



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 7 - ΙΟΥΛΙΟΣ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500ΔΡΧ

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

*Αφιέρωμα
στην ιδιωτική
ναυτική
εκπαίδευση*

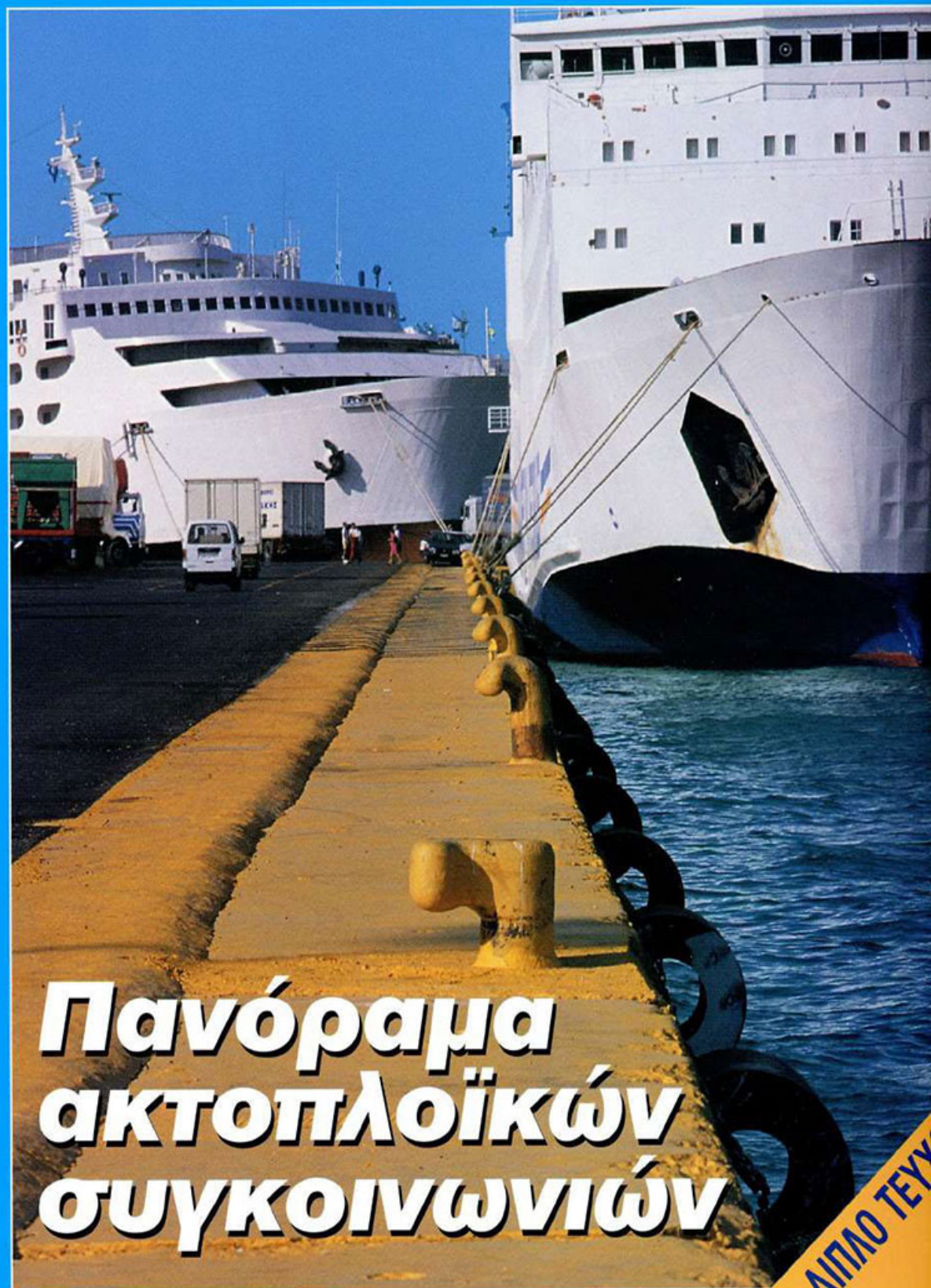
*Το οικονομικό
στοίχημα
της Κύπρου*



*της Άννας
Διαμαντοπούλου*

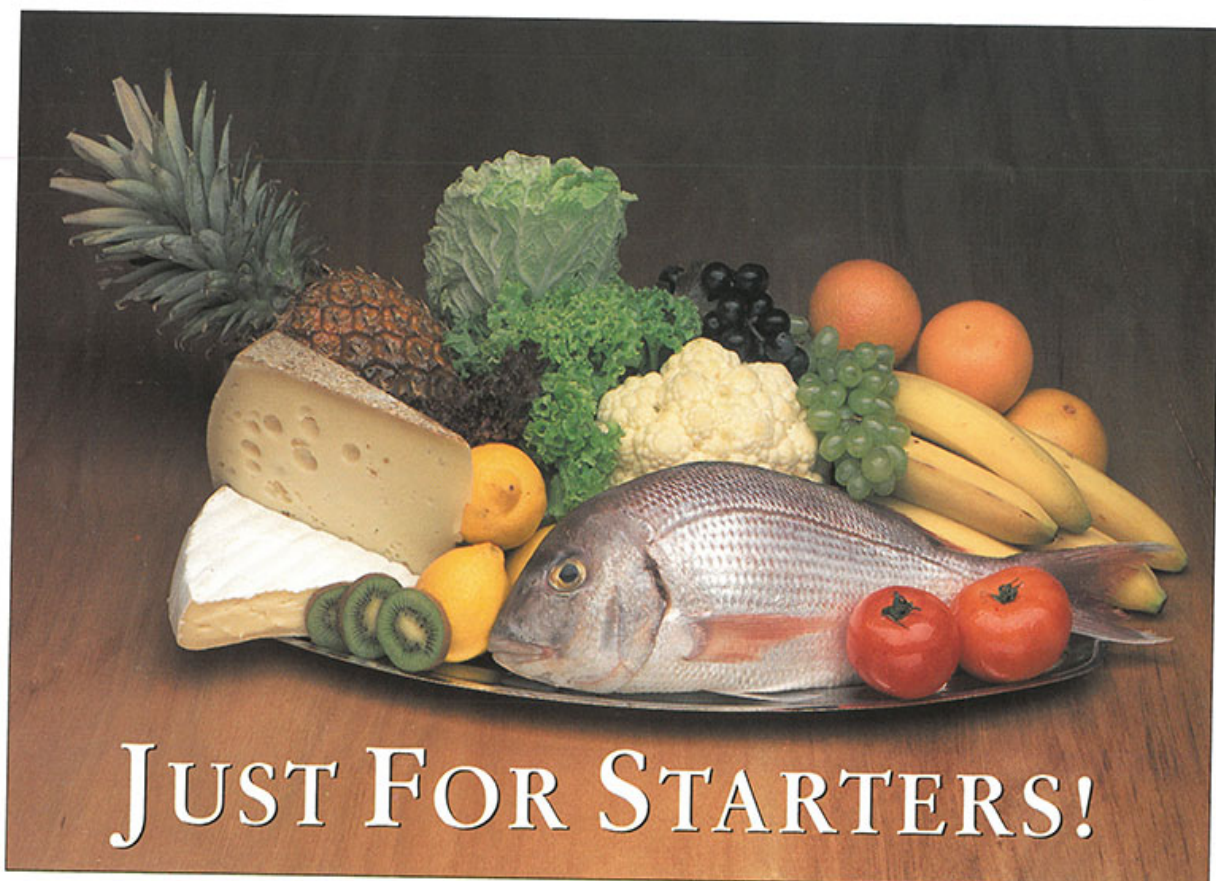
*Ελεύθερες
οι αερομεταφορές
στην Ελλάδα*

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



Πανόραμα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

ΔΙΠΛΟ ΤΕΥΧΟΣ



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

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



ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

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

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens
 Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061
 Fax : 30-1 6806762-4
 or
 Frigoship Chartering GmbH., Hamburg
 Tel : 49-40 391433
 Fax : 49-40 3903492

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



Άλλο πρακτική
εξάσκηση στα
θρανία, κι άλλο
εδώ, στο μάτι
του κυκλώνα.

Δεν είναι το ίδιο

Γι' αυτό διάλεξα το BCA

Υπάρχουν σπουδές που γίνονται στα θρανία: περιγραφές, βιβλία, θεωρίες... και υπάρχουν σπουδές που γίνονται στην πράξη: διαλέξεις, σεμινάρια, επαφή με εταιρίες, κάθε μέρα στο μάτι του κυκλώνα. Δεν είναι το ίδιο. Στο BCA, τη διαφορά θα την καταλάβετε από την πρώτη μέρα. Περισσότερο όμως θα τη νοιώσετε, λίγα χρόνια μετά, όταν διαπιστώσετε πόσο "μετράει"

στην αγορά εργασίας ένας απόφοιτος του BCA. Δεν είναι μόνο το Certificate, το Diploma in Higher Education, το Bachelor's ή το Master's Degree που θα αποκτή-

σετε από τα πιο έγκυρα κρατικά Βρετανικά Πανεπιστήμια*. Είναι οι ουσιαστικές γνώσεις, η επαφή με τα διεθνή επιχειρηματικά κέντρα, οι πολύτιμες γνωριμίες, οι εμπειρίες, τα 4 έντονα φοιτητικά χρόνια στην Ελλάδα και την Αγγλία, που θα κάνουν τις σπουδές σας, επένδυση ζωής.



BUSINESS STUDIES
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

*London Guildhall University
University of Plymouth
University of Huddersfield

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ BCA
ΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟ
HILTON

SHIPPING, BUSINESS ADMINISTRATION, MARKETING, HOTEL MANAGEMENT

ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΙΛΤΟΝ
ΔΗΜΗΤΡΕΣΣΑ 4, 115 28 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 7253783 - 7

Π. ΨΥΧΙΚΟ
ΕΛΙΚΩΝΟΣ 2, 154 52 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 6726815, 6741173, 6710322

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΓΟΥΝΑΡΗ 47, 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ: 4118877

<http://www.bca.gr>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

16. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

* της Άννας Διαμαντοπούλου,
υφυπουργού Ανάπτυξης

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

18. Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΧΕΙ ΑΦΕΘΕΙ ΣΤΗ ΤΥΧΗ ΤΗΣ

Συνέντευξη του Σπ. Αλεξαν-
δράτου, πρ. της Ένωσης Εφο-
πλιστών Μεσογειακών Φορτη-
γών Πλοίων

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

22. ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η ομιλία του αρχηγού της Νέας
Δημοκρατίας

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» από τον περασμένο Ιανουάριο, ως γνωστόν επανεκδόθηκαν με νέο εκδότη, νέα διεύθυνση και νέο συντακτικό επιτελείο. Την υπενθύμιση αυτή είμαστε υποχρεωμένοι να την κάνουμε εκ νέου, διότι υπέπεσε στην αντίληψή μας ότι ο προηγούμενος ιδιοκτήτης των «Ναυτικών Χρονικών» Δημ. Ρήγας, ο οποίος ουδεμία απολύτως σχέση έχει πλέον με το περιοδικό, εξεδήλωσε την πρόθεση να εμφανιστεί ως εκπροσωπών τα «Ναυτικά Χρονικά».

Είναι αυτονόητο ότι ο κ. Δημ. Ρήγας δεν εκπροσωπεί το περιοδικό καθ' οιονδήποτε τρόπο, πολύ περισσότερο μάλιστα στερείται παντός νομίμου δικαιώματος ως προς την αναζήτηση και είσπραξη συνδρομών ή την παραγωγή διαφήμισης δια λογαριασμό του περιοδικού.

Θα εκτιμούσαμε ιδιαίτερα αν οι ναυτιλιακές εταιρείες τις οποίες θα επιχειρούσε οιοσδήποτε, μη εξουσιοδοτημένος από τα «Ναυτικά Χρονικά» (πολύ περισσότερο ο κ. Δημ. Ρήγας) να προσεγγίσει, να ειδοποιούσαν τηλεφωνικά το περιοδικό μας.

Εξυπακούεται ότι στην περίπτωση αυτήν τα «Ναυτικά Χρονικά» νομιμοποιούνται να λάβουν τα νόμιμα μέτρα.

26. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΡΩΤΙΕΣ ΠΑΡΑ ΤΙΣ ΑΝΤΙΕΞΟΤΗΤΕΣ

Τι προκύπτει από τη ναυτιλιακή
ανασκόπηση της έκθεσης του
Committee

31. ΕΝΤΟΝΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.Π.

ΚΥΠΡΟΣ

32. MONEY SHOW 98

Η Κύπρος περιφερειακό οικο-
νομικό κέντρο

34. Η ΚΥΠΡΟΣ 5η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

* του Λεόντιου Ιεροδιακόνου,
υπουργού Ναυτιλίας
της Κύπρου

36. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

* του Κύπριου δικηγόρου
Λουκή Παπαφιλίππου

38. Η ΚΥΠΡΟΣ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Του Ιάκωβου Πάσιου

ΧΡΟΝΙΚΟ

42. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΘΑΚΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ

* του Χρήστου Ντούνη

ΕΡΕΥΝΑ

46. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

52. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της
ναυτιλίας μας

55. ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ ΣΤΟ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΟ ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΙΟ

56. Η ΕΠΕΤΕΙΟΣ 25 ΧΡΟΝΩΝ ΤΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

58. ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

64. BENTETA ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ

* Οι απολογίες του Κώστα
Αγαπητού και του
Βαγγέλη Βεντούρη

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

66. Η ΠΟΡΕΙΑ
ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

72. ΕΝΑΣ ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ

* του Γ. Μπάνου

74. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

* του Τ. Μακρή

75. ΑΝΑΣΤΟΛΗ
ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΦΠΑ

76. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

* Πρωτοδικείο Πειραιά

78. ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΗ

ΓΙΟΤΙΝΓΚ

80. ΔΙΑΚΟΠΕΣ
ΜΕ ΣΚΑΦΟΣ

* Οδηγός του καλού Yachtsman

84. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

90. ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ
ΚΑΙ ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

* του Ηλία Μπίσια

94. AIR NEWS

96. FORUM

98. ENGLISH
SUPPLEMENT

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping,
aviation and marine tourism

ISSUE NO 7

July-August 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

Creative Director: Vagelis Malaxianakis

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides.

Advertising and Communication

Manager: Christos Profilis

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications

46, Filonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Pireaus, 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,*

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 7

Ιούλιος-Αύγουστος 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 Μαρτέλου

Creative Director:

Βαγγέλης Μαθαξιάνακης

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,

Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση Διαφήμισης & Επικοινωνίας:

Χρήστος Προφίλης

Οικονομική Διεύθυνση:

Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Φωτογράφος: Άγγελος Μπαφατάκης

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Διόρθωση: Ντέμυ Σοφοπούλου

Υπεύθυνος συνδρομών:

Χρήστος Καπάντας

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Παραγωγή διαχωρισμών & Εκτύπωσης:

Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.

Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος, 17342

ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ. 9953463-5, 9966762-3, FAX: 9924115

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 Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος & Αγίου Σπυρίδωνος

5-7 185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111- 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπό-
γραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτη-
τα τη 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 οποια-
δήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρει-
σφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία
δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί
ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμε-
νη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



ι νόμοι της αγοράς ήταν φυσικό να ισχύσουν και στο νευραλγικό για τη Ναυτιλία μας χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης. Τι εννοούμε με αυτό; Από τη στιγμή που το κράτος δεν μπορούσε να παράσχει σε διευρυμένη έκταση την αναγκαία μόρφωση στους σπουδαστές που θα ήθελαν να ακολουθήσουν σταδιοδρομία ως στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το κενό ανέλαβε να το συμπληρώσει η ιδιωτική πρωτοβουλία. Με άλλα λόγια, οι ιδιωτικές σχολές ναυτιλιακών επαγγελματιών αποτελούν μια διέξοδο τόσο για την παραγωγή περισσότερων στελεχών όσο και για τους σπουδαστές που, ενώ έχουν επιλέξει τον επαγγελματικό τους προσανατολισμό, εν τούτοις δεν κατόρθωσαν να επιτύχουν σε ανώτατη Σχολή ή ΤΕΙ που παρέχει τη συγκεκριμένη μόρφωση.

Βεβαίως άλλο ζήτημα είναι το αν οι σχολές αυτές αποτελούν διέξοδο και άλλο αν αποτελούν και λύση. Και για τους ίδιους τους σπουδαστές, αλλά και για τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Αυτό, όπως είναι αυτονόητο, εξαρτάται τόσο από το επίπεδο σπουδών που εξασφαλίζεται όσο και από τη συνέχεια που μπορεί να δοθεί, σε σχολές πανεπιστημιακού επιπέδου, στο εξωτερικό, με εμπειρία στην παραγωγή τέτοιων στελεχών.

Η έρευνα που διενήργησαν τα «Ναυτικά Χρονικά» μεταξύ του ναυτιλιακού κόσμου και, συγκεκριμένα, μεταξύ επιφανών εκπροσώπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατέδειξε αρχικώς ότι οι επιχειρήσεις που ασχολούνται στο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν ανάγκη τα παραγόμενα στελέχη και από τις ιδιωτικές σχολές, υπό ορισμένες βεβαίως, προϋποθέσεις και όρους, τους οποίους θίξαμε και ανωτέρω. Δηλαδή το εκπαιδευτικό επίπεδο των Σχολών να είναι τέτοιο ώστε να παρέχουν, αυτές, την απαιτούμενη, από τη φύση της ναυτιλιακής επιχείρησης, μόρφωση.

Το γενικό, πάντως, συμπέρασμα είναι αυτό που προκύπτει όσον αφορά στην εκπαίδευση και για άλλους επιστημονικούς κλάδους. Ότι δηλαδή η Πολιτεία-στερεί ακόμη τουλάχιστον- το ανθρώπινο δυναμικό της από τη δυνατότητα μόρφωσής του σε Ιδιωτικά Πανεπιστήμια τα οποία θα μπορούσαν να λειτουργούν και στη χώρα μας, με τα αυστηρά κριτήρια του εξωτερικού. Έτσι και συνάλλαγμα θα εξοικονομείται, αφού δεν θα ήταν ανάγκη να προτρέχουν στην αλλοδαπή οι νέοι για να σπουδάσουν, αλλά και θα εξασφαλιζόταν το ανώτατο επίπεδο σπουδών που καλώς ή κακώς, σε σύγκριση με τα Πανεπιστήμια, τα εργαστήρια Ελευθέρων Σπουδών και οι συναφείς ιδιωτικές σχολές δεν μπορούν να παράσχουν. Τουλάχιστον έτσι πιστεύουν ακόμη και αυτοί που αναγνωρίζουν τη χρησιμότητά τους.

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

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Η κληψύδρα τέλειωσε (1)

Προφανώς τέλειωσαν τα ψέματα και από 1ης Ιουλίου έχει τεθεί σε εφαρμογή ο περίφημος Κώδικας ISM. Προηγήθηκε μία διαδικασία προσαρμογής των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών, χρονικής διάρκειας δύο ετών, μέσα στην οποία τόσο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όσο και η Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, φρόντιζαν με συνεχείς συστάσεις προς τα μέλη τους να τα εξωθούν όπως προσαρμοστούν στους νέους κανόνες εγκαίρως, αφού, από της ημερομηνίας που είχε καθοριστεί ως καταληκτική για τη σχετική προσαρμογή, όλα τα πλοία που δεν θα πληρούσαν τις σχετικές απαιτήσεις θα θεωρούνταν ότι δεν συμβάδίζουν με την SOLAS και, κατ' επέκτασιν, οι κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών θα ήσαν υποχρεωμένες να λάβουν τα προβλεπόμενα μέτρα κατά των πλοίων αυτών, δηλαδή κράτησή τους, επιβολή χρηματικών ποινών κ.ά.

Δεδομένου δε ότι η εφαρμογή του νέου Κώδικα, ασφαλώς και θα καταγράψει περιπτώσεις αυθαιρεσιών από τις διάφορες κρατικές αρχές -και τέτοιες περιπτώσεις για λόγους που αντιλαμβάνεται κανείς έχει νιώσει πολλούς «στο πετσί της»- η ελληνική ναυτιλία - ήδη το Κομμίτι έχει ειδοποιήσει τα μέλη του να αναφέρουν αμέσως οποιοσδήποτε περιπτώσεις ή.χ. αδικαιολογητών κρατήσεων πλοίων, με κάθε λεπτομέρεια, ώστε να υπάρξει η κατάλληλη και αποτελεσματική αντίδραση. Η εφαρμογή του Κώδικα όπως είναι φυσικό έχει κινητοποιήσει από πλευράς ελέγχου συμμορφώσεως των πλοίων στις απαιτήσεις του, όλες τις χώρες. Ήδη μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου βρίσκεται σε εξέλιξη μία μεγάλη εκστρατεία ελέγχου, από τις χώρες-μέλη του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων 1982 (Οι 15 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Νορβηγία, ο Καναδάς, η Πολωνία, η Ρωσία και η Κροατία). Ο έλεγχος που θα πραγματοποιείται θα αποβληθεί στην εξακρίβωση της συμμόρφωσης των πλοίων στις βασικές απαιτήσεις του Κώδικα. Όσα δε σκάφη διαπιστωθεί ότι δεν είναι εφοδιασμένα με τα απαραίτητα πιστοποιητικά, θα κρατούνται στα λιμάνια των χωρών του Μνημονίου των Παρισίων. Βεβαίως υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθεί λιμενική συμφόρηση, ειδικά κατά τους πρώτους μήνες εφαρμογής του μέτρου, γι' αυτό προβλέπεται ότι αν μεν τα πλοία πληρούν τις βασικές προϋποθέσεις και δεν παρουσιάζουν άλλες ελλείψεις, τότε οι αρμόδιες λιμενικές Αρχές μπορεί να επιτρέψουν τον απόπλου. Αυτό δεν σημαίνει βεβαίως ότι έχει εξαντληθεί η υποχρέωση των πλοίων να «θεραπεύσουν» τις ελλείψεις τους. Όσων πλοίων αίρεται η κράτηση, αυτά δεν θα μπορούν να προσεγγίζουν σε λιμάνια των χωρών που προαναφέρθηκαν -με εξαίρεση τις περιπτώσεις ανωτέρας βίας και έκτακτων αναγκών- προκειμένου να εξαναγκασθεί η πλοιοκτήτρια εταιρεία να εκδώσει πιστοποιητικό που θα διαβεβαιώνει ότι τα πλοία που διαχειρίζεται πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα. Βεβαίως δεν ήταν δυνατόν να παραλείψει η αμερικανική Ακτοφυλακή και

τη δική της προσαρμογή, στο πλαίσιο της εφαρμογής του ISM Code, προκειμένου να ασκεί αποτελεσματικότερο έλεγχο στα πλοία διεθνών πλοίων που καταπλέουν σε αμερικανικά λιμάνια. Οι τροποποιήσεις στους κανονισμούς της περιλαμβάνουν και την εξής πρόβλεψη: Τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικά του Κώδικα θα υποβάλλονται στον συνήθη ετήσιο έλεγχο. Ενδέχεται να διαπιστωθεί ότι τα πιστοποιητικά τους είναι σε ισχύ, πλην όμως δεν εφαρμόζουν καταλλήλως τον Κώδικα. Στις περιπτώσεις αυτές τα πλοία θα κρατούνται. Ακολούθως δε η Ακτοφυλακή θα απαιτεί από τις αρμόδιες Αρχές της σημαίας του πλοίου ή από τον εξουσιοδοτημένο Νηογνώμονα να ρυθμίσουν τις σχετικές ελλείψεις του πλοίου πριν από τον απόπλου του. Σημειώνεται ότι στις ρυθμίσεις αυτές της αμερικανικής Ακτοφυλακής έχει διατυπωθεί τις σοβαρές αντιρρήσεις του το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο.

Ελέγχους πάντως για τη διαπίστωση της εφαρμογής των απαιτήσεων του Κώδικα ανακοίνωσαν ότι άρχισαν και οι Αρχές Ναυτικής Ασφαλείας της Νοτίου Αφρικής. Οι έλεγχοι γίνονται σε όλα τα πλοία που καταπλέουν σε νοτιοαφρικανικούς λιμένες. Έχει μάλιστα επισήμως αναγγελθεί ότι «οιοδήποτε σκάφος που θα επιθεωρηθεί και θα διαπιστωθεί ότι δεν διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά του Κώδικα, θα κρατείται όσο χρειάζεται να προμηθευθεί τα πιστοποιητικά αυτά». Η εφαρμογή του σχετικού ελέγχου γίνεται σε επιβατηγά πλοία, σε δεξαμενόπλοια και σε μαθηκ-κόριερ. Μάλιστα, κατά πάσα πιθανότητα, οι νοτιοαφρικανικές Αρχές θα υιοθετήσουν την αμερικανική τακτική, σύμφωνα με την οποία, μετά την κράτηση του πλοίου, οι πλοιοκτήτες θα ειδοποιούνται ότι το πλοίο τους θα αφήνεται χωρίς το φορτίο και δεν θα επιτρέπεται να επιστρέψει σε νοτιοαφρικανικό λιμένα μέχρις ότου συμμορφωθεί στις απαιτήσεις του Κώδικα. Έτσι, πιστεύεται, θα αμβλυθεί και το μεγάλο πρόβλημα της συμφόρησης των νοτιοαφρικανικών αγκυροβολίων από μεγάλο αριθμό πλοίων που στερούνται του πιστοποιητικού του ISM.

INTERTANKO και ISM Code (2)

Να σημειωθεί ότι και η Intertanko απαίτησε από τα μέλη της να έχουν προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του Κώδικα. Μάλιστα πέρυσι είχε ψηφίσει όπως η συμμόρφωση στον Κώδικα αποτελεί και όρο για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους του Οργανισμού. Προχώρησε δε από του περασμένου Μαΐου σε τροποποίηση ορισμένων άρθρων του καταστατικού, προκειμένου να ανασταθεί ή διαγραφεί οριστικώς η ιδιότητα του μέλους, στα πλοία εκείνα και τις εταιρείες που δεν κατόρθωσαν να ανταποκριθούν στα νέα κριτήρια. Βεβαίως ο πρόεδρος του Οργανισμού έσπευσε να ανακοινώσει ότι τα μέλη της Intertanko πέτυχαν να ανταποκριθούν σε ποσοστό 100% στις απαιτήσεις του Κώδικα και μάλιστα πριν από την ημερομηνία της επίσημης εφαρμογής του.

Κατά τον κ. Richard du Moulin η ανταπόκριση αυτή των μελών του Οργανισμού αντανακλά την ανεπιφύλακτη επιθυμία τους να τηρήσουν κατά γράμμα τις αρχές του Κώδικα και «να εισαγάγουν μία νέα φιλοσοφία στα θέματα ασφαλείας που καλύπτει όλες τις μορφές της λειτουργίας μίας εταιρείας, είτε οι σχετικές δραστηριότητες ασκούνται

στη στεριά είτε εκτελούνται πάνω στο πλοίο».

Να σημειώσουμε ότι η Intertanko περιλαμβάνει στους κόλπους της 1.968 δεξαμενόπλοια συνολικού τονάζ 172.6 dwt που αντιστοιχεί στα τρία τέταρτα της συνολικής χωρητικότητας παγκοσμίως, που βρίσκεται στα χέρια ανεξάρτητων πλοιοκτητών.

Κώδικας και ευθύνη των πλοιοκτητών (3)

Με την εφαρμογή του Κώδικα, είναι φυσικό να δημιουργούνται και διάφορα νομικά ζητήματα, κυρίως όσον αφορά την ευθύνη των πλοιοκτητών. Εν πρώτοις ο Κώδικας προβλέπει ότι η διαχείριση στο πλοίο ή στη στεριά πρέπει να είναι τυποποιημένη βάσει διαδικασιών γραπτών, ικανών να αναγνωριστούν αμέσως από οιοδήποτε πρόσωπο, εκτός του πλοίου. Σε όλες τις διεθνείς συμβάσεις, η ευθύνη του πλοιοκτήτη εδράζεται επί του λήθους και βασίζεται στην υπόνοια, συμφώνως προς την οποία ο πλοιοκτήτης ενήργησε ή μη με τη «δέουσα επιμέλεια». Το βάρος της απόδειξης της έλλειψης της επιμέλειας αυτής και της σχέσης μεταξύ υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη και επεληθούσης ζημίας, το έχει αυτός που αναζητεί την ευθύνη.

Η εφαρμογή του Κώδικα δεν τροποποιεί, καταρχήν τίποτε όσον αφορά τους κανόνες της ευθύνης, είναι, όμως, πιθανό, στην πράξη να ανατρέψει τον τρόπο προσέγγισης των γεγονότων και, κατ'επέκταση να υπάρξουν συνέπειες τόσο στη προσκόμιση των αποδείξεων όσο και στην εφαρμογή του περιορισμού της ευθύνης.

Ειδικότερα όσον αφορά το βάρος της απόδειξης, αναφέρεται ενδεικτικώς ότι, μετά από ένα ατύχημα, η συμπεριφορά του πλοιοκτήτη θα εκτιμηθεί, με βάση το σεβασμό των διαδικασιών που εφαρμόζονται στο όνομα του Κώδικα. Θα είναι του λοιπού δύσκολο για τον εφοπλιστή, που σύμφωνα με τον Κώδικα έχει την ευθύνη της ασφάλειας, να επικαλεστεί ότι ενήργησε

με τη «δέουσα επιμέλεια», αν η διαδικασία του Κώδικα δεν έχει γίνει σεβαστή. Είναι ο πλοιοκτήτης που στην περίπτωση αυτή φέρει το βάρος της απόδειξης ότι σεβάστηκε απολύτως τους κανόνες. Θα είναι ιδιαίτερος δύσκολο, ακόμη και για τον καλύτερο πλοιοκτήτη, να εγγυηθεί ότι σεβάστηκε όλες τις διαδικασίες που προβλέπει ο Κώδικας. Όλες αυτές οι διαδικασίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν ενδεχόμενες παραλείψεις και απροσεξίες, τις οποίες θα μπορεί κάλλιστα να επικαλεστεί ο δικαστής. Υπάρχει φόβος, π.χ., η απαληλαγή του καπετάνιου από την ευθύνη, για ναυτικό λήθος, να τεθεί σε κίνδυνο, λόγω του μονίμου δεσμού μεταξύ του πληρώματος και της έδρας της εταιρείας που επιβάλλει ο νέος Κώδικας.

Ο περιορισμός της ευθύνης (4)

Ο περιορισμός της ευθύνης επιβεβαιώνεται στον Κώδικα και μπορεί να τύχει επικλήσεως από τον πλοιοκτήτη, εκτός από τις περιπτώσεις προσωπικού σφάλματος και εκ προθέσεως. Η περίπτωση της απροσεξίας δύσκολα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σφάλμα εκ προθέσεως.

Ομως, αν η παράβαση αφορά μία ουσιώδη διαδικασία, για την οποία η πλοιοκτησία οφείλει να έχει ειδοποιηθεί σχετικώς (από τη στιγμή που τα θέματα ασφαλείας καθιερώνουν μία διαρκή σχέση μεταξύ του πληρώματος και της εταιρείας) είναι ιδιαίτερα δύσκολο για τον πλοιοκτήτη να μην αναγνωρίσει «μία προσωπική παράλειψη με την ενσυνείδητη αίσθηση ότι θα επήρχετο ζημία». Ανέναντι σε μια τέτοια κατάσταση, η θέση των ασφαλιστών, όσον αφορά την αποζημίωση των ζημιών, είναι ουσιώδης.

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Μια και μιλήσαμε για τη δραστηριοποίηση των χωρών του Μνημονίου των Παρισίων στο θέμα του ISM Code, καλό είναι να επισημάνουμε και την ελληνική επίδοση στο θέμα των επιθεωρήσεων γενικότερα των ξένων πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια, τα ποσοστά των πλοίων που έχουν κρατήσει οι ελληνικές Αρχές, επειδή δεν πληρούν συγκεκριμένους όρους ασφαλείας ή έχουν ελλείψεις πιστοποιητικών, έχουν αυξηθεί κατά πολύ.

Αυτό, ουσιαστικά, αποκαλύπτει ότι οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα εμφανίζουν μία ποιοτική βελτίωση και αποβλέπουν στη συμμόρφωση των πλοίων σε στοιχειώδεις κανόνες που αφορούν την ασφάλεια των επιβαίνοντων, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση ανθρωπίνων συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στα πλοία. Σημειώνεται ότι στόχος του Μνημονίου

ου των Παρισίων είναι να επιθεωρείται τουλάχιστον το 25% των ξένων πλοίων που προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια. Ευχόμαστε βεβαίως η αύξηση των κρατούμενων στην Ελλάδα ξένων πλοίων που εμφανίζουν ελλείψεις να συνοδεύεται από τη μείωση των ελληνικών που κρατούνται για τους ίδιους λόγους στα λιμάνια του εξωτερικού...

Ο «Ιός της Ναυτιλίας»

Οι τομείς της ναυτιλίας και των μεταφορών γενικότερα θα ταλαιπωρηθούν κατά πάσα πιθανότητα, από έναν απρόσμενο «εχθρό». Τα συστήματα πληροφορικής και ηλεκτρονικών υπολογιστών θα προσβληθούν από τον «Ιό του 2000». Η «ασθένεια» θα έγκειται στην αδυναμία αναγνώρισης συγκεκριμένων ημερομηνιών κατά το 1999 και το 2000, από τα σύγχρονα συστήματα, γεγονός που εκτιμάται ότι θα προκαλέσει τεράστιες ζημιές στη ναυτιλία, με κοινωνικές και, γιατί όχι, πολιτικές επιπτώσεις.

Τα κακά αυτά μαντάτα αποκαλύφθηκαν σε Συνέδριο, που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο και τη BIMCO και στο οποίο ο ελληνικός εφοπλισμός πληροφορήθηκε ότι η ετοιμότητα, σήμερα, για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, είναι ανύπαρκτη. Επισημάνθηκε δε στους Έλληνες πλοιοκτήτες ότι μόνο οι ίδιοι μπορούν να θέσουν προτεραιότητες ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το ζήτημα που θα ανακύψει. Σχετική έρευνα αποκάλυψε ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό του ποσού που χρειάζεται για να αντιμετωπιστεί, παγκοσμίως, το πρόβλημα έχει καταβληθεί, παρά το γεγονός ότι έχει επισημανθεί ότι πολλή από τα σημερινά συστήματα πληροφορικής θα έπρεπε να έχουν προετοιμαστεί καταλλήλως, πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους. Όπως ελέγχθη χαρακτηριστικά «η καταστροφή μπορεί να αποφευχθεί μόνο αν οι κυβερνήσεις και οι ναυτιλιακές εταιρίες λάβουν τα μέτρα τους και εφ' όσον, η βιομηχανία των ηλεκτρονικών υπολογιστών μεταβάλει τη στάση της, πα-

ραμερίσει συμφέροντα και σκοπιμότητες, επικεντρώνοντας τις προσπάθειές της στην πρόκληση αυτή, τη μεγαλύτερη που έχει κληθεί ποτέ να αντιμετωπίσει».

Αναφορικά προς τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν οι πλοίαρχοι και τα πληρώματα των πλοίων την 31η Δεκεμβρίου του 1999, αυτά εντοπίζονται στα συστήματα VTS και ελέγχου των λιμένων, στα ρυμουλκά, στις άμεσες ανάγκες των ναυτικών πρακτόρων, στα τελωνεία και στα αεροσκάφη που μεταφέρουν τα πληρώματα των πλοίων. Συμφώνως δε προς σχετικές έρευνες πέντε σημεία προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία. Η επίγνωση του προβλήματος στον τομέα της Ναυτιλίας είναι χαμηλότερη του μέσου όρου, όχι όμως χειρότερη απ' ό,τι σε άλλους τομείς. Υπάρχει έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των άμεσα ενδιαφερομένων του τομέα. Η αλληλεξάρτηση των διαφόρων τομέων καθιστά τη ναυτιλία «εύθραυστη», μπροστά στο πρόβλημα. Ο σχεδιασμός των πλοίων καθιστά το πρόβλημα ακόμη πιο πολυπλόκο. Ίδωμεν...

Εξομοίωση του ναυτεργατικού δυναμικού

Οι κυβερνήσεις των χωρών-μελών της Ε.Ε. μελετούν μια νέα θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αγορά εργασίας, θέση που έχει διχάσει τις νότιες και τις βόρειες χώρες της Κοινότητας, με τις τελευταίες να επιμένουν στις απόψεις τους για πλήρη φιλελευθεροποίηση των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ οι πρώτες θέλουν τη διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος.

Συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να καθιερώσει, μετά την άρση του «καμποτάζ», τη δυνατότητα ναυτολόγησης στα επιβατηγό-οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν νησιωτικούς πλόες ή τακτικές γραμμές μεταξύ των λιμένων των χωρών-μελών, των ναυτικών που όχι μόνο έχουν την ιθαγένεια των κοινοτικών κρατών, αλλά και διαμένουν σ' αυτά. Στη συλλογιστική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η επιθυμία πλήρους

εξομοίωσης του ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολείται σε πλοία που φέρουν σημαία των κοινοτικών κρατών. Και αυτό για να εξουδετερωθούν οι δυνατότητες αναπτύξεως αθέμιτου ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, αλλά και για να σταματήσουν οι χώρες του Τρίτου Κόσμου να κατηγορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι στη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών ασκεί πολιτική διακρίσεων.

Στην περίπτωση που υιοθετηθεί η σχετική Οδηγία, η μισθοδοσία αλιθών και οι λοιποί όροι εργασίας θα είναι οι ίδιοι, τόσο για τους έχοντες την ιθαγένεια των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και για τους διαμένοντες στα κράτη αυτά. Επειδή, πάντως, όπως ήταν αναμενόμενο, έχουν εκδηλωθεί αντιδράσεις, έχει προταθεί και η εναλλακτική δυνατότητα τα κράτη-μέλη να δικαιούνται να εφαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία σε ορισμένες

από τις γραμμές που επιλέγουν. Εκείνο πάντως που πρέπει να επισημανθεί, σε σχέση προς τα ελληνικά συμφέροντα, είναι ότι, προς το παρόν τουλάχιστον, δεν έχει γίνει ειδική μνεία για το τι θα ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια, κάτι που αναποφεύκτως θα πρέπει να γίνει τους αμέσως προσεχείς μήνες, αφού οι συνθήκες εργασίας στα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία θα πρέπει να έχουν καθοριστεί με σαφήνεια λήγοντος του τρέχοντος έτους.

Αψυχολόγητες αυξήσεις

Τελικώς η Ναυτιλία μας δεν θα απαλλοτριωθεί ποτέ από τις αψυχολόγητες και αιφνιδιαστικές ενέργειες των αρμοδίων που ανεβάζουν το κόστος της. Παράδειγμα η πρόσφατη αύξηση των τιμολογίων των Λιμενικών Ταμείων για την πρόσδεση και παραβολή των πλοίων. Όπως είναι φυσικό η αύξηση αυτή πλήττει τα επιβατηγά σκάφη, η Ένωση των οποίων διαμαρτυρήθηκε εντονότατα με υπόμνημά της τόσο στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη όσο και στον υφυπουργό Οικονομικών Γ. Δρυ. Σημειωτέον ότι οι αυξήσεις για την περίπτωση της πρόσδεσης φτάνουν το 54,7% και για την παραβολή το 56,25%.

Είναι άγνωστη η συλλογιστική βάσει της οποίας αποφασίστηκαν οι αυξήσεις αυτές και μάλιστα για τους επαγγελματίες λιμένους. Και τούτο διότι, καθώς φαίνεται, ελήφθησαν υπόψη τα ισχύοντα στον Πειραιά, παρά το γεγονός ότι το λιμενικό κόστος, οι συνθήκες και οι παρεχόμενες υπηρεσίες του πρώτου λιμένος της χώρας και των περιφερειακών διαφέρουν. Οι δε επιβαρύνσεις πλέον είναι μεγάλες και αυξάνουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων, λαμβανομένης της πολυπληθούς των προσεγγίσεών τους. Αναπόφευκτα δε οι αυξήσεις αυτές θα

έχουν επιπτώσεις στον πληθωρισμό, αφού αναμένεται μετακύλιση του κόστους στον επιβάτη, προκειμένου να μην πληγεί η ανταγωνιστικότητα των πλοίων αυτών. Ας αναθεωρήσει τις απόψεις του το κράτος και ας περιορίσει τις αυξήσεις σε λογικά επίπεδα. Και για το μέλλον ας προσδιορίσει τα στοιχεία επί τη βάσει των οποίων θα γίνονται οι αυξήσεις (προσφερόμενες υπηρεσίες, κόστος των υπηρεσιών αυτών, ανάγκες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένος) ώστε να μην καθιερώνεται παράλογη τιμολογιακή πολιτική.

Όπου λαλούν πολλοί...

Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης είναι και μείζον και κρίσιμο. Συσκέψεις επί συσκέψεων λαμβάνουν χώρα αλλού πάντοτε τα αποτελέσματα είναι μηδαμινά. Ασφαλώς, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η γνώμη όλων των αμέσως ενδιαφερόμενων μερών, αρκεί βεβαίως να μην επιβεβαιώνεται η λαϊκή σοφία ότι όπου λαλούν πολλοί κοκόροι αργεί να ξημερώσει. Προσφάτως είχαμε συσκέψεις και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αλλού και στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία για το θέμα αυτό και για τη μετεκπαίδευση των Ελλήνων ναυτικών.

Παρ' όλη αυτά δεν φαίνεται ότι όλοι συμφωνούν για την κατεύθυνση προς τον εκσυγχρονισμό της, που θα πρέπει να λάβει η ναυτική εκπαίδευση. Για παράδειγμα, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία δεν είναι απολύτως σύμφωνη με τις θέσεις του Υ.Ε.Ν., όμως δεν τις απορρίπτει πλήρως και επιδιώκει να τις βελτιώσει, όσον αφορά ειδικότερα τη μετεξέλιξη του ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών. Πιο κατηγορηματικοί είναι οι μηχανικοί, που ζητούν απόσυρση των προτάσεων

του υπουργείου για το ΚΕΣΕΝ Μηχανικών. Το θέμα είναι πάντως να μη χρονοτριβούν οι εμπλεκόμενοι, εμμένοντας στις θέσεις τους, με αποτέλεσμα να καθυστερεί η επιδιωκόμενη αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Σημασία δεν έχει το αν θα επικρατήσει η γνώμη των μεν έναντι των δε, όσο αν η εκπαίδευση των Ελλήνων ναυτικών θα προσαρμοστεί στις αυξανόμενες ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας και των τεχνολογιών της απαιτήσεων.

Εν
πλω



Νεότευκτο πλοίο τύπου VLCC, χωρητικότητας 302.000 dwt, θα παραλάβει από το ναυπηγείο Hyundai το Σεπτέμβριο η εταιρεία MIF του ομίλου Τσάκου.

Το πλοίο, που θα ονομαστεί «Millennium», θα χρονοναυλωθεί στη Hyundai Merchant Marine για 15 χρόνια. Πρόκειται για το 15ο δεξαμενόπλοιο του στόλου της MIF με συνολική χωρητικότητα 1,3 εκ. dwt

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη προκηρύχθηκε δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προφορικός, για τη μίσθωση της κύριας άγονης ακτοπλοϊκής γραμμής «Χώρας Σφακιών-Γαύδου», με συχνότητα μία φορά την εβδομάδα για το χρονικό διάστημα από 20 Ιουλίου μέχρι και τις 27 Σεπτεμβρίου.



**Παρα
Ναυτιλιακά**

τα ναυπηγεία Blohm Voss του Αμβούργου πραγματοποιήθηκε η τελετή για τη θέση της Τρόπιδος, του πρώτου από τα δύο υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια, που κατασκευάζονται για την ελληνική εταιρεία Royal Olympic Cruises. Τα δύο πλοία, που θα παραδοθούν την Άνοιξη του έτους 2000 και 2001, στηρίζονται στη νέα πρωτοποριακή σχεδίαση των ναυπηγείων και υπάρχει πρόβλεψη για ένα τρίτο πλοίο.

Με τη ναυπήγηση των δύο ταχύπλοων κρουαζιερόπλοιων, η Royal Olympic Cruises αποκτά τα ταχύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο. Με δυνατότητα ανάπτυξης ταχύτητας 27 μιλίων την ώρα, τα πλοία προσφέρουν νέες προοπτικές και ευκαιρίες γι' αυτό το είδος της κρουαζιέρας, που επί σειρά ετών ακολουθούν οι δύο εταιρείες που ενώθηκαν και ίδρυσαν τη R.O.C.

Η «Ηπειρωτική» των αδελφών Ποταμιάνου, δραστηριοποιείται εδώ και 60 χρόνια στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ επί 40 χρόνια κινήθηκε και η «Sun Line» που ίδρυσε ο Μπ. Κιοσέογλου. Οι στόχοι των κρουαζιέρων της R.O.C. είναι ψυχαγωγικοί και πολιτισμικοί προσπαθώντας να εξασφαλίσουν στον επιβάτη κατά το δυνατόν τη μεγαλύτερη παραμονή του στα λιμάνια προορισμού. Με τη δρομολόγηση των δύο ταχύπλοων πλοίων κερδίζεται ακόμα μεγαλύτερος χρόνος και δίδεται η δυνατότητα να γνωρίσουν, οι επιβάτες, τις περιοχές που θα επισκέπτονται.

Τα δύο πλοία της R.O.C. λόγω κατασκευής τους μπορούν άνετα να χαρακτηριστούν «παντός καιρού». Ακόμα και με άνεμους εντάσεως 8 μποφόρ ταξιδεύουν χωρίς κανένα πρόβλημα, ελαττώνοντας κατά ένα μίλι την ωριαία ταχύτητά τους.

Τα χαρακτηριστικά τους είναι: Μήκος 180 μ. Πλάτος 25,5 μ. Βύθισμα 7,1 μ. Τονάζ 24.500 g.t. Ικανότητα μεταφοράς επιβατών 800. Καμίνες επιβατών 400. Πλήρωμα 360. Κοινόχρηστοι χώροι 16. Σημειώνεται ότι η Royal Olympic Cruises, μέσα στο 1998 αύξησε τη χωρητικότητά του στόλου της κατά 21,5% με την προσθήκη των πλοίων «Olympic Countess» και «World Renaissance» ενώ παράλληλα αύξησε τις πωλήσεις της κατά 16,5%.

Πραγματοποιήθηκε στις αρχές του μήνα στην Ηπειρώ- νεια ακτή του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη, του γενικού γραμματέα Αθανάσιου Τσουροπλή, του αρχηγού Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Θεοδοσίου Παπακωνσταντίνου και υπηρεσιακών παραγόντων του υπουργείου, η τελετή παράδοσης-παραλαβής τριών νέων υπερσύγχρονων περιπολικών σκαφών (CB 90 HCG) καθώς και τριάντα δύο χερσαίων περιπολικών (23 NISSAN-TERRANO II και 9 PAJERO).

Η δοκιμή - επίδειξη των παραπάνω σκαφών από την κατασκευάστρια εταιρεία έγινε με απόλυτη επιτυχία.

Τεχνικά χαρακτηριστικά:

Ολικό μήκος:	16,10
Μήκος ισάριου:	13,80
Πλάτος:	3,80
Βύθισμα:	0,90
Εκτόπισμα:	(ελαφρού πλοίου με θωράκιση) 15.000 kg.
Καύσιμα:	2.250 lt
Ταχύτητα:	46 κόμβοι και άνω

Τα νεοαποκτηθέντα σκάφη διαθέτουν σύστημα ασφαλείας προσεγγίσεως σε αμώδεις ακτές, για αποβίβαση προσωπικού. Η συνολική τους αξία ανέρχεται στο ποσό των 828.000.000 δρχ.



Με σκοπό την ενεργοποίηση του προσωπικού των Λιμενικών Αρχών και την ανάληψη των ενδεδειγμένων ενεργειών για τον περιορισμό και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης των ακτών το Υ.Ε.Ν. εξέδωσε, πρόσφατα, μνημόνιο ενεργειών με την ονομασία «Νέα Προσθήκη Ξ».

Πρόκειται για ειδικό σχέδιο που εντάσσεται στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού Πολιτικής Προστασίας, στο οποίο περιγράφονται οι ενέργειες και τα μέτρα που λαμβάνονται για τον περιορισμό και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών. Το μνημόνιο εστάλη από την υπηρεσία του υπουργείου ΔΠΘΠ και ΚΣΕΔ στις υπόλοιπες διευθύνσεις του Υ.Ε.Ν., στις Λιμενικές Αρχές καθώς και συμπληρωματικά μέσα από τις υπόλοιπες δυνάμεις πολιτικής προστασίας της χώρας μέσω της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας (Γ.Γ.Π.Π.) όταν κριθεί απαραίτητο.



Από τη
Λίζα Μαρέζου

Παρα Ναυτιλιακά

Συνήλθε η Επιτροπή Αγαθών Υψηλής Τεχνολογίας και Οικονομικής Αξίας για την προμήθεια ελικοπτερώων του Λιμενικού Σώματος παντός καιρού. Στην επιτροπή, που προήδρευσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, συμμετείχαν οι υφυπουργοί Οικονομικών Γ. Δρυς, Εθνικής Οικονομίας Χ. Πάχτας, Ανάπτυξης Μ. Χρυσοχοϊδης, οι εκπρόσωποι κομμάτων από το ΠΑΣΟΚ η κ. Μπονάκου, από το Συνασπισμό η κ. Φιλίππου και από το ΚΚΕ η κ. Μαργακουδάκη.

Η επιτροπή αποφάσισε:

- Την συγκρότηση Επιτροπής Διαπραγματεύσεων αποτελούμενη από εκπροσώπους του Λιμενικού Σώματος, της Πολεμικής Αεροπορίας, της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας. Η επιτροπή θα πηλοσιώνεται από μέλη της Επιτροπής Τεχνοοικονομικής Αξιολόγησης των προσφορών για την απευθείας διαπραγμάτευση με εκπροσώπους της εταιρείας EUROCOPTER.
- Την κατάρτιση της κατακυρωτικής απόφασης.
- Την επεξεργασία και κατάρτιση της οικείας σύμβασης

Ξεκίνησε τα δρομολόγια του στη γραμμή Πειραιά, Πόρου, Ύδρας, Σπετσών και Πόρτο Χελίου, το νέο catamaran της CERES, το Flying Dolphin 2000, που ναυπηγήθηκε στην Αυστραλία. Στην τελετή των εγκαινίων, στις 9 Ιουλίου στη μαρίνα Ζέας, παρέστησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, ο γ.γ. Υ.Ε.Ν. Αθαν. Τσουροπλής, η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, εκπρόσωποι Εφορητιστικών Ενώσεων και Ναυτεργατικών Σωματείων.

Για το υπερσύγχρονο catamaran σε ανακοίνωση της εταιρείας CERES τονίζεται:

«Η διαγωγή του πλοίου απεδείχθη άριστη και η μεγάλη ταχύτητα δοκιμών έφτασε τα 45 μίλια ή περίπου τα 85 χμ. την ώρα. Η ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας με φορτίο αντίστοιχο του βάρους 516 επιβατών και των αποσκευών τους έφτασε τα 42 μίλια, ενώ οι δοκιμές ανοικτής θάλασσας με κυματισμό αντίστοιχης δύναμης των 7 μποφόρ, απέδειξαν την αποτελεσματικότητα του συστήματος σταθεροποίησης πλεύσης, το οποίο εξασφαλίζει άριστη συμπεριφορά και αξιοπλοΐα του πλοίου ταξιδεύοντας σε τρικυμώδη κατάσταση θάλασσας με υψηλή ταχύτητα.

Η μεγάλη συνοδική δύναμη των 12.500 ίππων, η προηγμένη υδροδυναμική σχεδίαση της γάστρας και το υπερσύγχρονο σύστημα σταθεροποίησης

της πλεύσης προσφέρουν άνετο και ξεκούραστο ταξίδι ακόμα και σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Η τουριστική θέση είναι χωρητικότητας 388 ανακλινόμενων καθισμάτων αεροπορικού τύπου διακεκριμένης θέσης (Business Class), ενώ οι 80 θέσεις της Dolphin Class και οι 48 Club Class είναι αναβαθμισμένες σε άλλα επίπεδα τα οποία θα εκτιμήσουν αμέσως οι επιβάτες».

Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Ολικό Μήκος	48 μέτρα
Ολικό Πλάτος	13 μέτρα
Βύθισμα	2 μέτρα
Κ.Ο.Χ.	805 κόροι
Μηχανές- Πρόωση	MTU 4x3155 ίπποι MTU 16V4000 4 Waterjets KAMEWA S63II

Πλήρως αυτοματοποιημένο μηχανοστάσιο
Σταθεροποίηση πλεύσης Ocean Leveller,
2 Tfoils+Interceptors

Νηογνώμονας Germanisher Lloyd
Το Flying Dolphin 2000 θα αναχωρεί από το Ceres terminal στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, τις καθημερινές στις 08.00 και 15.00 για Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες και Πόρτο Χέλι, ενώ τις ημέρες αιχμής θα εκτελεί πολλή κατευθείαν δρομολόγια προς Ύδρα, Σπέτσες και Πόρτο Χέλι.

ράσταση, την υποστήριξη σε αυτό το άμεσο όσο και απλό μήνυμα του «Γιάρου». Η ευαισθησία των παιδιών για το περιβάλλον ως γίνεται και για μας τους ενήλικες πράξη και παράδειγμα προς μίμηση.

Φ έτος το καλοκαίρι ο «Γιάρος» στέλνει το μήνυμα: «Βάψτε τα σκουπίδια στη θέση τους», δια στόματος 11.700 παιδιών της «Παιδικής HELMEPA» που απευθύνεται σε μας τους μεγαλύτερους. Οφείλουμε λοιπόν, τη συμπα-



Στη Δήμητρα Κ. Παπαδημητρίου ανένευε για το έτος 1998-99 την υποτροφία στη μνήμη του Γιώργου Λιβανού η κριτική επιτροπή της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος HELMEPA. Η Δήμητρα Παπαδημητρίου είναι απόφοιτος της Νομικής Σχολής Αθηνών και θα συνεχίσει τις σπουδές της στο Πανεπιστήμιο Cardiff της Βρετανίας, στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών και Διεθνών Μεταφορών σε θέματα Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Οι θιμενικές Αρχές όλης της χώρας επέβαλαν πρόστιμα συνολικού ύψους 71.300.000 δρχ. για 318 παραβάσεις που αφορούσαν διενέργεια παράνομης αλιείας από 1ης Ιανουαρίου 1998 έως και την 31η Μαΐου. Και συγκεκριμένα βεβαιώθηκαν:

- 143 αλιευτικές παραβάσεις κατά επαγγελματιών αλιέων για τις οποίες επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 36.500.000 δρχ. Παράλληλα αφαιρέθηκαν οι άδειες των σκαφών για 2.200 μέρες, ενώ για 2.200 μέρες αφαιρέθηκαν οι ατομικές άδειες.

- 164 αλιευτικές παραβάσεις κατά ερασιτεχνών αλιέων για τις οποίες επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 25.350.000 δρχ. με παράλληλη αφαίρεση αδειών των σκαφών για 610 μέρες και 740 μέρες αυτές των ατομικών τους.

- 11 παραβάσεις για κατοχή ή αλιεία με εκρηκτικές ή τοξικές ύλες. Η συνολική επιβολή προστίμου έφτασε τα 9.450.000 δρχ. με παράλληλη αφαίρεση αδειών των σκαφών για 1.095 μέρες και των ατομικών αδειών επί 3.345 μέρες.



Μετά από μακροχρόνια και ενεργή παρουσία στον τραπεζικό χώρο η ALPHA ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΙΣΤΕΩΣ εισέρχεται δυναμικά και στο χώρο της Ναυτιλίας με τη δραστηριοποίηση της Διευθύνσεως Ναυτιλιακών Εργασιών. Στόχος της τράπεζας είναι, να εστιάσει το αντικείμενο των εργασιών της στην προσφορά χρηματοδοτικών προϊόντων προς την ελληνόκτητη ναυτιλία καθώς και την παροχή εξειδικευμένων παράλληλων τραπεζικών εργασιών που κρίνονται αναγκαίες για τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πρόσφατα η ALPHA ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΙΣΤΕΩΣ πραγματοποίησε δεξίωση για να γιορτάσει τα νέα γραφεία της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών που στεγάζονται στον Πειραιά. Στη δεξίωση παρευρέθηκαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας, γνωστά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και του επιχειρηματικού και εμπορικού κόσμου. Εκ μέρους της τράπεζας παρευρέθηκαν ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και διευθύνων σύμβουλος Γιάννης Κωστόπουλος, ο γενικός διευθυντής Κωνσταντίνος Κυριακόπουλος, μέλη της διοίκησης και στελέχη της τράπεζας.

Από το Υ.Ε.Ν. μας ενημέρωσαν ότι με τον διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) από 9-6-98 έως 15-6-98 έχουν πιστοποιηθεί:

Α. Ε/Τ-Ο/Τ Εσωτερικού:

Εταιρείες υπόχρεες σε συμμόρφωση: 90

Πλοία υπόχρεα σε συμμόρφωση: 209

Σύνολο εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 6-7-98: 90

Σύνολο πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί την ίδια ημερομηνία: 207

Β: Ποντοπόρα Φ/Τ Πλοία:

Σύνολο εταιρειών που έχουν υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση: 75 εκ των οποίων 244 πλοία με ελληνική σημαία και 86 πλοία με ξένη.

Πιστοποιήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο από 29 μέχρι 6-7-98:

4 εταιρείες και 22 πλοία.

Υπό πιστοποίηση εταιρείες: 1

Υπό πιστοποίηση πλοία: 3

Σύνολο εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 29-6-98: 68

Εξ αυτών 207 πλοία με ελληνική σημαία και 79 πλοία με ξένη.

Τέλος, ορισμένες εταιρείες που διαχειρίζονται Φ/Τ ποντοπόρα πλοία αναμένεται να πιστοποιηθούν από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς.

Εληξε το παγκόσμιο πρωτάθλημα ταχύπλοων σκαφών «Formula 3» και το πανελλήνιο πρωτάθλημα «Jet Ski» που διεξήχθη στο Νυδρί της Λευκάδας.

Στη Formula 3 έλαβαν μέρος δώδεκα οδηγοί από έξι κράτη. Οι θέσεις που κατέλαβαν - μετά από τους δύο προηγούμενους αγώνες που έγιναν στην Αγία Πετρούπολη και στην πόλη Chalons της Γαλλίας - είναι: στην πρώτη θέση, με 54 βαθμούς, ο Hill Steve, στη δεύτερη, με 43, ο Ken McCrorie και στην τρίτη ο Stallard Jamey με 41 βαθμούς.

Στο πανελλήνιο πρωτάθλημα Jet Ski έλαβαν μέρος 22 αθλητές στις κατηγορίες racing, normal, open και free style.



Η Εμπορική Τράπεζα στο πλαίσιο της ενίσχυσης αθλητικών δραστηριοτήτων μέσω χορηγιών και αναγνωρίζοντας το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που παρουσιάζει η εξέλιξη της ελληνικής ιστιοπλοΐας αποφάσισε την υποστήριξη του ιστιοπλοϊκού σκάφους Bristol 2 το οποίο θα πάρει μέρος στο Rally Αιγαίου.

Οι αγώνες θα διεξαχθούν περί τα τέλη του τρέχοντος μηνός υπό την αιγίδα του Ε.Ο.Τ. και του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης.

Το Bristol 2 έχει συμμετάσχει ήδη πολλούς αγώνες, από την αρχή της χρονιάς, με πολλές επιτυχίες.



**Παρα
Ναυτιλιακά**



Παρα Ναυτιλιακά

Από τον «Hellenic Hull Mutual Association» αποζημιώθηκε στο ακέραιο, το ελληνικής πλοιοκτησίας φορτηγό πλοίο «ΘΕΟΔΩΡΑ Κ». Η ασφαλιστική αποζημίωση ανήλθε στο ποσό των \$800.000 για το πλοίο που είχε ναυαγήσει, πριν από λίγο καιρό, στον Κόβο Μαλιά, λόγω κακοκαιρίας.

Ο πλοιοκτήτης στην ευχαριστήρια επιστολή προς τους ασφαλιστές αναφέρει, μεταξύ άλλων, για το λεπτομερή και ξεκάθαρο τρόπο εξέτασης, τη διερεύνηση των συνθηκών του ατυχήματος προκειμένου να τεκμηριωθεί η υποβληθείσα απαίτηση ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Hellenic Hull Mutual Association από το 1994 έχει χειριστεί επιτυχώς περισσότερες από 180 υποθέσεις απαιτήσεων, ενώ έχει καταβάλει αποζημιώσεις περισσότερες των \$18.500.000.

Πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο, τον προηγούμενο μήνα, το Συμβούλιο Υπουργών Θαλάσσιων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο Συμβούλιο - που την Ελλάδα εκπροσώπησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σ. Σουμάκης - ανταλλάχθηκαν απόψεις επί του περιεχομένου της Πρόσκλησης Βιβλίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα λιμάνια και τις ναυτιλιακές υποδομές.

Ο υπουργός κ. Σουμάκης επισήμανε τη μεγάλη οικονομική, κοινωνική και πολιτική σημασία που έχει για την Ελλάδα η διατήρηση του ισχύοντος καθεστώτος εφαρμογής των κανόνων του κράτους υποδοχής στα θέματα στελέχωσης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κάθε τύπου πλοίου Ε/Γ, Ο/Γ, κρουαζιερόπλοιοι και φορτηγών. Επισήμανε επίσης, την αποφυγή δημιουργίας ενός γραφειοκρατικού πλαισίου κανονισμών και οδηγιών προτείνοντας να υιοθετηθεί ένα πλαίσιο αρχών για τη χρηματοδότηση και τιμολόγηση των υποδομών καθώς και την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, με ειδική μεταχείριση για τα λιμάνια δημόσιου χαρακτήρα, που εξυπηρετούν περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές, όπως αυτά της Ελλάδας.

Τέλος δήλωσε ότι η χώρα μας αντιμετωπίζει θετικά κάθε πρόταση που κινείται προς την προαγωγή της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών, καθώς και στην πρόταση της Επιτροπής για τη ρητή εξομείωση των κρουαζιερόπλοιοι γραμμής με τα Ε/Γ -Ο/Γ για τις ενδομεταφορές. Την ελληνική θέση υποστήριξαν οι νότιες χώρες, Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία και Πορτογαλία. Στο Συμβούλιο υπήρξε πολιτική συμφωνία επί της πρότασης Οδηγίας για τις προϋποθέσεις ασφάλειας των Ε/Γ, Ο/Γ και ταχύπλοων Ε/Γ πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, που εκτελούν τακτικές μεταφορές από και προς τα λιμάνια της Κοινότητας.



Ταξιδιωτικών Πρακτόρων και ο Σύνδεσμος Διευθυντών Ξενοδοχείων, οργάνωσαν παράληψη και άλλες αθλητικές εκδηλώσεις όπως: Αγώνες φουσκωτών, επίδειξη θαλάσσιου σκι και αθλητιστών, αγώνες jet ski, κωπηλατικούς αγώνες και μουσικές συναυλίες στο πλαίσιο των πολιτιστικών εκδηλώσεων. Και φέτος τη σημαντική αυτή διοργάνωση υποστήριξε το Υφυπουργείο Αθλητισμού, ο Ε.Ο.Τ., η Περιφέρεια Ιονίων Νησιών, ενώ σημαντικές πολυεθνικές και ελληνικές εταιρείες συγκαταλέχθηκαν μεταξύ των χορηγών.



Διεξήχθη στην Κέρκυρα το παγκόσμιο πρωτάθλημα Formula 1 στον όρμο της Γαρίτσας. Τα υπερταχύπλοα σκάφη της Formula 1 με τους επιδέξιους πιλότους χάρισαν στο κοινό ένα αξέχαστο θέαμα. Στο πλαίσιο της διεξαγωγής του 5ου Grand Prix, ο Δήμος Κερκυραίων, η ΑΝ.Ε.Δ.Κ., η Κερκυραϊκή Λέσχη Ταχυπλοΐας, ο Σύνδεσμος

Ολοκληρώθηκαν οι αγώνες για το κύπελλο «Optimist Ναυτικής Εβδομάδας» που διοργάνωσε ο Πανελλήνιος Ομίλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης, η Ελληνική Θαλάσσια Ένωση και η κλίσση OPTIMIST. Οι αγώνες διεξήχθησαν στο Φαληρικό Όρμο και η απονομή επάθλων έγινε στο Θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ που διετέθη για αυτόν το σκοπό από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού. Αναλυτικά τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:
1ος νικητής γενικής κατάταξης Ματθαίος Στέλιος του Ν.Ο.Ε.Φ.

2ος νικητής γενικής κατάταξης Μαστροκόλιας Νίκος του Ν.Ο.Α.
3ος νικητής γενικής κατάταξης Τσομπάνογλου Σωτήρης του Ν.Ο.Α.
1η νικήτρια κοριτσιών Οικονόμου Ανθούλα του Ν.Ο.Α.
2η νικήτρια κοριτσιών Καϊτατζίδου Σοφία του Ν.Ο.Α.
3η νικήτρια κοριτσιών Καρζή Αλεξία του Ν.Ο.Α.
1ος νικητής παιδών Μπάκης Ευάγγελος του Ι.Ο.Π.
2ος νικητής παιδών Στούμπος Μανώλης του

Ν.Α.Σ.
3ος νικητής παιδών Σούλας Άγης του Ν.Ο.Τ.Κ.
Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. με την ευκαιρία του πανηγυρικού εορτασμού των 35 χρόνων του Ράφι Αιγαίου ίδρυσε ναυαθλητικό κέντρο (παράρτημα) στη Λέρο και το ακριτικό Αγαθονήσι. Η προσπάθεια έτυχε μεγάλης ανταπόκρισης από τους νησιώτες και ήδη 50 ιστιοπλοΐοι γράφτηκαν στη σχολή Optimist και Wind Surf. Μέχρι σήμερα λειτουργούν εννέα παραρτήματα του Π.Ο.Ι.Α.Θ. σε όλη την Ελλάδα.



Από την ανάληψη των καθηκόντων του νέου προέδρου του Ο.Λ.Π.

Παρουσία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη ανέλαβε, στις 13 Ιουλίου, επίσημα τα καθήκοντά του ο νέος πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Κωνσταντίνος Μανιατόπουλος.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο γενικός γραμματέας του Υ.Ε.Ν. Αθαν. Τσουροπλής, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ναύαρχος Θεοδ. Παπακωνσταντίνου, ο γενικός διευθυντής του Ο.Λ.Π. και πρόεδρος του Ε.Κ.Π. Ι. Μίχας, μέλη του Δ.Σ. του Ο.Λ.Π., εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών φορέων και στελέχη του Οργανισμού.

Αναλαμβάνοντας τα καθήκοντά του ο κ. Κων. Μανιατόπουλος ευχαρίστησε την κυβέρνηση και τον υπουργό για την εμπιστοσύνη που

επέδειξαν στο πρόσωπό του και τόνισε ότι θα καταβάλει κάθε προσπάθεια να ανταποκριθεί στο δύσκολο έργο που αναλαμβάνει. Ο Οργανισμός είχε, πρέπει να δίνει ικανοποίηση όχι μόνον στους εργαζόμενους, αλλά και στους χρήστες, στην πειραιϊκή κοινωνία και στην εθνική οικονομία. Και για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει το λιμάνι να αυξήσει την παραγωγικότητά του, να βελτιώσει την υποδομή του και το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών του.

Οι ιδέες περί μονοπωλίων είναι ξεπερασμένες, πλέον και για να πάει κανείς μπροστά πρέπει να καινοτομεί για να αντεπεξέλθει στο οξύ ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ο διάλογος είναι βασικό στοιχείο συνεργασίας και θα πρέπει να καταλήγει σε συγκεκριμένα συμπεράσματα.

Προηγουμένως, ο γενικός διευθυντής του Ο.Λ.Π. καθηγητής Χαρ. Ψαρούτης, παρουσιάζοντας το νέο πρόεδρο του Οργανισμού στους εργαζόμενους, τόνισε ότι αναλαμβάνει τα καθήκοντά του σε μια περίοδο που το λι-

μάνι βρίσκεται σε σαφώς αναπτυξιακή τροχιά.

Η θεαματική αύξηση της διαμετακομιστικής κίνησης κοντέινερ το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους και η αύξηση της κίνησης πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων, αν εξελιχθούν με τους ίδιους ρυθμούς τότε ο Πειραιάς θα καταταγεί στα τρία πρώτα λιμάνια της Μεσογείου.

Ο κ. Ψαρούτης ανέφερε, επίσης, ότι σε αναπτυξιακή τροχιά βρίσκονται και άλλοι τομείς δραστηριότητας του λιμανιού, ενώ δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στη δρομοποιημένη αλληλαγγή του νομικού πλαισίου του Οργανισμού. Ο Υπουργός Στ. Σουμάκης αναφέρθηκε στην επιτυχή σταδιοδρομία του νέου προέδρου στους διάφορους τομείς που είχε την ευθύνη, τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και σε εθνικούς Οργανισμούς και τόνισε ότι αναλαμβάνει τα νέα καθήκοντα σε μια κρίσιμη στιγμή, που επιχειρείται ο

εξσυγχρονισμός και η μεταρρύθμισή του.

Μας απειθούν, είπε, διάφορα γειτονικά λιμάνια με εξαιρετική υποδομή, σύγχρονες υπηρεσίες και με άριστη αντίληψη. Πρέπει και ο Πειραιάς να επιβιώσει και για να συμβεί αυτό θα πρέπει να αξιοποιηθούν όλες οι δυνατότητες που έχει. Απαιτείται συνεργασία πολιτείας, διοίκησης και εργαζομένων. Διαβεβαίωσε τη διοίκηση του ΟΛΠ και τους εργαζόμενους ότι θα είναι στη διάθεσή τους ώστε η προσπάθεια να φέρει τους επιθυμητούς για όλους καρπούς.

Καλωσορίζοντας το νέο πρόεδρο ο αντιπρόεδρος του ΟΛΠ και πρόεδρος του Εργατοϋπαλλήλικου κέντρου Πειραιά Ι. Μίχας τόνισε ότι η σημερινή πορεία του Οργανισμού είναι δρόμος χωρίς πολλαπλές επιλογές. Το λιμάνι πρέπει και μπορεί να απαντήσει στις προκλήσεις των καιρών, αρκεί να συνεργαστούν αρμονικά Πολιτεία-Διοίκηση-Εργαζόμενοι.

Απαιτούνται, είπε, ρήξεις και πρέπει να τις τομήσουν όλοι. Οι όποιες παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν με ουσιαστικό διάλογο, χωρίς αιφνιδιασμούς και αποκλεισμούς.

Από αιφνίδιο θάνατο έφυγε ο Καπετάν Νίκος Μενδρινός. Η Λέσχη Ελλήνων Πλοίαρχων Λονδίνου έστειλε στα γραφεία του περιοδικού την ακόλουθη ανακοίνωση:

«Πρόωρα και χωρίς γυρισμό σαλπάρισε για το αιώνιο ταξίδι, όπως πάντα πάνω στη γέφυρα του καθήκοντος, σαν πραγματικός καπετάνιος. Εμείς οι συνταξιδιώτες σου, συνάδελφε και φίλε στη ζωή, στη θάλασσα και στη στεριά, σε κατευδώνουμε στο τελευταίο επίγειο ταξίδι σου εκεί που κάποτε αργά ή γρήγορα όλοι θα σαλπάρουμε.

Υποβάλλουμε τα βαθύτατα συλλυπητήριά στην οικογένειά σου και κρατάμε μεσίστες τις γαλανόλευκες σαν φόρο τιμής στον αγαπητό Καπετάν Νικόλαο».

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» υποβάλλουν τα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια του εκλιπόντος.



Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely / heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Chartering
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324 - 185 10 • PHONE: (01) 4297090

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

6/1 SRETENSKY BLVRD, APPART. 15 MOSCOW, RUSSIA • PHONE: 007095 9283983/9212660/9287742 • FAX: 007095 9232880

Το οικονομικό στοίχημα της Κύπρου

**Μπορεί η Κύπρος
να κερδίσει
το οικονομικό
στοίχημα
του 21ου αιώνα
εν όψει
της πρόκλησης
της Ευρώπης;**



**Της Άννας Διαμαντοπούλου
υφυπουργού Ανάπτυξης**

Το τέλος ενός συγκλονιστικού αιώνα είναι αντάξιο της πορείας του.

Ραγδαίες εξελίξεις αλληλίζονται ριζικά τη μορφή και τη διάρθρωση του Διεθνούς Συστήματος και ταυτόχρονα είναι αυτές που σηματοδοτούν τη μετάβαση-πορεία στη νέα χιλιετία.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας αλλά και η βαθύτερη επικοινωνιακή και πολιτιστική αλληλεξάρτηση διαμορφώνουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να αναπτυχθεί ο ρόλος των εθνικών κρατών. Ένας ρόλος διαφορετικός, πολύπλευρος, με μεγάλα περιθώρια πρωτοβουλιών και παρεμβάσεων που όμως ενέχει και σοβαρούς κινδύνους λόγω της ρευστότητας του νέου διεθνούς περιβάλλοντος.

Στη νέα αυτή περίοδο Ελλάδα και Κύπρος καλούνται να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις-προβλήματα, αναλαμβάνοντας την κατάλληλη στρατηγική ώστε να επιτρέψουν τη θετική και σε όφελος των εθνικών τους συμφερόντων αξιοποίησή τους.

Η Ελλάδα βρίσκεται σε μια γεωγραφική περιοχή που χαρακτηρίζεται από αστάθεια, έξαρση και ένταση εθνικών και μειονοτικών διεκδικήσεων, σύγκρουση πολιτιστι-

κών και πολιτικών ρευμάτων.

Η περίοδος είναι κρίσιμη, καθώς επιχειρείται στις γειτονικές χώρες η μετάβαση από τα οθωμανικά συστήματα στους δημοκρατικούς θεσμούς και στην ελεύθερη οικονομία. Η γειτνίαση με την Ανατολική Μεσόγειο και τις παρευξείνιες χώρες δημιουργεί κινδύνους και προκλήσεις.

Συνορεύουμε με την Τουρκία, η οποία αποτελεί σοβαρή και μόνιμη απειλή για την Ελλάδα, την Κύπρο αλλά και τη γενικότερη σταθερότητα στην περιοχή.

Παρ' όλη αυτά η Ελλάδα παραμένει η ισχυρότερη οικονομικά και πολιτικά χώρα της περιοχής. Έχει το υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα και το υψηλότερο επίπεδο κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης.

Έχει τους σταθερότερους δημοκρατικούς θεσμούς και δείκτες προστασίας των ατομικών και μειονοτικών δικαιωμάτων. Είναι μια χώρα πλήρως ενσωματωμένη στο διεθνές σύστημα και τους θεσμούς και μετέχει ισότιμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το ΝΑΤΟ και τη Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση.

Αντίστοιχα η Κύπρος χαρακτηρίζεται από ένα σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον, από μια γενικά δυναμική και ανθηρή οικονομία, από υψηλό μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού της, από ευνοϊκό επιχειρηματικό κλίμα και βέβαια σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί η στρατηγική γεωγραφική της θέση και οι καλές σχέσεις της με την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Θα αυτά αποτελούν το πολύτιμο υπόβαθρο πάνω στο οποίο στηρίζεται η κοινή διπλωματική προσπάθεια Ελλάδας-Κύπρου τόσο για την επίλυση των πολιτικών προβλημάτων όσο και για την προώθηση της ενταξιακής πορείας της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ετσι, στο πλαίσιο της προετοιμασίας της Κύπρου για την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να υπάρξει συνεργασία μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων Ελλάδας-Κύπρου, που να περιλαμβάνει δημιουργία, εκμετάλλευση δικτύων πληροφορικής, επαφές και επικοινωνία σε διάφορα επίπεδα με τους παρακάτω στόχους:

- Παροχή τεχνογνωσίας και αρωγής από την Ελλάδα για την εύκολη προσαρμογή της Κυπριακής Διοίκησης και του κράτους στις απαιτήσεις του νέου θεσμικού και Κανονιστικού Περιβάλλοντος της Ε.Ε.
- Συνεργασία Ελλάδας-Κύπρου στον τομέα των υποδομών όπως, ποιότητα, τυποποίηση προϊόντων, μεταφορές αγαθών και προσώπων, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες. Ειδικότερα στο θέμα της ποιότητας μπορεί να υπάρξει ενδυνάμωση και επέκταση της επιτυχημένης συνεργασίας ΕΛΟΤ και ΚΟΠΕΠ ώστε να καλυφθούν και νέοι τομείς δραστηριοτήτων πιστοποίησης. Ακόμη ο ΕΛΟΤ θα μπορούσε να υποστηρίξει την περαιτέρω ένταξη της Κυπριακής Τυποποίησης στα ευρωπαϊκά δρώμενα.
- Συνεργασία σε θέματα ανάπτυξης τουρισμού, έναν προσοδοφόρο για την Κυπριακή και Ελληνική Οικονομία τομέα.
- Ανάληψη κοινής πολιτικής όσον αφορά τον σχεδιασμό, διαπραγμάτευση και διεκδίκηση από την Κοινότητα αλλά και στην υλοποίηση αναπτυξιακών Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και Ειδικών Προγραμμάτων.

**Στη νέα αυτήν περίοδο
Ελλάδα και Κύπρος καλούνται να
αντιμετωπίσουν
τις προκλήσεις-προβλήματα, ανα-
λαμβάνοντας
την κατάλληλη στρατηγική ώστε
να επιτρέψουν τη θετική και σε
όφελος των εθνικών τους συμφε-
ρόντων, αξιοποίησή τους.**

Ανατολής) Ελληνικές και Κυπριακές Επιχειρήσεις, οι οποίες δείχνουν αυτήν ακριβώς τη δυνατότητα συνεργασίας με επιχειρήσεις ή κυβερνήσεις τρίτων χωρών και αγορών σε διάφορους τομείς.

Στην περιοχή των Βαλκανίων η Ελλάδα έχει ήδη διαμορφώσει ένα πλαίσιο πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη των πολιτικών, των οικονομικών και πολιτιστικών σχέσεων μεταξύ των κρατών της περιοχής. Ελλάδα και Κύπρος μπορούν να συνεργαστούν προσφέροντας η καθεμιά χώρα τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Η Ελλάδα βρίσκεται ήδη στις βαλκανικές χώρες, με έμφαση στους τομείς της βιομηχανίας - μεταποίησης αλλά και του εμπορίου. Παράλληλα, η Κύπρος έχει ευέλικτο φορολογικό σύστημα στις παράκτιες εταιρείες, οι Κύπριοι έχουν αναπτύξει υψηλή επιχειρηματικότητα και έχουν ήδη διαμορφωμένες σχέσεις στην περιοχή. Όλα αυτά μαζί δίνουν ένα σαφές κίνητρο συνεργασίας και ανάπτυξης επιχειρηματικού διαύλου Ελλάδας-Κύπρου.

Στο χώρο της Μεσογείου η συνεργασία Ελλάδας και Κύπρου αποκτά ιδιαίτερη σημασία λόγω της στρατηγικής σημασίας που έχουν και οι δύο χώρες. Η νέα μεσογειακή πολιτική προσφέρει δυνατότητες που πρέπει να αξιοποιηθούν. Κύπρος και Ελλάδα μπορούν να αναδειχθούν σε πηγές δημιουργικότητας και πρωτοβουλιών. Να αποτελέσουν την εφαλτήριο δύναμη για την ειρήνη, την ανάπτυξη και την ευημερία της γύρω περιοχής.

Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θα συμβάλει στην επιβίωση του Κυπριακού Ελληνισμού, θα ενισχύσει την ανεξαρτησία και υπόσταση της Κυπριακής Δημοκρατίας και αισιοδοξούμε να συμβάλει στην εξεύρεση μιας δίκαιης και βιώσιμης λύσης στο πρόβλημα, σε όφελος ολοκλήρου του πληθυσμού της.

Η προσχώρηση της Κύπρου στην Ε.Ε. δεν είναι απλή επιθυμία μας, είναι κορυφαία πολιτική επιλογή μας για την υλοποίηση της οποίας θα εργαστούμε με όλη μας τις δυνάμεις.

**Στο πλαίσιο της προετοιμασίας
της Κύπρου για την ένταξη της
στην Ευρωπαϊκή Ένωση
πρέπει να υπάρξει συνεργασία με-
ταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φο-
ρέων Ελλάδας-Κύπρου, που να
περιλαμβάνει δημιουργία,
εκμετάλλευση δικτύων
πληροφορικής, επαφές και
επικοινωνία σε διάφορα επίπεδα.**

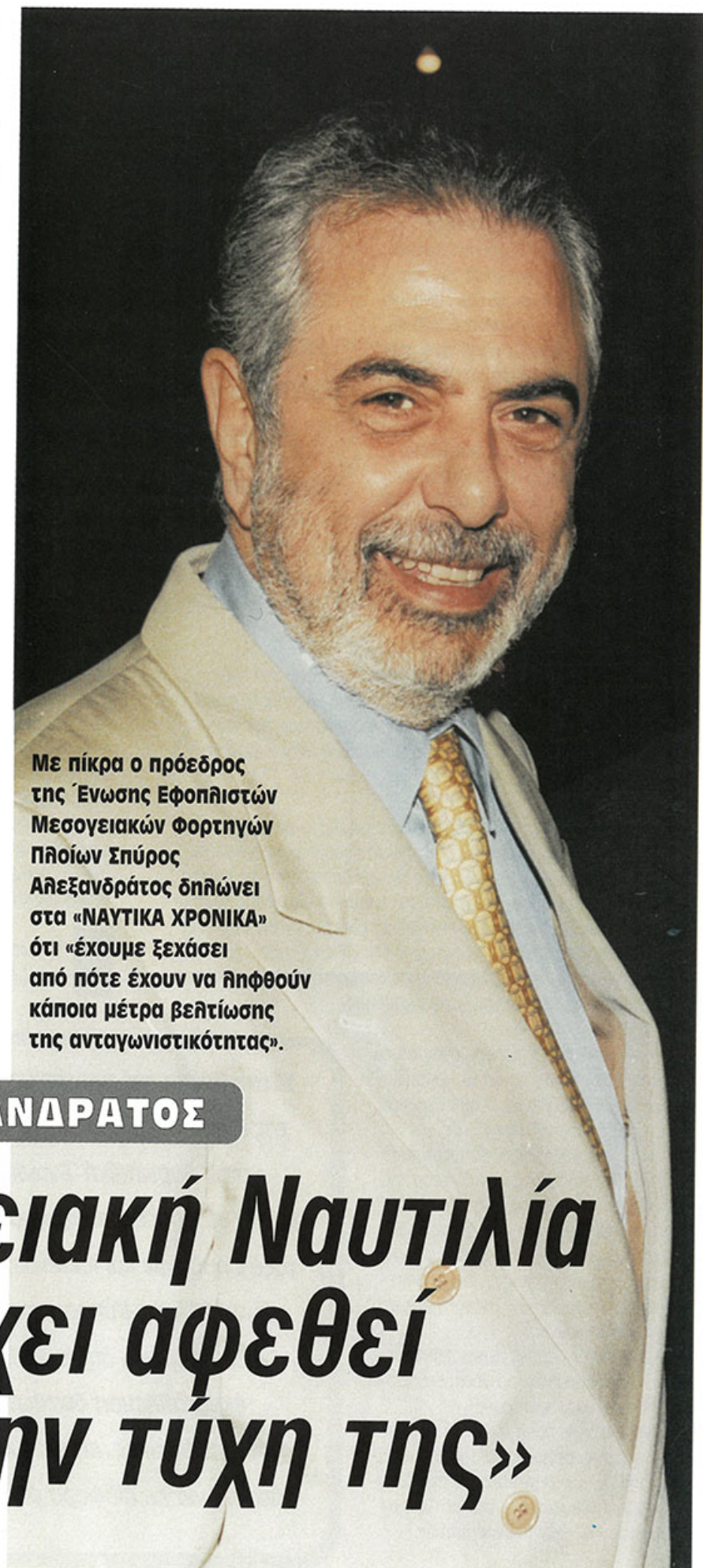
Αρκετά χρόνια στο «πηδάλιο» της ένωσης ο κ. Αλεξανδράτος είναι ο κατ'εξοχήν γνώστης του κλάδου. Να μιλήσει για τις αλλαγές που συντελούνται σήμερα διεθνώς, για την ανταγωνιστικότητα, τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την επιχειρούμενη αλλαγή του θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ. Να καταθέσει τις απόψεις του για τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Οργανισμού, για το αν και πώς θα εκσυγχρονιστεί, για τα τέλη. Ακόμα, ποιες είναι οι θέσεις του για τον Έλληνα Ναυτικό και ιδιαίτερα για το πρόβλημα του κλάδου στην εξεύρεση κατάλληλων αξιωματικών και ιδιαίτερα μηχανής

Συνέντευξη στον Νάσο Πουληκίδα

Με πίκρα ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Σπύρος Αλεξανδράτος δηλώνει στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ότι «έχουμε ξεχάσει από τότε έχουν να ληφθούν κάποια μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας».

ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

**«Η μεσογειακή Ναυτιλία
έχει αφεθεί
στην τύχη της»**



Κύριε Πρόεδρε, στην ανατολή του 21ου αιώνα η ελληνική Ναυτιλία, η κατ' εξοχήν διεθνής βιομηχανία, κατά πόσον έχει επηρεαστεί από τις όποιες αλλαγές συντελούνται παγκοσμίως;

Εδώ και μερικά χρόνια, και πιο έντονα την τελευταία διετία, η έννοια που κατευθύνει τη ζωή μας γενικότερα και όχι μόνο την οικονομία, είναι η έννοια της «παγκοσμιοποίησης».

Η Ναυτιλία, κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα από τη φύση της,

ήταν πρωτοπόρος στον τομέα της παγκοσμιοποίησης των υπηρεσιών και της οικονομίας γενικότερα. Ειδικότερα η ελληνική Ναυτιλία, με την πίστη και την επιμονή της στην αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, που πρέπει να επικρατεί στις διεθνείς μεταφορές και την κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών, ήταν πρωτοπόρος στον τομέα της παγκοσμιοποίησης. Το πνεύμα αυτό, έχει περάσει πλέον σε όλους τους τομείς της οικονομίας και όχι μόνο στον τομέα των υπηρεσιών.

Έτσι, στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), που είναι το «όχημα»

της παγκοσμιοποίησης, συνεχίζονται οι προσπάθειες για την τελική πλήρη απελευθέρωση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Οι σχετικές διαπραγματεύσεις πρόκειται να επαναληφθούν το έτος 2000 και σε συνεργασία και με τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς (ΥΕΝ-ΝΕΕ-ΕΕΕ), έχουμε αρχίσει ήδη την επεξεργασία των θέσεών μας. Πάντως η βασική μας αρχή θα είναι η πλήρης εφαρμογή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η σταδιακή αλλαγή πλήρης κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών.

Όπως αντιλαμβάνεστε, η απελευθέρωση των υπηρεσιών, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου είναι το Α και το Ω για την ανάπτυξη της διεθνούς Ναυτιλίας. Αυτό το διεθνές οικονομικό γίγνεσθαι επηρεάζει αμεσότερα εμάς τους μεσογειακούς πλοιοκτήτες λόγω των ειδικότερων ενδιαφερόντων σε χώρες οι οποίες, πηλη των ευρωπαϊκών, εξακολουθούν και εφαρμόζουν προστατευτικές πολιτικές και πρακτικές (Β. Αφρική, Μέση Ανατολή, Εύξεινος Πόντος)

Έτσι, αν και καταρχήν η έννοια της παγκοσμιοποίησης, αντιμετωπίζεται θετικά από την πλοιοκτησία, υπάρχουν ακόμη και θυθούν αρκετά προβλήματα, ειδικότερα για τους λεγόμενους «μικρούς» πλοιοκτήτες. Τα θέματα αυτά είναι σημαντικότερα, είναι θέματα επιβίωσης.

Για να απολαμβάνουμε δηλ. τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης, θα πρέπει να μην έχει εξαφανιστεί η Ελληνική Μεσογειακή Ναυτιλία.

Από τα μέτρα του Ιουλίου του 1997 για την ανταγωνιστικότητα τα Μεσογειακά εξαιρέθηκαν. Πώς βλέπετε το μέλλον του Εθνικού Νηολογίου;

Όπως έχω πει και στο παρελθόν, ο κλάδος των Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων, επηρεάζεται πολύ περισσότερο από τα ποντοπόρα πλοία, από την έλλειψη της κατάλληλης πολιτικής για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου. Έτσι τα μέτρα του περασμένου Ιουλίου, δεν αφορούσαν στα μεσογεια-

κά πλοία. Για τα μεσογειακά πλοία, έχουμε ξεχάσει από τότε έχουν να ληφθούν κάποια μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους. Θα ήθελε κανείς ότι η μεσογειακή Ναυτιλία έχει αφεθεί στην τύχη της. Η συνεχής ροιπόν φυγή των πλοίων αυτών από το Εθνικό Νηολόγιο, είναι φυσιολογική.

Είναι γνωστό, ότι τα μεσογειακά πλοία δεν έχουν την ευελιξία χειρισμών διαχείρισης που έχουν τα ποντοπόρα πλοία και ότι δραστηριοποιούμενα στη λεκάνη της Μεσογείου και της Ελλή-

δας, αντιμετωπίζονται δυσχερέστερα από

τις λιμενικές Αρχές. Επίσης, έχουν μεγαλύτερο κόστος επάνδρωσης αναλογικά με τα ποντοπόρα πλοία.

Παρ' όλα αυτά, η Πολιτεία θεωρεί απολύτως φυσιολογικό (μέτρα του περασμένου Ιουλίου) ένα πλοίο 19.999 κοχ να έχει σύνθεση 13 άτομα με 8 Ελληνες και ένα πλοίο 2.999 κοχ να έχει σύνθεση 13 άτομα με 9 Ελληνες.

Πώς λοιπόν να μην εξαφανιστεί το υπό ελληνική σημαία μεσογειακό πλοίο με τέτοια αντιμετώπιση;

Με την ευκαιρία, τονίζω ότι το αίτημά μας για την εξάλειψη της ανωτέρω διάκρισης δεν

έχει ικανοποιηθεί ακόμη. Εμείς πάντως εξακολουθούμε να περιμένουμε γιατί το αίτημά μας είναι δίκαιο.

Αν λοιπόν ληφθούν συμπληρωματικά μέτρα για τη Ναυτιλία θα πρέπει αυτά οπωσδήποτε να αφορούν πρώτα τα μεσογειακά πλοία. Διαφορετικά, τα πλοία που θα μείνουν στην ελληνική σημαία θα είναι αυτά που θα διενεργούν ακτοπλοία και θα είναι εκ του νόμου υποχρεωμένα να έχουν την ελληνική σημαία, όσα αντέξουν.

Ποια η θέση της ΕΕΜΦΠ στο θέμα της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης με Κύπρο, Πολωνία, Ουγγαρία, Τσεχία και Σλοβενία;

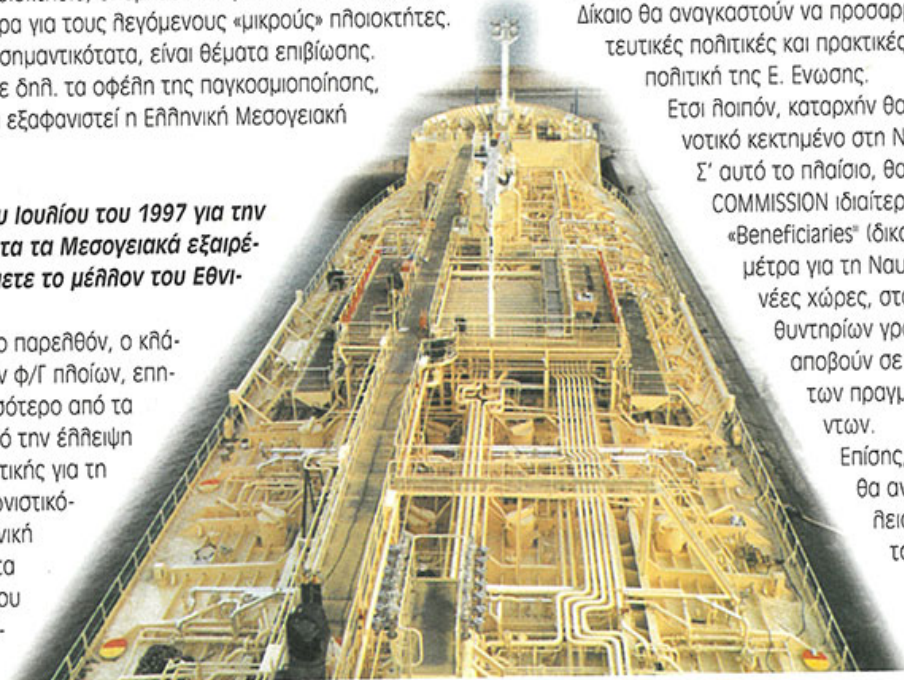
Καταρχήν θα ήθελα να τονίσω, ότι η όποια διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να έχει μόνο θετικά αποτελέσματα. Αυτό γιατί τόσο στην ίδια τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, αποτελεί θεμελιώδη αρχή, όσο και το Κοινοτικό κεκτημένο στις θαλάσσιες μεταφορές (Κανονισμός-Οδηγίες κλπ.) κινείται, στα πλαίσια της ανωτέρω αρχής.

Επομένως οι εν λόγω χώρες, προσαρμοζόμενες προς το Κοινοτικό Δίκαιο θα αναγκαστούν να προσαρμόσουν και τις τυχόν προστατευτικές πολιτικές και πρακτικές τους προς την φιλελεύθερη πολιτική της Ε. Ένωσης.

Έτσι λοιπόν, καταρχήν θα πρέπει να σεβαστούν το Κοινοτικό κεκτημένο στη Ναυτιλία.

Σ' αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να δοθεί από την COMMISSION ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα των «Beneficiaries» (δικαιούχων), ώστε τα όποια θετικά μέτρα για τη Ναυτιλία θα λαμβάνονται από τις νέες χώρες, στα πλαίσια των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών της COMMISSION να μην αποβούν σε βάρος της ανταγωνιστικότητας των πραγματικών κοινοτικών συμφερόντων.

Επίσης, θα πρέπει να δεσμευτούν ότι θα αναβαθμίσουν τα επίπεδα ασφάλειας των στόλων τους, σύμφωνα, τόσο με τις εν ισχύ Δ. Συμβάσεις του IMO όσο και με τους σχετικούς Κοινοτικούς Κανονισμούς, ώστε να αποφευ-



χθεί τυχόν στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των Κρατών μελών.

Ποια είναι η θέση σας απέναντι στην αλλαγή του θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ;

Καταρχήν πρέπει να τονιστεί, ότι ο Πειραιάς εξυπηρετεί το μισό πληθυσμό της χώρας. Επομένως η οικονομική αλληλ και η στρατηγική σημασία του όχι μόνο για το θεατασπίδιο και την ειδικότερη περιοχή του Πειραιά, αλλά και για ολόκληρη τη χώρα είναι τεράστια.

Γι' αυτόν το λόγο λοιπόν, εμείς πιστεύουμε ότι οι εξουσίες ελέγχου, εποπτείας των λιμενικών δραστηριοτήτων και το δικαίωμα κυριότητας των εγκαταστάσεων του λιμανιού, θα πρέπει να παραμείνουν υπό δημόσιο έλεγχο.

Ενα άλλο σημαντικής σημασίας θέμα, είναι ότι ο νέος Οργανισμός, θα πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίσει τα δικαιώματα του υπάρχοντος προσωπικού και την εργασιακή ειρήνη στο λιμάνι.

Από και πέρα, ο Οργανισμός πρέπει όντως να πορευτεί στη νέα χιλιετία με διαχείριση βασισμένη σε ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, αν θέλουμε να γίνει το λιμάνι του Πειραιά πάλι πρωταγωνιστικό στην Ανατολική Μεσόγειο και να μην πάνε χαμένοι οι κόποι τόσων ετών για την αναβάθμισή του σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Σ' αυτό λοιπόν το πλαίσιο, οι αρχές πάνω στις οποίες θα πρέπει να βασιστεί η μετεξέλιξη του ΟΛΠ, είναι οι ακόλουθες:

Κατά το πρότυπο των ιταλικών λιμένων, να καταργηθεί το μονοπώλιο του ΟΛΠ στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και σ' αυτή τη διαδικασία και να δοθεί προτεραιότητα στις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης και επίσκευσης.

- Να εκσυγχρονιστεί ορθολογικά και τεχνολογικά η υποδομή του λιμανιού με παράλληλη αναβάθμιση της συντήρησης και του εξοπλισμού.

- Να εφασφαλιστεί διαφάνεια στον προσδιορισμό των τελών.

- Να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες επισκευής πλοίων και υποδοχής καταλοίπων.

- Οι άδειες λειτουργίας και παροχής υπηρεσιών να δίνονται σε δύο τουλάχιστον ενδιαφερόμενους από τον ιδιωτικό τομέα. Ετσι θα δημιουργηθεί ανταγωνιστικό περιβάλλον.

- Στη διοίκηση του Οργανισμού, θα πρέπει να συμμετέχουν δύο (2) τουλάχιστον εκπρόσωποι του ΝΕΕ.

Η μη τήρηση των ανωτέρω, θα οδηγήσει και πάλι σε αύξηση του κόστους λειτουργίας, του χρόνου παροχής υπηρεσιών και του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Ετσι, το λιμάνι θα εξακολουθήσει να είναι μη ανταγωνιστικό σε σχέση με τα άλλα της ΝΑ Ευρώπης και θα συνεχίσει τη φθίνουσα πορεία του.

Όλοι οι πλοιοκτήτες δηλώνουν ότι πιστεύουν στον επαγγελματία ναυτικό. Με τις «Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού» εξασφαλίζεται η «παραγωγή» ικανών στελεχών για τη Ναυτιλία, την ίδια ώρα που αρκετοί σπουδαστές

δεν κάνουν πρακτική εξάσκηση;

Είναι γεγονός, ότι οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές, απαιτούν περισσότερο καταρτισμένους αξιωματικούς, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις των καιρών. Παράλληλα όμως θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να μην αποκλειστούν αυτοί που έχουν θέσει σαν πρώτη προτεραιότητα το επάγγελμα του αξ/κου του Εμπορικού Ναυτικού.

Είναι επίσης γεγονός ότι τα πλοία του κλάδου των μεσογειακών και ειδικότερα τα κάτω των 3.000 κοχ αντιμετωπίζουν χρόνιο πρόβλημα στην εξεύρεση κατάλληλων αξ/κών και ειδικότερα μηχανής.

Εχοντας λοιπόν αυτά υπόψη, εμείς εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι ανάγκη προσέλευσης νέων στα Ναυτικά Λύκεια, τα οποία λειτουργούν κυρίως σε ναυτοτόπους και έχουν συμβάλει τα μέγιστα στη δημιουργία αρίστων στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού, είναι επιτακτική.

Μ' αυτό το σκεπτικό εμείς δεν βλέπουμε το λόγο, γιατί οι απόφοιτοι των Ναυτικών Λυκείων δεν μπορούν να εξελιχθούν μέχρι το βαθμό του Α' Πλοιάρχου ή Μηχανικού, έχοντας υπόψη και την αριθμητική ανεπάρκεια των αποφοίτων ΑΔΣΕΝ και την υψηλή διαρροή προς τα επαγγέλματα ξηράς, την ανώτατη εκπαίδευση κλπ. Εννοείται, ότι θα μπορούσαν να αυξηθούν οι προϋποθέσεις απόκτησης του διπλώματος Α' τάξεως με την επιβολή πρόσθετης εκπαίδευσης στο ΚΕΣΕΝ κλπ.

Το ΥΕΝ δίστασε και προτίμησε τη μέση λύση της εξέλιξης μέχρι το διπλώμα Β' τάξεως.

Ας ελπίσουμε, ότι η ανωτέρω λύση δεν θα δημιουργήσει περαιτέρω προβλήματα στα ήδη υπάρχοντα προβλήματα της επάνδρωσης των Ελληνικών πλοίων με εκπαιδευμένα μεν αλλά και αξιόλογα από πλευράς ναυτοσύνης στελέχη.

«Όπως έχω πει και στο παρελθόν, ο κλάδος των μεσογειακών Φ/Γ πλοίων, επηρεάζεται πολύ περισσότερο από τα ποντοπόρα πλοία, από την έλλειψη της κατάλληλης πολιτικής για τη βελτίωση

της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου.

Ετσι τα μέτρα του περασμένου Ιουλίου, δεν αφορούσαν

τα μεσογειακά πλοία. Για τα μεσογειακά πλοία, έχουμε

ξεχάσει από τότε έχουν να ληφθούν κάποια μέτρα βελ-

τίωσης της ανταγωνιστικότη-

τάς τους. Θα έλεγε κανείς

ότι η Μεσογειακή Ναυτιλία

έχει αφεθεί στην τύχη της. Η

συνεχής λοιπόν φυγή των πλοίων αυτών από το Εθνικό

Νηολόγιο, είναι φυσιολογική.



Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



Εθνική πολιτική για τη ναυτιλία, πέρα από κομματικές αντιπαράθεσεις, ζήτησε ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Κ. Καραμανλής μιλώντας σε ακροατήριο επιφανών στελεχών της ναυτιλιακής κοινότητας κατά τη διάρκεια γεύματος στη «Ναυτιλιακή Λέσχη» στον Πειραιά. «Υπάρχουν άληθα πεδία για αντιπαράθεσεις. Η ναυτιλία είναι από τους λίγους τομείς που χρειάζεται συναίνεση» τόνισε χαρακτηριστικά ο αρχηγός της Ν.Δ.

Ο κ. Καραμανλής ζήτησε ειλικρινή συνεννόηση και καλή συνεργασία από τον εφοπλιστικό κόσμο και υποστήριξε πως από τη Ν.Δ. δεν θα ακουστούν άληθα λόγια τώρα και άληθα μετά τις εκλογές.



Τα βασικά σημεία της ναυτιλιακής πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας

«Ο λόγος μας είναι ευθύς» είπε. Ανέφερε ότι πρέπει να σταματήσει το κράτος να παριστάνει τον επιχειρηματία, ζήτησε να δοθεί περισσότερο πεδίο δράσης στους ιδιώτες και υποστήριξε ότι ο μεγάλος ασθενής σήμερα είναι ο δημόσιος τομέας. Για το κόμμα της Ν.Δ., σύμφωνα με τον κ. Καραμανλή, η ναυτιλία αποτελεί πρωταρχικό κλάδο.

Όπως την προσδιόρισε σε ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης

**του Νάσου Πουλακίδα
ΦΩΤΟ: Αγγ. Μπαφατάκης**

Ο αρχηγός της Ν.Δ. παρουσίασε τις γενικές αρχές του κόμματος για τη ναυτιλία και δεν δέχτηκε ερωτήσεις από τους δημοσιογράφους. Όπως τόνισε, κορυφαίο θέμα αυτήν τη στιγμή είναι η λεγόμενη ανταγωνιστικότητα για την ποταπόδρομη ναυτιλία. Παρουσίασε στοιχεία σύμφωνα με τα οποία από τον Ιανουάριο του 1996 έως το Φεβρουάριο του '98 υπέστειλαν την ελληνική σημαία 175 πλοία και χάθηκαν 1.800 θέσεις εργασίας για Έλληνες ναυτικούς. Ακόμα κατά το 1997 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρουσίασε μείωση της τάξης του 7%. Χαρακτήρισε άτολη την κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και δήλωσε ότι μέσω της ανάπτυξης θα πρέπει να βοηθηθεί η απασχόληση και στη συνέχεια η ανταγωνιστικότητα.

Για την επιβατηγό ναυτιλία είπε ότι ο αυξανόμενος ανταγωνισμός και η άρση του cabotage δεν πρέπει να φοβίζουν τους πλοιοκτήτες αν βέβαια αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο, υπάρξουν κίνητρα για εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου καθώς και ίσοι όροι μεταχείρισης για όλα τα κράτη-μέλη της Ενωσης.

Για τη ναυτική εκπαίδευση και το προτεινόμενο νομοσχέδιο του κ. Σου-



μάχη ζήτησε τη συνεργασία των ενώσεων των εφοπλιστών, ενώ τόνισε ότι οι καλοί εκπαιδευμένοι Έλληνες ναυτικοί είναι εθνικός πλούτος. Για το ΝΑΤ δήλωσε ότι πρέπει να υπάρξει θαρραλέα πορεία ώστε οι παροχές να βασίζονται στην ανταποδοτικότητα, να υπάρξει ρύθμιση των χρεών και να εκσυγχρονιστεί και μηχανοργανωθεί. Τα κυριότερα σημεία της ομιλίας του αρχηγού της αξιωματικής αντιπολίτευσης έχουν ως εξής: Τέσσερα θέματα θέλω να θέσω ενώπιόν σας σε ότι αφορά τις βασικές μας κατευθύνσεις.

Το πρώτο, ίσως το κυριότερο, είναι το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας. Είμαι βέβαιος ότι σας ομιλώ για θέμα το οποίο σε απλή ελληνικά θα έλεγα το ζείτε στο πετσί σας με τραυματικό τρόπο. Θέλω όμως να ξεκαθαρίσω ότι για μας είναι κορυφαίο. Και είναι κορυφαίο για τον εξής απλό λόγο. Αυτή την ώρα υπάρχει ένα τρομακτικό κόστος. Και θα με συγχωρήσετε να παραθέσω δύο-τρία στοιχεία, τα οποία σε τεχνοκρατικό επίπεδο οι συνεργάτες μου, με έχουν πληροφορήσει. Από τον Ιανουάριο του '96 μέχρι και το Φεβρουάριο του '98, δηλαδή περίπου 2 χρόνια, «χάθηκαν» από το εθνικό νηολόγιο 175 πλοία που αντιστοιχούσαν, σύμφωνα με την οργανική σύνθεση, σε 1.800 θέσεις εργασίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρουσίασε σημαντική κόπωση, αφού μειώθηκε το '97 μόνο, κατά 7% σε 2.104.000 δολάρια, σε μια εποχή που το έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, και έχει σημασία αυτό που λέω, διευρύνθηκε επικίνδυνα σε περίπου 5 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή 5

δισ. δολάρια. Θεωρείται το 4-5% ως το άκρο όριο επικινδυνότητας εθνικά για την ανισορροπία του ισοζυγίου πληρωμών μας. Και μεσοπρόθεσμα αυτή η κατάσταση δημιουργεί τον κίνδυνο η διαρροή από την ελληνική σημαία να προκαλέσει τη μετεγκατάσταση ενός σημαντικού τμήματος ενός ευρύτατου φάσματος παραναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυλώσεις, ασφάλειες, χρηματοδοτήσεις, λογιστικές εργασίες, νομικές υπηρεσίες σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Κάνω αυτή την πολύ σύντομη περιγραφή της σημερινής κατάστασης γιατί θέλω εδώ να ξεκαθαρίσω ότι η εφαρμοζόμενη, η ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική χαρακτηρίζεται από πρωτοφανή ατολή, αδυναμία ανάληψης ουσιαστικής ευθύνης και βέβαια μια προσπάθεια ισορροπής, αλλά με νοοτροπία παρωχημένη. Και

θέλω εδώ να είμαι σαφής. Για μας σε έναν κόσμο που γίνεται ολοένα και πιο ανταγωνιστικός -και κατά πάσα πιθανότητα η πρόβλεψη είναι ότι αυτό θα συνεχίσει με αύξουσα τάση, τουλάχιστον στα επόμενα χρόνια όσο μπορεί κανείς δηλαδή να προβλέπει - η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας γενικότερα και της ελληνικής ναυτιλίας στην οποία αποδίδουμε τη σημασία που σας προανέφερα είναι ο καθοριστικός παράγων. Είναι αδιανόητο όταν όλες οι άλλες χώρες προχωρούν σε δραστικές ρυθμίσεις - κινήσεις για να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους και αναφέρονται σε χώρες όπως για παράδειγμα η Γαλλία, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Ιταλία κ.ο.κ. ορισμένες εκ των οποίων δεν είχαν και ποτέ πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή τη δραστηριότητα, σήμερα να διεκδικούν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, το στρατηγικό αν θέλετε και συγκριτικό πλεονέκτημα.

Η εφαρμοζόμενη, η ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική χαρακτηρίζεται από πρωτοφανή ατολή, αδυναμία ανάληψης ουσιαστικής ευθύνης και βέβαια μια προσπάθεια ισορροπής, αλλά με νοοτροπία παρωχημένη. Και θέλω εδώ να είμαι σαφής. Για μας σε έναν κόσμο που γίνεται ολοένα και πιο ανταγωνιστικός -και κατά πάσα πιθανότητα η πρόβλεψη είναι ότι αυτό θα συνεχίσει με αύξουσα τάση, τουλάχιστον στα επόμενα χρόνια.

Θέλω, λοιπόν, εδώ να είμαι σαφής σε μια βασική αρχή. Εμείς πιστεύουμε ότι η ανταγωνιστικότητα οδηγεί στην ανάπτυξη. Και πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη είναι η απάντηση για τη βελτίωση και την αύξηση της απασχόλησης. Το λέω αυτό γιατί ακούγονται διάφορες προσεγγίσεις που θεωρώ σήμερα πια παντελώς απαρχαιωμένες, παροπλισμένες σ' ένα σύγχρονο δημόσιο λόγο ότι επιχειρείται πολιτική ατολμίας δήθεν, για να διατηρούνται θέσεις εργασίας. Αυτή είναι πολιτική χρεοκοπίας. Συμβαίνει στη ναυτιλία, αλλήλ δεν είναι μόνο στη ναυτιλία τα δεδομένα αυτά. Σε οποιοδήποτε χώρο και αν το προσεγγίσετε η αλήθεια αυτή είναι απaráβστη. Εάν θες να κάνεις πολιτική επιθετικής απασχόλησης πρέπει να οδηγείσαι στην ανάπτυξη. Και κλειδί για την ανάπτυξη, σήμερα που κατέρρευσαν και καταρρέουν ολόένα και περισσότερο τα προστατευτικά τείχη ή τα φράγματα του προστατευτισμού είναι να εξασφαλίσεις υψηλή ανταγωνιστικότητα.

Αλλά, λοιπόν, είναι τα πράγματα. Και μάλιστα με μια ακόμα υποσημείωση, γιατί φαντάζομαι όταν λέω τέτοιες θέσεις θα βρεθούν πάντα και κράτες του παρελθόντος απολιθωμένων απόψεων που θα πουν, «μα αυτό είναι μια φιλελεύθερη άποψη» για να σας πω μια βασική μας αντίληψη. Η φιλελεύθερη προσέγγιση είναι εκείνη που έχει τελικά ουσιαστική κοινωνική αντανάκλαση. Αλλήλστε η ενσάρκωση, η μετουσίωση, κατάρτιση της φιλελεύθερης οικονομικής πολιτικής είναι η βελτίωση των όρων ζωής για τους πολλούς και η παραγωγή, όσο γίνεται περισσότερων, θέσεων απασχόλησης σε μια κοινωνία.

Το δεύτερο θέμα που θα ήθελα να θίξω ενώπιόν σας έχει να κάνει με την επιβατηγό αεροπλοΐα. Είναι γνωστό ότι και εκεί υπάρχει ένα ζήτημα αυξανόμενου ανταγωνισμού και μάλιστα με την προοπτική στο σχετικά προβλεπόμενο πια μέλλον με την κατάρρευση του καμποτάζ.

Θέλω επίσης εδώ να ξεκαθαρίσω ζήτημα αρχής. Ότι ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, τουλάχιστον έτσι πιστεύουμε εμείς, δεν μας φοβίζει και δεν πρέπει να μας φοβίζει. Αλλά, από την άλλη πλευρά, είναι επίσης δεδομένο ότι θα πρέπει αυτό να μετουσιωθεί σε συγκεκριμένη πολιτική που να βοηθάει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και σε αυτόν το χώρο.

Και θέλω να παρουσιάσω ενώπιόν σας τρεις βασικές αρχές που έχουμε επιθέξει ως καθοριστικές. Το πρώτο είναι η ανάγκη αναθεώρησης ενός πράγματος αναχρονιστικού και άκαμπτου νομοθετικού πλαισίου. Τα χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το σύστημα έκδοσης αδειών σκοπιμότητας και το ναυτιολόγιο. Είναι επιτέλους ανάγκη να γίνει αντιληπτό από την ελληνική πολιτεία ότι το να εμμένει σε άκαμπτες προσεγγίσεις που ίσως είχαν μια σκοπιμότητα πριν από 15, 20 ή 25 χρόνια δεν εξυπηρετούν σε τίποτα τις σημερινές ανάγκες. Ίσα ίσα σε πολλές περιπτώσεις δρουν ως ανασταλτικός παράγων για τη βελτίωση των όρων παραγωγικής δραστηριότητας.

Η δεύτερη αρχή είναι η ανάγκη για κίνητρα ώστε να οδηγηθούμε το ταχύτερο δυνατόν σε εκσυγχρονισμό και ανανέωση του τουριστικού και επιβατικού στόλου.

Και η τρίτη αρχή είναι: Βεβαίως, πάμε σε διευρυνόμενο διεθνή ανταγωνισμό, βεβαίως είναι απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να πάμε στην κατάρρευση του καμποτάζ, όμως θέλει πάρα πολύ μεγάλη προσοχή από πλευράς ελληνική κυβέρνηση ή γενικότερα ελληνικών ιδινο-

ντων να εξασφαλιστεί σε αυτό το νέο καθεστώς ότι θα ισχύουν ίσοι όροι μεταχείρισης για όλα τα κράτη.

Έρχομαι στο τρίτο ζήτημα που θέλω να θέσω ενώπιόν σας. Ναυτική Εκπαίδευση. Με συγκινεί ιδιαίτερα ένα μόντο που διάβασα τελευταία. Καλά εκπαιδευμένοι Έλληνες ναυτικοί είναι εθνικός πλούτος. Και είναι έτσι. Ειδικά σε μια δραστηριότητα όπου όχι μόνο η παράδοση και η ιστορία αλλά οι αποδεδειγμένες δεξιότητες του ανθρώπινου δυναμικού μας έχουν αποδειχθεί πρωταθλητικές.

Βεβαίως τα δεδομένα έχουν αλλάξει σε πολλές περιπτώσεις. Καταρχήν τα κοινωνικά δεδομένα έχουν αλλάξει. Οι επιλογές σε πολλές περιπτώσεις των νέων ανθρώπων έχουν μεταβληθεί. Οι αναζητήσεις και οι προσδοκίες δεν είναι οι ίδιες μ' εκείνες που ίσχυαν πριν από 30, 50 ή 100 χρόνια. Όμως έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία να οδηγηθούμε σε

ενεργητικές πολιτικές στήριξης, προσέλευσης και κυρίως αναβάθμισης των σύγχρονων δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται με αυτό τον παραγωγικό κλάδο. Και αυτό σημαίνει κίνητρα για την προσέλευση των νέων.

Θα ήθελα μάλιστα να πω, ειδικά προς τον πρόεδρο της Ένωσης, ότι επειδή έχει κατατεθεί ήδη ένα νομοσχέδιο που ασχολείται με αυτά τα θέματα και για το οποίο σε αρκετές περιπτώσεις έχουμε επιφυλάξεις, θα ζητούσα και με δημόσιο τρόπο σήμερα, τη συνεργασία της Ένωσης ώστε να καταλήξουμε σε πολύ συγκεκριμένες προτάσεις σε σχέση με αυτό το πολύ σημαντικό, πιθανώς όμως και επίμαχο θέμα.

Το τέταρτο σημείο που θέλω να θέσω ενώπιόν σας ως βασική προτεραιότητα είναι το ασφαλιστικό. Και βέβαια το NAT. Που σήμερα βουλιάζει στα χρέη. Με ελλείμματα πρωτοφανή και διαρκώς διογκούμενα. Με αποτέλεσμα και το βασικό του ρόλο να μην μπορεί να παίξει και ταυτόχρονα να μην μπορεί να προσφέρει την αναγκαία ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ασφαλισμένους του. Δεν θα ασχοληθώ με τα αίτια που οδήγησαν εκεί. Είναι γνωστά. Και είναι βαριές οι ευθύνες. Αλλήλστε στα ασφαλιστικά πράγματα της χώρας μας δεν είναι το NAT το αιώνιο θύμα αυτών των κακών,

ενίοτε δημαγωγικών και λαϊκίστικων επιλογών. Αλλά είπαμε να ασχοληθούμε με το μέλλον και όχι να πηγαίνουμε στο παρελθόν. Είναι βέβαιο ότι στο NAT πρέπει να υπάρξει μια ιδιαίτερα θαρραλέα εκσυγχρονιστική τομή. Και παρουσιάζω τρεις βασικούς άξονες αυτής της πολιτικής.

Πρώτον να προχωρήσει η εξυγίανση του NAT με γενναία μέτρα προς την κατεύθυνση της κατάρρευσης όλων των χαρακτηριστικών και ημιδοτικών διατάξεων για εισφορές και αποδοχές.

Δεύτερον οι παροχές να βασίζονται στην ανταποδοτικότητα και να αποκατασταθεί η λειτουργία καθιερωμένων ασφαλιστικών αρχών στο Ταμείο.

Και τρίτον, να προχωρήσει ο εκσυγχρονισμός του και η λειτουργία μη-

Ήρθε η ώρα και σε αυτό τον ευαίσθητο αλλά και δυνάμει τόσο ισχυρό χώρο της οικονομίας της χώρας μας, να χαράξουμε και να υλοποιήσουμε μια εθνική στρατηγική, πέρα από κομματικές αντιπαραθέσεις. Θα σας έλεγα μάλιστα, μια και μπορεί να σας φαίνεται αντιφατικό να το λέει αυτό αρχηγός κόμματος, έχουμε πολλούς χώρους για να ρυθύνουμε διαφορές ουσίας. Αντίθετα, έχουμε λίγους χώρους, λίγους τομείς όπου είναι τόσο μεγάλα τα δυνάμει συγκριτικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα για την πατρίδα μας, που πρέπει να αναζητήσουμε πάση θυσία εκείνα που μας ενώνουν και όχι τα λίγα, σε τελική ανάλυση, που μπορεί να αποτελούν πράγματι αντικείμενο διαλόγου ή διαφωνίας και αντιπαράθεσης.

χανογραφικού συστήματος σε όλους τους τομείς με στόχο την άμεση εξυπηρέτηση ναυτικών απομάχων και πλοίων.

Κυρίες και κύριοι

Συμπέρασμα: Εμείς πιστεύουμε ότι ήρθε η ώρα και σε αυτό τον ευαίσθητο αήλιό και δυνάμει τόσο ισχυρό χώρο της οικονομίας της χώρας μας να χαράξουμε και να υλοποιήσουμε μια εθνική στρατηγική, πέρα από κομματικές αντιπαραθέσεις. Θα σας έλεγα μάλιστα, μια και μπορεί να σας φαίνεται αντιφατικό να το ήξει αυτό αρχηγός κόμματος, έχουμε πολλούς χώρους για να ρύνουμε διαφορές ουσίας. Αντίθετα έχουμε λίγους χώρους, λίγους τομείς όπου είναι τόσο μεγάλα τα δυνάμει συγκριτικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα για την πατρίδα μας, που πρέπει να αναζητήσουμε πάση θυσία εκείνα που μας ενώνουν και όχι τα ήγια, σε τελική ανάλυση, που μπορεί να αποτελούν πράγματι αντικείμενο διαλόγου ή διαφωνίας και αντιπαράθεσης.

Θέλω ακόμα να γνωρίζετε το εξής: Τον εθνικό υποβιβασμό που υπέστημεν στις 2 Μαΐου με την ΟΝΕ, αντί να τον θεωρούμε, να τον παρουσιάζουμε και να τον βιλέπουμε μπροστά μας με την απαισιόδοξη άποψη, είναι καιρός να τον αξιοποιήσουμε ως κίνητρο. Θα σας έλεγα μάλιστα ότι αισθάνομαι ιδιαίτερα δικαιωμένος διότι τη θεωρία της παρακμιακής τροχιάς κουραστικά και μονότονα τη ήω χρόνια, ενίοτε σε ώτα μη ακουόντων ή πάντως αμφισβητούντων και ήρθε η 2 Μαΐου έστω και με συμβολικό τρόπο να με επιβεβαιώσει, όχι μόνο εμένα βέβαια αήλιό και πολλούς άλλους που έκαναν τις ίδιες παρατηρήσεις. Τώρα όμως αφού έγινε, σημασία δεν έχει να ήέμε τι έγινε και γιατί έγινε αήλιό να αξιοποιήσουμε αυτό το σοκ για μια αήλιό πορείας. Και αήλιό πορείας επιτρέψτε μου να την ονομάσω δρόμο προς την εθνική αναγέννηση. Αυτό χρειάζεται συστράτευση δυνάμεων. Θέλω εδώ να εξηγηθώ μαζί σας σε κάποιες βασικές αρχές σε ό,τι μας αφορά. Εμείς πιστεύουμε, βασικό πρόβλημα, πολύ βασικό πρόβλημα του δημόσιου βίου είναι η διευθυνθείσα τις τελευταίες δεκαετίες αναξιοπιστία του. Γι' αυτό θέλω να γνωρίζετε τα εξής αήλιό:

Δεν θα ακούσετε από εμάς αήλιό πριν από τις εκλογές και αήλιό μετά τις εκλογές. Γι' αυτό διάλεξα να έρθω να σας πω κάποιες βασικές αντιλήψεις που διέπουν την πολιτική μας προσέγγιση, σε χρόνο που σε πτωχευτικό δίκαιο αποκαλούμε μη ύποπτο, δηλαδή μακριά από τις φάσεις εκείνες που μπορεί κανείς να θεωρηθεί ότι μπαίνει σε πειρασμούς να πυροδοτεί σε ήόγια που συνήθως μένουν κούφιας εξαγγελίες. Αυτό είναι το πρώτο.

Το δεύτερο, θέλω να ξέρετε ότι δεν παριστάνουμε ούτε τους θεούς ούτε τις αυθεντίες. Και ακόμα λιγότερο ότι έχουμε μαγικές ήύσεις. Νέοι αήλιόαστοι άνθρωποι είμαστε αήλιό, επιτρέψτε μου να σας πω ότι έχουμε ξεκάθαρες αντιλήψεις και δεν έχουμε εξαρτήσεις και δεσμεύσεις από καμιά και από κανέναν, πρόσωπα ή καταστάσεις. Που σημαίνει ότι, η πολιτική μας φιλοσοφία και προσέγγιση όπως μετουσιώνεται σε εφαρμοσμένη πολιτική δεν έχει ήόγο από πουθενά αμφισβήτησης. Δεν χρειαστήκαμε, ούτε χρειαζόμαστε, αήλιό της πολιτικής μας ταυτότητας, αισθανόμαστε δικαιωμένοι και επιβεβαιωμένοι σε όλη τις κεντρικές μας επιλογές, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν έχουμε κάνει ήόθη ή παραλήψεις, επιτρέψτε μου όμως να ισχυριστώ ότι εξακολουθούμε να έχουμε τη δύναμη της αυτοκριτικής και ην αγωνία της αυτοβελτίωσης.

Με αυτούς τους όρους θέλω να γίνει κατανοητό ότι η αυριανή κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιζητεί, από σας τώρα, δύο πράγματα. Το πρώτο είναι την καλή συνεννόηση, τη διαρκή επαφή και την αήλιό-ηοτροφοδότηση ήηροφόρησης και επιλογών.

Και το δεύτερο είναι το να αρκεστείτε στην ειλικρινή πρόθεση ειλικρινούς συνεννόησης, αφού πρώτα απαήλιόγείτε αν το έχετε, εήλιόζω ότι, από την αναμονή και προσδοκία από τους πολιτικούς να ήένε πάντα «ναι» έστω και αν αυτό το «ναι» δεν ανταποκρίνεται στην εφαρμοσμένη πολιτική και τελικά την πολιτική της πράξης.



Τι προκύπτει από τη ναυτιλιακή ανασκόπηση της έκθεσης του Committee



Εξαιρετικά εμπειριστατωμένη η Έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας για την περίοδο 1997-1998, καλύπτει μια σειρά θεμάτων που απασχόλησαν και απασχολούν την ελληνική και παγκόσμια Ναυτιλία. Κυρίως δε αποκαλύπτει η Έκθεση το σημαντικό ρόλο του Committee και τη μεγάλη συμβολή του στην υποβοήθηση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης και των φορέων της να επιλύσει τα προβλήματα που καθημερινώς αντιμετωπίζει.

Η Έκθεση, η οποία αποτελεί καθ' ολοκληρίαν έργο του διευθυντή του Committee Π. Κοσμάτου, εκτός από τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν την ελληνική ναυτιλία, περιλαμβάνει μια λεπτομερειακή ανασκόπηση των ναυτιλιακών γεγονότων, τις εξελίξεις στην Ελλάδα και τον αγγλικό χώρο, τις εξελίξεις, που αφορούν τη ναυτιλιακή επιχείρηση, την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον κόσμο γενικότερα, καθώς και τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην Ε.Ε. Τα «Ναυτικά Χρονικά» τα οποία θα σχολιάσουν όλα αυτά τα ζητήματα που με τόσο λεπτομερειακό τρόπο θίγει η Έκθεση του Committee, παραθέτουν εκτενή αποσπάσματα από τη ναυτιλιακή ανασκόπηση της Έκθεσης, από την οποία μπορούν να εξαχθούν σημαντικά συμπεράσματα, κυρίως για το διοικητικό φορέα της ελληνικής ναυτιλίας:

Ελληνικές πρωτιές παρά τις αντιξοότητες

«Ε

χει καταστεί πλέον κοινή συνείδηση ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση οφείλει να ακολουθεί ορισμένα παραδεκτά πρότυπα τα οποία κατά την κρίση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας εξασφαλίζουν περισσότερο αξιόπιστα και αποτελεσματικά την εφαρμογή των διεθνών Κανονισμών Ασφαλείας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η τήρηση των οποίων θα ευρίσκεται υπό

συνεχή αέθληχο. Αποτελεί δε ο ISM Code, όπως προσφυώς ελέγχθη, την άδεια λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και με την οποίαν πιστοποιείται ότι έχουν ληφθεί υπόψη τα παραδεκτά εκείνα πρότυπα που όρισε η διεθνής κοινότητα κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας.

Εις την πραγματικότητα βέβαια, η προσπάθεια αυτή γίνεται για να φέρει όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες εις τα ίδια υψηλά επίπεδα οργανώσεως και λειτουργίας που διαμόρφωσαν με την πάροδο του χρόνου οι παραδοσιακές ναυτικές εταιρείες. Είναι δηλαδή μια προσπάθεια που κατευθύνεται εναντίον των υποβαθμισμένων πλοίων και των υποβαθμισμένων εταιρειών, που όσο η αποίτηση για καλύτερη ποιότητα θα γίνεται εντονότερη τόσο και η αντιμετώπιση αυτών θα γίνεται αυστηρότερη. Η 1η Ιουλίου 1998 κατά συνέπεια δεν θα είναι το τέρμα μιάς προσπάθειας αλλή η αφετηρία μίας νέας εποχής για την εμπορική ναυτιλία.

Το Committee, για να είναι σε θέση να προσφέρει την επιθυμητή ενημέρωση των Μελών του, παρακολουθεί ανελλιπώς τις προσπάθειες που καταβάλλονται διεθνώς και επεμβαίνει, όταν τούτο κρίνεται αναγκαίο για την καλύτερη προστασία των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας. Παλαιότερο παράδειγμα η μεγάλη προσπάθεια που έγινε στις ΗΠΑ για τον περιορισμό των συνεπειών του OPA 90 με την επιβολή μονομερών κατασκευαστικών και άλλων απαιτήσεων και την καθιέρωση της απεριόριστου ευθύνης για περιστατικά ρυπάνσεως και πρόσφατο η προσφυγή στην Κομισιόν (Complaint), κατά των P & I Clubs, για τον αυθαίρετο καθορισμό του ύψους της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος.

Εις το στόχαστρο βέβαια δεν ετέθησαν μόνο τα πλοία και οι υποβαθμισμένες επιχειρήσεις, αλλή και τα κράτη εκείνα που δεν ασκούν τον απαιτούμενο έλεγχο των πλοίων που φέρουν τη σημαία των και των ναυτικών που υπηρετούν σε αυτά, καθώς και των πλοίων που προσεγγίζουν στους λιμένες

των. Τούτο επιδιώκεται με τη βαθμιαία ενεργοποίηση της ειδικής προς τούτο συσταθείσας Επιτροπής του IMO (Flag State Implementation - FSI). Για πρώτη δε φορά τίθεται υπό την κρίση του IMO ο βαθμός συμμορφώσεως των κρατών προς τις απαιτήσεις μιας συγκεκριμένης συμβάσεως, ως η νέα STCW με την παροχή του δικαιώματος αρνήσεως εγγραφής των εις τον Πίνακα των χωρών που έχουν ανταποκριθεί (White List) με αποτέλεσμα τα πλοία της σημαίας των να υπόκεινται σε επιθεκτικό έλεγχο (target flag). Επίσης υπόψη οι κυρώσεις που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη-μέλη σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς τις εκδιδόμενες κοινοτικές οδηγίες.

Πλέον δε των ανωτέρω ανταποκρινόμενος στο γενικό κλίμα και ο Τομέας των Υπηρεσιών, με ιδία πρωτοβουλία, άρχισε να καθιερώνει αυστηρότερους κανονισμούς συμπεριφοράς και αξιοπιστίας έναντι της κοινής γνώμης και πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η θέση εκτός IACS του πολωνικού Νηογνώμονα μέχρις αποδείξεως της πλήρους συμμορφώσεώς του προς τις επιβληθείσες αυτές υποχρεώσεις.

Τα αποτελέσματα όλων αυτών των προσπαθειών κατά γενική αναγνώριση έχουν ανεβάσει σημαντικά τα επίπεδα της ναυτιλίας διεθνώς, με τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και των περιστατικών θαλάσσιας ρυ-

πάνσεως. Αν' όλες τις πηγές υποστηρίζεται περισσότερο τώρα η ανάγκη παρακολουθήσεως της πιστής εφαρμογής των ήδη επιβληθέντων μέτρων και κατά τρόπο περισσότερο συντονισμένο από τη θέσπιση νέων Κανονισμών και Διατάξεων που θα προκαλέσουν μεγαλύτερη σύγχυση και αδυναμία παρακολουθήσεως.

Αυξημένες οι δαπάνες λειτουργίας

Η προσαρμογή της ναυτιλίας προς όλες αυτές τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις έχει επιφέρει αναπόφευκτα τη σημαντική αύξηση των δαπανών λειτουργίας της. Η εξεύρεση όμως και η διάθεση των αναγκαίων πόρων που απαιτούνται κάθε φορά δεν καθίσταται πάντοτε ευχερώς δυνατή καθότι είναι συνάρτηση των συνθηκών της ναυλαγοράς, η οποία κατά την περίοδο αυτή δεν ήταν ευνοϊκή, ιδιαίτερα για τα πλοία ξηρού φορτίου. Η ναυλαγορά δε, ως γνωστό, επηρεάζεται άμεσα από τη συμπεριφορά της παγκόσμιας οικονομίας.

Τούτο καθίσταται καλύτερα αντιληπτό από την επιχειρούμενη κατωτέρω στοιχειώδη περιγραφή της σημερινής οικονομικής καταστάσεως, με ορισμένες πληροφορίες για την παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και το παγκόσμιο εμπόριο που καλείται να εξυπηρετήσει η εμπορική ναυτιλία, ως περιέχονται εκτενέστερα εις την έκδοση Clarkson Shipping Review & Outlook, Spring 1998.

Οι πληροφορίες αυτές θα βοηθήσουν στην έρευνα της συμπεριφοράς των δύο βασικών τύπων φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή ευρίσκεται σε ανοδική πορεία. Ειδικότερα τούτο παρατηρείται σε χώρες και γεωγραφικές περιοχές που παίζουν ένα σημαντικότερο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, ως αναφέρεται συνοπτικά κατωτέρω.

Στις ΗΠΑ συνεχίζεται για έβδομο κατά σειράν έτος η βελτίωση των δεικτών της οικονομίας της με μια αύξηση της βιομηχανικής της παραγωγής κατά 5% έναντι 3,8% του παρελθόντος έτους και με προοπτική μιας περαιτέρω αυξήσεως 5% για το 1998.

Στη Δυτική Ευρώπη με την προοπτική της προσεχούς οικονομικής και νομισματικής της ενοποιήσεως ευσυνείδητη η αύξηση της βιομηχανικής της παραγωγής που το 1997 υπερέβη το 3% έναντι 1,7% του παρελθόντος

έτους και με προοπτική μιας περαιτέρω αυξήσεως 3,5% το 1998/99. Στην Ιαπωνία παρουσιάζεται μια κάμψη της παραγωγής της συνεπεία μειωμένης ζήτησεως με αποτέλεσμα έναντι μιας αυξήσεως το 1996 σε 3,7% κατά το 1997 να περιοριστεί σε 2,5%, με διαφαινόμενη μηδενική αύξηση για το τρέχον έτος. Η παραγωγή της, εάν αποδώσουν ορισμένα χρηματοπιστωτικά μέτρα, ελπίζεται να σημειώσει εκ νέου αύξηση για το 1999 μέχρι 2,0% περίπου.

Στη Ρωσία άρχισε να αυξάνεται η βιομηχανική της παραγωγή με ρυθμούς 1% για το 1997, 3% για το 1998 και ένα εκτιμώμενο 5% για το 1999.

Στη ΝΑ και Ανατ. Ασία, ύστερα από την αθηματώδη βελτίωση των δεικτών της οικονομίας της στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και παρά την ύφεση που παρουσίαζαν τότε οι οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών, επικρατεί τώρα μια συγκράτηση αν και οι προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξεως εξακολουθούν να παραμένουν σταθερές. Το Hong Kong, η Σιγκαπούρη και η Taiwan, αναμένεται να σημειώσουν το 1998/99 μια αύξηση σε επίπεδα 4-6% μικρότερη εκείνης του 1997 που ήταν μεταξύ 6-8%. Η Ταϊλάνδη, η Μαλαισία η Ν. Κορέα και η Ινδονησία θα χρειαστούν περισσότερο χρόνο προκειμένου να επανέλθουν σε αναπτυξιακή τροχιά. Εκτιμάται

Η προσαρμογή της ναυτιλίας προς όλες αυτές τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις έχει επιφέρει αναπόφευκτα τη σημαντική αύξηση των δαπανών λειτουργίας της. Η εξεύρεση όμως και η διάθεση των αναγκαίων πόρων που απαιτούνται κάθε φορά δεν καθίσταται πάντοτε ευχερώς δυνατή καθότι είναι συνάρτηση των συνθηκών της ναυλαγοράς, η οποία κατά την περίοδο αυτή δεν ήταν ευνοϊκή, ιδιαίτερα για τα πλοία ξηρού φορτίου.

όμως ότι η ενυπόχουσα ενδο-περιφερειακή τους εξάρτηση που συνετέλεσε στη γενική καθίζηση να βοηθήσει ώστε από κοινού να ξεπεράσουν τα σημερινά τους προβλήματα.

Τα προβλήματα αυτά της Ασίας, παρά τη βελτίωση της καταστάσεως σε άλλες γεωγραφικές περιοχές, ήταν η αιτία μειωμένης ζήτησεως χωρητικότητας, ιδιαίτερα στο τομέα ξηρών φορτίων που προκάλεσε μία πτώση των ναυίων που εκτιμάται να συνεχιστεί καθόλη τη διάρκεια του 1998.

Τη βιομηχανική αυτή παραγωγή βοήθησε στη δημιουργία της και τη διανομή της ένας εμπορικός στόλος ως κατωτέρω:

Ο παγκόσμιος στόλος κύδων φορτίων (World Bulk Fleet σε εκατ. Dwt) εμφανίζει την εξής εικόνα:

	Oil tankers	Bulkers	Combis
1996	274,3	243,1	21,8
1997	278,1	253,1	19,8
1998	279,7	263,8	18,2

Παράδοση πλοίων κύδων φορτίων (World Bulk Tonnage Delivered) σε εκ. dwt.

	Oil tankers	Bulkers	Combis
1996	12,1	17,2	0,3
1997	8,2	18,3	0,3
1998	12,2	10,7	0,1

Παραγγελίες ναυπηγήσεως νέων πλοίων (World Bulk Orderbook) σε εκ. dwt.

	Oil tankers	Bulkers	Combis
1996	22,1	34,6	0,7
1997	23,1	31,3	0,6
1998	46,0	27,4	0,4

Παραπονημένα πλοία (Laid up Tonnage) σε εκ. dwt.

	Oil tankers	Bulkers	Combis
1996	2,4	1,3	-
1997	4,4	0,5	-
1998	3,1	0,4	-

Η χωρητικότητα που επωλήθη προς διάλυση (World Bulk Tonnage Sold for Demolition) σε εκ. dwt.

	Oil tankers	Bulkers	Combis
1996	6,0	6,9	1,6
1997	3,5	7,8	0,7
1998	6,0	8,7	1,5

Η παγκόσμια μεταφορά φορτίων (Seaborne Trades) που πραγματοποιήθηκε στις ίδιες χρονικές περιόδους έχει ως εξής (μεταβολή σε ποσοστό %):

1996	Crude oils 3,8%	Product trades 10,5%	Total Dry Cargo 1,6%
1997	4,5%	2,6%	4,7%
1998	2,5%	1,3%	2,9%

Ευνοϊκές συνθήκες

Από την παράθεση των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι ενώ ο στόλος των δεξαμενοπλοίων σημείωσε το 1997 μια μικρή αύξηση της χωρητικότητας του, της τάξεως περίπου του 1%, η διακίνηση φορτίων (Crude and Product) υπήρξε ανώτερη του 3%, με αποτέλεσμα τη διατήρηση μιας ισχυρής αγοράς. Την κατάσταση αυτή βοήθησε ακόμη περισσότερο το γεγονός ότι οι παραδόσεις νέων μονάδων ήταν σε περιορισμένο ποσοστό και μικρότερες του προηγούμενου έτους. Οι ευνοϊκές αυτές συνθήκες της αγοράς περιόρισαν σημαντικά την πωληθείσα χωρητικότητα προς διάλυση, ενώ αυξήθηκαν οι παραγγελίες νέων πλοίων. Μια παρατηρούμενη αύξηση των παραπονημένων θα πρέπει να αποδοθεί στη συγκράτηση οδηγώσεως ενός αριθμού παρνητικών πλοίων προς διάλυση, με την ελπίδα κάποιας απασχολήσεως. Όσο οι πιθανότητες απασχολήσεως απομακρύνονται, σε συνδυασμό και με την καθημερινά αυξανόμενη απαίτηση για ποιοτική βελτίωση, τόσο η στροφή προς τα διαλυτήρια γίνεται μεγαλύτερη και σύμφωνα με τις υπάρχουσες εκτιμήσεις έναντι 3,5 εκ. dwt το 1997 οι διαλύσεις για το 1998 θα είναι διπλάσιες σχεδόν, με 6,0 εκ. dwt και πολλαπλασιαστές το 1999 με 13,4 εκ. dwt.

Συνεπεία της συνεχιζόμενης καλής ναυτιλαγοράς οι αγοραπωλησίες ήταν περιορισμένες. Οι τιμές των μεταχειρισμένων δ/ξ υπέστησαν στην διάρκεια του περασμένου έτους πολύ μικρές διακυμάνσεις, ακόμη και αυτές των πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας, έχοντας εξασφαλισμένη την επικερδή απασχολήσή τους.

Η ζήτηση πετρελαίου το 1997 ήταν αυξημένη κατά 3% που ήταν και τα επίπεδα αυξήσεως και του 1996, ενώ για το 1998 θα περιοριστεί σε 2%. Η μεγαλύτερη ζήτηση ήταν από ασιατικές χώρες συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, που ήταν αυξημένη κατά 7%, έναντι 4%, που είχαν οι άλλες χώρες και 2% οι ΗΠΑ.

Ο αυξανόμενος ρυθμός παραδόσεως νέων πλοίων, με την εκτιμώμενη μείωση από το τρέχον έτος του εμπορίου, λόγω του περιορισμού της ζήτησεως στα Crude oils και product trades μπορεί να διαταράξει την ισορροπία, εάν διακοπεί ο προβλεπόμενος υψηλός ρυθμός διαλύσεων. Βεβαίως τούτο δεν φαίνεται πολύ πιθανόν, αν ληφθεί υπόψη ότι δ/ξ χωρητικότητας 26,5 εκ. dwt εναυπηγήθηκαν το 1974, άλλα 36 εκ. dwt εναυπηγήθηκαν το 1975 και άλλα 40 εκ. dwt εναυπηγήθηκαν το 1976. Τα πλοία αυτά, συνολικής μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 100 εκ. dwt εντός της προσεχούς 3ετίας θα πρέπει να περάσουν το πέμπτο special Survey και εάν θελήσουν να απασχοληθούν σε μεταφορές πετρελαίου και μέχρι της συμπληρώσεως του 30ού έτους της ηλικίας τους θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις του IMO (είτε Segregated Ballast Tanks (SBT) είτε Hydrostatically Balanced Loading (HBL)). Είναι, κατά συνέ-

Εις το στόχαστρο βέβαια δεν ετέθησαν μόνον τα πλοία και οι υποβαθμισμένες επιχειρήσεις, αλλά και τα κράτη εκείνα που δεν ασκούν τον απαιτούμενο έλεγχο των πλοίων που φέρουν τη σημαία των και των ναυτικών που υπηρετούν σε αυτά, καθώς και των πλοίων που προσεγγίζουν στους λιμένες των.

πεια, επόμενο ότι εάν οι συνθήκες της ναυτιλαγοράς δεν συνεχίσουν να είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων της κατηγορίας αυτής θα οδηγηθεί προς διάλυση.

Οι συνθήκες στα φορτηγά

Από τα ίδια στατιστικά στοιχεία που παρατίθενται ανωτέρω παρατηρούμε ότι τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου αυξήθηκαν το 1997 σε ποσοστό 4% περίπου, ενώ η διακίνηση των φορτίων εμφανίζει ένα ποσοστό αύξησης 4,7%. Η σχέση αυτή θα μπορούσε να λειτουργήσει υπέρ των φορτηγών πλοίων, εάν σύμφωνα με τα στοιχεία του Clarkson το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης δεν απορροφούσε μεγάλες διακινήσεις άνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος για τη σιδηροβιομηχανία που το 1997 αύξησε την παραγωγή της επί παγκοσμίου επιπέδου κατά 7,5%. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι εισαγωγές στην Ευρώπη και προς την Ιαπωνία αυξήθηκαν κατά 6%, ενώ στην Ασία και ιδιαίτερα στην Κίνα και Taiwan κατά 16%. Ένα μεγάλο μέρος της φορτηγού ναυτιλίας υπέστη τις συνέπειες της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας των άθλων φορτίων των χωρών της Ασίας.

Την κατάσταση των φορτηγών πλοίων επιδείνωσε η σημαντική αύξηση των παραδόσεων νέων μονάδων, σε ποσοστό 5% περίπου ετησίως τα τέσσερα τελευταία έτη, σε συνδυασμό με το μικρό αριθμό παροπλισμένων πλοίων του περασμένου έτους.

Για τους λόγους αυτούς οι συνθήκες εκμεταλλεύσεως των φορτηγών πλοίων δεν υπήρξαν ευνοϊκές. Η ναυτιλαγορά παρέμεινε σε όλη αυτή την περίοδο στα χειρότερα επίπεδα των τελευταίων 11 ετών. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι με δείκτη του BFI, με βάση 1.000 μονάδες το 1988, στις αρχές του Ιουνίου του 1998, ευρίσκειτο στις 890 Μονάδες έναντι του 1.285 Μονάδων που ευρίσκειτο την αντίστοιχη περίοδο του 1997 και 2.352 της αμέσως προηγούμενης περιόδου. Η δυσμενής αυτή τροπή για τη φορτηγό ναυτιλία συνετέλεσε στη μείωση του αριθμού νέων παραγγελιών και την αύξηση του ρυθμού των διαλύσεων.

Η εκτιμώμενη μείωση του εμπορίου των φορτηγών πλοίων για το τρέχον έτος σε χαμηλότερα επίπεδα, έναντι του 1997 (2,9%), δεν προδιαγράφει ευνοϊκές προοπτικές νωρίτερα από το επόμενο έτος (1999).

Οι ελλείψεις εναπόκεινται στη δυνατότητα να επανέλθουν στην αναπτυξιακή τους τροχιά όλες οι χώρες της Ασίας μέσα σε ένα κλίμα γενικής οικονομικής ανόδου.

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν αρχίσει να εξασθενούν και αναλόγως βεβαίως της ηλικίας και της κατηγορίας των, αν και όχι όσο θα δικαιολογούσε η σημερινή κατάσταση της ναυτιλαγοράς.

Η τάση βέβαια είναι πτωτική και γενικά επικρατεί μια επιφυλακτικότητα. Για τα Capesize η πτώση της τιμής τους ήταν πολύ μικρή, για τα Panamax μεγαλύτερη και για τα Handy-max πολύ μεγαλύτερη.

Εφόσον οι προοπτικές ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας εξακολουθούν να παραμένουν θετικές, εκτιμάται ότι οι διάφορες αρνητικές καταστάσεις που προκάλεσε η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας ορισμένων ασιατικών χωρών θα ξεπεραστούν. Σε τούτο θα βοηθήσει και η σημειωθείσα πτώση της τιμής του πετρελαίου το τελευταίο εξάμηνο.

Οι μεγάλες δυνατότητες των χωρών της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη άνοδο της οικονομίας της Αμερικής,

Τα αποτελέσματα όλων αυτών των προσπαθειών κατά γενική αναγνώριση έχουν ανεβάσει σημαντικά τα επίπεδα της ναυτιλίας διεθνώς, με τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και των περιστατικών θαλάσσιας ρυπάνσεως. Απ' όλες τις πλευρές υποστηρίζεται περισσότερο τώρα η ανάγκη παρακολούθησής της πιστής εφαρμογής των ήδη επιβληθέντων μέτρων και κατά τρόπο περισσότερο συντονισμένο από τη θέσπιση νέων Κανονισμών και Διατάξεων που θα προκαλέσουν μεγαλύτερη σύγχυση και αδυναμία παρακολούθησής.

της Ευρώπης και την αναμενόμενη από του ερχόμενου έτους αυτήν της Ιαπωνίας, είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσουν τους βασικούς συντελεστές μιας περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης επί παγκοσμίου επιπέδου, με προφανή τα ωφέληματα της εμπορικής ναυτιλίας.

Τον ελληνικό εφοπλισμό απασχόλησε και κατά την περίοδο αυτή το θέμα της ανταγωνιστικής ικανότητας του ελληνικού πλοίου, γεγονός που συνε-



τέλεσε στην περαιτέρω συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου. Κατά τα δύο τελευταία έτη ο ελληνικός στόχος απώλεσε το 20% της δυνάμεώς του και ενώ επί σειρά δεκαετιών η ελληνική σημαία ευρίσκειτο σταθερά στην τρίτη θέση μεταξύ όλων των άθλων χωρών του κόσμου, τώρα ευρίσκεται στην τέταρτη θέση και σε μικρή απόσταση από την Κύπρο και τη Μάλτα, που κατέχουν την 5η και 6η θέση αντίστοιχως.

Η κυβέρνηση διατάζει να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα που επιβάλλουν οι περιστάσεις και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, αφήνοντας το πλεονέκτημα αυτό σε άλλες ανταγωνιστικές της ναυτιλίες και τούτο παρά την αποδεδειγμένη αποτυχία των μέτρων που έλαβε το παρελθόν έτος.

Το Committee έχει κατ' επανάληψη διατυπώσει την άποψη ότι η ναυτιλια-

κή πολιτική αποφασίζεται και εφαρμόζεται υπευθύνως από την κυβέρνηση και ότι δεν είναι δυνατόν να προέρχεται ως αποτέλεσμα αμοιβαίων συμβιβασμών των διαφόρων φορέων, για το φόβο του πολιτικού κόστους που μπορεί να προκύψει.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικής ικανότητας της ελληνικής ναυτιλίας, εν όψει της πηληθώρας των παρεχόμενων διαφόρων πιστωτικών, φορολογικών και οικονομικών διευκολύνσεων υπό άλλων χωρών, μεταξύ των οποίων και της Ευρώπης, θα αποτελέσει μια πράξη σωφροσύνης, διότι θα συγκρατήσει την ελληνική ναυτιλία στον τόπο της και δεν θα διακινδυνεύσει η πρόοδος της. Η δημιουργία του Πειραιώς ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου αποδεικνύει τις μεγάλες δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλίας, η δε πρόσφατη εκδήλωση, των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ, με την προσέλευση χιλιάδων επισκεπτών απ' όλο τον κόσμο, δια να συναντήσουν και να επεκτείνουν τις συναλλαγές τους με τους Έλληνες εφοπλιστές, θα πρέπει να πείθει και τους πλείον δύσπιστους.

Το Committee με πίστη και συνέπεια δίδει έναν αγώνα για να πείσει την ελληνική κυβέρνηση και τη ναυτεργασία ότι όταν υπάρχουν πλοία υπό ελληνική σημαία θα προσφέρονται πάντα θέσεις εργασίας στους Έλληνες ναυτικούς, πλείον δε των ναυτικών και σε ένα πλήθος νέων διαφόρων προελεύσεων, αλλά υψηλής εκπαιδευτικής στάθμης, για την επάνδρωση των γραφείων στην Ελλάδα, αλλά και σε άλλα μέρη του κόσμου, που εκδηλώνεται η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Πρώτοι στην Ε.Ε.

Παρά τις δύσκολες συνθήκες εκμεταλλεύσεως των πλοίων, ο ελληνικός εφοπλισμός επέτυχε όχι μόνο να διατηρήσει και να βελτιώσει ακόμη περισσότερο την πρώτη θέση που κατέχει διεθνώς, ελέγχοντας τώρα υπό την σκέπη 35 διαφορετικών σημείων το 15,82% της παγκοσμίου μεταφορικής ικανότητας, αλλά και η ελληνική σημαία, παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, να διατηρεί την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έστω και με το κατά τι μικρότερο, έναντι του προηγούμενου έτους ποσοστό 44,74%.



Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί με αισθήματα δικαιολογημένης υπερηφάνειας το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία δεν επέτυχε μόνο την πρώτη θέση από απόψεως αριθμού πλοίων και χωρητικότητας, αλλά όπερ και σπουδαιότερον, επέτυχε και τη σημαντική ποιοτική της βελτίωση. Τούτο αναπτύσσεται εκτενέστερα κατωτέρω, με αναφορά στο στατιστικό στοιχείο ου ΙΛΥ 1997. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά η Ελλάδα εμφανίζεται ότι το 1997 είχε μηδενικό αριθμό αρωγιών πλοίων και μηδενική συμμετοχή εις το συνολικό αριθμό αρωγιών όλων των χωρών.

Την επιτυχία δε αυτή συμπληρώνει η άλλη μεγάλη επιτυχία κατά την οποία

Η βελτίωση της ανταγωνιστικής ικανότητας της ελληνικής ναυτιλίας, εν όψει της πηληθώρας των παρεχόμενων διαφόρων πιστωτικών, φορολογικών και οικονομικών διευκολύνσεων υπό άλλων χωρών, μεταξύ των οποίων και της Ευρώπης, θα αποτελέσει μια πράξη σωφροσύνης, διότι θα συγκρατήσει την ελληνική ναυτιλία στον τόπο της και δεν θα διακινδυνεύσει η πρόοδος της.

η Ελλάδα δεν περιλαμβάνεται από του τρέχοντος έτους μεταξύ των «σημαίων στόχων» των χωρών του Paris MOU, εις την οποίαν ευρίσκεται από 3ετίας, λόγω παραβάσεων ολιγοτέρων του μέσου όρου.

Πέραν όμως της πιθανώς μεροληπτικής από ελληνικής πλευράς εκτιμήσεως της ανόδου των επιπέδων της ελληνικής ναυτιλίας, καθόν είναι να αναφέρονται και οι απόψεις επιφανών ξένων που γνωρίζουν εις βάθος τον τρόπο λειτουργίας αλλά και τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας.

Στην έκδοση Ιοιπόν του Lloyd's Register μηνός Μαΐου 1998, του νηογνώμονος που καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό της ελληνοκτητού ναυτιλίας, εις το κύριο άρθρον ο γενικός διευθυντής Chris Wade αναφέρει αποσπασματικά, μεταξύ των άλλων και τα εξής. «Η Ελλάδα δικαιωματικά ισχυρίζεται ότι είναι η πρώτη ναυτιλιακή χώρα του κόσμου... Η συνεχιζόμενη βελτίωση του ελληνικού στόλου αποκτά αυξημένη σημασία για την Ευρώπη. Αυτήν τη στιγμή περίπου το ήμισυ του ευρωπαϊκού στόλου ευρίσκεται σε ελληνικά χέρια. Αυτό θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα ευτυχές γεγονός για την Ευρώπη, διότι τόσο από απόψεως ποιότητας όσο και από απόψεως επιχειρηματικής ικανότητας δεν υπάρχει κανείς άλλος που θα μπορούσε να την ξεπεράσει».

Οι Έλληνες, με ζωηρό το ένστικτο αυτοσυμπληρώσεως, διαθέτουν μια θαυμαστή ικανότητα προσαρμογής προς κάθε διαμορφούμενη νέα κατάσταση και τούτο εκδηλώνεται περισσότερο εις την επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η στροφή προς τη νέα μορφή αντιλήψεως κεφαλαίων από την ανεξάντηλη πηγή της αμερικανικής χρηματαγοράς, με την έκδοση ομολόγων (High yield notes) και τη βαθμιαία τους απομάκρυνση από την παραδοσιακή μορφή της τραπεζικής χρηματοδότησεως, που θα συντελέσει εις τη σταδιακή μετάπτωση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως σε μια άλλη μορφή οργάνωσης και λειτουργίας, μεγαλύτερης επιφάνειας και περισσότερο προσαρμοσμένης προς τις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας.

Αποδεικνύονται με τον τρόπο αυτό οι Έλληνες άριστοι παίκτες του παιχνιδιού και τοι-

μούν εκεί που οι άλλοι διστάζουν. Η προσφορά δε των Ελλήνων είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι με την ανταγωνιστική τους ικανότητα, αλλά και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών τους, διατηρούν το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών σε χαμηλά επίπεδα, πράγμα που συντελεί αποφασιστικά εις την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι Έλληνες, με πίστη εις το μέλλον της ναυτιλίας και έχοντες εμπιστοσύνη στις ικανότητές τους, διατηρούν την αναμφισβήτητη πρωτοπορία τους εις το διεθνή ναυτιλιακό στίβο, πάντοτε έτοιμοι για ένα νέο όριμα προς τα εμπρός».

Έντονη διαμαρτυρία της Ε.Ε.Ε.Π.

Έντονα διαμαρτυρήθηκε η Ένωση Εφορηιστών Επιβατηγών Πλοίων με υπόμνημα της στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη και τον υφυπουργό Οικονομικών Γ. Δρυ για την πρόσφατη αύξηση τιμοθηγίων των Λιμενικών Ταμείων. Στο υπόμνημα που υπογράφει ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ Ανδρέας Ποταμιάνος, αναφέρεται:



Κύριε Υπουργέ

Εν συνεχεία προηγούμενων εγγράφων μας, αναφερομένων στο θέμα της περιήληψης, από τα ανωτέρω σχετικά διαπιστώνεται νέα αύξηση των υπέρ Λιμενικών Ταμείων δικαιωμάτων πρόσδεσης και παραβολής των πλοίων.

Το κατά τρόπο απαράδεκτο ύψος της αποφασισθείσης, αυξήσεως κατά 54,27% για την πρώτη περίπτωση και 56,25% για την δεύτερη, προκαλεί εύλογο, για άλλη μία φορά, την αγανάκτηση και την διαμαρτυρία των ενδιαφερομένων μελών μας.

Πέραν αυτών θα πρέπει να τονισθεί ότι η πολιτική αυτή είναι τελείως αντίθετη με την προσπάθεια της κυβέρνησης για περιορισμό του πληθωρισμού. Δεν είναι ορθό ούτε λογικό να προσδιορίζονται τα ως άνω δικαιώματα για τα Λιμενικά Ταμεία, με τα δεδομένα του πρώτου λιμένα της χώρας, τα οποία, εν πολλοίς, είναι εντελώς άσχετα και ασυνδύαστα με το λιμενικό κόστος, συνθήκες και παρεχόμενες υπηρεσίες των επαρχιακών λιμένων. Γι' αυτό μάλιστα ορθώς κατά το παρελθόν και επί σειράν ετών, τα τέλη και δικαιώματα των λιμένων αυτών, καθορίζονταν κατά λιμένα.

Ο καθιερωθείς νέος τρόπος υπολογισμού των υπέρ Λιμενικών Ταμείων δικαιωμάτων δημιουργεί εξαιρετικά βαρύνουσες επιβαρύνσεις στις λειτουργικές δαπάνες των πλοίων του κλάδου μας, λαμβανομένης υπόψη της πολυημε-

τητας των προσεγγίσεών τους σε λιμάνια όπου λειτουργούν Λιμενικά Ταμεία (νησιά Αργοσαρωνικού - Αιγαίου - Κρήτη - Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κύρκυρα κλπ) μειώνοντας έτι περαιτέρω την ήδη περιορισμένη ανταγωνιστικότητά τους και καθιστώντας προβληματική την επιβίωσή τους.

Κατόπιν τούτου, επικαλούμενοι τη σοβαρότητα του θέματος και τα προβλήματα που δημιουργούνται στον τόσο σημαντικό για την εθνική μας οικονομία, συναλλαγματοφόρο κλάδο μας, παρακαλούμε όπως προβείτε

Α. Στην αναθεώρηση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αναπροσαρμογής των λιμενικών τελών των λιμενικών ταμείων, ώστε οι σχετικές αυξήσεις να περιοριστούν σε λογικά όρια σύμφωνα με τους στόχους της κυβέρνησης για περιορισμό του πληθωρισμού.

Β. Στις άλλες αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις ώστε τα κατά λιμένα καθιερούμενα εκάστοτε δικαιώματα, να εκτιμώνται, βάσει συγκεκριμένων στοιχείων, ανάλογα με τις προσφερόμενες υπηρεσίες, το κόστος τους και τις επιδωκόμενες βεβαιώσεις και ανάγκες αναπτύξεως εκάστου λιμένος, ουδόλως συσχετιζόμενα με τα ισχύοντα αντίστοιχα τιμολόγια του ΟΛΠ, για τα οποία σας έχουμε εκφράσει στο παρελθόν τις απόψεις μας όσον αφορά τις παραμέτρους που επιβάλλεται να εξεταστούν με προσοχή και στην περίπτωση αυτή, για έναν ορθό και αντικειμενικό προσδιορισμό.



MONEY SHOW 98

Η Κύπρος περιφερειακό οικονομικό κέντρο



Από αριστερά: ο διευθυντής γραφείου Τύπου Κ.Ε.Β.Ε. Ιωσήφ Ιωσήφ, η υφυπουργός Ανάπτυξης Ελλάδας Άννα Διαμαντοπούλου, ο καθηγητής Π. Κορλίρας, ο υπουργός Οικονομικών Κύπρου Χρ. Χριστοδούλου και ο πρόεδρος Κ.Ε.Β.Ε. Βασ. Ρολόγης.

Ομιλία Κληρίδη και υπουργών

του Χάρη Παυλίδη

Με απόλυτη επιτυχία διεξήχθη στη Λευκωσία το πρώτο πολυσυνέδριο Money Show, που διοργάνωσε η ελληνική εταιρεία συμβούλων επικοινωνίας OFF THE RECORD. Ιδιαίτερα επιτυχής ήταν η ημερίδα που οργάνωσε η ελληνική πρεσβεία με θέμα «Κύπρος: Οικονομική και Επιχειρηματική πύλη Ανατολής-Δύσης» της οποίας γενικός συντονιστής ήταν ο Έλληνας πρέσβης Κυριάκος Ροδουσάκης. Όπως είπε ο Πρόεδρος Κληρίδης, «το θέμα της ημερίδας ταυτίζεται με το όραμα και τη στρατηγική της κυβέρνησης για αναβάθμιση και εμπέδωση του ρόλου της Κύπρου ως περιφερειακού και διεθνούς κέντρου παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και για μετατροπή της σε γέφυρα της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής και Βόρειας Αφρικής». Ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας σημείωσε ότι «κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες η Κύπρος

έχει μετατραπεί σταδιακά σε τουριστικό, υπεράκτιο και ναυτιλιακό κέντρο, καθώς και σε περιφερειακό κέντρο παροχής υπηρεσιών». Μεταξύ άλλων επισήμανε ότι «το άνοιγμα των αγορών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και η πορεία ειρήνευσης στο χώρο της Μέσης Ανατολής δημιουργούν νέες προοπτικές για εδραίωση του ρόλου της Κύπρου ως επιχειρηματικής βάσης». Τέλος, ο Πρόεδρος Κληρίδης ανέφερε ότι η κυβέρνηση αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στη συνεχή αναβάθμιση και επέκταση της συμπληρωματικής, για τη διενέργεια επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα υποδομής». Στην ημερίδα μίλησαν και οι υπουργοί Εξωτερικών Ι. Κασουλίδης, Οικονομικών Χρ. Χριστοδούλου, Εμπορίου-Βιομηχανίας-Τουρισμού Ν. Ροζάνδης καθώς και ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων (Ναυτιλίας) Λ. Ιεροδιακόνου. Από την Ελλάδα παρέστη η υφυπουργός Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου.

Δυνατή οικονομία, προϋπόθεση λύσης του Κυπριακού

«Μια δυνατή οικονομία είναι αναγκαία προϋπόθεση στον αγώνα μας για εφεύρεση μιας δίκαιης λύσης του Κυπριακού», τόνισε ο υπουργός Εξωτερικών Ιωάννης Κασουλίδης.

Όπως ανέφερε ο κ. Κασουλίδης, «η οικονομική δυνατότητα μπορεί να μας προσφέρει τα μέσα που χρειαζόμαστε τόσο για την ενίσχυση του μετώπου έναντι της τουρκικής επιθετικότητας όσο και για την προβολή των δικαίων μας διεθνώς».

Σε άλλο σημείο της ομιλίας του τόνισε ότι «Ο ρόλος της Κύπρου ως περιφερειακού κέντρου ενισχύεται από άριστες σχέσεις τόσο με τις γειτονικές αραβικές χώρες όσο και με το Ισραήλ, αλλά και την ενταξιακή μας πορεία».

Τέλος, ο ΥΠΕΞ της Κύπρου σημείωσε πως «το γεγονός ότι η Κύπρος σήμερα διεκδικεί επάξια την πλήρη ένταξή της στην Ε.Ε. είναι αποτέλεσμα των επιδόσεων της οικονομίας μας».



οι κ.κ. Λουκας Παπαφιλίπου και Ι. Κασουλίδης.

Θα κερδίσουμε το οικονομικό στοίχημα του 21ου αιώνα

Η Κύπρος μπορεί να κερδίσει το οικονομικό στοίχημα του 21ου αιώνα, διότι έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα που υπόσχονται ένα ευοίωνα μέλλον, είπε μεταξύ άλλων στην ομιλία του ο υπουργός Οικονομικών της Κύπρου Δρ Χριστόδουλος Χριστοδούλου.

«Εμείς πιστεύουμε, τόνισε ο Χρ. Χριστοδούλου, ότι η ουσιαστική αναμόρφωση του οικονομικού μας πλαισίου δεν επιδέχεται ταλαντεύσεις και αναβολές» και συνέχισε λέγοντας ότι, «πρέπει να δράσουμε έγκαιρα και αποφασιστικά για να μη χάσουμε το τρένο του μέλλοντος».

Όπως ανέφερε, «με βάση την κοινοτική πρακτική, οι διαπραγματεύσεις προβλέπεται να διαρκέσουν 3-4 χρόνια, ενώ η κατάληξή τους αναμένεται εύλογα ότι θα είναι θετική για τη χώρα μας».

Καταλήγοντας, ο υπουργός Οικονομικών ανέφερε ότι, το όραμα για ένταξη της Κύπρου στην Ενωμένη Ευρώπη και για οικονομική πρόοδο και ευημερία είναι όσο ποτέ άλλοτε κοντά μας. Όπως είπε, «Σ' εμάς εναπόκειται να υπερβούμε τις οποιοσδήποτε δυσχέρειες και να το καταστήσουμε ζωντανή πραγματικότητα».

Στόχος η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος

Ιδιαίτερα αποκαλυπτικός για την πορεία

και τις προοπτικές του κυπριακού τουρισμού ήταν ο αρμόδιος υπουργός Νίκος Ροθάνδης.

Ο κ. Ροθάνδης επισήμανε ότι η συνεισφορά του τουρισμού στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν υπολογίζεται γύρω στο 20%. Ανέφερε επίσης ότι όσον αφορά το ισοζύγιο πληρωμών, τα έσοδα από τον τουρισμό σε ξένο συνάλλαγμα είναι σχεδόν διπλάσια από τα έσοδα από εξαγωγές και αποτελούν περίπου το 41% των εσόδων από τις εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών. Τέλος, ο Ν. Ροθάνδης τόνισε την ανάγκη αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος της Κύπρου, ώστε να ανακοπεί η πορεία πτώσης της ανταγωνιστικότητάς του.

Κοινή δράση Κυπρίων και Ελλήνων επιχειρηματιών

Στην ίδια ημερίδα πήρε μέρος με ομιλία του και ο Ελληνοκύπριος επιχειρηματίας και πρόεδρος του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου, Πανα-

γιώτης Κουτσίκος.

Στην αρχή της ομιλίας του ο Π. Κουτσίκος μίλησε για τον Οργανισμό του οποίου είναι πρόεδρος και για τη συμμετοχή της Ελλάδας σε αυτόν. Για τη δυνατότητα κοινής δράσης Ελλήνων και Κυπρίων επιχειρηματιών στο πλαίσιο του ΟΟΣΕΠ είπε ότι μπορεί να αξιοποιηθούν, αφού και το έδαφος είναι πρόσφορο αλλά και η παρουσία της Ελλάδας είναι σημαντική.

«Σήμερα, είπε, η πρόκληση αλλά και ταυτόχρονα η πρόσκληση την οποία απευθύνουν οι αναδυόμενες αγορές της πρώην ΚΑΕ και των χωρών της Βαλκανικής, είναι σημαντική και δελεαστική για κάθε επιχειρηματία.

Έτσι, οι εξελίξεις που ήδη έχουν σημειωθεί στις εμπορικές, οικονομικές και επενδυτικές δραστηριότητες μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου, ευνοούν τη δημιουργία ευρύτερων κοινών επιχειρηματικών στοχεύσεων και αναζητήσεων στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, αλλά και τα Βαλκάνια».

Ο Π. Κουτσίκος κατέληξε λέγοντας:

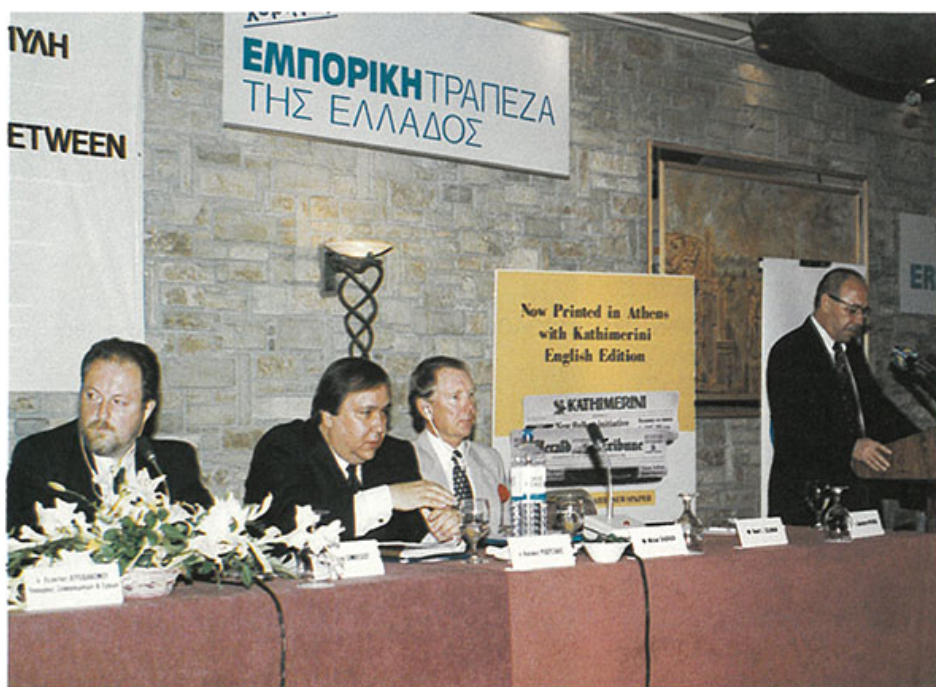
«Η Ελλάδα, όπως προείπα, είναι πλήρως και ισότιμο μέλος του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου, το δε Ελληνικό Επιχειρηματικό Συμβούλιο, του οποίου προϊστάμαι, θέλει και καλεί όλους τους Κύπριους επιχειρηματίες να πλαισιώσουν τις προσπάθειες για την εδραίωση μεικτών ελληνοκυπριακών επιχειρήσεων στις χώρες του ΟΟΣΕΠ».

Όπως είπε ο Πρόεδρος Κληρίδης, «το θέμα της ημερίδας ταυτίζεται με το όραμα και τη στρατηγική της κυβέρνησης για αναβάθμιση και εμπέδωση του ρόλου της Κύπρου ως περιφερειακού και διεθνούς κέντρου παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και για μετατροπή της σε γέφυρα της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής και Βόρειας Αφρικής».

Ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας σημείωσε ότι «κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες η Κύπρος έχει μετατραπεί σταδιακά σε τουριστικό, υπεράκτιο και ναυτιλιακό κέντρο, καθώς και σε περιφερειακό κέντρο παροχής υπηρεσιών».

Η Κύπρος είναι η πέμπτη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο, με ολική χωρητικότητα 26,6 εκατομμύρια κόρους, ανέφερε μεταξύ άλλων στην ομιλία του ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων (Ναυτιλίας) Λεόντιος Ιεροδιακόνου, στο πλαίσιο του Money Show 98 που διοργανώθηκε για πρώτη φορά στο Hilton της κυπριακής πρωτεύουσας. Οπως ανέφερε ο Λ. Ιεροδιακόνου, «εκτός από 2.700 σκάφη που φέρουν τη σημαία μας, η Κύπρος έχει καταστεί ένα πολύ σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο, με 100 και πλέον πηλοδιοχειριστριες εταιρείες οι οποίες απασχολούν πάνω από 2.500 υπαλλήλους και ενισχύουν την οικονομία με 100 και πλέον εκατομμύρια δολλάρια». Το πλήρες κείμενο της ομιλίας του Λεόντιου Ιεροδιακόνου με θέμα «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Ένα δυναμικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Κύπρου» έχει ως εξής:

ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΙΕΡΟΔΙΑΚΟΝΟΥ



Στο βήμα ο υπουργός Ναυτιλίας της Κύπρου Λεόντιος Ιεροδιακόνου και εν μέσω των δύο στελεχών της Επιτροπής Μεταφορών της Ε.Ε., ο Έλληνας πρέσβης Κυριάκος Ροδουσάκης.

Κοινή δράση με την Ελλάδα στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Κύπρος 5η ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως

Κύρια επιδίωξη της κυπριακής οικονομίας είναι η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικής της θέσης σε όλες ανεξάρτητα τις οικονομικές δραστηριότητες. Η επιδίωξη αυτή γίνεται πλέον επιτακτική, εν όψει των συνεχώς μεταβαλλόμενων συνθηκών στο νέο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Παράλληλα, η προοπτική για πλήρη ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα εντείνει περαιτέρω το ανταγωνιστικό κλίμα. Μέσα στο πλαίσιο αυτής της δυναμικής η Κύπρος έχει τις δυνατότητες να αναπτυχθεί σε σημαντικό κόμβο περιφερειακών και διεθνών συναλλαγών και συνεργασιών. Η γεωγραφική, ιστορική και πολιτισμική ιδιαιτερότητά της την έχουν από αιώνες καταστήσει σημαντικό οικονομικό και εμπορικό κέντρο της περιοχής. Αξιοποιώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει, όπως τη στρατηγική γεωγραφική της θέση, το μέγεθος του κυπριακού νηολογίου και του εμπορικού της στόλου και την αξιόλογη θιμενική υποδομή, τη δυνατότητα παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιακών διευκολύνσεων, την εξαιρετική υποδομή στις τηλεπικοινωνίες, το αξιόλογο αεροπορικό δι-

κτυο και το καλό οργανωμένο τραπεζικό σύστημα, η Κύπρος έχει ήδη εξελιχθεί σε οικονομικό και επιχειρηματικό κέντρο. Αυτός ο ρόλος μπορεί να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο. Η σωστή κυβερνητική πολιτική με τους κατάλληλους σχεδιασμούς, οι οποίοι επιτεύχθηκαν με τη στενή συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, δημιούργησαν την υποδομή πάνω στην οποία στηρίζεται η ανοδική αναπτυξιακή πορεία της εμπορικής μας ναυτιλίας. Σήμερα, παρά τα προβλήματα που συναντήσαμε, δεν μπορούμε παρά να επικροτήσουμε τις προσπάθειες όλων εκείνων που με τη μεθοδικότητα, τις ιδέες και την εργασία τους κατέστησαν την Κύπρο την 5η ναυτιλιακή χώρα παγκόσμια με ολική χωρητικότητα 26,6 εκατομμύρια κόρους. Εκτός από περίπου 2.700 σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία μας, η Κύπρος έχει καταστεί ένα πολύ σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο με 100 και πλέον πηλοδιοχειριστριες εταιρείες οι οποίες εργοδοτούν πέραν των 2.500 υπαλλήλων και ενισχύουν την οικονομία μας με 100 (και πλέον) εκατομμύρια δολλάρια. Η διοικητική μας υποδομή ενισχύεται κάθε χρόνο ώστε όχι μόνο να μπο-

ρέσει να ανταποκριθεί στην αύξηση του εμπορικού μας στόλου αλλιά για να παρακολουθεί και να ανταποκρίνεται άμεσα και θετικά στις συνεχείς αυξανόμενες ανάγκες των πλοίων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα.

Εργαζόμαστε σκληρά ώστε το νομικό και δημοσιονομικό μας σύστημα να εναρμονιστούν πλήρως με το κοινοτικό κεκτημένο, εν όψει των ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, καταβάλλουμε προσπάθεια για σύναψη και άλλων διμερών συμφωνιών συνεργασίας στην εμπορική ναυτιλία με τρίτες χώρες καθώς και συμφωνιών για αποφυγή διπλής φορολόγησης, κάτι που υποβοηθά σημαντικά το διεθνές εμπόριο.

Προσπάθειες καταβάλλονται επίσης και στο θέμα της αναβάθμισης της ασφάλειας των πλοίων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό σύντομα όλα τα υπό κυπριακή σημαία πλοία θα ελέγχονται για λογαριασμό της δημοκρατίας τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο, ώστε να μην υπάρχουν στο νηολόγιό μας υποβαθμισμένα πλοία. Το σύστημα μηχανογράφησης, ενίσχυσης και αναδιοργάνωσης του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας μαζί με την εφαρμογή του δικτύου εποπτικών/ελεγκτών πλοίων, οι οποίοι θα βρίσκονται σε 40 και πλέον λιμάνια του εξωτερικού, θα βοηθήσουν άμεσα στην ποιοτική αναβάθμιση του εμπορικού μας στόλου και των προσφερόμενων από τη δημοκρατία ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Θα ήταν παράλειψή μου αν σ' αυτήν τη σύντομη αναφορά για την εμπορική μας ναυτιλία δεν εξέφραζα και δημόσια την ευαρέσκειά μου προς την Ελληνική Κυβέρνηση και το ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τη συνεχή συνεργασία και κάθε είδους τεχνική βοήθεια που μας παρέχουν όλα αυτά τα χρόνια.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της υποδομής και της λειτουργίας των λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου.

Ανταποκρινόμενη στην πρόκληση του ανταγωνισμού η Κύπρος υπερδιπλασίασε τις λιμενικές της εγκαταστάσεις με αποκορύφωμα τη συμπλήρωση της πρώτης φάσης ενός δεύτερου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Λεμεσού, για την εξυπηρέτηση πλοίων μέχρι και τέταρτης γενιάς. Η δημιουργία του νέου αυτού σύγχρονου σταθμού εντάσσεται στο πλαίσιο υλοποίησης ενός ευρύτερου προγράμματος λιμενικής ανάπτυξης της χώρας μας που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2010. Από την άποψη των εγκαταστάσεων το λιμάνι της Λεμεσού αποτελεί σήμερα ένα από τα πλέον σύγχρονα και μεγάλα λιμάνια χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων της Ανατολικής Μεσογείου. Στην περίπτωση του λιμανιού της Λάρνακας το Υπουργικό Συμβούλιο έχει πρόσφατα αποφασίσει τη μετατροπή του σε επιβατικό τουριστικό λιμάνι με ταυτόχρονη ανάπτυξη και ανάλογη αναπροσαρμογή του χερσαίου χώρου.

Εξάλλου, έχουμε υιοθετήσει πολιτική πλήρους διευκόλυνσης του ελεύθερου εμπορίου με την κήρυξη των λιμανιών Λεμεσού και Λάρνακας σε ελεύθερες λιμενικές περιοχές και την ελαχιστοποίηση και απλούστευση των δηλωτικών εγγράφων.

Επιπρόσθετα, συμπληρώθηκαν οι εργασίες για την ετοιμασία και εφαρμογή του λογισμικού διαχείρισης λιμενικών εργασιών (CYPROS) το οποίο έχει τεθεί σε λειτουργία.

Τα κυπριακά λιμάνια έχουν εξελιχθεί από απλοί χειριστές του εξωτερικού εμπορίου και της επιβατικής κίνησης της χώρας σε σύγχρονα περιφερειακά κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου και κρουαζιέρων.

Το κλίμα ανταγωνισμού που επικρατεί τα τελευταία χρόνια στις χώρες της Μεσογείου και ιδιαίτερα της Ανατολικής Μεσογείου αναμένεται ότι θα αυξηθεί. Γι' αυτό τα κυπριακά λιμάνια θα έχουν να αντιμετωπίσουν πιο σκληρό ανταγωνισμό. Εφόσον τα περισσότερα λιμάνια της περιοχής διαθέτουν την αναγκαία υποδομή, ο ανταγωνισμός θα επικεντρωθεί στην καλύτερη, ταχύτερη και πιο αξιόπιστη προσφορά υπηρεσιών. Η ικανότητα των λιμανιών να ελέγξουν τα κόστη τους και να είναι ευέλικτα στον τρόπο οργάνωσης των υπηρεσιών που προσφέρουν θα είναι σημαντικοί παράγοντες για την επιτυχία τους.

Έρχομαι τώρα στις αερομεταφορές όπου, με στόχο την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης και της εμπορικής δραστηριότητας γενικότερα, προγραμματίζεται σημαντική βελτίωση της υποδομής μας τόσο στη Λάρνακα όσο και στην Πάφο. Οι σχεδιασμοί για την κατασκευή νέων κτιρίων επιβατών έχουν ήδη ολοκληρωθεί και σύντομα αναμένεται να αρχίσουν οι κατασκευαστικές εργασίες που θα στοιχίσουν πέραν των 200 εκατομμυρίων λιρών.

Η πρώτη φάση ανάπτυξης του αερολιμένα Λάρνακας σχεδιάστηκε για διακίνηση 6 εκ. επιβατών ετησίως και με δύο μελλοντικές επεκτάσεις ο αερολιμένας θα μπορεί να διπλάσιαι τις δυνατότητες αυτές.

Ο αερολιμένας Πάφου σχεδιάστηκε να αναπτυχθεί σε δύο φάσεις. Στην πρώτη θα μπορεί να διακινεί 2 εκ. επιβάτες και μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης φάσης μέχρι 2,8 εκ. επιβάτες ετησίως.

Για την ανάπτυξη των αεροδρομίων αναμένεται ότι σύντομα θα δημιουργηθεί Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης στην οποία θα συμμετέχει και στρατηγικός επενδυτής, με τεχνογνωσία στη διαχείριση αεροδρομίων. Όταν το αεροδρόμιο Λάρνακας συμπληρωθεί, γύρω στο 2003, αναμένεται να καταστεί κέντρο διαμετακόμισης επιβατών και φορτίου για ολοκλήρωση την περιοχή, πράγμα που θα συμβάλει στην ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ Ανατολή και Δύσης.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ στις τηλεπικοινωνίες μας. Το ανεπτυγμένο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο λειτουργεί ενισχυτικά στην προσπάθεια που καταβάλλεται για αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών στο νησί και τις γύρω περιοχές.

Η Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου, εκμεταλλευόμενη τη γεωγραφική θέση της χώρας μας, έχει δημιουργήσει ένα εκτεταμένο διεθνές και εθνικό δίκτυο και έχει αναπτύξει το φάσμα των υπηρεσιών που προσφέρει καθιστώντας την Κύπρο τηλεπικοινωνιακό κόμβο στην Ανατολική Μεσόγειο. Το γεγονός αυτό ενισχύει τις κυβερνητικές προσπάθειες για προώθηση της Κύπρου ως επιχειρηματικού κέντρου και ως κέντρου παροχής υπηρεσιών στην περιοχή.

Ένα αξιόλογο δίκτυο υποβρύχιων καλωδίων οπτικών ινών συνδέει την Κύπρο με την Ελλάδα, το Ισραήλ, το Λίβανο, τη Συρία και την Αίγυπτο και πέραν από αυτές. Η Κύπρος συμμετέχει επίσης σε δύο άλλα μεγάλα καλωδιακά συστήματα (SEA-ME-WE2 και SEA-ME-WE3) και αποτελεί σημείο προαιγιόδησής τους.

Το εκτεταμένο αυτό δίκτυο υποβρύχιων καλωδίων συμπληρώνεται από ένα εξίσου υψηλού επιπέδου δίκτυο επίγειων δορυφορικών σταθμών που λειτουργεί μέσω των διεθνών δορυφορικών συστημάτων INTELSAT, EUTELSAT και μέσω ρωσικών συστημάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το δίκτυο της ΑΤΗΚ έχει ψηφιοποιηθεί σχεδόν πλήρως στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής της Αρχής για συνεχή επέκταση και αναβάθμιση της υποδομής της με τελευταίου τύπου τεχνολογία.

Παράλληλα η Αρχή, η οποία παρακολουθεί στενά τις διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, προβαίνει συχνά σε συνεχή εμπλουτισμό του φάσματος των υπηρεσιών που προσφέρει έτσι ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις των πελατών της και ιδιαίτερα του επιχειρηματικού κόσμου.

Εν όψει της επικείμενης ένταξης της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και της φιλελευθεροποίησης των τηλεπικοινωνιών, καθώς επίσης και του διεθνούς ανταγωνισμού, η ΑΤΗΚ προχωρεί στον εκσυγχρονισμό των δραστηριοτήτων της έτσι ώστε να βελτιώσει την παραγωγικότητά της, ενώ επιδιώκει την αλληγή του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της που θα της δώσει την απαραίτητη ευελιξία να δρα σε συνθήκες ανταγωνισμού.

Σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των πιο πάνω στόχων διαδραματίζει επίσης και το ψηλό μορφωτικό επίπεδο και ο επιχειρηματικός προσανατολισμός των Κυπρίων.

Έχω την άποψη ότι η περιληπτική εικόνα που έδωσα για τις δυνατότητές μας δείχνει ότι μπορούμε να παίξουμε σημαντικό ρόλο στην περιοχή και ότι υπάρχουν πολλοί τομείς για συνεργασία και ανάπτυξη.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας

του Λουκή Παπαφιλήπου

*Τη νομική πτυχή των
Συμβάσεων Περί
Αποφυγής Διπλής
Φορολογίας και τη
θέση τους μέσα στο
νομικό καθεστώς της
Κύπρου, αλλά και το
περιεχόμενο της
Σύμβασης Περί
Αποφυγής Διπλής
Φορολογίας μεταξύ
Ελλάδας και Κύπρου
αναπτύσσει στο άρθρο
που ακολουθεί
ο γνωστός Κύπριος
δικηγόρος Λουκής
Παπαφιλήπου*

ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Οι Συμβάσεις Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας είναι διμερείς, μεταξύ κρατών, συμβάσεις οι οποίες παράγουν ένα φορολογικό καθεστώς - διαφορετικό από το ιδιαίτερο φορολογικό καθεστώς της κάθε μιας χώρας χωριστά - το οποίο εφαρμόζεται σε οικονομικές δραστηριότητες που με τον έναν ή τον άλλον τρόπο έχουν σχέση και με τις δύο αυτές χώρες. Οι εν λόγω συμβάσεις ρυθμίζουν την έκταση της φορολογίας που θα επιβάλλεται από την κάθε συμβαλλόμενη χώρα επί δραστηριοτήτων που έχουν σχέση και με τις δύο χώρες και συχνά οι ρυθμίσεις παίρνουν τη μορφή μειώσεων ή απαλλαγών από τη δραστηριότητα, οι οποίες παραχωρούνται στον κάτοικο της μιας χώρας επί διαφόρων τύπων εισοδήματος που εξασφαλίζει από την άλλη χώρα. Επομένως οι Συμβάσεις Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας στοχεύουν κυρίως στο να ρυθμίσουν την κατανομή των φορολογικών εσόδων μεταξύ των δύο κρατών και όχι στο να παραχωρήσουν φορολογικά οφέλη στους κατοίκους των δύο χωρών. Άλλο είναι βεβαίως αν από τη μελέτη αυτής της σύμβασης, ιδίως, με σωστό φορολογικό σχεδιασμό, μπορούν να αποκομίσουν σοβαρές φορολογικές απαλλαγές.

ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

Κατά το άρθρο 169(1) του Κυπριακού Συντάγματος, οι διεθνείς Συμβάσεις συνολομοιογούνται και τίθενται σε ισχύ κατόπιν αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου αν αφορούν σε «εμπορικά θέματα» και «οικονομική συνεργασία», ή, αν αφορούν σε οποιοδήποτε άλλο θέμα, κατά το άρθρο 169(2) του Συντάγματος συνολομοιογούνται μεν κατόπιν απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, αλλά αποκτούν ισχύ και δεσμεύουν την Δημοκρατία μόνο μετά από κυρωτικό νόμο που ψηφίζει η Βουλή των Αντιπροσώπων.

Κατά το άρθρο 169(3) του Συντάγματος οι εν λόγω Συμβάσεις ανεξάρτητα από τον τρόπο συνολομοιογότητάς τους, από της δημοσίευσής τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, έχουν αυξημένη ισχύ έναντι οποιουδήποτε ημεδαπού νόμου της Κύπρου υπό τον όρον ότι εφαρμόζονται αντίστοιχα και από το αντισυμβαλλόμενο κράτος.

Οι Συμβάσεις περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας, αφού είναι Συμβάσεις μεταξύ κρατών είναι από τη φύση τους διεθνείς και αφού αφορούν σε θέματα «οικονομικής συνεργασίας» είναι Συμβάσεις που καταρτίζονται και τίθενται σε ισχύ κατά το άρθρο 169(1) του Συντάγματος, δηλαδή μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου.

Θα μπορούσε κάποιος να εγείρει το θέμα ότι οι Συμβάσεις Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας δεν είναι συμβάσεις περί «οικονομικής συνεργασίας» των συμβαλλόμενων κρατών κατά την έννοια του άρθρου 169(1) του Συντάγματος και άρα για να τεθούν σε ισχύ, θα έπρεπε να προη-

γνθεί η ψήφισαν κυρωτικού νόμου της Βουλής. Το θέμα αυτό βεβαίως καταντά μόνο ακαδημαϊκό στην Κύπρο, αφού η Βουλή των Αντιπροσώπων με το άρθρο 41(1) του Περί Φόρου Εισοδήματος Νόμου - το οποίο μπορεί να θεωρηθεί σαν ερμηνευτική διάταξη - αποσαφηνίζει ότι οι Συμβάσεις για Αποφυγή της Διπλής Φορολογίας είναι εξ αυτών που τίθενται σε ισχύ με διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου, δηλαδή εξ εκείνων που καταρτίζονται δυνάμει του άρθρου 169(1) του Συντάγματος.

Το άρθρο 41(2) του Περί Φόρου Εισοδήματος Νόμου, προνοεί ότι το διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου που τίθεται σε ισχύ δύναται να ανακληθεί με μεταγενέστερο διάταγμα. Αυτό το άρθρο έχει διττή έννοια και λειτουργία, ήτοι:

(α) ότι η Βουλή των Αντιπροσώπων δεν έχει την εξουσία να αλλιάξει τον τρόπο κατάργησης μιας τέτοιας Σύμβασης. Δεν έχει δηλαδή την εξουσία να αφαιρέσει την εξουσία ανάκλησης μιας τέτοιας Σύμβασης από το Υπουργικό Συμβούλιο. Αυτή η ερμηνεία και αυτή η πρόνοια είναι στην ουσία επανάλληψη και εφαρμογή του άρθρου 169(3) του Συντάγματος που προνοεί ότι οι εν λόγω διεθνείς Συμβάσεις έχουν αυξημένη ισχύ έναντι οποιουδήποτε «ημεδαπού Νόμου». Εδώ βεβαίως θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι ο όρος «ημεδαπού Νόμου» δεν περιλαμβάνει και το Σύνταγμα ήλως πως η κατ' εξουσιοδότηση νομική πρόνοια θα είχε υπέρτερη ισχύ του εξουσιοδοτούντος νόμου, πράγμα νομικά άστοχο.

(β) το άρθρο 41(2) δεν πρέπει να ερμηνεύεται ότι το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί όποτε θέλει και αυθαίρετα να ανακαλέει διάταγμα εφαρμογής μιας Σύμβασης για Αποφυγή Διπλής Φορολογίας. Είναι η εισήγησή μου ότι τέτοια ανάκληση διατάγματος μπορεί να γίνει μόνο αν κατά το άρθρο 169(3) του Συντάγματος το Υπουργικό Συμβούλιο πεισθεί ότι δεν τηρείται ο όρος της αντίστοιχης εφαρμογής από το αντισυμβαλλόμενο κράτος. Είναι βεβαίως άλλο θέμα η εφαρμογή της ρήτρας τερματισμού που περιέχει η ίδια η Σύμβαση γιατί εκεί θα πρόκειται για εφαρμογή των όρων της ίδιας της Σύμβασης και όχι για επέμβαση ημεδαπής συνήθους νομοθεσίας επί διεθνούς Συμβάσεως.

ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΔΙΠΛΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

Η Σύμβαση για την Αποφυγή της Διπλής Φορολογίας μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου υπογράφηκε στις 30-5-1968 και τέθηκε σε ισχύ στις 16-1-69. Είναι βασισμένη στο σχέδιο που επεξεργάστηκε το 1963 ο Οργανισμός για Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD Model).

ΦΟΡΟΣ ΕΠΙ ΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ, Άρθρο 9

Αυτή η σύμβαση αποκτά και έχει σήμερα ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική επιχειρηματική κοινωνία, αφού της δίνει την ευκαιρία να εκμεταλλευθεί στο έπακρο την γεωγραφική της γειτνίαση με τα Βαλκάνια μέσω φορολογικού σχεδιασμού που εμπλέκει κυριακές υπεράκτιες εταιρείες.

Αν λοιπόν ο Έλληνας επιχειρηματίας χρησιμοποιήσει μια κυπριακή υπεράκτια εταιρεία για να επενδύσει στα Βαλκάνια σε πρώτο στάδιο, θα εξασφαλίσει για την υπεράκτια εταιρεία τα οφέλη από τις συμβάσεις που διαθέτει η Κύπρος με τα Βαλκάνια.

Ποια όμως θα είναι τα οφέλη του Έλληνα επιχειρηματία και τι χειρισμού θα τύχει αν αποφασίσει τα κέρδη της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας να τα διανείμει ως μέρισμα και να τα επαναπατρίσει στην Ελλάδα;

Η Σύμβαση προβλέπει για Φόρο Παρακράτησης που δεν θα υπερβαίνει το 25% όμως για τις υπεράκτιες εταιρείες εσωτερική νομική ρύθμιση του Περί Φόρου Εισοδήματος Νόμου απαλλάσσει τα μερίσματα που θα λάβει ο Έλληνας επιχειρηματίας από οποιοδήποτε φόρο παρακράτησης στην Κύπρο.

Βεβαίως το όφελος του άρθρου 9 εξακολουθεί να παραμένει για φορολογική εκμετάλλευση από Έλληνες επιχειρηματίες που θα κάνουν επενδύσεις στην Κύπρο με τη συμμετοχή τους σε επιτόπιες (local) εταιρείες.

ΦΟΡΟΣ ΕΠΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ, Άρθρο 11

Ελληνας επιχειρηματίας ο οποίος επιδιώκει να αποκτήσει δικαιώματα εκμετάλλευσης (franchise), θα μπορούσε να τα αποκτήσει μέσω κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας η οποία να έχει το δικαίωμα περαιτέρω παραχώρησής τους προς την ελληνική εταιρεία του επενδυτή. Αυτό θα σήμαινε ότι η ελληνική εταιρεία που θα πλήρωνε στην κυπριακή υπεράκτια το μέρος των δικαιωμάτων που θα ήταν υπόχρεη δεν θα παρακρατούσε φόρο στην Ελλάδα επί των εν λόγω δικαιωμάτων, αλλά το ποσό των δικαιωμάτων αντίθετα θα εξέπιπτε από το φορολογητέο εισόδημα της ελληνικής εταιρείας.

Από την άποψη, αυτό το δικαίωμα σαν εισόδημα της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας θα είχε φόρο εισοδήματος στην Κύπρο (μετά την αφαίρεση των εξόδων) προς 4,25% και όχι 35% που είναι ο Ελληνικός Φόρος Εισοδήματος.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΧΑΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΩΣΗΣ, Άρθρο 21

Ο Έλληνας επενδυτής σε μια κυπριακή εταιρεία δικαιούται να πιστωθεί για τον φόρο που θα πληρωνόταν στην Κύπρο αν δεν υπήρχαν τα φορολογικά κίνητρα. Έτσι ο Έλληνας επενδυτής που εισπράττει μέρισμα από κυπριακή υπεράκτια εταιρεία, δικαιούται φορολογική πίστωση στην Ελλάδα της τάξης του 20% ή 25% άσχετα αν ο φόρος που πληρώθηκε στην Κύπρο είναι μόνο 4,25%.

ΑΜΟΙΒΗ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ (DIRECTORS)

Βάσει της Σύμβασης περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας, εισόδημα φυσικού προσώπου μιας χώρας (Ελλάδα) από εταιρεία που εδρεύει στην άλλη χώρα (Κύπρο), το οποίο προέρχεται από την ιδιότητά του ως συμβούλου (director) της εταιρείας (κυπριακή υπεράκτια), φορολογείται στην άλλη χώρα (Κύπρο) και εξαιρείται φορολογίας στη χώρα που διαμένει το φυσικό αυτό πρόσωπο (Ελλάδα). Τα εισοδήματα Έλληνα διευθυντή κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας που δεν διαμένει στην Κύπρο, φορολογούνται στην Κύπρο με ένα ποσοστό είτε 0% είτε μέχρι 4% ανάλογα με τον τρόπο που του καταβάλλεται ο μισθός.

Σαν αποτέλεσμα της πιο πάνω πρόνοιας, ο Έλληνας διευθυντής κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας θα επωφεληθεί τη διαφορά του φορολογικού συντελεστή της Κύπρου (0% μέχρι 4%) και του φορολογικού συντελεστή της Ελλάδας (45%) με την εφαρμογή του άρθρου 21 της Σύμβασης. Τελειώνοντας, θα ήταν παράληψη να μην αναφερθώ και σε μια άλλη σύμβαση που η Κύπρος και Ελλάδα έχουν καταρτίσει στις 30-3-92 και θέσει σε ισχύ στις 26-2-93. Πρόκειται για την Σύμβαση μεταξύ των δυο κρατών για την αμοιβαία προώθηση και προστασία των επενδύσεων. Με αυτή τη σύμβαση, ο Έλληνας επενδυτής που θα επενδύσει στην Κύπρο δεν έχει πια μόνον τα ωφέλημα της Σύμβασης Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας που ήδη ανέπτυξα, αλλά έχει επιπλέον όσον αφορά την επένδυση και την απόδοσή της, σε γενικές γραμμές, την μεταχείριση των πολιτών του μάλιστα ευνοούμενου κράτους, εθνική μεταχείριση και ελευθερία επαναπατρισμού της επένδυσης και της απόδοσής της. Σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατό να γίνει πλήρης ανάλυση της Σύμβασης Περί Αποφυγής Διπλής Φορολογίας, ούτε της Σύμβασης για αμοιβαία προώθηση και προστασία των επενδύσεων. Άλλωστε δεν νομίζω να είναι και νομικά δυνατό να ερμηνευθούν πλήρως σε θεωρητικό επίπεδο. Η Σύμβαση ερμηνεύεται πάντοτε σε σχέση με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης.

Η Κύπρος, βάση για υπεράκτιες επιχειρήσεις

του Ιάκωβου Πάσιου, ανώτερου διευθυντή, υπεύθυνου της Διεύθυνσης
Διεθνών Δραστηριοτήτων της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου



Κύπρος προσφέρει την ιδανική βάση για υπεράκτιες επιχειρήσεις οι οποίες διεξάγουν εργασίες διεθνώς αληθι-αίτερα στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική.

Για χάρη των φίλων μας από την Ελλάδα που παρακολουθούν αυτήν τη διάλεξη θα εξηγήσω τι εννοούμε με τον όρο «υπεράκτιες επιχειρήσεις»: Ο όρος αναφέρεται σε εταιρείες, συνεταιρισμούς και παραρτήματα ξένων εταιρειών των οποίων τόσο οι ιδιοκτήτες όσο και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες βρίσκονται εκτός Κύπρου.

Από την εισαγωγή των σχετικών φορολογικών κινήτρων το 1975 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί περισσότερες από 34.000 άδειες από την Κεντρική Τράπεζα της Κύπρου για εγγραφή τέτοιων επιχειρήσεων.

Μετά τις αναγκαίες διαβουλεύσεις, οι ενδιαφερόμενοι μη κάτοικοι Κύπρου αποστέλλονται γραπτώς μέσω των συμβούλων τους στον έφορο Εταιρειών και την Κεντρική Τράπεζα.

Η αίτηση στην Κεντρική Τράπεζα πρέπει να συνοδεύεται από τραπεζικές ή άλλης αποδεκτές συστάσεις για τους δικαιούχους ιδιοκτήτες. Η άδεια συνήθως εκδίδεται σε λίγες μέρες, νοούμενου ότι υποβλήθηκαν οι απαραίτητες πληροφορίες και συστάσεις.

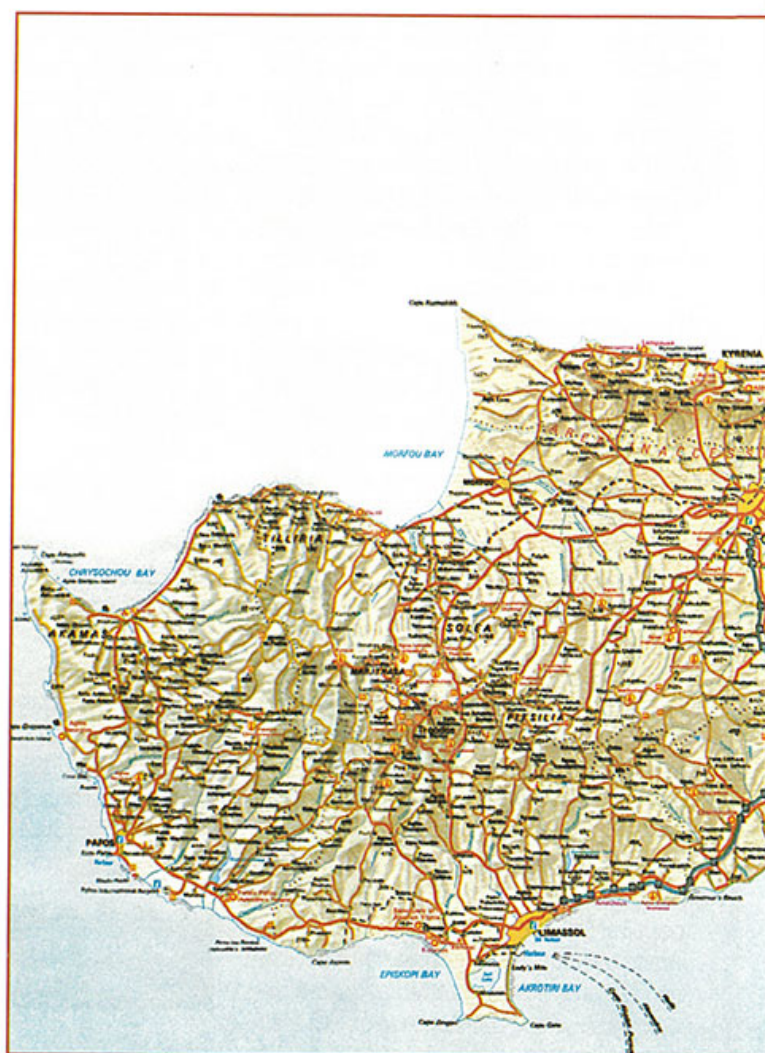
Βάσει της κείμενης νομοθεσίας δεν είναι δυνατόν να εκδοθούν στην Κύπρο μετοχές στον κομιστή.

Οι κανόνες εχεμύθειας είναι παρόμοιοι με εκείνους που ισχύουν στις πιο ανεπτυγμένες χώρες. Η Κεντρική Τράπεζα δεν ενεργεί ως πηγή πληροφοριών είτε για άτομα είτε για εταιρείες εκτός αν είναι αναγκασμένη να το πράξει λόγω διατάγματος δικαστηρίου.

Μόνο τα ονόματα των μετόχων οι οποίοι ενεργούν ως επίτροποι εκ μέρους των δικαιούχων ιδιοκτητών φαίνονται στο δημόσιο μητρώο του Τμήματος Εφόρου Εταιρειών και Επισήμου Παραλήπτη. Συνοδικές συστατικές δημοσιεύονται από καιρού εις καιρόν ώστε να ενημερώνονται η κυβέρνηση και το κοινό για την πρόοδο που επιτελείται σ' αυτό τον τομέα.

Η άδεια που εκδίδει η Κεντρική Τράπεζα για ίδρυση και λειτουργία των εν λόγω επιχειρήσεων περιέχει αριθμό όρων. Οι κυριότεροι είναι οι ακόλουθοι:

α) η επιχείρηση θα πρέπει να ανήκει εξ ολοκλήρου σε μη κατοίκους Κύπρου,



β) η επιχείρηση θα πρέπει να διεξάγει τις επιχειρηματικές δραστηριότη-τες της αποκλειστικά εκτός Κύπρου,

γ) η επιχείρηση θα πρέπει να χρηματοδοτείται από εξωτερικές πηγές. Ο όρος εξωτερικές πηγές συμπεριλαμβάνει δάνεια τόσο από τις υπεράκτιες τράπεζες που εδρεύουν στην Κύπρο όσο και από τις καταθέσεις σε ξένο συνάλλαγμα των εγχώριων τραπεζών,

δ) η επιχείρηση πρέπει να ετοιμάζει και να υποβάλλει ετήσιους ελεγμένους λογαριασμούς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι υπεράκτιες επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν ασφαλιστικές, τραπεζικές ή χρηματοδιαχειριστικές υπηρεσίες υπόκεινται σε επιπρόσθετους όρους.

Όλες οι υπεράκτιες επιχειρήσεις έχουν την εκλογή όπως λειτουργούν είτε από το δικό τους πλήρως στελεχωμένο γραφείο είτε μέσω δικηγόρων ή λογιστών στην Κύπρο. Τόσο εκείνες οι οποίες λειτουργούν από το δικό τους γραφείο όσο και το αλλοδαπό προσωπικό τους απολαμβάνουν σημαντικά οφέλη όπως φορολογικές ελαφρύνσεις, αποφυγή διπλής φο-



ροηγίας και πλήρεις δασμολογικές απαλλαγές πάνω σε γραφειακό και οικιακό εξοπλισμό καθώς και σε αυτοκίνητα.

Εκτός από τα προαναφερθέντα οφέλη, οι υπεράκτιες επιχειρήσεις μπορούν να επωφεληθούν της παρουσίας τους στην Κύπρο για να δημιουργήσουν οικονομικές σχέσεις μεταξύ τους. Επιτρέπεται να συναλλάσσονται νοουμένου ότι το αντικείμενο της συναλλαγής περιορίζεται σε αγορές εκτός Κύπρου. Με αυτό τον τρόπο η Κύπρος παρέχει μια βάση σε επιχειρηματίες απ' όλο τον κόσμο όπου συναντούνται, διαπραγματεύονται και αναπτύσσουν τις περιφερειακές και τις παγκόσμιες δραστηριότητές τους.

Τα κυριότερα φορολογικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν οι υπεράκτιες επιχειρήσεις είναι τα ακόλουθα:

- Οι υπεράκτιες εταιρείες οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στην Κύπρο, άσχετα από το μέρος όπου ασκείται η διεύθυνση και ο έλεγχός τους, καθώς επίσης τα υπεράκτια παραρτήματα ξένων εταιρειών τα οποία διευθύνονται και ελέγχονται από την Κύπρο, φορολογούνται προς 4,25% των

καθαρών φορολογητέων κερδών τους.

- Τα υπεράκτια παραρτήματα εταιρειών που διευθύνονται και ελέγχονται από το εξωτερικό καθώς και οι υπεράκτιοι συνεταιρισμοί, εξαιρούνται πλήρως από τον εταιρικό φόρο και το φόρο εισοδήματος αντίστοιχα.

- Οι δικαιούχοι ιδιοκτήτες των υπεράκτιων επιχειρήσεων δεν υπόκεινται σε επιπλέον φορολογία επί των μερισμάτων ή κερδών τους πέραν του ποσού που είναι πληρωτέο από την αντίστοιχη επιχείρηση.

- Δεν επιβάλλεται φόρος κεφαλαιουχικών κερδών στις πωλήσεις ή μεταβιβάσεις μετοχών υπεράκτιων εταιρειών ούτε και φόρος κληρονομιάς στις μετοχές τέτοιων εταιρειών.

Οι αλλοδαποί υπάλληλοι των υπεράκτιων επιχειρήσεων οι οποίοι ζουν και εργάζονται στην Κύπρο φορολογούνται από μηδέν μέχρι 20%. Αν εργάζονται εκτός Κύπρου, εξαιρούνται πλήρως από το φόρο εισοδήματος νοουμένου ότι πληρώνονται μέσω οποιασδήποτε τράπεζας στην Κύπρο. Αν πληρώνονται κατευθείαν στο εξωτερικό, φορολογούνται με συντελεστή από μηδέν μέχρι 4%.

Περισσότερες από 1.000 υπεράκτιες επιχειρήσεις διατηρούν πλήρως στελεχωμένα γραφεία στην Κύπρο. Αυτές εργοδοτούν περίπου 2.700 αλλοδαπούς και 2.200 Κυπρίους, δηλαδή ένα σύνολο 4.900 ατόμων στην Κύπρο και πολυαπλήσιο του αριθμού αυτού εκτός της νήσου. Οι αλλοδαποί συνοδεύονται στην Κύπρο από περισσότερους από 5.000 εξαρτωμένους.

Οι κυριότερες δραστηριότητες των υπεράκτιων επιχειρήσεων είναι οι ακόλουθες:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Πολλές γνωστές πολυεθνικές εταιρείες διατηρούν τα περιφερειακά γραφεία τους στην Κύπρο. Ανάμεσά τους είναι εταιρείες καταναλωτικών αγαθών όπως η Coca Cola και η S.C. Johnson, υψηλής τεχνολογίας όπως η NCR και η BULL, φαρμακευτικών ειδών όπως η Merck και η Hoffmann La Roche καθώς και ειδησεογραφικά πρακτορεία όπως το Reuters και το Agence France Press.

ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΓΑΘΩΝ

Το εμπόριο είναι η πλέον σημαντική δραστηριότητα. Υπεράκτιες επιχειρήσεις ενεργούν ως μεσάζοντες παραγωγολογικοί ή εξειδικευμένοι προμηθευτές για καταναλωτικά αγαθά, πρώτες ύλες, μηχανήματα και ποικίλο εξοπλισμό.

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ - ΔΙΑΝΟΜΗ

Πολλές επιχειρήσεις διατηρούν σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων σε ιδιωτικές αποθήκες αποταμίευσης ή στις ελεύθερες ζώνες των λιμανιών. Αυτά μπορούν να συσκευάζονται και να αποστέλλονται σε μικρότερες ποσότητες σε διάφορους πελάτες του εξωτερικού.

ΙΟΥΝΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Λόγω της ευνοϊκής φορολογίας, μεγάλος αριθμός προσώπων χρησιμοποιούν την Κύπρο ως βάση για να επενδύουν και να χειρίζονται τα περιουσιακά τους στοιχεία ανά το παγκόσμιο.

ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Πολλές εταιρείες κατασκευών οι οποίες αναλαμβάνουν έργα στη Μέση Ανατολή και την Ανατολική Ευρώπη έχουν ιδρύσει υπεράκτιες επιχειρήσεις για την εργοδότηση προσωπικού ή για να προσφέρουν υπηρεσίες υποστήριξης για τις δραστηριότητες του ομίλου τους στη γύρω περιοχή.

«ΔΕΣΜΙΕΣ» ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Για να μειώσουν το κόστος ασφαλιστικής κάλυψης, ένας αριθμός εταιρειών έχει ιδρύσει δικές του «δέσμιες» ασφαλιστικές εταιρείες στην Κύπρο (γνωστές ως captive insurance companies). Οι υπεράκτιες δέσμιες

ασφαλιστικές εταιρείες αυτές οι οποίες περιορίζουν τον κύκλο εργασιών τους στο να ασφαλίζουν τους κινδύνους της ιδιόνοιας εταιρείας ή των θυγατρικών τους ή του ομίλου εταιρειών στον οποίο ανήκουν, υπόκεινται σε χαμηλότερες απαιτήσεις αναφορικά με το ονομαστικό κεφάλαιο που πρέπει να καταβάλλουν και τις τακτικές εκθέσεις που πρέπει να υποβάλλουν σε σύγκριση με τις υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Ενας μεγάλος αριθμός υπερράκιων επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες χρηματοδιαχείρισης στο ευρύ κοινό έχει εγκατασταθεί στην Κύπρο. Αυτές οι επιχειρήσεις προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα τέτοιων υπηρεσιών που περιλαμβάνει τη διαχείριση χαρτοφυλακίων και συλλογικών επενδύσεων. Όπως όλες οι άλλες υπερράκιες επιχειρήσεις έτσι και αυτές είναι υπόχρεες όπως συναλλάσσονται μόνο με μη κατοίκους και σε νομίσματα εκτός από την κυπριακή λίρα.

Πολύ σημαντικές είναι και οι ΤΡΑΠΕΖΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ.

Η Κεντρική Τράπεζα ευνοεί τη δημιουργία υπερράκιων τραπεζικών μονάδων και ως αποτέλεσμα 30 τέτοιες μονάδες λειτουργούν ήδη από την Κύπρο. Το ενδιαφέρον της Κεντρικής Τράπεζας επικεντρώνεται σε θυγατρικές εταιρείες ή παραρτήματα τραπεζών με καλή διεθνή φήμη και που είναι καλά εγκατεστημένες σε χώρες όπου υπάρχει επαρκής τραπεζικός έλεγχος και πιστωτικές διευκολύνσεις έσχατης ανάγκης.

Οι υπερράκιες τραπεζικές μονάδες, παρόλο που εξαιρούνται από πλήρη μέτρα νομισματικής και πιστωτικής πολιτικής που ισχύουν για τις εγχώριες τράπεζες, υπόκεινται στην επίβλεψη και τον έλεγχο της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου. Αναμένονται δε να ικανοποιούν την Κεντρική Τράπεζα ότι είναι σε θέση να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους και ότι, γενικά, εφαρμόζουν υγιείς τραπεζικές πρακτικές.

Οι συναλλαγές των υπερράκιων τραπεζικών μονάδων με μη κατοίκους Κύπρου, συμπεριλαμβανομένων των υπερράκιων επιχειρήσεων καθώς και σε νομίσματα εκτός από την κυπριακή λίρα, είναι τελείως ελεύθερες. Καθ' όσον χρόνον επιδίδονται σε επιχειρηδείς συναλλαγές με τις υπερράκιες επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Κύπρο, οι υπερράκιες τραπεζικές μονάδες οργανώνουν τις δραστηριότητές τους ώστε να καλύπτουν και όλη τη γύρω περιοχή.

Η τελευταία αλήθεια ότι και η λιγότερο σημαντική δραστηριότητα είναι οι υπηρεσίες προς τη Ναυτιλία.

Η Λεμεσός, η οποία είναι η δεύτερη σε μέγεθος πόλη της Κύπρου, είναι το μεγαλύτερο διεθνές κέντρο πλοιοδιαχείρισης. Δύο από τις πέντε μεγαλύτερες πλοιοδιαχειριστικές εταιρείες στον κόσμο έχουν την έδρα τους στη Λεμεσό. Πολλές πλοιοδιαχειριστικές εταιρείες, γερμανικής, ελληνικής, ρωσικής και σκανδιναβικής ιδιοκτησίας έχουν ιδρύσει πλήρως στελεχωμένα γραφεία στην Κύπρο από τα οποία διαχειρίζονται σημαντικούς αριθμούς πλοίων. Η επιτυχία αυτών των επιχειρήσεων έχει προσελκύσει άλλες εταιρείες να εγκαθιδρύσουν γραφεία στην Κύπρο, οι οποίες προσφέρουν παρεμφερείς προς τη ναυτιλία υπηρεσίες όπως ασφάλειες, εκτιμήσεις, επιμετρήσεις κλπ.

Αξίζει να υπενθυμίσω ότι, εκτός από τις 1.000 υπερράκιες επιχειρήσεις με πλήρως στελεχωμένα γραφεία, υπάρχουν περισσότερες από 33.000 άλλες υπερράκιες επιχειρήσεις οι οποίες διατηρούν εγγεγραμμένη διεύθυνση στην Κύπρο και οι οποίες εξυπηρετούνται άρτια από ντόπιους δικηγόρους και λογιστές. Οι σύμβουλοι διευθυντές τους μπορεί να είναι κάτοικοι της Κύπρου ή άλλων χωρών.

Τέτοια νομικά πρόσωπα, τα οποία κυρίως χρησιμοποιούνται από τους μετόχους τους για την πραγματοποίηση πραγματικών επενδύσεων, για

την εκμετάλλευση δικαιωμάτων ευρεσιτεχνίας καθώς και για έμμεση ιδιοκτησία περιουσιακών στοιχείων σε διάφορες χώρες, απολαμβάνουν πλεονεκτήματα τα οποία απορρέουν από τις 26 συμβάσεις της Κύπρου για την αποφυγή διπλής φορολογίας με τις χώρες που βλέπετε στην οθόνη. Εννοείται ότι και οι υπερράκιες επιχειρήσεις οι οποίες διατηρούν πλήρως στελεχωμένα γραφεία στην Κύπρο επίσης απολαμβάνουν τα ίδια ωφέληματα που προσφέρουν αυτές οι συμβάσεις.

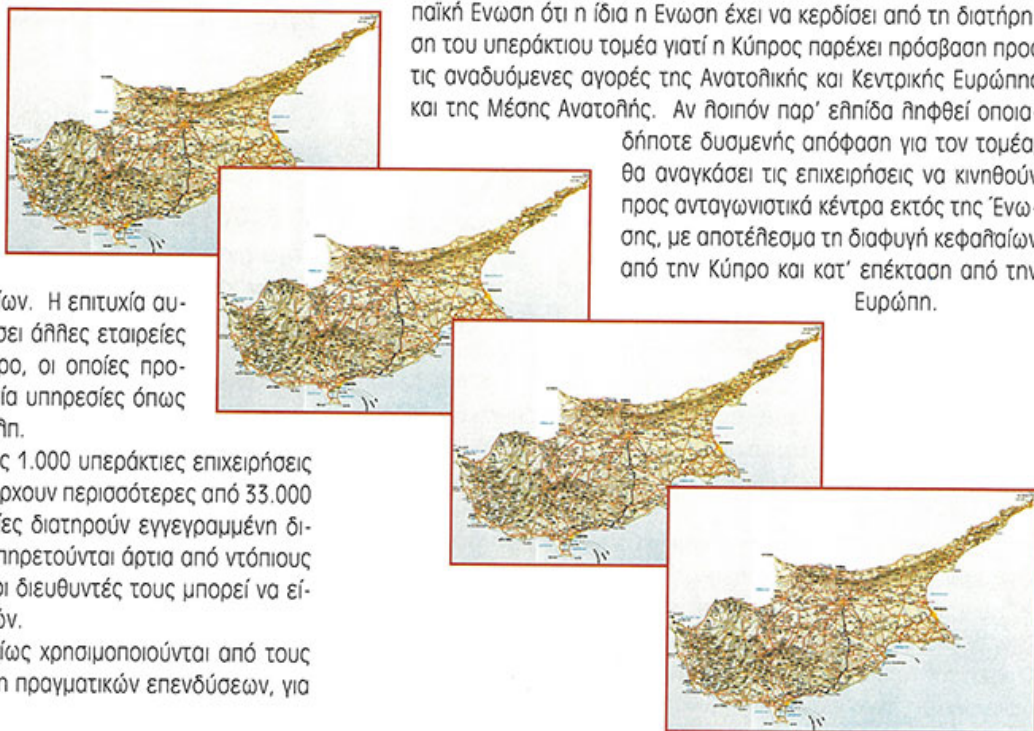
Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ στην επερχόμενη ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να προβώ σε μια σύντομη εκτίμηση αν αυτή θα επηρεάσει τον υπερράκιο τομέα.

Εχουν εκφραστεί ανησυχίες από μερικούς ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα σημάνει και το τέλος του υπερράκιου τομέα. Τόσο η Κεντρική Τράπεζα όσο και η κυβέρνηση έχουν κατ' επανάληψη και εμφαντικά δηλώσει ότι έχουν δεσμευτεί όχι μόνο να διατηρήσουν αληθώς και να ενισχύσουν τον τομέα. Αυτή η δέσμευση φαίνεται ξεκάθαρα από το γεγονός ότι εκείνες οι παράγραφοι του Περί Φόρου Εισοδήματος Νόμου που ευνοούν τις υπερράκιες επιχειρήσεις και το αλληλοδανεισμό τους ανανεώθηκαν πέρυσι για ακόμα δέκα χρόνια. Επιπλέον, μια ειδική επιτροπή της οποίας προεδρεύει η Κεντρική Τράπεζα και η οποία αποτελείται από ανώτερους λειτουργούς των εμπλεκόμενων υπουργείων συνέρχεται τακτικά από το Νοέμβριο του 1997 με μοναδικό σκοπό τη διαμόρφωση της διαπραγματευτικής στρατηγικής για τη διατήρηση του υπερράκιου τομέα. Επίσης έχει ανατεθεί σε μια ομάδα ξένων εμπειρογνομώνων όπως εξετάσουν το βαθμό στον οποίο ο υπερράκτιος τομέας της Κύπρου μπορεί να συνυπάρξει με το Ευρωπαϊκό Εκτεταμένο όπως αυτό εκφράζεται στη σχετική νομοθεσία, τις οδηγίες και τις δικαστικές αποφάσεις.

Δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι εντός της ίδιας της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν χώρες ή περιοχές οι οποίες σε κάποια μορφή έχουν τα χαρακτηριστικά υπερράκιων κέντρων. Η Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο, η πορτογαλική νήσος Μαδέιρα και η ιταλική πόλη Τριεστή είναι μερικά παραδείγματα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση παραχώρησε σε αυτές τις χώρες και περιοχές μακροχρόνιες παρεκκλίσεις από το ευρωπαϊκό εκτεταμένο. Ταυτόχρονα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι, παρά τις πολυάριθμες προσπάθειες, η φορολογική εναρμόνιση δεν έχει ακόμα επιτευχθεί ανάμεσα στα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εκτός από το γεγονός ότι ο υπερράκτιος τομέας είναι εδώ και αρκετό καιρό αναπόσπαστο μέρος της οικονομίας μας συνεισφέροντας περίπου 4% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, θα υποδείξουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση ότι η ίδια η Ένωση έχει να κερδίσει από τη διατήρηση του υπερράκιου τομέα γιατί η Κύπρος παρέχει πρόσβαση προς τις αναδυόμενες αγορές της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής. Αν λοιπόν παρ' ελπίδα ληφθεί οποιαδήποτε δυσμενής απόφαση για τον τομέα,

θα αναγκάσει τις επιχειρήσεις να κινηθούν προς ανταγωνιστικά κέντρα εκτός της Ένωσης, με αποτέλεσμα τη διαφυγή κεφαλαίων από την Κύπρο και κατ' επέκταση από την Ευρώπη.





OVERSEAS AGENCY LTD

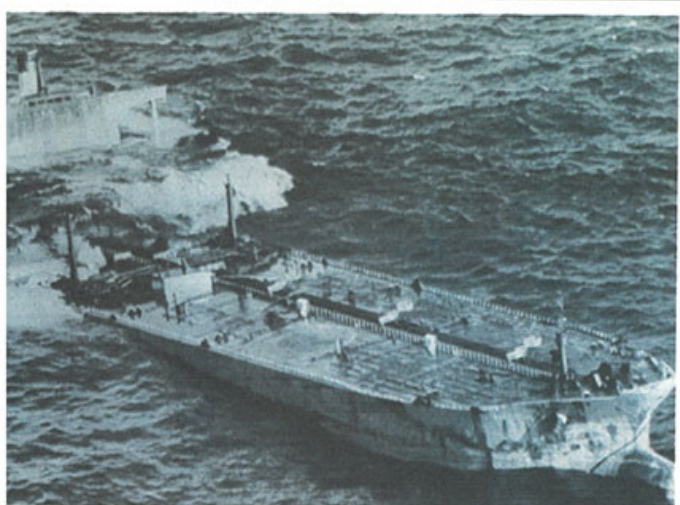
Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +031 4283650



ΤΟΥ ΧΘΕΣ



Η Ναυτική Ιθάκη του ΣΗΜΕΡΑ και του ΑΥΡΙΟ

Του Χρήστου Ντούνη, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος, γενικού διευθυντή Hellenic Hull Management

Η Ιθάκη έχει καταλάβει στην ιστορία αλήα και το νου και την καρδιά μας τη θέση συμβόλου. Τη φήμη της την έχει διασπείρει στα Πέρατα του κόσμου η Μούσα των ομηρικών στίχων και τα ταξίδια του Οδυσσέα. Ο κάθε ναυτικός στην προσωπικότητα του Οδυσσέα βλέπει να αντανάκλαται ο εαυτός του.... Με τα 25 επίθετα με τα οποία ο Όμηρος περιέγραψε τη φυσιογνωμία του Ηρωικού Βασιλιά της Ιθάκης συναντώνται αντίστοιχα οι αρετές και οι

αυτοί οι χαρακτήρες των ναυτικών. Με την πάροδο του χρόνου και την αδιάκοπη συνέχεια της ναυτικότητάς του, το μικρό αυτό νησί συμβολίζει την ακατάβλητη έλξη του νόστου των ξενιτεμένων, και τον κυκλικό τερματισμό της ζωής, και του μόχθου, και των περιπετειών πίσω στην πατρίδα τους, στην εστία τους.

Όμως, όταν κανείς αποπειράται να γράψει κάτι για την Ιθάκη εκτιμώ ότι δεν μπορεί να την προσεγγίσει εάν δεν την έχει ζήσει πάνω στο νησί και δεν έχει ο ίδιος βιώσει τη μικρή αυτή νησιωτική κοινωνία κατά τρόπο ώστε να έχουν περάσει από το νου και την καρδιά του όχι μόνο οι μαγευτικές παραλίες της και η ανεπανάληπτη εικόνα του Βαθειού τόσο όταν εισπληθείς με το βαπόρι ή από την Παναγία των Καθάρων, αλλά και οι ίδιοι οι άνθρωποι της στην καθημερινότητά τους. Άνθρωποι απλοί και ευγενικοί στο νησί τους αλλά κοσμοπολίτες μέχρι τις άκρες του κόσμου, ευπατρίδες, επιλεκτά μέλη της θετής τους πατρίδας παραμένουν «Θιακοί» μέχρι το κόκαλο τους και δεν έχεις παρά όταν ξανοικτείς λίγο μαζί τους θα αντιληφθείς ότι έχεις μπροστά σου όχι κάποιον που λείπει 40 ολόκληρα χρόνια, αλλά κάποιον που μιλάει τα «Θιακά» το ίδιο αυθεντικά όπως χωρίς να έχει βγει ποτέ από το Θιάκι.

Σημείο αναφοράς τους η Ιθάκη και όνειρό τους «η επιστροφή στην Ιθάκη». Εγώ δε, προσωπικά, πιστεύω ότι δικαιούμαι να το πλέγω με υπερηφάνεια και συγκίνηση ακόμη περισσότερη και να νιώθω μέρος της Κοινωνίας αυτής, αφού εδώ στο Θιάκι άρχισα τη μακριά και ολόκληρη σταδιοδρομία μου. Εδώ στο Θιάκι αγάπησα και παντρεύτηκα Θιακιά και Θιακούς έχω φίλους καλούς και συγγενείς πολλούς.

Τα παιδιά του πολυταξιδεμένου Οδυσσέα στη θάλασσα και τα ταξίδια βρήκαν το δρόμο της ζωής τους και μέσα από τη διαχρονική ταύτιση του νησιού με το ναυτιλίεςοι έχτισαν τη «Ναυτική Ιθάκη» ως μύθο και πραγματικότητα.

Σε αυτή τη μοίρα υπήκοντες οι Θιακοί ναυτικοί αναζήτησαν το ναυτικό τους δρόμο όχι μόνο στα Θιακά ιστιοφόρα, αλλά και πέρα από αυτά, τους βρίσκεις στα ελληνικά αλλά και πολλά ξένα πλοία. Και ακόμη περισσότερο είναι αυτοί που όταν ήρθε ο ατμός επάνδρωσαν κατά χιλιάδες τα ρυμουλκά και τις μπάρζες του Δούναβη και τον λιμανιών της Αζοφικής, καθώς και των άλλων παραευξείνιων παραλίων. Οι ναυτικές εστίες της Ρουμανίας είχαν σηματοθευτεί από το ελληνικό στοιχείο με κυρίαρχη θέση την παρουσία των Ιθακήσιων ναυτικών και πλοιοκτετών.

Τα ονόματα των Θεοφιλήτων, Σταθάτων, Δρακογιάννων, Βλασσόπουλ-ων, Καλλιπικών, Τριλιβαίων, Καραβαίων και τόσων άλλων έγιναν εστίες συγκέντρωσης Θιακών, κυψέλες δουλειάς, επιχειρηματικής δραστηριότη-

τας, πλούτου αλλά και παράλληλα εστίες εθνικής συνείδησης, ελληνικότητας και ασφαλώς μιας κοσμοπολίτικης ιθακησιακής παροικίας.

Ας μην αυτοπατώμεθα, αυτόν τον κοσμοπολίτικο αέρα ευημερίας και κοινότητας μιας εποχής που πέρασε τον εισπράττει ακόμη και σήμερα η ιθακησιακή κοινωνία. Η μεταπολεμική αλλά ακόμη και η σημερινή κοινωνία της Ιθάκης έλκει τις ευγενικές τους ρίζες, όχι μόνο στην επανησιακή καταγωγή της, με ότι ευρύτερα συνεπάγεται αυτό στην ιστορία του νησιού και τη φινέτσα των κατοίκων της, αλλά είναι συγχρόνως και το αποτέλεσμα της ρουμανικής παροικιακής κοινωνικής επιμελείας. Αλήθεια, πόσοι από εσάς που με διαβάσετε τώρα δεν επικαλείστε αυτή την καταγωγή «Θιακός της Ρουμανίας». Και θεωρώ, προσωπικά, δικαιολογημένη την υπερηφάνειά σας.

Όμως ας προχωρήσουμε στο χρόνο.

Αυτοί οι Θιακοί ναυτικοί και εφοπλιστές όμως στη συνέχεια απλώνουν τα φτερά τους μπαίνουν, στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, ανοίγουν γραφεία στον Πειραιά, το Λονδίνο, το Ρότερνταμ, την Αμβέρσα, τη Μασσαλία και το Κάρδιφ. Θιακοί οι πλοιοάρχοντες και τα πληρώματά τους, Θιακοί και στα γραφεία τους. Πιστός δουλευτής της θάλασσας ο Θιακός νοικοκύρης, επαγγελματίας σωστός τιμά τον εργοδότη του. Μπορεί ο πλοιοκτήτης να ακουμπήσει πάνω του και να του εμπιστευτεί την περιουσία του. Θιακή κοινωνία το βαπόρι, μια γροθιά στις δύσκολες στιγμές.

Όμως αυτά τα καλά της θάλασσας είναι ορατά και πάνω στο Θιάκι. Τα καπετανόσπιτα καθώς και των άλλων ναυτικών τα νοικοκυριά φέρνουν τον αέρα μιας κοσμοπολίτικης αρχοντιάς στολισμένα με ό,τι το καλύτερο είχε συγκεντρώσει παλινοστούμενος ο φαμελιάρχης ναυτικός από τις αγορές της Βενετίας, της Πόλης και των άλλων λιμανιών. Και από την άλλη πλευρά, θα ήταν φαισισμός να μην αναφέρουμε εδώ την προσφορά των Θιακών εφοπλιστών στον τόπο τους. Σάρκα από τη σάρκα της ναυτομάνας Ιθάκης, γέννημα και θρέμμα οι ίδιοι ξεκίνησαν, φτωχοί μετανάστες και μεταπολεμικά στην ξενιτιά και άλλοι μέσα από τη θάλασσα όπως ο Γ. Γράτσος, ο Σ. Συμύρης, Γ. Τριλιβας, Αρ. και Ελ. Βλασσόπουλος, Κ.Σ. Θεοφιλάτος, Ε. Κ. Θεοφιλάτος, Διομ. Καραβίας, Αντ. Ν. Βλασσόπουλος, Ε. Γιαννούτσος, Γ. Καραβίας - Τσεμπέρης, Γ. Κουτσουβέλης και άλλοι νεότεροι βεβαίως στη ζωή διακρίθηκαν όχι μόνο στον εφοπλισμό, αλλά και στην κοινωνία γενικότερα.

Οι Ιθακήσιοι εφοπλιστές υπήρξαν ό,τι το ευγενέστερο έχει να επιδείξει η εφοπλιστική οικογένεια στη χώρα μας και συνέδεσαν το όνομά τους με τις

«Στο πλαίσιο του εορτασμού της «Ναυτικής Εβδομάδας» ο κ. Χρ. Ντούνης ανακηρύχθηκε επίτιμος δημότης για την προσφορά του στους Ιθακήσιους ναυτικούς και ιδιαίτερα για τη συγγραφική του ιδιότητα προέβαλε και συνεχίζει να προβάλλει τη ναυτική Ιθάκη. Τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν την ομιλία του αντιναυάρχου στην οποία έθιξε ολόκληρη τη ναυτική πορεία του νησιού».

ειρηνικές ναυτιλιακές κατακτήσεις αλλιά και με την πανελλήνια κοινωνική αποδοχή και καταξίωσή τους.

Η Ιθάκη είναι υπερήφανη για τα καταξιωμένα παιδιά της που την προσφορά, τους τη βλέπεις και σήμερα με ό,τι ωραιότερο έχει ακόμη διατηρηθεί στο νησί σε κτίρια, δρόμους, Μουσεία, εκκλησίες, Πολιτιστικά Κέντρα, βιβλιοθήκες, διαγνωστικά κέντρα, σχολεία, Ηλεκτροφωτισμοί, δίκτυα ύδρευσης, Δημαρχιακό μέγαρο και τόσες άλλες δωρεές στο κοινωνικό σύνολο αλλιά και σε πολλούς ατομικές περιπτώσεις προς αναξιοπαθούντες συμπατριώτες τους.

Πιστεύω ότι αποτελεί χρέος της σημερινής κοινωνίας του νησιού να αναγνωρίσει αυτή την προσφορά των θιακών στον τόπο τους. Εμένα τουλάχιστον η λέξη Ευεργέτης-Δωρητής με φωτίζει γιατί αποκτά μια ηθική υπόσταση, αφού με την προσφορά του - και χωρίς να έχει οποιαδήποτε νομική υποχρέωση - αναπληρώνει την ανάγκη που η κοινωνία όφειλε να καλύψει. Και εδώ βρίσκεται το μεγαλείο της ψυχής του Δωρητή. Και ακόμη κάτι που για μας τους Έλληνες έχει και εθνική διάσταση. Ο Έλληνας ευεργέτης είναι ένας χρήσιμος Έλληνας. Και τους χρήσιμους Έλληνες τους χρειαζόμαστε. Ας μην ξεχνάμε, ό,τι ωραίο και επιβλητικό έχει δημιουργηθεί στη χώρα μας που αναβαθμίζει την ποιότητα της ζωής μας σε τοπικό αλλιά και εθνικό επίπεδο προέρχεται από δωρεές. Για παράδειγμα, το Μέγαρο Σταθότου στη Βασ. Σοφίας ποιος δεν θα συμφωνήσει ότι είναι ένα αρχιτεκτόνημα στην ταιμντοποίηση της Αθήνας.

Θα ήταν λάθος να δοθεί πολιτική χροιά σε μία τέτοια αναγνώριση της προσφοράς τους. Αντίθετα, μία τέτοια πράξη θα εδραίωνε ακόμη περισσότερο στην ναυτιλιακή συνείδηση του έθνους ότι ονόματα εφοπλιστών όπως Θεοφιλάτων, Δρακούληδων, Καλλινίκων, Βλασσόπουλων, Σταθότων και πολλών άλλων που η προσφορά τους στο νησί έχει καταγραφεί από την Ιστορία, ότι αυτοί κατάγονται από την Ιθάκη. Ας μην το ησημονούμε οι θιακοί εφοπλιστές είναι οι πρωτοπόροι που συνέδεσαν το ελληνικό όνομα και καθιέρωσαν σε διεθνές επίπεδο την ελληνική παρουσία στις ναυτιλιακές μεταφορές.

Τώρα θα έλεγα ήρθε ο καιρός και στην Ελλάδα η κοινωνία να βγάλει τη μάσκα της υποκρισίας και να δεχθεί ότι η δημιουργία και η προσφορά δεν περιορίζεται μόνο στο επιστημονικό, πνευματικό και πολιτικό κατεστημένο. Υπάρχει και ο κόσμος της δημιουργικής επιχειρηματικής δραστηριότητας που τα ίχνη του δεν τα αναζητάς σε ομιλίες και κατασκευασμένα βιβλία αλλιά τα βρίσκεις μπροστά σου όταν περπατάς στους δρόμους του νησιού και με υπερηφάνεια τα απολαμβάνεις εσύ, ο σημερινός θιακός, αλλιά με την ίδια υπερηφάνεια θα την απολαμβάνουν και οι μελλοντικές γενιές των κατοίκων αυτού του νησιού.

Ανήκει και σε αυτούς ο έπαινος και η δημόσια αναγνώριση της προσφοράς τους. Στο πέρασμα του χρόνου οι Ιθακήσιοι από το 1873 που απέκτησαν το πρώτο ποντοπόρο φορτηγό ατμόπλοιο το «ΙΘΑΚΗ» μέχρι σήμερα, έχουν αποκτήσει και διαχειριστεί περισσότερα από 200 ποντοπόρα πλοία. Πολλά από αυτά νηολογημένα στον Πειραιά για πρακτικούς κυρίως λόγους και αλλιά με ξένες σημαίες, τα περισσότερα όμως νηολογημένα στην Ιθάκη.

Θμως είναι χαρακτηριστικό ότι οι θιακοί εφοπλιστές κατά κανόνα επιστεύονταν θιακό πλοίαρχο που συνήθως επέλεγε και θιακούς ναυτικούς στο μέτρο βεβαίως που μπορούσαν να αναβρεθούν, αφού πραγματικά ήσαν περιζήτητοι όχι μόνο για τις επαγγελματικές τους ικανότητες αλλιά περισσότερο για την αφοσίωσή τους στον εργοδότη, αλλιά και για το ήπιο και ευγενικό τους χαρακτήρα. Οι θιακοί σπάνια γίνονται αφορμή διενέξεων και ανωμαλιών. Και είναι χαρακτηριστικό και έδινε το στίγμα του νοικοκυ-

ρεμένου και ήρεμου βαποριού η ύπαρξη μεταξύ του πληρώματος θιακών ναυτικών.

Αν ρωτούσες σε κάποιο λιμάνι τι βαπόρι και τι πλήρωμα έχει: με υπερηφάνεια αναφέρονταν - έστω και ένας να υπήρξε στο πλήρωμα - ότι έχουν και θιακό ναυτικό. Ο γνωστός ναυτικός χρονογράφος Θανάσης Π. των «Ναυτικών Χρονικών» στα πάρα πολλά χρονογραφήματα σαν πρότυπο παραδοσιακού ναυτικού είχε τον θιακό ναυτικό και πολλές φορές αναφέρεται σε γνωστά πλοιαρχικά ονόματα της Ιθάκης. Όμως ποιος δε θυμάται από το Ωκεανός του Ηλία Βενεζή τον Υπ/ρχο του Λίμπερτυ ΜΑΝΤΩ τον Καπετάν-Γιακίμη(Ιωακείμ) από το θιακό που από ντροπή δεν πατούσε στο νησί επειδή πρώτος σε ένα γκαζάδικο είχα συγκρουστεί στην Κασιβική με ένα εγγλέζικο φορτηγό. Και από την άλλη πλευρά θιακός ήταν και ο Κων. Κανέλλος που βραβεύτηκε το 1989 για την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για την πλέον μακρόχρονη υπηρεσία του σε ποντοπόρα πλοία.

Θμως οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι η Ιθάκη υπήρξε κυρίως φυτώριο παραγωγής παραδοσιακών πλοιαρχών που το πέρασμά τους από την ελληνική Ναυτιλία, τόσο κατά τη διάρκεια της πλοιαρχίας τους αλλιά και ως διευθυντικών στελεχών σε ναυτιλιακά γραφεία έχει αφήσει πράγματι εποχή.

Ο αριθμός των θιακών πλοιαρχών από το 1865 μέχρι σήμερα ξεπερνά τους 600. Είναι πράγματι ένας εντυπωσιακός αριθμός σε σύγκριση με τον πληθυσμό της Ιθάκης που πραγματικά δίκαια δίνει στην Ιθάκη το προβάδισμα ως νησί των πλοιαρχών. Τα θιακά βαπόρια και οι πλοίαρχοί, τους είχαν δημιουργήσει «Σχοιές» μάθησης. Για παράδειγμα, το ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ του Δρακούλη από νεότευκτο το 1911 μέχρι το 1954, που πωλήθηκε για διάλυση, παρέμεινε για 44 ολόκληρα χρόνια νηολογημένο στην Ιθάκη με τους ίδιους πλοιοκτήτες με το ίδιο όνομα. Πέρασε δύο παγκόσμιους πολέμους, τορπιλίστηκε αλλιά δεν βυθίστηκε και πλοίαρχευσαν σε αυτό πολλοί γνωστοί πλοίαρχοι και δεκάδες αξιωματικοί. Ο θιακός πλοίαρχος θεωρούσε ύψιστη τιμή να του εμπιστευτούν την πλοιαρχία του πλοίου. Ήταν η κορύφωση του κύρους και το επιστέγασμα της επαγγελματικής επάρκειας, της αναγνώρισης των ικανοτήτων του και της κοινωνικής του καθιέρωσης.

Χωρίς αμφιβολία η λειτουργία στο νησί της Σχοιής Σταθότου (1907-1914) αλλιά και του Ναυτικού Γυμνασίου Ιθάκης από το 1956 έχει συμβάλει στην ώθηση της πλοιαρχικής σταδιοδρομίας ανάμεσα στους νέους. Και θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι η Σχοιή Σταθότου από την οποία αποφοίτησαν πολλά γνωστά ονόματα της Ναυτιλίας, στην εποχή της υπήρξε ουσιαστικά η σοβαρότερη προσπάθεια στη χώρα μας για

ναυτικές σπουδές μέχρι την ίδρυση της Κρατικής Σχοιής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας το 1930. Οι Κανονισμοί Λειτουργίας που είχε εγκριθεί με Διάταγμα το 1907 υπήρξε λεπτομερής και λίγα θα είχε να ζητήσει από τους τωρινούς Κανονισμούς.

Θμως εδώ ανοίγεται και ένα διαφορετικό κεφάλαιο της ναυτιλιακής μας ιστορίας που για την Ιθάκη αρχίζει από το 1933 και ουσιαστικά κλείνει το 1975. Πρόκειται για τον Ωνάση.

Το φαινόμενο Ωνάση το γνωρίζουμε όλοι, ότι απέκτησε παγκόσμια εμβέλεια. Μετά τον πόλεμο μέχρι το θάνατό του κυριάρχησε ως παγκόσμια επιχειρηματική φυσιογνωμία ταυτισμένη με ό,τι εκπροσωπού τον ελληνικό ριψοκίνδυνο χαρακτήρα, το ελληνικό δαιμόνιο - την ελληνική λεβεντιά, το ελληνικό πρότυπο του φτωχού ξενιτεμένου αυτοδημιούργητου.

Θμως όλοι έχουμε πια ξεχάσει ότι ο Ωνάσης το 1932 που επιχειρούσε τα πρώτα βήματα του προς τη Ναυτιλία οι θιακοί ήταν αυτοί που ξεκίνησαν μαζί του για να τον «μπάσουν» στα μυστικά των πλοίων και της ναυτιλίας. Οι θιακοί ήταν οι σύμβουλοί του και τα στελέχη του πρώτα στα πλοία και συνέχεια στα Γραφεία.

Η Ιθάκη υπήρξε κυρίως φυτώριο παραγωγής παραδοσιακών πλοιαρχών που το πέρασμά τους από την ελληνική Ναυτιλία, τόσο κατά τη διάρκεια της πλοιαρχίας τους αλλιά και ως διευθυντικών στελεχών σε ναυτιλιακά γραφεία έχει αφήσει πράγματι εποχή.

Έχουν δίκιο και έτσι είναι ότι εάν ο Ωνάσης δεν είχε δίνη του στα Γραφεία και τα πλοία τους θιακούς κυρίως πλοιάρχους που υλοποιούσαν τις ριψοκίνδυνες ιδέες του και όπως λέγεται «τον έβγαζαν παλικάρια» θα είχε γρήγορα οποσδήποτε απογοητευτεί από τη θάλασσα με την οποία άηλωσε ουδείς είχε σχέση και εμπειρία. Ήταν η εποχή που τα ονόματα Καλλιμάνης, Παϊζης, Μαρούδας, Βλασσόπουλος, Κουσουβέλης, Γράτσος, Καλλιμάνης και στη συνέχεια Βλησιμάνης καθώς και άλλα, μεσουρανούσαν στο στερέωμα της ελληνικής Ναυτιλίας και συνέβαλλαν ώστε πραγματικά η εταιρεία Ωνάσης με τις δεκάδες Ιθακείς πλοιάρχους στα πλοία της και τους εκατοντάδες ναυτικούς της να αποτελέσει ουσιαστικά την πλωτή Ιθάκη.

Και οι παλαιότεροι θα θυμούνται, ναυτικοί και όχι, η Ιθακειακή κοινωνία ολόκληρη θεωρούσε ότι τα Ωνασεία πλοία και την εταιρεία πραγματικά ποήι οικεία, ποήι δικά της.

Βεβαίως τότε και η κοινωνία της Ιθάκης το 1953 αναγνώρισε την προσφορά του στο νησί και ανακήρυξε τον Ωνάση ως επίτιμο Δημότη της Ιθάκης. Και αυτή η πράξη πρέπει να θεωρηθεί η μοναδική κοινωνική περγαμνή του στην Ελλάδα.

Όμως τα χρόνια πέρασαν ο Ωνάσης μαζί με την τραγική μοίρα της οικογένειας έφυγαν από τη ζωή. Λύθηκε ο Γόρδιος δεσμός με τους θιακούς και την Ιθάκη. Όμως η ιστορία έχει καταγράψει ότι από το 1932 μέχρι το 1975 που η ελληνική Ναυτιλία γνώρισε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη της σε παγκόσμιο επίπεδο ταυτίζεται με τον διάπλοτο αστέρα που λέγεται Ωνάσης. Ο Ωνάσης που η Ιθάκη του οφείλει ποήι, επέρασε μεν στην ιστορία αλλά έχει μείνει ο μύθος του. Όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά στο παγκόσμιο στερέωμα.

Εμείς οι Έλληνες, ένας μικρός λαός που φθίνει σε μέγεθος, έχει ανάγκη από τέτοιους μύθους. Όμως έχω τη γνώμη - που από ποήι χρόνια υποστηρίζω - ότι αυτός ο μύθος που ουσιαστικά στην Ελλάδα έχει μείνει άπατρις είναι ανάγκη να τον στεγάσουμε να του δώσουμε τη δική του εστία.

Σήμερα όπου και να ψάξετε σε όποια πόλη και χωριό το όνομα Ωνάσης είναι ξένο. Μόνο η Ιθάκη έχει το προνόμιο αυτό τον παγκόσμιο μύθο να τον έχει καταγράψει δικό της ως επίτιμο Δημότη. Ποήι φοβάμαι πως, καθώς τα χρόνια περνούν και ο Ωνάσης θα γίνεται ακόμη μεγαλύτερος μύθος, οι απέναντι του Αιγαίου Τούρκοι θα του δημιουργήσουν τη δική τους εστία, εκεί στη Σμύρνη που γεννήθηκε και μεγάλωσε ο Ωνάσης. Να είμαστε βέβαιοι ότι θα τον ονομάσουν Τούρκο (χριστιανικού θρησκείματος) θα του δημιουργήσουν το δικό του Μουσείο και θα τουρκιοποιήσουν όλη τη φιλοσοφία που έχει παραχθεί και θα παράγεται γύρω από τον Ωνάση.

Με άλλα λόγια έναν γνήσιο Έλληνα θα τον εντάξουν στη δική τους ιστορική μνήμη. Διερωτώμαι και πάλι εάν σκέψεις που έκανα εδώ και δεκαετίες μήπως υπάρχει χώρος να επανεξεταστούν. Με άλλα λόγια μήπως θα πρέπει να αναληφθούν πρωτοβουλίες ώστε η Ιθάκη να γίνει η Ελληνική εστία Ωνάσης. Να γίνει ένα Μουσείο Ωνάσης. Ένα μουσείο που θα συγκεντρώσει ό,τι υπάρχει γύρω από την οικογένεια από όπου ακόμη υπάρχουν κλάδοι της οικογένειας και ασφαλής εμπλουτισμένα και με τις τόσες και τόσες μνήμες που κουβαλάει η Ιθακειακή κοινωνία. Για ένα πρέπει να είμαστε βέβαιοι ότι το όνομα Ωνάσης θα παρουσιάζει στο μέλλον συνεχώς μεγαλύτερο ενδιαφέρον ναυτιλιακό, πολιτιστικό, πνευματικό και κοινωνικό.

Η δημιουργία Μουσείου Ωνάσης στην Ιθάκη πιστεύω ότι θα είναι ένα πρωτοποριακό πολιτιστικό γεγονός στη χώρα μας και είμαι βέβαιος ότι η Ιθακειακή κοινωνία θα το αγκαλιάσει, γιατί θα περιλαμβάνει την ίδια την ψυχή της. Άλλωστε και ο Σκορπιός, η γη που κρατά μέσα της την οικογένεια, Ωνάση, βρίσκεται εδώ στην ευρύτερη περιοχή.

Πέραν αυτού η προβολή του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο - από του τοπικούς άρχοντες που έχουν πράγματι δώσει δείγματα ποήι καλής γραφής στην προβολή του νησιού - εκτιμάται ότι θα γίνει πόθος έξης μεγάλου

αριθμού τουριστών αλλά και ανθρώπων του πνεύματος, αφού ένας τέτοιος χώρος θα αποτελέσει και χώρο πολιτών εκδηλώσεων γύρω από τον Ωνάση.

Ένα μόνο παράδειγμα αναφέρεται, η χορήγηση των Διεθνών Βραβείων Ωνάσης εδώ από την Ιθάκη. Δεν είναι στη σφαίρα της φαντασίας. Είναι στη σφαίρα του εφικτού.

Πιστεύω ότι με την κατάλληλη προετοιμασία και οργανωμένη παρουσίαση, η εταιρεία Ωνάσης δεν θα μείνει ασυγκίνητη τη στιγμή μάλιστα, που - το λέγω με θλίψη - το όνομα του ανθρώπου που έγινε ο παγκόσμιος πρεσβευτής της χώρας μας για δεκαετίες, δεν δόθηκε ούτε σε μία μικρή πλάτεια, ούτε σε ένα δρομίσκο κάποιου νησιού, κάποιας πόλης ή χωριού της χώρας μας. Τι κρίμα τους Μεγάλους να τους ξεχνάμε τόσο γρήγορα.

Οι παραπάνω σκέψεις μου όπως ακούσατε δεν είχαν τη φιλοδοξία να εμπλουτίσουν τις γνώσεις σας με άγνωστα σε σας ιστορικά στοιχεία της Ιθάκης. Περισσότερο ήθελα να επιβεβαιώσω ότι Ιθάκη με το πλούσιο ιστο-



ρικό - οδυσειακό και ναυτικό παρελθόν της και εξακολουθώντας ακόμη να αποτελεί πηγή παραγωγής ναυτικών στελεχών, έχει μία μοναδική ταυτότητα που συνδυάζει την πνευματική καλλιέργεια, την ναυτική παράδοση και τη δυναμική του ναυτικού επαγγέλματος που εξακολουθεί να αποτελεί για το νησί τη σπονδυλική στήλη της οικονομίας του νησιού. Με την ανατολή της νέας χιλιετίας η Ιθάκη προβάλλει ως η μοναδική ναυτική κοινωνία της Ελλάδας. Και αυτήν τη ναυτική ταυτότητα έχουμε χρέος όλοι να τη διατηρήσουμε, να τη βελτιώσουμε και να την προβάλλουμε. Αυτή είναι το κεφάλαιο και ο πλούτος της Ιθάκης.

Και είναι προς τιμήν και των δημοτικών αρχόντων και της κοινωνίας του νησιού που τα τελευταία χρόνια προβάλλει αυτή την περιρρέουσα ναυτικότητα του νησιού μέσα από μία πλούσια εκδοτική κίνηση με αυτοτελή βιβλία για την Ιθάκη, με καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, με εκθέσεις ζωγραφικής ναυτικού περιεχομένου με ντόπιους ζωγράφους που το ναυτικό παρελθόν της Ιθάκης τους έχει εμπνεύσει το δημιουργικό τους έργο.

Η συνέχεια στο επόμενο τεύχος. Το τμήμα της θάλασσας

Η δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών και η ιδιωτική εκπαίδευση

Επιμέλεια:
Λίσα Μαρέθου,
Ηλιάς Μπίσιας

Είναι η λύση για τη Ναυτιλία;

Ο θεσμός της Ιδιωτικής Εκπαίδευσης, όπως ήταν φυσικό, επεξετάθη και στο χώρο της Ναυτιλίας, με στόχο τη δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών. Με δεδομένες τις περιορισμένες δυνατότητες απορρόφησης, από Κρατικές Σχολές ανώτατου και ανώτερου επιπέδου, σπουδαστών των οποίων ο επαγγελματικός προσανατολισμός είναι η βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, ο ρόλος της Ιδιωτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας, για το συγκεκριμένο αντικείμενο, εμφανίζεται σημαντικός και αναβαθμισμένος. Σημασία, βεβαίως, επί του προκειμένου έχει το επίπεδο σπουδών που παρέχουν οι Ιδιωτικές Σχολές, επίπεδο που, σε τελευταία ανάλυση, αξιολογούν οι, κατ'εξοχήν αρμόδιοι να εκφέρουν κρίση, δηλαδή οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες που τροφοδοτούνται με τα στελέχη αυτά.



Τα «Ναυτικά Χρονικά» θέλουν να προσεγγίσουν με υπεύθυνο τρόπο το θέμα της Ιδιωτικής Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης, απευθύνθηκαν στις Σχολές παραγωγής των στελεχών αυτών. Κυρίως, όμως, επιδιώξαν να έχουν την υπεύθυνη άποψη των εκπαιδευτών της ναυτιλιακής κοινότητας (εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ε.Ε.Ε. δεν απάντησε στις ερωτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών»), η εμπειρία των οποίων από τη χρησιμοποίηση αποφοίτων της Ιδιωτικής Εκπαίδευσης είναι, ασφαλώς, πολύτιμη. Να προσθέσουμε, με ιδιαίτερη έμφαση και την άποψη που διετύπωσε στα ερωτήματα των «Ναυτικών Χρονικών» και ο πολύτιμος σε θέματα Ναυτικής Εκπαίδευσης αντιναύαρχος Α.Σ.ε.α. Ξενοφών Αντωνιάδης, τακτικό μέλος του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υ.Ε.Ν. (οι ναυτιλιακές εταιρείες δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά). Τα δύο βασικά ερωτήματα που έθεσαν τα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν τα εξής:

- (α)** Πώς βλέπετε το θεσμό της ιδιωτικής εκπαίδευσης για την παραγωγή ναυτιλιακών στελεχών;
(β) Πιστεύετε ότι οι απόφοιτοι των Ιδιωτικών Σχολών έχουν την υποδομή για εξέλιξη σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις;

ΞΕΝΟΦΩΝ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

(α) Δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές σπουδές παρέχονται σήμερα από το κράτος σε περιορισμένο κύκλο (Πανεπιστήμιο Πειραιά, ορισμένα ΤΕΙ) που προϋποθέτει επιτυχία στις Πανεληθίνες εξετάσεις, η λειτουργία των ιδιωτικών σχολών στον κλάδο αυτό, αποτελεί χρήσιμη διέξοδο για τη μόρφωση και απασχόληση νέων που ενδιαφέρονται να σταδιοδρομήσουν στον πολύμορφο και ευρύτατο, στη χώρα μας, κλάδο της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών. Μιλούμε φυσικά για υπαλλήλους ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε τομείς απασχόλησης που δεν προϋποθέτουν ναυτική επαγγελματική κατάρτιση και θαλάσσια υπηρεσία (Στελέχη Εμπορικού Ναυτικού).

(β) Το πιστεύω, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
α) ότι υπάρχει το ενδεδειγμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, προϊόν επεξεργασίας και συνεχούς προσαρμογής εκ μέρους των ειδικών του κλάδου,
β) ότι υπάρχει το κατάλληλο ειδικευμένο καθηγητικό προσωπικό, που στον τομέα αυτόν δεν προσφέρεται σε αφθονία,
γ) ότι εξασφαλίζεται ο έλεγχος και η παρακολούθηση της εφαρμογής και τήρησης των οικείων προγραμμάτων και κανονισμών.
Για την περαιτέρω επαγγελματική εξέλιξη σημαντικό ρόλο μπορεί να παί-

ξει η πρακτική άσκηση και ενδεχομένως η μετασχολική επιμόρφωση σε ειδικά courses του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Ο γενικός διευθυντής της Hellenic Hull Management (HMA) Limited, Χρήστος Ντούνης, απάντησε:

Η πρόσληψη και πρόκριση των στελεχών στην Hellenic Hull Management, δεν γίνεται μόνο με βάση τα τυπικά προσόντα. Εμείς εξετάζουμε την ουσία των πραγμάτων και των στελεχών μας. Το αυξημένο ενδιαφέρον, η παραγωγικότητα, η διάθεση για πρόοδο είναι στοιχεία ιδιαίτερα θετικά και αποτελούν τη βάση για την ανέλιξη των στελεχών.
Γενικότερα στον ιδιωτικό τομέα τα τυπικά προσόντα, όπως το πτυχίο κρατικού πανεπιστημίου, μπορεί να βοηθούν την πρόσληψη κάποιου στελέχους αλλά δεν αποτελούν διαβατήριο για την επιτυχημένη καριέρα. Εξάλλου, πολλοί από τις ιδιωτικές σχολές σήμερα έχουν ένα ιδιαίτερα αξιόλογο πρόγραμμα σπουδών, το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς εργασίας.

Από την εταιρεία Laskaridis Shipping Co., λάβαμε την εξής απάντηση:

Θεωρούμε την εκπαίδευση των ναυτιλιακών στελεχών πολύ χρήσιμη και με ευρύ μέλητον στον ελληνικό χώρο και τον ευρωπαϊκό ευρύτερα. Πιστεύουμε και μετά την ενεργοποίηση του ISM-Code ότι η Παγκόσμια Ναυτιλία θα ανασυνταχθεί και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αποκτήσει στόχο ανάλογο του μεγέθους των μεταφορών από και προς αυτήν.
Με αυτό το σκεπτικό και πάλη επαναλαμβάνουμε ότι η εκπαίδευση για να δημιουργηθούν στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι απαραίτητη για το μέλητον της Ναυτιλίας μας και θα αποβεί προσοδοφόρος για όσους την ακολουθήσουν.

Αντίστοιχα η εταιρεία Mare Maritime Company S.A. έχει την εξής άποψη:

Για να μπορεί μια σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση να πραγματοποιεί τους στόχους της και παράλληλα να αντέχει στο διεθνή ανταγωνισμό, που εκ των πραγμάτων καλείται να αντιμετωπίζει λόγω της φύσεως των θαλάσσιων μεταφορών με τις οποίες ασχολείται, έχει ανάγκη από ικανά και έμπειρα ναυτιλιακά στελέχη με βαθιά γνώση του όλην αντικείμενου. Υπό το πρίσμα αυτό είναι πάντοτε επιθυμητή η ένταξη στους κόλπους



της τέτοιων στελεχών, ανεξάρτητα από το αν η αποκτηθείσα εκ μέρους τους ναυτική-ναυτιλιακή παιδεία έχει προέλευση τη δημόσια ή ιδιωτική σχετική εκπαίδευση, αρκεί βεβαίως αυτή να είναι σύγχρονη, ρεαλιστική και ολοκληρωμένη υπό την έννοια ότι θα εξαντλεί όλες κατά κανόνα τις πτυχές του αντικειμένου της.

Ακόμη πιστεύουμε ότι, όσο ανώτερο είναι το επίπεδο των παρεχόμενων σπουδών της ναυτικής εκπαίδευσης (δημόσιας ή ιδιωτικής) τόσο καλύτερη θα είναι και η συγκρότηση των μετέπειτα ναυτιλιακών στελεχών, που εκ των πραγμάτων θα κληθούν να ενταχθούν στους κόλπους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και να συνεισφέρουν στο έργο τους.

Ο διευθυντής προσωπικού της Royal Olympic Cruises Δημ. Κ. Φίλιππας, πιστεύει ότι:

Είναι αναγκαίο πλέον για κάθε επιχείρηση να επενδύσει σε ανθρώπινο δυναμικό κατάλληλα εκπαιδευμένο, διαφορετικά δεν μπορείς να επιβιώσεις και να αναπτυχθείς σε ένα περιβάλλον ανταγωνισμού και συναγωνισμού. Επομένως η αυξημένη αυτή ανάγκη των επιχειρήσεων, κάνει το θεσμό της ιδιωτικής εκπαίδευσης και ειδικά της παραγωγής ναυτιλιακών στελεχών αναγκαίο, αφού είναι δεδομένο ότι το κράτος δεν μπορεί να καλύψει όλες τις ανάγκες. Στο ερώτημά σας δε, «αν έχουν την υποδομή για να εξελιχθούν», αυτό εξαρτάται από την κάθε σχολή χωριστά και από το επίπεδο της ποιότητας των σπουδών που προσφέρει. Ένα πάντως είναι σίγουρο,

ότι αν οι απόφοιτοι έχουν αυτή την υποδομή, το μεράκι για τη δουλειά που κάνουν και είναι σωστοί επαγγελματίες τότε οι δρόμοι είναι ανοικτοί.

Ο Όμιλος ΤΣΑΚΟΥ πιστεύει ότι ακρογωνιαίος λίθος της άριστης και παραγωγικής λειτουργίας των εταιρειών του είναι τα ικανά και έμπειρα στελέχη του με την υψηλή επαγγελματική κατάρτιση και εμπειρία. Η απαιτούμενη συνεχής ανανέωσή τους γίνεται από τη δεξαμενή νέων στελεχών που έχουν αποφοιτήσει από ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, κρατικά και ιδιωτικά, που τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα παρακολουθούνται συνεχώς και εναρμονίζονται με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις σύγχρονες απαιτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μέσα από αυτήν τη δεξαμενή νέων στελεχών, έχει διαπιστωθεί ότι οι απόφοιτοι των καλών ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ναυτιλιακών στελεχών δεν υπολείπονται των αποφοίτων των αντίστοιχων κρατικών ιδρυμάτων ημεδαπής και αλλοδαπής.

Από την εταιρεία STAVROS DAIFAS MARINE ENTERPRISES S.A. η κ. Ειρήνη Νταϊφά απάντησε:

Η εταιρεία μας βλέπει θετικά το θεσμό της ιδιωτικής εκπαίδευσης για την παραγωγή ναυτιλιακών στελεχών. Πρωτίστως, λόγω του ότι δεν πρέπει ποτέ να κλείνουμε «παράθυρα» τα οποία με καλύτερο υπόβαθρο μπορούν

να γίνουν «πόρτες» που θα βοηθήσουν στην εξέλιξη των στελεχών στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Παρ'όλα αυτά, πρέπει προσωπικά να ομολογήσω ότι ο συγκεκριμένος χώρος της ναυτιλίας, είναι από τους ελάχιστους που η πείρα παίζει πολλές φορές σημαντικότερο ρόλο από την εκπαίδευση.

Ο κ. Ιων Βαρουζάκης, από την εταιρεία Vernicos Maritime Co. S.A., μας έστειλε την απάντηση:

Σχετικά με την ερώτησή σας για το θεσμό της ιδιωτικής εκπαίδευσης και το βαθμό κατά τον οποίο βοηθάει την επαγγελματική εξέλιξη ως στέλεχος σε ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, θα θέλαμε να σχολιάσουμε ως εξής: Οι βασικοί τομείς με προοπτική σημαντικής εξέλιξης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι τομείς που παραδοσιακά καλύπτονται από στελέχη με εμπειρία στη θάλασσα ή με τεχνική κατάρτιση. Ήτοι τομείς, όπως ο νομικός τομέας, καλύπτονται από στελέχη με πτυχία από ανώτατα ιδρύματα. Οι καινούριοι τομείς που ανοίγουν σήμερα, κυρίως ο χρηματοοικονομικός, είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικοί και καλύπτονται από στελέχη με πολύ καλές σπουδές, κυρίως σε πανεπιστήμια του εξωτερικού. Το περιθώριο διάκρισης αποφοίτων ιδιωτικών σχολών, κατά συνέπεια, είναι σημαντικά περιορισμένο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι σε συνδυασμό με άληθου είδους εξειδίκευση δεν μπορεί να αποστηλέσει τη βάση για μια θετική επαγγελματική εξέλιξη σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση ή, πιο εύκολα, σε μια «παραναυτιλιακή» επιχείρηση όπως σε ναυτομεσιτικό γραφείο.



ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ

Και ως περάσουμε στις Ιδιωτικές Σχολές ναυτιλιακών επαγγελματιών. Οι νέοι συχνά κατευθύνονται σε επιλογές οι οποίες τους δίνουν τη δυνατότητα αυτόνομης εισόδου στον κόσμο της εργασίας.

Ορισμένα από τα ιδιωτικά εκπαιδευτικά κέντρα, ιδιωτικά εργαστήρια ελευθέρων σπουδών και ιδιωτικά κολέγια προσφέρουν πλήρη προγράμματα ναυτιλιακών σπουδών.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνθηκαν στις σημαντικότερες σχολές και συνέλεξαν πληροφοριακό υλικό για τη λειτουργία τους και τις δυνατότητες που παρέχουν στους σπουδαστές. Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να μελετήσουν τις προϋποθέσεις που τους παρέχουν οι σχολές. Οι βασικότερες είναι, το χρηματικό ποσό των διδάκτρων, αν η σχολή παρέχει αναβολή στράτευσης και αν το πτυχίο είναι αναγνωρισμένο από την ελληνική πολιτεία. Οι υπεύθυνοι των σχολών απάντησαν στο ερωτηματολόγιο:

1. Χρόνος ίδρυσης της σχολής που εκπροσωπείτε;
2. Πόσοι σπουδαστές φοιτούν στα ναυτιλιακά τμήματα;
3. Χρόνος φοίτησης;
4. Βασικότερα διδασκόμενα μαθήματα;
5. Υπάρχει ή όχι υλικοτεχνική υποδομή και εργαστήρια;
6. Ποια είναι η αναβολή καθηγητών προς σπουδαστές;
7. Αν υπάρχουν εξειδικεύσεις σπουδών (ειδικότητες) και ποιες;
8. Σε ποια γλώσσα διδάσκονται τα μαθήματα;
9. Αναγνωρίζεται το πτυχίο από την ελληνική πολιτεία;
10. Παρέχετε στους σπουδαστές αναβολή στράτευσης;
11. Σε ποιο ποσό ετησίως ανέρχονται τα δίδακτρα;
12. Υπάρχει περίπτωση συνέχισης σπουδών σε ξένα πανεπιστήμια; Εάν ναι, αναφέρατε και το ποσό των διδάκτρων.

BCA BUSINESS STUDIES

Εργαστήρια Ελευθέρων Σπουδών

1) Το BCA ιδρύθηκε το 1971. Ήταν ο πρώτος εκπαιδευτικός οργανισμός που ασχολήθηκε με τις επιχειρησιακές σπουδές, διαμορφώνοντας έτσι το χαρακτήρα που διατηρεί μέχρι σήμερα. Η επιτυχία του BCA στην Ελλάδα δημιούργησε τις προϋποθέσεις για νέες δραστηριότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το 1983 ιδρύει στη Ρώμη, κατά τα πρότυπα του BCA, τη θυγατρική ECBS (European Center of Business Studies). Δύο χρόνια αργότερα το BCA δίνει τη δική του παρουσία στο IBS (Institute of Business Studies).

Το τμήμα Shipping του BCA, εξελίχθηκε σε ένα από τα μεγαλύτερα τμήματα ναυτιλιακών σπουδών της Ευρώπης.

2) Οι σπουδαστές των τμημάτων Shipping είναι 400.

3) Το πρόγραμμα σπουδών ολοκληρώνεται σε 4 χρόνια στην Ελλάδα ή στην Αγγλία ανάλογα με την επιθυμία του σπουδαστή. Στο τέλος του, οι σπουδαστές οφείλουν να παρακολουθήσουν ένα πρόγραμμα τριών εβδομάδων στο Λονδίνο που περιλαμβάνει, εκτός από τον καθαρά σπουδαστικό τομέα, σειρά επιμορφωτικών εκδηλώσεων που αφορούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και το ευρύτερο επαγγελματικό πλαίσιο.

4) Τα βασικότερα διδασκόμενα μαθήματα είναι:

Principles of Marine Insurance, Shipping Law, Maritime Accounting, Shipboard Management, Shipping Business Mgt. & Marketing, Maritime Economics, Chartering Practice, Transport Planning & Policy.

5) Το τμήμα Shipping and Transport στεγάζεται σε εξώροφο κτίριο, με άνετους κλιματιζόμενους χώρους. Διαθέτει σύγχρονα προγράμματα με χρήση οπτικοακουστικών μέσων, σύγχρονα εργαστήρια πληροφορικής και ενημερωμένη βιβλιοθήκη.

6) Η αναλογία καθηγητών ανά σπουδαστές είναι ένας καθηγητής ανά 18 σπουδαστές.

7) Εξειδικεύσεις σπουδών δεν υπάρχουν παρά μόνο με τη δυνατότητα συνέχισης σπουδών σε μεταπτυχιακό επίπεδο στην Ελλάδα ή στην Αγγλία με full time ή part time παρακολούθηση, στο πρόγραμμα Master of Sciences in International Trade & Transport, το οποίο ασχολείται με το διεθνές Εμπόριο και τις Μεταφορές, τομείς του Δικαίου, της Χρηματοοικονομικής Επιστήμης και του Management.

8) Στο πρώτο έτος υπάρχει η δυνατότητα επιλογής Αγγλόφωνου ή Ελληνόφωνου τμήματος, από το δεύτερο όλα τα τμήματα είναι Αγγλόφωνα.

9) Το πτυχίο δεν αναγνωρίζεται από την ελληνική πολιτεία.

10) Στους σπουδαστές δεν παρέχεται αναβολή στράτευσης.

11) Το ποσό των διδάκτρων ετησίως ανέρχεται στο 1.548.000 δρχ.

12) Η συνέχιση των σπουδών είναι εφικτή, αλλά εξαρτάται από το πανεπιστήμιο. Το London Guildhall University έχει διδάκτρα 2.500 λίρες μείον την ευρωπαϊκή επιδότηση.

BAKER COLLEGE, THE AMERICAN UNIVERSITY COLLEGE

1) Στις ΗΠΑ το Baker College ιδρύθηκε το 1888 στην πολιτεία του Michigan.

Στην Ελλάδα η έναρξη συνεργασίας του Baker College με τον Εκπαιδευτικό Όμιλο Ξυρή, ξεκίνησε το 1997.

2) Η έναρξη λειτουργίας των ναυτιλιακών τμημάτων του Baker College για τα παραρτήματά στη χώρα μας, επισημοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1998. Ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί η περίοδος εγγραφών γι' αυτό και δεν μας είναι γνωστός ακόμα ο αριθμός των σπουδαστών που φοιτούν στα ναυτιλιακά τμήματα της σχολής.

3) Ο χρόνος φοίτησης είναι για: Bachelor's Degree 1 χρόνος για full time φοίτηση 1 1/2 έως 2 χρόνια για part time φοίτηση.

4) Τα βασικότερα διδασκόμενα μαθήματα είναι:

Marine Sociology, Marine Psychology, Human Marine Relations, Oral Communications, Presentational Speaking, Maritime Law, Principles of Banking and Finance, Port Policy and Management, Marine Insurance, Carriage Goods by Sea, Port Planning, Coastal Management, International Marine Relations.

5) Όσον αφορά την υλικοτεχνική υποδομή, η σχολή διαθέτει άριστα και υπερσύγχρονα εργαστήρια Η/Υ, εξοπλισμένα με Pentium Multimedia H/Y, οι οποίοι είναι σε μόνιμη σύνδεση με το Internet, μέσω ειδικού μισθωμένου κυκλώματος (Leased Line) για επικοινωνία μέσω του κυβερνοχώρου. Μέσω των εν λόγω εργαστηρίων, λαμβάνουν χώρα μαθήματα με απ' ευθείας επικοινωνία με τους καθηγητές Πανεπιστημίου στις ΗΠΑ (Interactive Teaching).

6) Η αναλογία καθηγητών προς σπουδαστές είναι: Ένας καθηγητής αναλογεί σε 10 σπουδαστές. Έτσι έχουμε υψηλό συντελεστή ωρών ενασχόλησης καθηγητή με σπουδαστές (contact hours).

7) Οι εξειδικεύσεις σπουδών είναι:

Bachelor's Degree in Business Administration with Majors in: Maritime Business, Management, Marketing, Accounting, Computer Information System, Master's Degree in Business Administration with Majors in:

Maritime Business, Human Resource Management, Leadership Studies, International Business 8) Για το Bachelor's Degree τα δυο πρώτα χρόνια σπουδών, τα μαθήματα δύνανται να διδαχθούν και στην ελληνική γλώσσα. Τον 3 η 4 χρόνο σπουδών, τα μαθήματα διδάσκονται απαραίτητα στα αγγλικά (TOEFL 520). Master's Degree Αγγλικά (TOEFL 520)

9) Το Baker College είναι αναγνωρισμένο πανεπιστήμιο σε όλη την επικράτεια των ΗΠΑ από το North Central Association of College and Schools και είναι εγγεγραμμένο στις λίστες του Fulbright Foundation, το οποίο είναι το επίσημο γνωμοδοτικό ίδρυμα περί αναγνωρισμένου εκπαιδευτικών ιδρυμάτων των ΗΠΑ.

10) Για την αναβολή στράτευσης ειδικός σύμβουλος ασχολείται με στρατολογικά θέματα.

11) Το ποσό των διδάκτρων αναλυτικά έχει ως εξής:

Bachelor's Degree Τα πρώτα 18 μαθήματα κοστίζουν 110\$ ΗΠΑ και 120.000 δραχμές ανά μάθημα. Τα επόμενα 18 μαθήματα κοστίζουν 160\$ ΗΠΑ και 120.000 δραχμές ανά μάθημα. Master's Degree 2.500.000 δραχμές για όλο το πρόγραμμα.

12) Η συνέχιση Σπουδών σε ξένα πανεπιστημιακά ιδρύματα είναι εφικτή, τόσο στο Baker College στις ΗΠΑ όσο και σε άλλα πανεπιστημιακά ιδρύματα λόγω του ότι τα credits των μαθημάτων είναι μεταφερόμενα (transferable) αφού το πανεπιστήμιο είναι αναγνωρισμένο. Κόστος ανάλογο με το εκάστοτε εκπαιδευτικό ίδρυμα.

Βασ. Γεωργίου Α3, απέναντι από τον Ιερό Ναό της Αγίας Τριάδος, τηλ. 4137313 4220563, fax 4220564

ΣΧΟΛΗ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ»

- 1) Το ΙΕΚ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ιδρύθηκε κατά το έτος 1993. Είναι μέλος του Εκπαιδευτικού Οργανισμού «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ», ο οποίος ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1955 και λειτουργεί όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης: Παιδικός Σταθμός - Δημοτικό - Γυμνάσιο - Λύκειο.
 - 2) Ο αριθμός των σπουδαστών στα Ναυτικά Τμήματα είναι 30.
 - 3) Ο χρόνος φοίτησης είναι 2 (δύο) χρόνια και 1 (ένα) εξάμηνο πρακτικής άσκησης.
 - 4) Τα βασικότερα διδασκόμενα μαθήματα είναι:
Ναυτική Λογιστική, Η/Υ, Τεχνική Ναυτικών Εργασιών, Ναυτική Οικονομική Πολιτική, Ναυτικό Δίκαιο, Ναυτασφάλιση, Ναυλώσεις, Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτικών Επιχειρήσεων.
 - 5) Δεν απαντήθηκε.
 - 6) Η αναλογία καθηγητών προς τους σπουδαστές είναι 1 προς 10.
 - 7) Ειδικότητα: «Στέλεχος Ναυτικών Επιχειρήσεων».
 - 8) Η γλώσσα διδασκαλίας είναι η ελληνική με παράλληλα μαθήματα αγγλικών και Ναυτικής Ορολογίας.
 - 9) Το Πτυχίο είναι Μεταδευτεροβάθμιο. Αναγνωρισμένο από την Πολιτεία.
 - 10) Παρέχεται Αναβολή Στρατεύσης λόγω Σπουδών.
 - 11) Ετήσια Δίδακτρα 820.000 δραχμές.
 - 12) Υπάρχει συνέχεια σπουδών σε Ξένα Πανεπιστήμια στο δεύτερο έτος (2 χρόνια ΙΕΚ + 2 χρόνια Πανεπιστήμιο BACHELOR).
- Κτίριο Α: Καπετάν Ματαπά 108, γιος Δημήτριος, Πειραιάς. Τηλ/Fax: 4612818-4625454
Κτίριο Β: Κουμουνοπού 175, Υπαπαντή, Πειραιάς. Τηλ: 4629066 Fax 4614001
Κτίριο Γ: Σωτήρος και Υψηλάντους, Πειραιάς. Τηλ/Fax: 4137980-4138260
Τηλέφωνο: 4629066, Fax: 4614001



Οι σπουδαστές της σχολής ERGO SBA
με το διευθυντή Ν. Γκουσόπουλο.

iCon International Training

Η iCon International Training απευθύνεται τόσο σε επιχειρήσεις όσο και σε μεμονωμένα άτομα, τα οποία επιθυμούν να πιστοποιήσουν τις γνώσεις τους, να τις αυξήσουν ή να τις ανανεώσουν.

Η σχολή διαθέτει βιβλιοθήκη που περιέχει σύγχρονες αλλά και κλασικές εκδόσεις (και σύνδεση στο Internet), πλήρως εξοπλισμένες αίθουσες διδασκαλίας και όλα τα σύγχρονα συστήματα εκπαιδευτικού εξοπλισμού.

Όσον αφορά τους χώρους της ναυτιλίας και των μεταφορών γενικότερα η iCon εκπαιδεύει επαγγελματίες σε αποκλειστική συνεργασία με τα πιο κάτω βρετανικά Πανεπιστήμια Κολέγια και επαγγελματικούς οργανισμούς.

1) MBA (Master in Business Administration) Πανεπιστήμιο Λέστερ (Leicester University): Όσοι γίνουν αποδεκτοί από το Πανεπιστήμιο αποκτούν την ιδιότητα και την ταυτότητα με όλα τα σχετικά δικαιώματα μεταπτυχιακών φοιτητών. Παρέχεται μεταπτυχιακή εκπαίδευση στην Ελλάδα και ευκαιρία σε στελέχη επιχειρήσεων να σπουδάσουν με μερική απασχόληση για την απόκτηση MBA καθώς και ειδικεύσεις.

2) Diploma in Transport και Advanced Diploma in Transport.

Πρόκειται για υψηλού επιπέδου επαγγελματική κατάρτιση. Παρέχεται και με το Diploma in Transport και το Advanced Diploma in Transport του επίσημου βρετανικού επαγγελματικού οργανισμού Chartered Institute of Transport (CIT), τα οποία απευθύνονται σε άτομα που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν (ή ήδη εργάζονται) στον τομέα των μεταφορών και δίνουν τη δυνατότητα απόκτησης και μεταπτυχιακών τίτλων υψηλού επιπέδου (Master) ακόμη και χωρίς την απόκτηση πανεπιστημιακού πτυχίου.

3) Ελληνόφωνο Πρόγραμμα Μεταφορών.
Το Ελληνόφωνο Πρόγραμμα Διοίκησης Μεταφορών απευθύνεται σε άτομα που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν σε μεταφορικές επιχειρήσεις όλων των τύπων και οι ενότητες που αναπτύσσονται καλύπτουν όλα τα θέματα που διέπουν τη λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων διαφόρων τύπων με έμφαση στα χρηματοοικονομικά, τις πωλήσεις, το μάρκετινγκ και τους κανονισμούς. Μετά το πρόγραμμα αυτό μπορεί κανείς να συνεχίσει υπό προϋποθέσεις για απόκτηση MBA.

4) Professional Course in Shipping.

Τριμηνιαίο Πρόγραμμα Επαγγελματικών Ναυτικών Σπουδών που διεξάγεται υπό την αιγίδα του London Institute of Shipping & Transport (LIST) της Μ.Βρετανίας που χορηγεί αναγνωρισμένο και πιστοποιημένο Certificate μετά από επιτυχείς εξετάσεις.

5) Τριετές εκπαιδευτικό πρόγραμμα στη Διοίκηση Ναυτικών και Διεθνών Μεταφορικών Επιχειρήσεων (Shipping and Int'l Transport Management) (με στόχο Βρετανικό Πανεπιστημιακό Πτυχίο Bachelors Degree) που προετοιμάζει κατάλληλα τους νέους για επιτυχημένη σταδιοδρομία σε επιχειρήσεις του χώρου ναυτιλίας, μεταφορών και διεθνών επιχειρήσεων συνδυάζοντας τη θεωρία με πρακτική εξάσκηση.

6) Chartering & Carriage of Goods by Sea.

Chartering, διάρκεια ενός μηνός με εκπαιδευτές εμπειροτάτους ναυλομεσίτες.

Carriage of Goods by Sea, διάρκειας ενός μηνός που αναλύει σε βάθος και με πολλά παραδείγματα από την πράξη τα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές.

Οι υπόλοιπες ερωτήσεις δεν απαντήθηκαν.

iCon International Training Εκπαιδευτική

Τηλ. 9248534, 9244480

Fax: 9248695

1. Χρόνος ίδρυσης της σχολής που εκπροσωπείτε;
2. Πόσοι σπουδαστές φοιτούν στα ναυτιλιακά τμήματα;
3. Χρόνος φοίτησης;
4. Βασικότερα διδασκόμενα μαθήματα;
5. Υπάρχει ή όχι υλικοτεχνική υποδομή και εργαστήρια;
6. Ποια είναι η αναλογία καθηγητών προς σπουδαστές;
7. Αν υπάρχουν εξειδικεύσεις σπουδών (ειδικότητες) και ποιες;
8. Σε ποια γλώσσα διδάσκονται τα μαθήματα;
9. Αναγνωρίζεται το πτυχίο από την ελληνική πολιτεία;
10. Παρέχετε στους σπουδαστές αναβολή στράτευσης;
11. Σε ποιο ποσό ετησίως ανέρχονται τα δίδακτρα;
12. Υπάρχει περίπτωση συνέχισης σπουδών σε ξένα πανεπιστήμια; Εάν ναι, αναφέρατε και το ποσόν των διδάκτρων.

ERGO SBA ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

THE PIRAEUS INSTITUTE OF SHIPPING

1) Το Πειραικό Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Σπουδών ERGO SBA ιδρύθηκε το 1992 από επώνυμα στελέχη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Στεγάζεται σε ένα όμορφο πλήρως ανακαινισμένο διατηρητέο νεοκλασικό κτίριο.

2) Στις τάξεις του φοιτούν σήμερα 100 περίπου σπουδαστές.

3) Δεν απαντήθηκε

4) Τα βασικότερα μαθήματα για μεν τη Ναυτιλιακή Διοίκηση είναι: α) ΔΙΚΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ β) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ γ) ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ δ) ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ε) ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ στ) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ

Για δε τη Ναυτιλιακή Λογιστική είναι: α) ΓΕΝΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ β) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ γ) ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ δ) ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ε) ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ στ) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ

5) Παράλληλα η υλικοτεχνική υποδομή του ERGO SBA παρέχει:

α) Αίθουσα με πλήρη εξοπλισμό COMPUTERS για τη διδασκαλία των εφαρμογών της πληροφορικής στη Ναυτιλία. β) VIDEO ROOM για την προβολή βιντεοκασετών εκπαιδευτικού περιεχομένου γ) Βιβλιοθήκη με αγγλική ναυτιλιακή βιβλιογραφία καθώς και ναυτιλιακά περιοδικά ελληνικά και ξένα.

6) Η αναλογία καθηγητών προς σπουδαστές είναι ένας καθηγητής για κάθε 5 σπουδαστές. Το δε επίπεδο των καθηγητών είναι πολύ υψηλό, διότι εκτός από την ακαδημαϊκή κατάρτιση σε μεταπτυχιακό επίπεδο, διαθέτουν και τεράστια εμπειρία αφού όλοι ανεξαιρέτως είναι επώνυμα-υψηλόβαθμα στελέχη σε μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή έχουν δική τους επιχειρηματική δραστηριότητα στο χώρο της Ναυτιλίας μας.

7) Το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του ERGO SBA παρέχει απόλυτη εξειδίκευση με δύο ειδικότητες. Η μία αναφέρεται στο MANAGEMENT των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων με ένα διετές πρόγραμμα σπουδών και η άλλη στη Ναυτιλιακή Λογιστική όπου οι σπουδές διαρκούν 1 χρόνο.

8) Ειδικότερα τα μαθήματα της Ναυτιλιακής Διοίκησης διδάσκονται σε ποσοστό 100% της αγγλικής γλώσσας και η βιβλιογραφία που χρησιμοποιείται είναι 100% αγγλική.

9) Το ERGO SBA είναι Εργαστήριο Ελευθέρων Σπουδών και ως εκ τούτου με βάση τη σχετική Νομοθεσία δεν δίνει τίτλους σπουδών υπό μορφή πτυχίου.

Τούτο όμως δεν αποτελεί εμπόδιο για την αθρόα συμμετοχή πλήθους σπουδαστών στα εκπαιδευτικά προγράμματα του ERGO SBA, αφού η επίσημη συνεργασία που έχει με το κορυφαίο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο της Αγγλίας LIVERPOOL JOHN MOORES UNIVERSITY προσδίδει σε αυτό το ανάλογο κύρος.

10) Παράλληλα αυτή η συνεργασία βοηθά και στην παροχή αναβολής στρατεύσεως.

11) Τέλος, στο επίμαχο ζήτημα των διδάκτρων το ERGO SBA έχει προνοήσει σωστά αφού δεν αποτελεί απλά και μόνο μια εμπορική επιχείρηση, αλλά πραγματικό φυτώριο Ναυτιλιακών Στελεχών.

Προκειμένου λοιπόν να έχουν πρόσβαση στην παρεχόμενη από το ERGO SBA υψηλού επιπέδου εκπαίδευση όλο και περισσότεροι ενδιαφερόμενοι, τα δίδακτρα για το Ακαδημαϊκό έτος 1998-99 διαμορφώνονται συνολικά στο ύψος του 1.000.000 δρχ. με δόσεις, χωρίς καμιά άλλη επιβάρυνση.

12) Βεβαίως, στο LIVERPOOL JOHN MOORES UNIVERSITY. Δεν υπάρχουν δίδακτρα λόγω Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ηρώων Πολυτεχνείου 13, Πειραιάς Τηλ.: 41.18.244 - 41.18.278 Fax: 41.18.243

Ι.Ε.Κ. ΩΜΕΓΑ

1) Η ΩΜΕΓΑ ιδρύθηκε το 1969 από τον Γ. Σιότροπο. Ιδιαίτερη έμφαση δίνει το Ι.Ε.Κ. ΩΜΕΓΑ στην ευρωπαϊκή εκπαίδευση και κατάρτιση με προγράμματα που προσαρμόζονται στην ευρωπαϊκή διάσταση.

2) Στην ειδικότητα ναυτιλιακής κατεύθυνσης φοιτούν 60 σπουδαστές.

3) Η διάρκεια των σπουδών είναι διετής και απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο σπουδαστής να είναι απόφοιτος Λυκείου.

4) Το πρόγραμμα σπουδών κατανέμεται σε τέσσερα εξάμηνα και μεταξύ των μαθημάτων περιλαμβάνονται: Αγγλικά, Τεχνική ναυτιλιακών εργασιών, Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος, τεχνολογία καυσίμων, δίκαιο της θάλασσας, ναυλώσεις, αγοροπωλησίες, οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυτασφάλιση, ναυτιλιακή λογιστική, επιβατηγός ναυτιλία κλπ.

5) Το ΙΕΚ ΩΜΕΓΑ παρέχει στους σπουδαστές της ειδικότητας όλη την υποδομή που απαιτείται, ενώ τα μαθήματα διδάσκονται με όλα τα σύγχρονα οπτικοακουστικά μέσα.

Επισκέψεις σε σχετικές με το αντικείμενο επιχειρήσεις, συμμετοχή σε ημερίδες και Συνέδρια καθώς και πρακτική άσκηση των καταρτιζομένων μας ολοκληρώνουν την καλύτερη προετοιμασία τους.

Οι ερωτήσεις 6-7 δεν απαντήθηκαν.

8) Τα μαθήματα διδάσκονται στα ελληνικά. Γνωρίζοντας όμως τη σημαντικότητα της αγγλικής γλώσσας ιδιαίτερα γιατί το επάγγελμα έχει διεθνή χαρακτήρα η διδασκαλία των αγγλικών περιλαμβάνεται σε όλα τα εξάμηνα.

9) Το πτυχίο του ΙΕΚ είναι αναγνωρισμένο σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα οι απόφοιτοι του ΙΕΚ ΩΜΕΓΑ μπορούν να συνεχίσουν τις σπουδές τους στο αναγνωρισμένο Πανεπιστήμιο Staffordshire της Αγγλίας και να αποκτήσουν και πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

10) Για τους σπουδαστές παρέχεται αναβολή στράτευσης και για τα δύο χρόνια παρακολούθησης στο ΙΕΚ

11) Τα ετήσια δίδακτρα ανέρχονται αυτή τη στιγμή στο ποσό των 950.000 δρχ. περίπου.

12) Τα δίδακτρα για το Πανεπιστήμιο της Αγγλίας που μέχρι φέτος καλύπτονται από επιχορηγήσεις της Ε.Ε. θα διαμορφώνονται ανάλογα με το οικογενειακό εισόδημα όπως αυτό δηλώνεται στη φορολογική δήλωση.

Το κεντρικό κτίριο βρίσκεται στην πλατεία Συντάγματος-Καραγιώργη Σερβίας 1 τηλ. 3230444 fax 3228812



3 Δεκεμβρίου του 1976. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τιμά σε μια ειδική τελετή τον επί τριάντα ολόκληρα χρόνια «υπηρέτη της θάλασσας», πλοίαρχο Νίκο Βαμβακά, στον οποίο επέδωσε και χρηματικό βραβείο 100.000 δρχ. (με αξία της εποχής εκείνης). Στη φωτογραφία ο τότε πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. Αντώνης Χανδρής επιδίδει στον τιμώμενο το δίπλωμα και την επιταγή του χρηματικού βραβείου. Διακρίνονται ακόμη οι μετέπειτα πρόεδροι της Ένωσης Μένης Καραγεώργης και Στάθης Γουρδομιχάλης.

Φώτο: Αρχείο Νίκου Σίμου



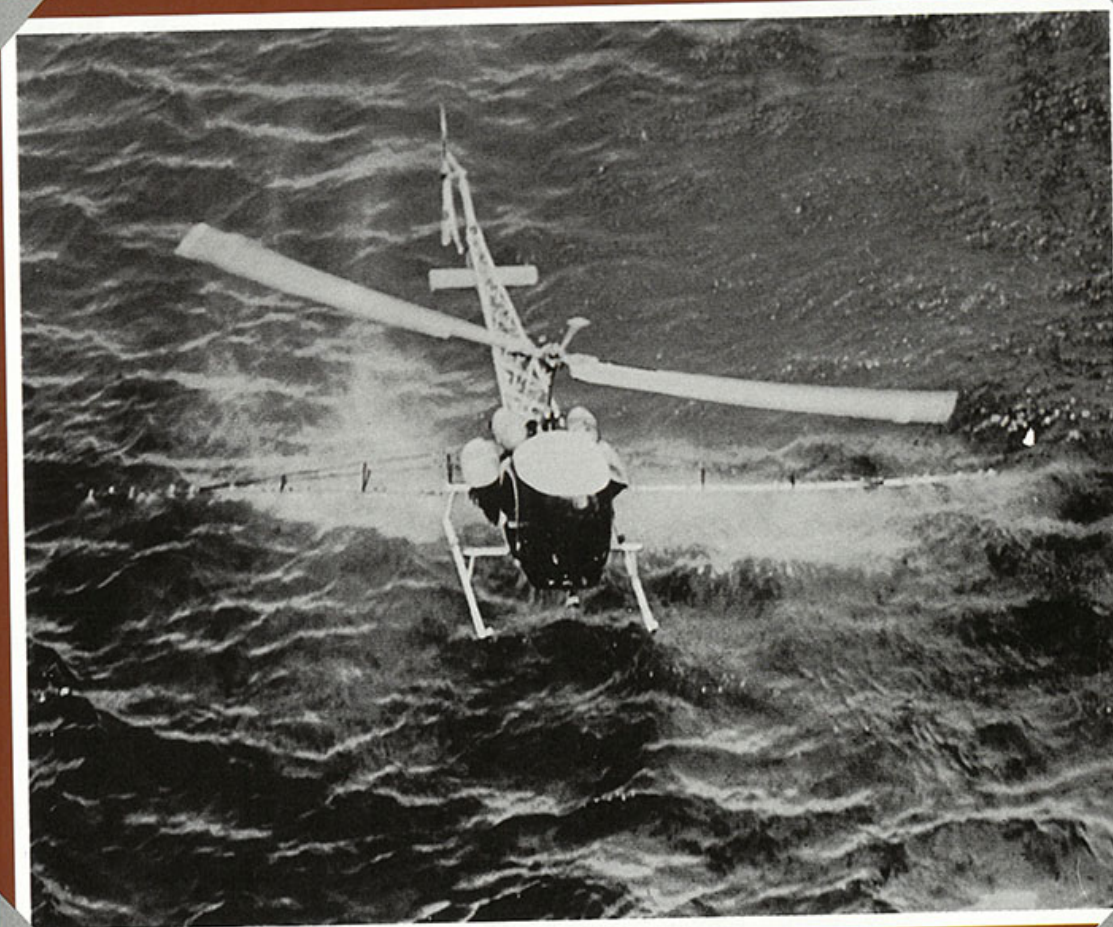
Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος Τσαφαράς επιδίδει στον αρχηγό του Ναυτικού αντιναύαρχο Μαργαρίτη επιταγή ποσού 500.000 δρχ. προερχομένων από εισφορές των βαθμοφόρων του Λιμενικού Σώματος, του Ν.Α.Τ., του Ταμείου Πρόνοιας Ε.Ν. και άλλων Υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για την αγορά εκπαιδευτικού σκάφους για τους Ναυτικούς Δοκίμους.



Το Δεκέμβριο του 1976 έχει τραβηχτεί και το στιγμιότυπο αυτό. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Ε. σε πλήρη σύνθεση, με τον επανεκλεγέντα πρόεδρο Αντώνη Χανδρή να απαντά σε ερωτήσεις των εκπροσώπων του Τύπου. Διακρίνονται οι Σταύρος Νταϊφάς, Γιώργος Βαρθολομιού, Δ. Λαναράς, Κώστας Καράς, Αντώνης Χανδρής, Μένης Καραγεώργης, Σταύρος Γουρδομιχάλης και Μ. Νομικός.

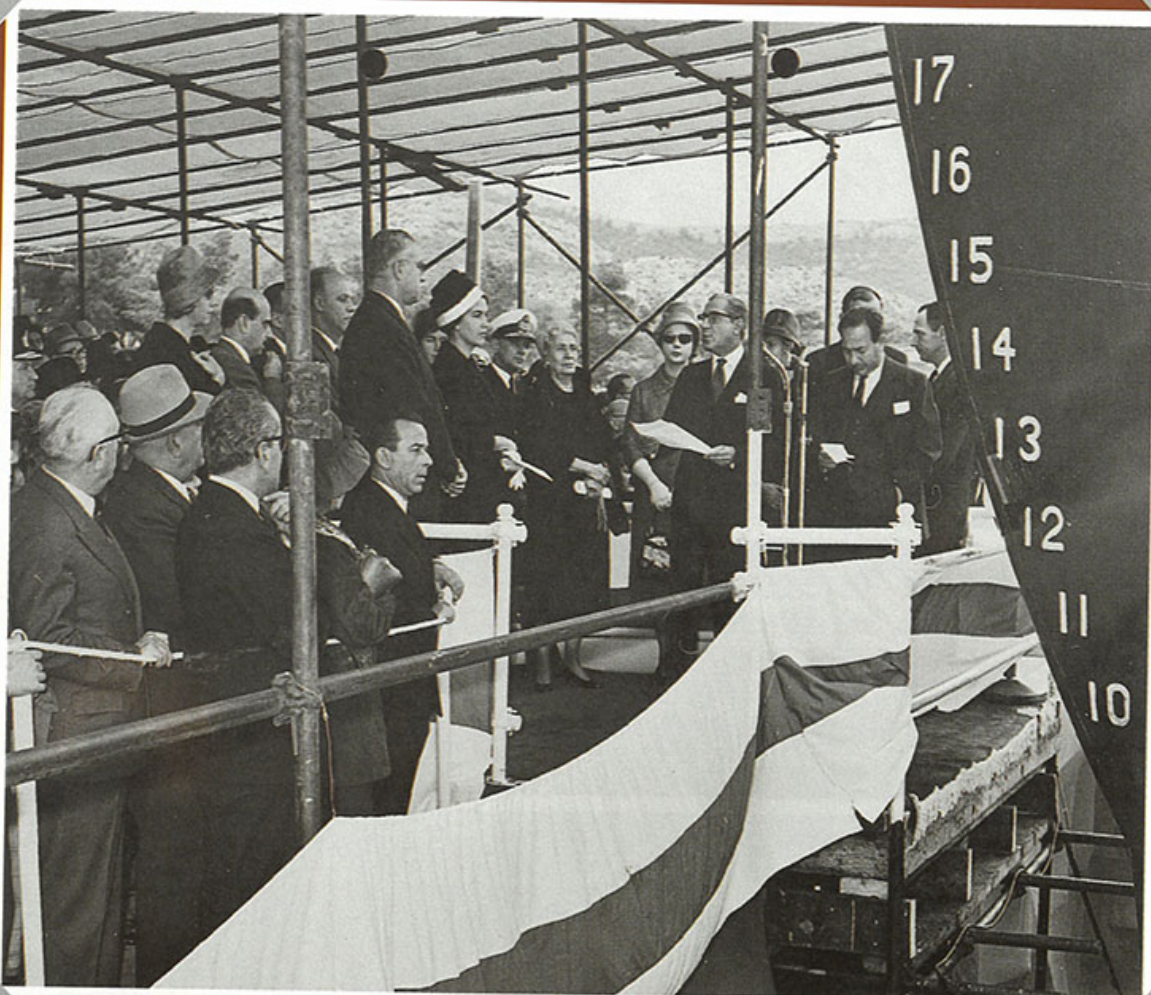


Στιγμιότυπο από την έναρξη της διάσκεψης μεταξύ εφοπλιστών και αντιπροσώπων της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών, με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας και των αμερικανικών ναυτικών οργανώσεων. Αντικείμενο της διάσκεψης η κατοχύρωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στα υπό ξένες σημαίες ελληνικής πλοιοκτησίας σκάφη. Διακρίνεται, μεταξύ των συμμετεχόντων, ο Σταύρος Νιάρχος. Η διάσκεψη έλαβε χώρα στις 26 Οκτωβρίου του 1959.



Είναι μια από τις πρώτες προσπάθειες για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο. Έχει ανακαλυφθεί το COREXIT 7664, ένα νέο χημικό προϊόν που στη δεκαετία του '70 θεωρούνταν το πιο αποτελεσματικό όπλο για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις ρύπανσης. Ο τρόπος εφαρμογής του συστήματος απλούστατος. Συστήματα ψεκασμού προσαρμόζονται επί πλοίων, ελικοπτέρων ή

και μονοκινητήριων αεροπλάνων για τον ψεκασμό των κηλίδων πετρελαίου. Οι συνήθεις περιπτώσεις μικρών διαρροών καταπολεμούνται δια ψεκασμού, ο οποίος επιτυγχάνεται δια του συστήματος πυρόσβεσης του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση.



Από την τελετή καθέλκυσης νεοναυπηγημένου σκάφους στα ναυπηγεία Νιάρχου στο Σκαρμαμαγκά, στις αρχές της δεκαετίας του 60. Ο Σταύρος Νιάρχος προσφωνεί τους επισήμους, μεταξύ των οποίων διακρίνονται η τότε σύζυγος του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανδριανόπουλος. Δίπλα στον Σταύρο Νιάρχο ο επί πολλά χρόνια τεχνικός διευθυντής των ναυπηγείων και μέλος του Δ.Σ. Κ. Καλδής.



Από τη δεξίωση, στη Μεγάλη Βρετανία, που είχαν παραθέσει τα ναυπηγεία Σκαρμαμαγκά και η εταιρεία Γκράντι Μοτοτριέστε. Διακρίνεται ο Σταύρος Νιάρχος μετά της συζύγου του, ο πρόεδρος της FIAT Τζιάνι Ανιέλι και ο πρωτότοκος γιος του Έλληνα μεγαλοεφοπλιστή Φίλιππος. Πλαισιώνονται από το διευθυντή Δημοσίων Σχέσεων των Ελληνικών Ναυπηγείων Κώστα Μπρισιμιτζάκη και τον τότε αρχηγό του Αιμενικού Σώματος υποναύαρχο Αμαραντίδη.

Προσκύνημα στο Οικουμενικό Πατριαρχείο

Τριήμερο προσκύνημα
στο Οικουμενικό Πατριαρχείο
της Κωνσταντινούπολης
πραγματοποίησαν
τον περασμένο μήνα,
οι Οφφικιάριοι του Πατριαρχείου
και άλλες προσωπικότητες.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους
ξεναγήθηκαν στη Θεολογική Σχολή
της Χάλκης και είχαν την ευκαιρία να
παρευρεθούν σε δεξίωση που πα-
ρέθεσε προς τιμήν τους ο Πατριάρ-
χος Βαρθολομαίος στην Τραπεζαρία της Σχολής.
Οι προσκυνητές επισκέφθηκαν επίσης, τον ανα-
καινισθέντα ιερό ναό Αγ. Γεωργίου Αντιφωνήτου
Φαναρίου και είχαν την ευκαιρία να παρακολου-
θήσουν αγιασμό και εσπερινό επ' ευκαιρία της
ανακαινίσεως του ναού, η οποία έγινε με δαπάνη
της οικογένειας Παντελή Ελματζιογλου.
Στη συνέχεια πραγματοποίησαν επίσκεψη στον
τέως πατριαρχικό ναό του Αγ. Δημητρίου Ξυλό-
πορτας, ο οποίος ανακαινίστηκε πρόσφατα με δα-
πάνη του «άρχοντος» Γεράσιμου Βασιλόπουλου.
Στον Αγ. Δημήτριο παρακολούθησαν τη Θεία Λει-
τουργία και εν συνεχεία μετέβησαν στο Ιερό Αγία-
σμα Παναγίας των Βλαχερνών όπου για πρώτη
φορά εψάλλη ο Ακάθιστος Ύμνος.
Τέλος, σε πολυτελές κέντρο της πόλης παρετέθη
γεύμα παρουσία του Αρχιεπισκόπου Χριστόδου-
λου και της ακολουθίας του, των «Αρχόντων» και
πλήθους προσκυνητών.
Στο τριήμερο προσκύνημα παρευρέθηκαν οι
Οφφικιάριοι κ.κ. Νικ. Χατζηπατέρας, Λεμός, Ι. Καρα-
σταμάτης, Αθ. Αρβανίτης, Γεωρ. Μωράτης, Μιχ.
Περατικός, Νικ. Νομικός, Γερ. Βασιλόπουλος, Βασ.
Κέκης, Δημ. Στουκίδης, Ι. Παγίδας, Γεωρ. Μαραμέ-
νος, Γεωρ. Παντελής, Ι. Πιθαφίδης.
Στην τριήμερη επίσκεψη επίσης παρευρέθηκαν οι
κ.κ. καθηγητής Κων. Μοίρας, ο κ. Σέργιος Τρά-
μπας, ο χρηματιστής κ. Σαρρής, ο κ. Κων. Βήτας,
ο κ. Ντένις Μπενάρδος, ο εφοπλιστής Γιάννης Κα-
ταΐκης, το ζεύγος Γ. Μπίσιου, η νθοποιός Μιμή Ντε-
νίσση, κ.ά



Ο Πατριάρχης
Βαρθολομαίος
με τον Αρχιεπίσκοπο
Χριστόδουλο.



Ο Πατριάρχης
με προσκυνητές.



Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης Τσοχατζόπουλος και Αποστολάκης, παρακολουθούν την ομιλία του ναυάρχου Παπά κατά τις εκδηλώσεις επί του θωρηκτού «Αβέρωφ» για τη συμπλήρωση 25 ετών από του Κινήματος του Ναυτικού.

25 χρόνια από το Κίνημα του Ναυτικού

Την Κυριακή 24 Μαΐου 1998, στο θρυλικό θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» πραγματοποιήθηκε εκδήλωση για τη συμπλήρωση των είκοσι πέντε χρόνων από το Κίνημα του Ναυτικού. Παρευρέθησαν η πολιτική ηγεσία του Υ.Ε.Θ.Α., βουλευτές όλων των κομμάτων, η ηγεσία του Π.Ν., ο αρχηγός Ναυτικού, ο αρχηγός Στόλου, ο υπαρχηγός Ναυτικού, ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί του Π.Ν. και πλήθος κόσμου. Ανάμεσά τους οι πρωτεργάτες του Κινήματος ο ναύαρχος Νίκος Παπάς, τότε κυβερνήτης του Ελλην, ο ναύαρχος Λεωνίδας Βασιλακόπουλος, ο ναύαρχος Κώστας Δημητριάδης, η χήρα του Σπύρου Μουστακλή και πολλοί άλλοι. Κύριος ομιλητής της εκδήλωσης ήταν ο ναύαρχος Παπάς, ο οποίος τόνισε, μεταξύ άλλων, στην ομιλία του:



Ο υπουργός Εθνικής Αμύνης Α. Τσοχατζόπουλος συνομιλεί με το ναύαρχο Νίκο Παπά, κυβερνήτη του αντιτορπιλικού «Βέλος».

Συμπληρώθηκαν ήδη 25 χρόνια από την ημέρα που ένα συνταρακτικό γεγονός, το Κίνημα του Ναυτικού, έλαβε χώρα και παρ'όλο που δεν ολοκληρώθηκε, κατόρθωσε να σταματήσει την πορεία της χούντας και ανέτρεψε τα σχέδιά της. Το Κίνημα του Πολεμικού Ναυτικού με την ανταρσία του Α/Τ ΒΕΛΟΣ έμεινε στην ιστορία της πιο θλιβερής περιόδου της πατρίδας μας, επειδή η χούντα συνδέθηκε ως υπεύθυνη, με τον πιο στιμωτικό τρόπο, με την κυπριακή τραγωδία. Με την προδοσία στην Κύπρο, που έδωσε την ευκαιρία στους Τούρκους να καταλάβουν το 40% του νησιού και, το χειρότερο, να μπει από τότε η Τουρκία στο προσκήνιο της Μεσογείου προς μέγιστη εθνική μας ζημία.

Τα πλοία που συμμετείχαν στο Κίνημα του Ναυτικού ήταν σχεδόν όλες οι μάχιμες μονάδες του Στόλου, δηλαδή ολόκληρη η δύναμη πυρός του Ναυτικού.

Ο αριθμός μηνύμενων αξιωματικών στα πλοία ανήλθε άνω των 150 με τη βεβαιότητά μας ότι ολόκληρο το Ναυτικό θα ακολουθούσε. Επίσης είχαν μπηθεί λιγότεροι αξιωματικοί του Στρατού και της Πολεμικής μας Αεροπορίας, όπως οι παρευρισκόμενοι πτέρωχο Αποστολάκης, Στάππας και Κокκινίδης.

Το κίνημα συνεπικουρούσαν με διάφορους τρόπους προσωπικότητες από τους χώρους της πολιτικής όπως ο Ευάγγελος Αβέρωφ, της διπλωματίας, ο παρευρισκόμενος πρόεδρος επί τιμή Γεώργιος Σέκερης, αδελφός του ναυάρχου θανάση Σέκερη, από τους πρωτεργάτες και εμπνευστές του Κινήματος, της δημοσιογραφίας, ο Γιώργος Καραγιώργας και Κυριαζίδης, από τον επιχειρηματικό κόσμο ο Νίκος Βαρδινγιάννης, ο Χριστόφορος Στράτος, Αποσκίτης και πολλοί άλλοι.

Σήμερα η συσπείρωση και κοινός προσανατολισμός πολιτικής, Ενόπλων Δυνάμεων και λαού προβάλλει σαν αναπόδραστη ανάγκη και εθνική επιταγή. Οι καιροί είναι πολύ δύσκολοι και τα απρόβλεπτα ενδεχόμενα πολυπλοκάζονται. Γύρω μας ήδη έχουν εκδηλωθεί από γειτονικούς λαούς εχθρικά αισθήματα και καθημερινά διατυπώνονται με διάφορους τρόπους εδοσικές διεκδικήσεις. Δεχόμαστε απειλές και προκλήσεις. Αυτούς τους κινδύνους μόνο με εθνικό συναγερμό και απόλυτη ομοψυχία όλων των τάσεων μπορούμε να εξουδετερώσουμε, όπως τότε με το Κίνημα του Ναυτικού και το Α/Τ ΒΕΛΟΣ.

Για να μην ξεχνάμε την Ιστορία μας, η κυβέρνηση, η Νομαρχία Πειραιά και το ΓΕΝ εκτιμώντας την προσφορά του Πολεμικού Ναυτικού στον αγώνα κατά της χούντας, αποφάσισαν από το 1994 τη διοίκηση του Α/Τ ΒΕΛΟΣ και το χαρακτήρισαν ως «Πλωτό Μουσείο του Αντιδικτατορικού Αγώνα». Σήμερα προχωρήσαμε στην ίδρυση του Συνδέσμου Αξιωματικών - Υποαξιωματικών και Φίλων του Α/Τ ΒΕΛΟΣ για να βοηθήσουμε στη συντήρηση, αναπαύση και διατήρησή του ως πλωτού μουσείου. Τελευταίος το λόγο πήρε ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Άκης Τσοχατζόπουλος, που αφού αναφέρθηκε στην αντιδικτατορική δράση του Σπύρου Μουστακλή, του Αλέκου Παναγοπούλου, της Αμαλίας Φλέμινγκ και της Μελίνας Μερκούρη, επισήμανε με έμφαση ότι αν δεν είχε προδοθεί το Κίνημα του Ναυτικού δεν θα είχε επακολουθήσει η τραγωδία της Κύπρου, με αποτέλεσμα να είναι σήμερα σκλαβωμένο το μισό νησί.

Προειδοποιούμε όλους, ότι θα κάνουν λάθος αν νομίσουν ότι η Ελλάδα μπορεί να δεχθεί ήξεις στην Κύπρο που να νομιμοποιούν τα τετελεσμένα που δημιουργήσαν τα στρατεύματα κατοχής το 1974. Με τη φράση αυτή έκλεισε την ομιλία του ο υπουργός Εθνικής Άμυνας.

Στην εκδήλωση αναγνώστηκε και τηλεγράφημα του υπουργού Πολιτισμού Ε. Βενιζέλου, στο οποίο αναφέρονται τα εξής:

«Το Μάιο του 1973, το Πολεμικό Ναυτικό δικαίωσε την ιστορία του και έδωσε ένα μάθημα αυτογνωσίας και δημοκρατικής αγωγής.

Ο ναύαρχος Νίκος Παπάς και οι σύντροφοί, σε μια από τις κορυφαίες στιγμές του αντιδικτατορικού αγώνα, πήραν την αυτονόμηση, αληθιά και δύσκολη, απόφαση να θέσουν άλλη μια σελίδα στην ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού.

Με ιδιαίτερη συγκίνηση χαιρετώ την 25η επέτειο του αντιδικτατορικού αυτού κινήματος.

Το Πολεμικό Ναυτικό έχει μακρά παράδοση αγώνων. Ένα ζωντανό κομμάτι αυτής της παράδοσης είναι αληθώς και το θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ», το οποίο φιλοξενεί τη σημερινή εκδήλωση μνήμης και τιμής».



*For you who appreciate the
finest things in life*

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs

Το πλοίο σαλπάρει...

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Η Ακτοπλοΐα, ως οικονομικό μέγεθος αλήθαι και ως εθνικό κεφάλαιο, θα είναι τους επόμενους μήνες στην πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος όχι μόνο για τις προαναφερόμενες παραμέτρους αλήθαι και για τις παρεχόμενες υπηρεσίες που αποτελούν κριτήριο ανταγωνιστικότητας.

Τα τελευταία χρόνια, οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, διαθέτουν καινούργια πλωτά μέσα τα οποία έχουν δομοδομηθεί στους προορισμούς του Κεντρικού Αιγαίου.

Ετσι τα νησιά ήρθαν πιο κοντά! Μακρινοί προορισμοί τώρα προσεγγίζονται στο μισό χρόνο ενώ αναμένεται σύντομα να περιληφθούν στα «γρήγορα δομοδομολογία» και τα νησιά της άγονης γραμμής. Τα εισιτήρια είναι αρκετά πιο ακριβά από τα πλοία της παλαιότερης τεχνολογίας, αλήθαι δεν σημαίνει ότι πολύ από τους ταξιδιώτες τα προτιμούν προκειμένου να φτάσουν γρήγορα στον προορισμό τους.

Οι ανέσεις που προσφέρουν θυμίζουν... αεροπλάνο και το κατάστρωμα με τον ήλιο, την παρέα και τις κηθάρες ανήκουν στο παρελθόν. Αντ' αυτού ο χρόνος ταξιδιού, για παράδειγμα, από τη Ραφήνα μέχρι την Άνδρο είναι όσος χρειάζεται ένας οδηγός αυτοκινήτου για να φτάσει από το κέντρο της Αθήνας στο Σούνιο.

Το εφαρμοζόμενο σύστημα της ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, οι εμπορικές εκπτώσεις αλήθαι και η ακριβής τήρηση των δομοδομολογιών, δείχνουν, ότι η ακτοπλοΐα εκσυγχρονίζεται. Το αφιέρωμα επιχειρεί να παρουσιάσει κατά το δυνατόν την εικόνα των δομοδομολογιών από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας, τις τιμές των εισιτηρίων καθώς και τις εμπορικές εκπτώσεις που ήδη εφαρμόζονται. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι πίνακες για ορισμένες γραμμές ενδέχεται ν' αλήθαιξουν γι' αυτό και θα πρέπει να επικοινωνείτε με τα πρακτορεία μέλη της Π.Ε.Ν.Π.Α. για περισσότερες πληροφορίες.



MINOAN LINES *highspeed*

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΡΑΦΗΝΑ

Του SEAJET I από 13/4 έως 11/10/98 από και προς Ραφήνα είναι:

ΗΜΕΡΕΣ	ΩΡΑ	ΑΝΔΡ	ΤΗΝΟ	ΜΥΚΟΝΟ
ΔΕΥΤΕΡΑ				
ΤΕΤΑΡΤΗ	07:45	08:45	09:45	10:15
ΠΕΜΠΤΗ				
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ				
ΣΑΒΒΑΤΟ	16:00	17:45	18:10	
ΚΥΡΙΑΚΗ				
ΤΡΙΤΗ	07:45	08:45	09:45	10:15

ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ

ΜΥΚΟΝΟ	ΤΗΝΟ	ΑΝΔΡΟ	ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ	ΡΑΦΗΝΑ
ΔΕΥΤΕΡΑ-ΤΕΤΑΡΤΗ	11:30	12:00	13:45	
ΠΕΜΠΤΗ				
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ-ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ	18:30	19:00	20:00	21:00
ΤΡΙΤΗ	18:30	19:00	20:00	21:00

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

Οι τιμές των εισιτηρίων με τις εκπτώσεις έχουν ως εξής:

ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α' - BARI EXPRESS - SUPERFERRY II

Από Ραφήνα

ΑΝΔΡΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	2.372	4.742
50%	1.187	2.372
30%	1.660	3.320

ΤΗΝΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	3.613	7.225
50%	1.807	3.613
30%	2.529	5.05

ΜΥΚΟΝΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	4.080	8.159
50%	2.040	4.080
30%	2.857	5.712

ΣΥΡΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	3.439	6.876
50%	1.720	3.439
30%	2.40	4.814

Τα δρομολόγια από και προς Ραφήνα της κοινοπραξίας του BARI EXPRESS (B), ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α' (Π) και του SUPERFERRY II (S) έχουν ως εξής:

Το πλοίο προσεγγίζει και Σύρο.

Το δρομολόγιο προεκτείνεται για Σύρο, Πόρο, Νόξο, Κατάπολο, Κουφονήσι, Σχοινούσα, Ηρακλεία.

ΑΠΟ ΡΑΦΗΝΑ

ΗΜΕΡΕΣ	F/B	ΩΡΑ ΑΝΑΧΩΡ.	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ / ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ		
			ΑΝΔΡΟ	ΤΗΝΟ	ΜΥΚΟΝΟ
ΔΕΥΤΕΡΑ	B	07:00	08:55	10:40	-
	Π	08:00	09:55	11:40	12:25
	S	15:00	17:00	18:45	19:30
	B	17:00	19:00	20:45	21:30
ΤΡΙΤΗ	S	07:00	08:55	10:40	-
	Π	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	15:00	17:00	18:45	19:30
	S	17:00	19:00	20:45	21:30
ΤΕΤΑΡΤΗ	Π	07:00	08:55	10:40	-
	S	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	15:00	17:00	18:45	19:30
	Π	17:00	19:00	20:45	21:30
ΠΕΜΠΤΗ	Π	07:00	08:55	10:40	-
	S	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	15:00	17:00	18:45	19:30
	Π	17:00	19:00	20:45	21:30**
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	B	07:00	08:55	10:40	-
	S	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	16:00	18:00	19:45	20:30
	Π	17:30	19:30	21:15	22:00
ΣΑΒΒΑΤΟ	S(I)	19:00	21:00	22:45	23:30
	-	-	-	-	-
	B	07:00	08:55	10:40	-
	Π	07:50	-	11:05	11:50
ΚΥΡΙΑΚΗ	S	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	16:00	18:00	19:45	20:30
	Π	17:00	19:00	20:45	21:30
	B	07:00	08:55	10:40	-
	S	08:00	09:55	11:40	12:25
	B	17:30	-	-	21:15
	S	19:00	21:00	-	-
	Π	20:30	22:30	-	-
	S	23:45*	-	03:50	04:30

ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ

ΗΜΕΡΕΣ	F/B	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ / ΩΡΑ ΑΝΑΧΩΡ.			ΩΡΑ ΑΦΙΞΗΣ ΡΑΦΗΝΑ
		ΜΥΚΟΝΟ	ΤΗΝΟ	ΑΝΔΡΟ	
ΔΕΥΤΕΡΑ	S	08:00	09:00	11:00	13:00
	B	-	11:45	13:30	15:30
	Π	14:00	15:00	17:00	19:00
	S	22:00	22:45	-	02:00
ΤΡΙΤΗ	B	08:00	09:00	11:00	13:00
	S	-	11:45	13:30	15:30
	Π	14:00	15:00	17:00	19:00
	S	22:00	22:45	-	02:00
ΤΕΤΑΡΤΗ	B	08:00	08:45*	11:30	13:30
	Π	-	11:45	13:30	15:30
	S	14:00	15:00	17:00	19:00
	Π	22:00	22:45	-	02:00
ΠΕΜΠΤΗ	B	08:00	09:00	11:00	13:00
	S	14:00	15:00	17:00	19:00
	Π	-	11:45	13:30	15:30
	B	19:45	-	-	23:30
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Π	10:45	11:30	13:30	15:30
	B	-	11:00	-	14:15
	S	13:00	13:45	15:45	17:45
	B	22:00	22:45	-	02:00
ΣΑΒΒΑΤΟ	Π	22:15	-	-	02:05
	S	23:45	-	-	03:30
	B	-	11:00	13:00	15:00
	Π	12:05	12:50	-	16:05
ΚΥΡΙΑΚΗ	S	14:00	15:00	17:00	19:00
	B	22:00	22:45	-	02:00
	-	-	-	-	-
	B	-	13:00	15:00	17:00
	S	13:30	14:30	16:30	18:30
	Π	15:00	16:00	18:00	20:00
	B	22:00	22:45	-	02:00
	S	-	-	21:30	23:30
	Π	-	-	22:45	00:45

(1): Το δρομολόγιο θα εκτελείται από 19/06 έως 12/09/98 • (2): Το δρομολόγιο θα εκτελείται από 19/07 έως 13/09/98

ΠΑΡΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	4.081	8.163
50%	2.041	4.081
30%	2.857	5.714

ΝΑΞΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	4.231	8.464
50%	2.116	4.231
30%	2.962	5.925

ΑΜΟΡΓΟ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	4.736	9.471
50%	2.368	4.736
30%	3.315	6.600

ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	4.038	8.076
50%	2.020	4.038
30%	5.653	

ΗΡΑΚΛΕΙΑ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	3.707	7.413
50%	1.853	3.707
30%	2.595	5.189

ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ

Επιβάτες	Οικονομική	Διακεκριμένη άνευ κλίνης
100%	3.744	7.488
50%	1.873	3.744
30%	2.620	5.242

SUPERFERRY II

Από Ραφήνα	ΠΡΟΣ			
Επιβάτες	ΑΝΔΡΟ	ΤΗΝΟ	ΜΥΚΟΝΟ	ΣΥΡΟ
100%	7.114	10.838	12.241	10.500
50%	3.558	5.419	6.120	5.158
30%	4.980	7.587	8.568	7.221

IONIAN SUN

Από Ραφήνα	ΠΡΟΣ			
	ΣΥΡΟ			

Τιμές επιβατών και οχημάτων με έκπτωση 50% και 30%

SEAJET 1

Οι τιμές με έκπτωση 50% έχουν ως εξής:

ΑΝΔΡΟ	4,742 / 2,372
ΤΗΝΟ	7,225 / 3,613
ΜΥΚΟΝΟ	8,159 / 4,080
ΣΥΡΟ	6,876 / 3,439
ΠΑΡΟ	8,163 / 4,091
ΝΑΞΟ	8,464 / 4,231
ΑΜΟΡΓΟ	9,741 / 4,736

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ-ΤΙΜΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Οι τιμές των εισιτηρίων και τα δρομολόγια των πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά είναι τα εξής:

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Κάθε Δευτέρα- Τρίτη- Πέμπτη- Παρασκευή- Σάββατο- Κυριακή στις 7.35 με το πλοίο **HIGHSPEED** της εταιρείας **MINOAN LINES**

ΠΡΟΣ:

ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ

VIP	16.600
BUSINESS	12.000
ECONOMY	9.300

ΝΑΪΑΣ II (ΑΓΑΠΗΤΟΣ LINES)

Καθημερινές αναχωρήσεις στις 7.30 π.μ.

ΠΡΟΣ:

	Α' ΘΕΣΗ	ΑΒ'	Γ'
ΠΑΡΟ	10.000	8.357	4.729
ΝΑΞΟ	10.000	8.293	4.694
ΙΟ	12.000	9.007	5.091
ΘΗΡΑ	12.000	9.991	5.638

Καθημερινά αναχωρεί στις 8.00 π.μ. το πλοίο **ΝΑΪΑΣ I** της ίδιας πλοιοκτήτριας εταιρείας

ΠΡΟΣ:

	Α' ΘΕΣΗ	ΑΒ'	Γ'
ΣΥΡΟ	9.000	7.408	4.201
ΤΗΝΟ	9.000	7.948	4.501
ΜΥΚΟΝΟ	9.000	8.533	4.828

Καθημερινές Αναχωρήσεις στις 8:00 π.μ. με το πλοίο **ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ** (της εταιρείας ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΕΞΠΡΕΣ)

ΠΡΟΣ:

	Α' Θέση	ΑΒ'	Γ'
ΠΑΡΟ	9.500	8.400	4.700
ΝΑΞΟ	10.000	8.300	4.700
ΙΟ	12.000	9.000	5.100
ΘΗΡΑ	12.500	10.000	5.600

Καθημερινές Αναχωρήσεις στις 8:15 π.μ. με το πλοίο **ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ** της ίδιας πλοιοκτήτριας εταιρείας

ΠΡΟΣ:

	Α' Θέση	ΑΒ'	Γ'
ΣΥΡΟ	8.200	7.400	4.200
ΤΗΝΟ	8.500	8.000	4.500
ΜΥΚΟΝΟ	10.000	8.500	4.800

Καθημερινές Αναχωρήσεις στις 8:30 π.μ. με το πλοίο **ΑΡΙΑΔΗ** της ίδιας πλοιοκτήτριας εταιρείας

ΠΡΟΣ:

ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ/ΣΙΚΙΝΟ-ΘΗΡΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ

	Α' Θέση	ΑΒ'	Γ'
ΣΙΚΙΝΟ	12.000	10.200	5.700
ΚΑΤΑΠΟΛΑ	10.800	8.500	4.800
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	12.800	11.500	6.500

Το Ε/Γ-Ο/Γ **ΧΑΡΟΥΛΑ** (GOUTOS LINES) εκτελεί τα ακόλουθα δρομολόγια από Ραφήνα:

ΑΝΔΡΟ Δευτέρα / Πέμπτη και Σάββατο 9.25, 18.00, Τρίτη 15.25, Παρασκευή 9.25 & 14.35, Κυριακή 9.25, 15.30
ΤΗΝΟ Δευτέρα / Πέμπτη και Σάββατο 11.00, 16.15, Τρίτη 11.00, Τετάρτη 12.30, Παρασκευή 11.00 & 13.00, Κυριακή 11.00
ΜΥΚΟΝΟ Δευτέρα / Πέμπτη και Σάββατο 11.45 & 15.30, Τρίτη, Τετάρτη και Παρασκευή 11.45, Κυριακή 11.45
ΠΑΡΟ Δευτέρα / Πέμπτη και Σάββατο 13.30, Τρίτη 14.30, Τετάρτη 10.00
ΝΑΞΟ Τρίτη 15.45, Τετάρτη 8.30
ΣΥΡΟ Τρίτη 13.00, Τετάρτη 13.25
ΚΕΑ Παρασκευή 21.50

Τα δρομολόγια του **HIGHSPEED** (MINOAN LINES) είναι:

Για ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ

ΠΡΟΣ ΣΥΡΟ	ΠΡΟΣ ΜΥΚΟΝΟ
VIP 14.700	VIP 17.000
BUSINESS 10.600	BUSINESS 12.200
ECONOMY 8.200	ECONOMY 9.500

Το **ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ** (ΑΡΚΑΔΙΑ LINES) εκτελεί τα κάτωθι δρομολόγια από Πειραιά

Από Δευτέρα έως Σάββατο στις 18:30 προς ΠΑΡΟ- ΝΑΞΟ- ΙΟ- ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

Κυριακή 18:30 ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ -ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

	Α'	ΑΒ'	Γ'
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ	9.812	7.407	4.200
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ	10.000	8.356	4.728

ΠΕΙΡΑΙΑ-ΝΑΞΟ	10.000	8.293	4.693
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΙΟ	11.945	9.007	5.090
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ	12.499	9.991	5.637

Στο δρομολόγιο της Παρασκευής γίνεται προσέγγιση στη ΣΙΚΙΝΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ

ΠΕΙΡΑΙΑ- ΣΙΚΙΝΟ

Α' 12.800	ΑΒ' 10.168	Γ' 5.735
-----------	------------	----------

ΠΕΙΡΑΙΑ ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ

Α' 12.800	ΑΒ' 8.662	Γ' 4.898
-----------	-----------	----------

Κοινοπραξία Δυτικών Κυκλάδων

Δευτέρα: 7.30 π.μ.	Για Σίφνο, Σέριφο, Κύθνο
18.30 μ.μ.	Σέριφο, Μήλο, Φολέγανδρο
15.0 μ.μ.	Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Κίμωλο, Μήλο
Τρίτη: 15.00 μ.μ.	Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Μήλο, Κίμωλο
Τετάρτη: 8.15 π.μ.	Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Κίμωλο, Μήλο

	Α' ΘΕΣΗ	ΑΒ'	Γ'
ΚΥΘΝΟ	10,858	5,152	2,948
ΣΕΡΙΦΟ	13,411	6,421	3,653
ΣΙΦΝΟ	15,514	7,315	4,150
ΜΗΛΟ	16,098	8,408	4,757
ΚΙΜΩΛΟ	16,098	7,586	4,301

Προορισμός ΚΡΗΤΗ

Καθημερινές αναχωρήσεις για ΗΡΑΚΛΕΙΟ στις 19:15 μ.μ. με τα πλοία **ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ / KING MINOS** (MINOAN LINES)

ΑΕ2/ΑΕ3	17.000
ΑΕ3/ΑΕ2/ΑΕ3	13.300
Β2/Β3/Β4	9.600
Γ' ΘΕΣΗ	6.400

Καθημερινές αναχωρήσεις για ΗΡΑΚΛΕΙΟ στις 19:30 μ.μ., με τα πλοία **ΡΕΘΥΜΝΟ/ ΑΠΤΕΡΑ** (της εταιρείας ANEK)

ΑΕ2/ΑΕ3	16.500
ΑΕ2/3 ΑΕ4	12.600
ΑΒ4	11.400
Γ' ΘΕΣΗ	6.400

Καθημερινές αναχωρήσεις για ΧΑΝΙΑ στις 20:30 μ.μ. με τα πλοία **ΛΑΤΑ/ΑΥΣΣΟΣ** της ίδιας εταιρείας

ΑΕ2/ΑΕ3	16.900
ΑΕ2/3 ΑΕ4	12.000
ΑΒ4	9.500
Γ' ΘΕΣΗ	5.400

Το πλοίο της εταιρείας ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ αναχωρεί καθημερινά για ΗΡΑΚΛΕΙΟ στις 19:30 μ.μ.

ΑΕ2/3	17.000
Α4	-
ΑΒ2/ΑΒ3 ΕΣΩΤ	13.300
ΑΒ4	11.400
Γ' ΘΕΣΗ	6.450

Τα Ε/Β **ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ** (της εταιρείας ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ) αναχωρούν από Πειραιά στις 19:00 μ.μ. για ΜΗΛΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-

ΣΗΤΕΙΑ

κάθε Σάββατο από ΣΗΤΕΙΑ στις 10:00 μ.μ. για ΚΑΣΟ-ΚΑΡΠΑΘΟ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΡΟΔΟ

	ΑΕΞ2/3	ΑΕΞ4	ΑΕΞ2/3	ΑΕΞ4	Β4	Γ
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ	13.650	11.260	8.400	7.000	4.750	
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ	16.250	13.300	12.600	10.550	7.100	
ΣΗΤΕΙΑ	16.750	13.800	12.650	10.550	7.100	
ΚΑΡΠΑΘΟ	18.100	14.660	13.450	11.250	7.660	
ΚΑΣΟ	18.100	4.650	13.300	11.100	7.450	

Προορισμός ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

Τα G. A. FERRIES αναχωρούν καθημερινά στις 16.00 μ.μ.

Προς ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ:

ΠΑΤΜΟ ΑΕΞ2 19.127, ΑΕΞ2/ΑΕΞ4 14.078, ΑΒ4 11.544, Γ' ΘΕΣΗ 6.505
ΛΕΡΟ ΑΕΞ2 17.971, ΑΕΞ2.ΑΕΞ4 13.230, ΑΒ4 10.860, Γ' ΘΕΣΗ 11.932
ΚΑΛΥΜΝΟ ΑΕΞ2 19.759, ΑΕΞ2/ΑΕΞ4 14.541, ΑΒ4 11.932, Γ' ΘΕΣΗ 6.715
ΚΩ ΑΕΞ2 21.235, ΑΕΞ2/ΑΕΞ4 15.624, ΑΒ4 12.817, Γ' ΘΕΣΗ 7.207
ΡΟΔΟ ΑΕΞ2 25.301, ΑΕΞ2/ΑΕΞ4 18.606, ΑΒ4 15.258, Γ' ΘΕΣΗ 5.637

Προορισμός ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ

Καθημερινές αναχωρήσεις με τα πλοία ΜΥΤΙΛΗΝΗ & ΘΕΟΦΙΛΟΣ στις 19:00 μ.μ. & 20:00 μ.μ. αντίστοιχα (της εταιρείας ΝΕΛ)

ΠΡΟΣ:

ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΑΕΞ2 16.244, ΑΕΞ2 14.187, ΑΒ4 11.870, Γ' ΘΕΣΗ 6.668

ΧΙΟ ΑΕΞ2 14.261, ΑΕΞ2 12.458, ΑΒ4 9.549, Γ' ΘΕΣΗ 5.391

ΛΗΜΝΟ ΑΕΞ2 16.899, ΑΕΞ2 14.755, ΑΒ4 11.932, Γ' ΘΕΣΗ 6.715

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΑΕΞ2 29.220, ΑΕΞ2 25.500, ΑΒ4 14.691, Γ' ΘΕΣΗ 8.248

ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ:

Αναχωρήσεις από Ραφήνα

Κάθε Δευτέρα-Πέμπτη-Παρασκευή-Κυριακή

ΔΕΥΤΕΡΑ 18:00 ΣΙΓΡΙ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ

ΠΕΜΠΤΗ 19:00 ΣΙΓΡΙ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22:00 ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ

ΚΥΡΙΑΚΗ 11:00 ΛΗΜΝΟ

ΓΙΑ ΣΙΓΡΙ ΑΕΞ2 12.439, ΑΕΞ2 10.547, ΑΒ4 8.171, Γ' ΘΕΣΗ 4.540

ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ ΑΕΞ2 11.691, ΑΕΞ2 10.191, ΑΒ4 6.937, Γ' 4.626

ΛΗΜΝΟ ΑΕΞ2 16.881, ΑΕΞ2 14.717, ΑΒ4 9.968, Γ' 5.538

ΚΑΒΑΛΑ ΑΕΞ2 18.114, ΑΕΞ2 15.790, ΑΒ4 12.887, Γ' 7.158

Η εταιρεία ΑΓΑΠΗΤΟΣ LINES δρομολογεί πλοία τις ημέρες:

Δευτέρα 16:45

Τρίτη 19:00

Τετάρτη 20:00

Παρασκευή 16:45 ΙΚΑΡΙΑ (ΕΥΔΗΛΟ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ)

Σάββατο: 20:00 ΣΑΜΟ (ΚΑΡΟΛΟΒΑΖΙ-ΒΑΘΥ)

ΙΚΑΡΙΑ ΑΕΞ2 11.000, ΑΒ 9.056, Γ' 5.117

ΚΑΡΟΛΟΒΑΖΙ ΑΕΞ2 12.000, ΑΒ 10.420, Γ' 5.875

ΒΑΘΥ ΑΕΞ2 12.500, ΑΒ 11.302, Γ' 6.366

Το πλοίο «ANEMOS» (NOMIKOS LINES) αναχωρεί για:

ΜΥΚΟΝΟ

Δευτέρα 13.50 & Κυριακή 00.20

ΙΚΑΡΙΑ

Τετάρτη 02.25 & 6.55, Παρασκευή 7.20 & 21.20

ΦΟΥΡΝΟΙ

Δευτέρα 18.20, Τρίτη 00.40

ΣΑΜΟΣ

Δευτέρα 19.40, Τετάρτη 04.05, Παρασκευή 8.55 & 10.40, Κυριακή 05.20

Από Πειραιά το ΙΑΛΥΣΟΣ (Δ.Α.Ν.Ε. SEA LINE) εκτελεί τα ακόλουθα δρομολόγια:

Δευτέρα 3/8/98, 17/8/98 & 31/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Τρίτη 11/8/98 & 25/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Τετάρτη 5/8/98, 19/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κω, Νίσυρο, Τήλο, Ρόδο

Πέμπτη 13/8/98 & 27/8/98 14.00 Πάτμο, Κω, Νίσυρο, Τήλο, Ρόδο

Παρασκευή 7/8/98, 21/8/98 17.00 Κω, Ρόδο

Σάββατο 1/8/98, 15/8/98 & 29/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κάλυ-

μνο, Κω, Ρόδο

Κυριακή 9/8/98 & 23/8/98 14.00 Αστυπάλαια, Κω, Ρόδο

Το Ε/Γ-Ο/Γ ΛΕΡΟΣ της ίδιας εταιρείας αναχωρεί από Πειραιά:

Κυριακή 2/8/98, 16/8/98 & 30/8/98 14.00 Αστυπάλαια, Κω, Ρόδο

Δευτέρα 10/8/98 & 24/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Τρίτη 4/8/98, 18/8/98 & 25/8/98 14.00 Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Τετάρτη 12/8/98 & 26/8/98 14.00 Πάτμο, Λειψούς, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Πέμπτη 6/8/98 & 20/8/98 17.00 Πάτμο, Λειψούς, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

Παρασκευή 14/8/98 & 28/8/98 17.00 Κω, Ρόδο

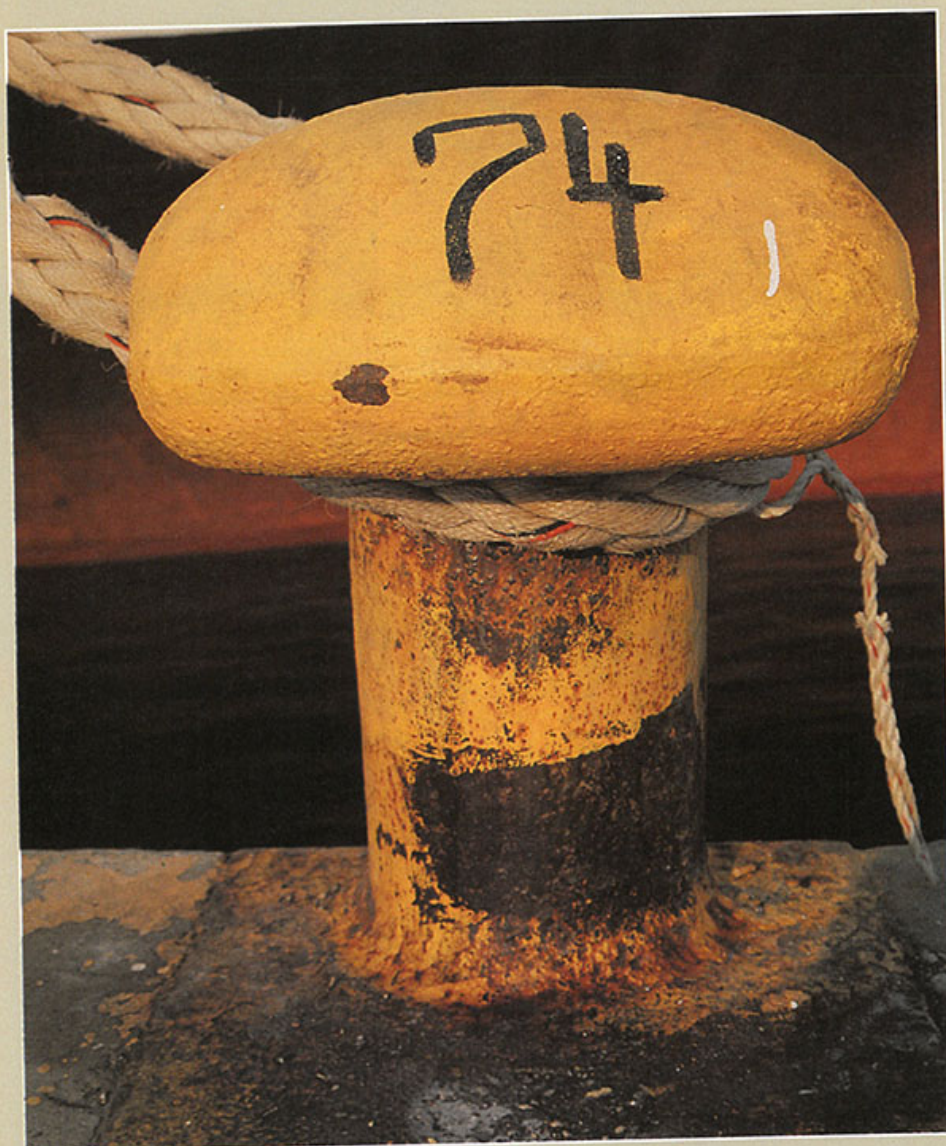
Σάββατο 8/8/98 & 22/8/98 Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο

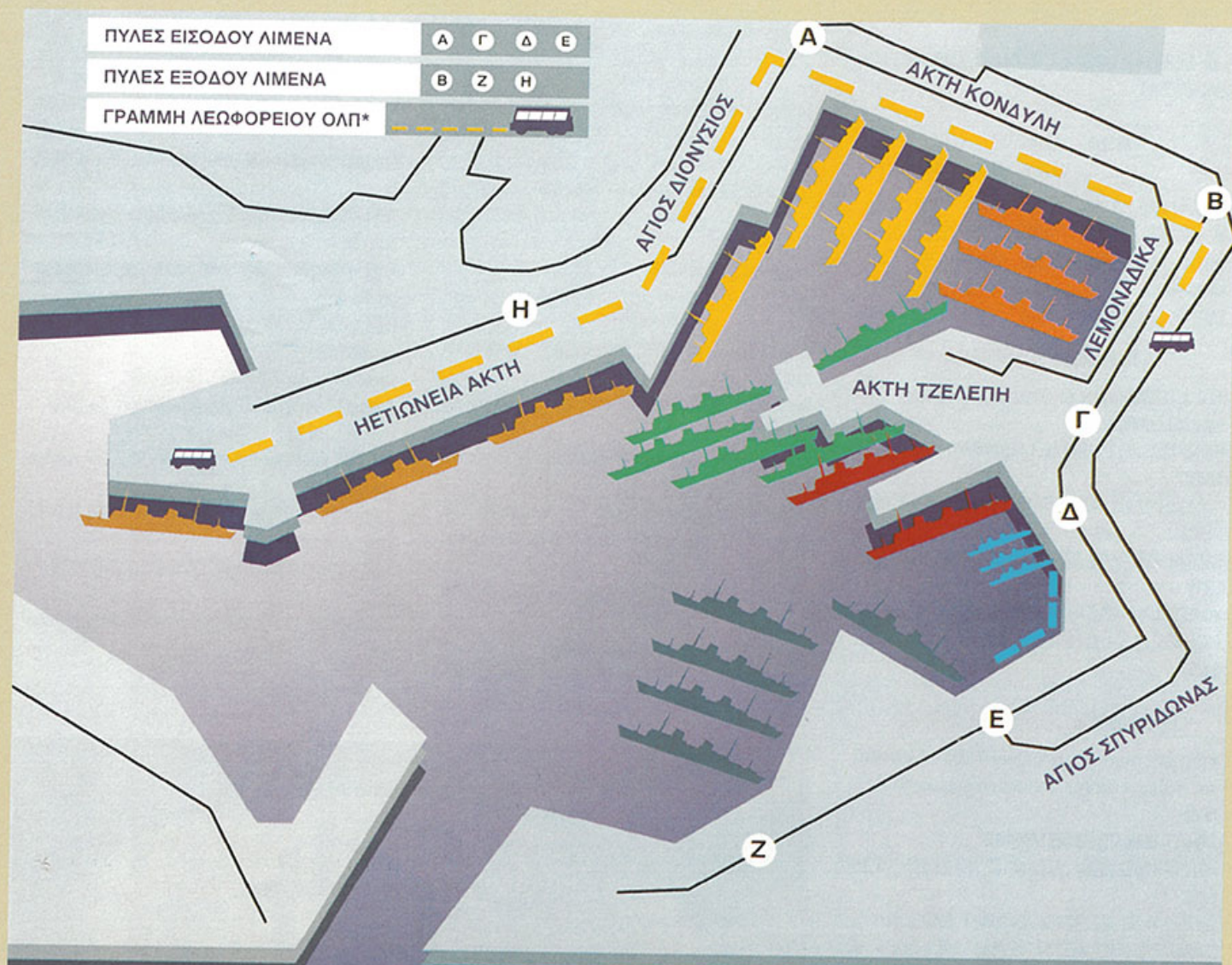
Το Ε/Γ-Ο/Γ ΡΟΔΟΣ της ίδιας εταιρείας εκτελεί τα ακόλουθα δρομολόγια:

Δευτέρα 3/8/98, 10/8/98, 17/8/98 24/8/98 & 31/8/98 11.00 Κάλυμνο, Λέρο, Πάτμο

Τρίτη 4/8/98, 11/8/98, 18/8/98, 25/8/98 & 25/8/98 17.00 Κω, Ρόδο

Πέμπτη 6/8/98, 13/8/98, 20/8/98 & 27/8/98 Κω, Ρόδο, Θεσσαλονίκη





ΘΕΣΕΙΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΥΛΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ - ΕΞΟΔΟΥ

ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	Α	ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ, ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ	Γ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	Ε
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΧΑΝΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Α	ΠΑΡΟΝΑΞΙΑ (ΑΝΑΤΟΛ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ)	Γ	ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (Ε/Γ-Ο/Γ-ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ)	Δ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΚΡΗΤΗ	Α	ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	Δ		

Λιμάνι του Πειραιά χωρίς Ι.Χ. αυτοκίνητο, διατίθενται λεωφορεία του ΟΛΠ που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ηλεκτρικού Σταθμού (Λεμονάδικα) και Ηετιώνειας Ακτής δωρεάν.

ΑΠΟ ΠΟΥ ΦΕΥΓΟΥΝ

Το ΥΕΝ για να διευκολύνει τους επιβάτες κυκλοφόρησε χάρτη με τα σημεία απόπλου των πλοίων ώστε να μη χάνεται και ο πλέον αδαής περί του Πειραιά.

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο πίνακας που ακολουθεί αναφέρεται στα νησιά προορισμού των πλοίων καθώς και στα χρήσιμα τηλέφωνα στα οποία μπορεί κάποιος να ζητήσει πληροφορίες.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

ΙΑΛΥΣΣΟΣ, DANE SEA LINES, Τηλ. 4293240-6
ΠΑΤΜΟ, ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΤΗΛΟ, ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ.

ΛΕΡΟΣ, DANE SEA LINES, Τηλ. 4293240-6 ΠΑΤΜΟ,

ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΛΕΙΨΟΥΣ, ΝΙΣΥΡΟ, ΤΗΛΟ, ΣΥΜΗ, ΡΟΔΟ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ, ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΣΥΡΟ, ΑΜΟΡΓΟ, ΜΥΚΟΝΟ.

MARINA, G.A. FERRIES, Τηλ. 4225100-6
ΠΑΤΜΟ, ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΡΟΔΟ, ΝΑΞΟ, ΣΥΡΟ.

ΠΑΤΜΟΣ, DANE SEA LINES, Τηλ. 4293240-6
ΚΩ, ΡΟΔΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΛΕΡΟ, ΣΑΜΟ, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ.

ΡΟΔΑΝΘΗ, G.A. FERRIES, Τηλ. 4225100-6
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΠΑΤΜΟ, ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΡΟΔΟ.

ΡΟΔΟΣ, DANE SEA LINES, Τηλ. 4293240-6

ΠΑΤΜΟ, ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΡΟΔΟ.

ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ, G.A. FERRIES, Τηλ. 4225100-6
ΣΥΡΟ, ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΔΟΝΟΥΣΑ, ΠΑΤΜΟ, ΛΕΙΨΟΥΣ, ΛΕΡΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟ, ΤΗΛΟ, ΣΥΜΗ, ΡΟΔΟ, ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ.

ΝΤΑΛΙΑΝΑ, G.A. FERRIES, Τηλ. 4225100-6
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΚΑΣΟ, ΚΑΡΠΑΘΟ, ΔΙΑΦΑΝΙ, ΧΑΛΚΗ, ΡΟΔΟ.

ΚΡΗΤΗ

ΑΠΤΕΡΑ, ANEK LINES, Τηλ. 4118611-6
ΗΡΑΚΛΕΙΟ.



ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

1. Οι εμπορικές εκπτώσεις που έχουν καθιερωθεί μέχρι σήμερα στα Ε/Γ-Α/Κ πλοία έχουν ως ακολούθως:

- α) Εισιτήρια μετ' επιστροφής επιβατών (2 εισιτήρια) έκπτωση 20% (ισχύει για όλες τις δρομολογιακές γραμμές της χώρας)
- β) Εισιτήρια μετ' επιστροφής οχημάτων (2 εισιτήρια) έκπτωση μέχρι 20% (ισχύει μόνο για τις κύριες γραμμές)
- γ) Πολλαπλών διαδρομών (5 εισιτήρια και άνω) έκπτωση μέχρι 25% (ισχύει για τις Τοπικές-Δευτερεύουσες και γραμμή Αργοσαρωνικού).
- δ) Ομαδικά εισιτήρια (25 τουλάχιστον ατόμων) μέχρι 30% (ισχύει για όλες τις δρομολογιακές γραμμές)

2. Προτείνεται να παρέχεται το δικαίωμα στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις να παρέχουν τις παρακάτω εκπτώσεις σε Επιβάτες και Οχήματα στις Κύριες-Δευτερεύουσες και γραμμή Αργοσαρωνικού με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Εισιτήρια Επιβατών και Οχημάτων μετ' επιστροφής μέχρι 20%.
- β) Προεκδιδόμενα εισιτήρια Επιβατών και Οχημάτων Πολλαπλών Διαδρομών (πέντε και άνω) μέχρι 25%.
- γ) Ομαδικά εισιτήρια Επιβατών (25 τουλάχιστον ατόμων) μέχρι 30%.
- δ) Οικογενειακά εισιτήρια Επιβατών (4 άτομα και άνω) μέχρι 25%

ΑΡΚΑΔΙ, ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Ν.Τ.Α.Ε., Τηλ. 4080120-5
ΡΕΘΥΜΝΟ.

Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ, LANES SEA LINES, Τηλ. 4274009
ΜΗΛΟ, ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ, ΣΗΤΕΙΑ, ΚΑΣΟ, ΚΑΡΠΑΘΟ.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ, ΜΙΝΟΑΝ LINES, Τηλ. 4080006-13
ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

ΛΑΤΩ, ANEK LINES, Τηλ. 4118611-6
ΧΑΝΙΑ.

ΛΙΣΣΟΣ, ANEK LINES, Τηλ. 4118611-6
ΧΑΝΙΑ.

Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ, ΜΙΝΟΑΝ LINES, Τηλ. 4080006-13
ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

ΠΡΕΒΕΛΗ, ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Ν.Τ.Α.Ε., Τηλ. 4080120-5
ΡΕΘΥΜΝΟ.

ΡΕΘΥΜΝΟ, ANEK LINES, Τηλ. 4118611-6
ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

ΙΚΑΡΙΑ- ΣΑΜΟΣ

ΑΝΕΜΟΣ, ΝΟΜΙΚΟΣ LINES, Τηλ. 4296740 ΣΥΡΟ,
ΤΗΝΟ, ΜΥΚΟΝΟ, ΕΥΔΗΛΟ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ,
ΦΟΥΡΝΟΥΣ, ΛΕΙΨΟΥΣ, ΠΑΤΜΟ.

ΓΚ. ΒΕΡΓΙΝΑ, ΑΓΑΠΗΤΟΣ LINES, Τηλ. 4295020
ΠΑΡΟ, ΕΥΔΗΛΟ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ, ΣΥΡΟ
ΦΟΥΡΝΟΥΣ.

ΜΙΛΕΝΑ, GA FERRIES, Τηλ. 4225100-6
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ,
ΦΟΥΡΝΟΥΣ.

ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΙΝΗ-ΛΗΜΝΟ

ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ,
Τηλ. 4122002
ΧΙΟ ΜΥΤΙΛΙΝΗ, ΨΑΡΑ, ΣΥΡΟ, ΒΟΛΟ

ΘΕΟΦΙΛΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ,
Τηλ. 4122002
ΧΙΟ, ΜΥΤΙΛΙΝΗ, ΛΗΜΝΟ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ,
Τηλ. 4122002
ΧΙΟ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ.

ΣΑΠΦΩ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ,
Τηλ. 4122002
ΧΙΟ ΜΥΤΙΛΙΝΗ ΛΗΜΝΟ ΘΕΣ/ΚΗ ΑΝΔΡΟ

ΑΝ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΑΡΙΑΔΝΗ, ΜΙΝΟΑΝ LINES, Τηλ. 4080006-13
ΠΑΡΟ ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΣΥΡΟ, ΑΜΟΡΓΟ,
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ, ΣΙΚΙΝΟ.

ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ, AGARITOS EXPRESS FERRIES,
Τηλ. 4130566
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΣΥΡΟ, ΣΙΚΙΝΟ,

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ.

ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ, AGARITOS EXPRESS FERRIES,
Τηλ. 4130566
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΑΝΑΦΗ, ΣΥΡΟ, ΗΡΑΚΛΕΙΑ,
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ, ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ, ΔΟΝΟΥΣΑ, ΑΜΟΡΓΟ,
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ.

ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, AGARITOS EXPRESS
FERRIES, Τηλ. 4130566
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΚΑΝΤΟΝΤΑΠΥΛΙΑΝΗ, AGARITOS LINES,
Τηλ. 4295000
ΣΥΡΟ, ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΣΙΚΙΝΟ, ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ, ΑΝΑΦΗ.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ II, ARKADIA LINES, Τηλ.
4222127-31
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΣΥΡΟ, ΣΙΚΙΝΟ,
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ.

ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΪΑΣ, AGARITOS LINES, Τηλ. 4295000
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ, ΣΥΡΟ, ΔΟΝΟΥΣΑ, ΑΜΟΡΓΟ,
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ, ΑΝΑΦΗ.

ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ

ΝΑΪΑΣ II, AGARITOS LINES, Τηλ. 4295000
ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ.

ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ, AGARITOS LINES, Τηλ. 4295000
ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ, ΔΟΝΟΥΣΑ, ΑΜΟΡΓΟ,
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ, ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΑ, ΝΑΞΟ.

ΔΥΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ, ΚΙΝΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ, Τηλ.
4124800-900
ΚΥΘΝΟ, ΣΕΡΙΦΟ, ΣΙΦΝΟ, ΜΗΛΟ, ΚΙΜΩΛΟ,
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ, ΣΙΚΙΝΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ.

ΠΗΓΑΣΟΣ, VENTOURIS FERRIES, Τηλ. 4828001-9
ΚΥΘΝΟ, ΣΕΡΙΦΟ, ΣΙΦΝΟ, ΜΗΛΟ, ΚΙΜΩΛΟ,
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ, ΣΙΚΙΝΟ, ΙΟ, ΘΗΡΑ.



Βεντέτα στην Ακτή Μιαούλη

• Ο Κώστας δεν ήταν... Αγαπητός στον Ευάγγελο Βεντούρη

• Τι περιέχουν οι απολογίες των δύο εφοπλιστών

Στην επικαιρότητα, από αρνητική πλευρά όμως, βρέθηκε στα μέσα Ιουλίου, η εφοπλιστική κοινότητα. Αιτία ήταν η δολοφονική επίθεση που δέχθηκε ο Κώστας Αγαπητός και η «βόμβα» που έριξε με τη κατάθεσή του, ισχυριζόμενος ότι ο άνθρωπος που τον πυροβόλησε έξι φορές ήταν ο συνομήλικός του πλοιοκτήτης Βαγγέλης Βεντούρης. Το πανελλήνιο συγκλονίστηκε από την υπόθεση, ο Β. Βεντούρης υποστηρίζει πως έχει άλληθοι, σε βάρος του όμως ασκήθηκε ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος για απόπειρα ανθρωποκτονίας.

του Νάσου Πουλακίδα - ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Η «έχθρα» Κώστα Αγαπητού και Ευάγγελου Βεντούρη

Τα τρία τελευταία χρόνια η «έχθρα» μεταξύ Βαγγέλη Βεντούρη και Κώστα Αγαπητού ήταν γνωστή σε όσους κινούνται στους χώρους του λιμανιού. Ο Βεντούρης δέχθηκε τρία «χτυπήματα» από τον Αγαπητό το ένα πιο ισχυρό από το άλλο. Καταρχήν ο Κώστας Αγαπητός αγόρασε σε πλειστηριασμό τα γραφεία του Βεντούρη στην ακτή Ποσειδώνος 36, αντί 90 εκατ. δρχ. Παρά το ότι εδώ και δύο χρόνια τα γραφεία πέρασαν στην κυριότητα του Αγαπητού, η εταιρεία του ποτέ δεν εγκαταστάθηκε στην Ακτή Ποσειδώνος. Όπως υποστηρίζουν άνθρωποι του περιβάλλον-

τος Αγαπητού, ο Βαγγ. Βεντούρης είχε διαμηνύσει πως με τίποτα δεν θα εγκαταλείψει τα γραφεία. Τα ισχυρά όμως «χτυπήματα» ήταν η αγορά πάλη σε πλειστηριασμό δύο πλοίων του Βεντούρη. Το ένα είναι το «Απόλλων Εξηρές 1», το οποίο μετονομάστηκε σε «Εξηρές Απόλλων» και εδώ και δύο χρόνια εκτελεί δρομολόγια στη Παρόνα-Ξία με το σινιάλο της εταιρείας Αγαπητού. Το κορύφωμα της κόντρας ήταν και η αγορά του «Παναγία Τήνου 2» πριν από ένα μήνα αντί 7.000.000 δολαρίων σε πλειστηριασμό της Εθνικής Τράπεζας. Ο Αγαπητός θα άλλαζε ονομασία και το σκάφος πλέον θα έπλεε ως «Εξηρές Αθηνά». Πριν από λίγες ημέρες στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυ-

τιλίας κατατέθηκαν προς έγκριση και τα δρομολόγια του πλοίου. Το «Παναγία Τήνου 2» ήταν για τον Βαγγ. Βεντούρη ό,τι καλύτερο. Ήταν το «καμάρι» του και δεν μπορούσε να πιστέψει ότι έχασε ένα ακόμα πλοίο. Φημολογείται πως και άλλοι πλοιοκτήτες είχαν δεχτεί «πιέσεις» για να μη χτυπήσουν σε πλειστηριασμό το πλοίο. Πέρσι είχε δημιουργηθεί επεισόδιο από τον Βεντούρη σε βάρος του Π. Χάληρη, διευθυντικού στελέχους της Εθνικής Τράπεζας, για να μην προχωρήσει η τράπεζα σε πλειστηριασμό. Από την Αστυνομική Διεύθυνση του Πειραιά είχαν ληφθεί δρακόντεια μέτρα στο δημαρχείο όπου θα γινόταν ο πλειστηριασμός. Τελικά ο πλειστηριασμός αναβλήθηκε εκείνη τη χρονική περίοδο.

Η οικογένεια Βεντούρη

Στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος βρίσκεται τα τελευταία χρόνια η οικογένεια Βεντούρη. Ο πατέρας Κωνσταντίνος ξεκίνησε τη σταδιοδρομία του από τη Κίμωλο. Το 1959 αγόρασε το πρώτο του πλοίο, όπως αναφέρεται στην έκδοση «Οι εφοπλιστές». Ήταν ένα μότορσκιφ 500 κάρων. Τα έξι αδέρφια Γιώργος, Αντώνης, Ευάγγελος, Απόστολος, Εργίνα και Χαράλαμπος δεν έχουν και τις καλύτερες σχέσεις μεταξύ τους, επαγγελματικά, τουλάχιστον.

Ο μεγάλος αδελφός Γιώργος, που έχει τα προβλήματα με τη γυναίκα του Χαρά και τα τρία παιδιά του, ίδρυσε τη «Βεντούρης Ferries» το 1987. Δραστηριοποιήθηκε έντονα στη γραμμή της Ιταλίας και ιδιαίτερα στη γραμμή Πάτρα-Μπόρι. Στις 27 Οκτωβρίου 1993 ναυάγησε με το ταχύπλοο του ΚΟΧΑ 2 κοντά στη Σύρο, μαζί με έναν υπάλληλό του. Παρέμεινε επί 12 ώρες στη θάλασσα και διεσώθη από διερχόμενο πλοίο. Προσέφερε 200 εκατ. δρχ. στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τη διάσωσή του. Το πλοίο «Αννα Β» που είχε ναυηλώσει το 1992 είχε βυθιστεί στη μαρίνα Καθαμακίου όταν άγνωστοι είχαν απαγάγει το φύλακα! Κάτω από άγνωστες συνθήκες, στις 5 Μαρτίου του '94, είχε βυθιστεί άλλο πλοίο του το «Γκρέτσια Εξηρές» στο λιμάνι του Αιγίου.

Ο Ευάγγελος Βεντούρης ίδρυσε τη «Βεντούρης Sea Lines» στις αρχές της δεκαετίας του '90, όμως από το 1992 του ανήκε 100%. Διαχειριζόταν στην αρχή επτά πλοία και στη συνέχεια πέντε, όμως προ τριετίας τα έχασε όλα λόγω των άσχημων οικονομικών που είχε переβίξει η εταιρεία. Η Εμπορική Τράπεζα του είχε κάνει συντηρητική κατάσχεση για τα «Απόλλων Εξηρές 1», «Παναγία Τήνου» και «Άρτεμις». Ακόμα, κατάσχεση του έκανε και η Εθνική για το «Παναγία Τήνου 2» και το «Απόλλων Εξηρές 2». Γεννήθηκε το 1959 και έχει διατελέσει γραμματέας της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Συμμετείχε στο συμβούλιο του NAT και το '93 αγόρασε το περιοδικό ποικίλης ύλης COLT.

Ο Απόστολος Βεντούρης ίδρυσε το 1988 τη δική του εταιρεία. Στις 24 Μαρτίου του ίδιου χρόνου ανατινάχτηκε το σκάφος του «Ιτάλιαν Εξηρές» στην προβλήτα του μόλου Δραπετσώνας. Έλαβε ως αποζημίωση 12 εκατομμύρια δολάρια.

Όλη η κατάθεση του Κ. Αγαπητού

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν ολόκληρη την κατάθεση του Κ. Αγαπητού που έδωσε 24 ώρες μετά τη σε βάρος του επίθεση.

«Είμαι συνδιοκτήτης με τον πατέρα μου της εταιρείας AGAPITOS EXPRESS FERRIES, τα γραφεία της οποίας είναι στον Πειραιά, Κολλοκοτρώνη 99. Χθες (12-7-98) περί την 23.00 ώρα έφυγα από τα γραφεία με την υπάλληλό μου 'ντα, προκειμένου να την αφήσω πιο κάτω να πάρει ταξί λόγω του προχωρημένου της ώρας. Αφού την άφησα στη Δραπετσώνα ξεκίνησα για το σπίτι μου. Στο ύψος της Ακτής Κονδύλη σταμάτησα στο φωτεινό σηματοδότη που ήταν κόκκινος. Τότε δίπλα μου, στην πλευρά του συνοδηγού, σταμάτησε μια μοτ/τα HONDA AFRICA TWIN 750 χρώματος πράσινου με αποχρώσεις μπλε. Επείβαιναν δύο άνδρες εκ των οποίων η πίσω θέση του συνεπιβάτη αναγνώρισα τον ΒΕΝΤΟΥΡΗ Ευάγγελο πλοιοκτήτη, πρώην του καραβιού «Παναγία Τήνος 2». Τον οδηγό της μοτοσικλέτας δεν τον είχα ξαναδεί. Ήταν μελαχρινός αδύνατος, 35 ετών περίπου. Ο Βεντούρης, όπως ήταν

στραμμένη η μοτοσικλέτα δίπλα μου, χωρίς να κατέβει άρχισε να πυροβολεί μ' ένα όπλο που κρατούσε. Απ' τους πυροβολισμούς έσπασε το παράθυρο του συνοδηγού που ήταν κλειστό. Με πυροβόλησε πολλές φορές. Τότε κατάλαβα ότι είχα δεχθεί σφαίρες στο σώμα μου. Ένωθα να αιμορραγεί το σώμα μου. Δεν θυμάμαι πόσους πυροβολισμούς δέχθηκα. Σίγουρα πάνω από πέντε πυροβολισμούς. Όπως έγειρα τραυματισμένος στο κάθισμά μου ακουμπώντας όρθια στην πλάτη του καθίσματος, είδα τη μοτοσικλέτα να ξεκινά με μικρή ταχύτητα και κατεύθυνση προς την Ακτή Κονδύλη. Τη στιγμή που η μοτοσικλέτα έστριψε δεξιά την Ακτή Κονδύλη σιγουρεύτηκα ότι αυτός που με πυροβόλησε ήταν ο Βεντούρης Ευάγγελος, διότι γύρισε και με κοίταξε έντονα. Φώναζε βοήθεια, κάποιοι διερχόμενοι σταμάτησε ένα ταξί και ο οδηγός του μου είπε ότι αυτός είδε τη δολοφονική απόπειρα εναντίον μου. Απ' τον τρόπο της επίθεσης εναντίον μου και απ' τους πολλούς πυροβολισμούς δεν έχω καμιά αμφιβολία ότι ο Βεντούρης ήθελε να με σκοτώσει. Το γεγονός ότι δράστης της δολοφονικής επίθεσης εναντίον μου είναι ο Βεντούρης Ευάγγελος το είπα και σε αστυνομικούς που ήρθαν, τόσο στο σημείο της επίθεσης όσο και στο νοσοκομείο που μεταφέρθηκα. Από την ημέρα που ενδιαφέρθηκα για την αγορά από την Τράπεζα Εθνική, του οχηματοαγωγού - επιβατιγού πλοίου «Παναγία Τήνος 2» δεχόμουν μέσω τρίτων προσώπων απειλές από τον Βεντούρη Ευάγγελο. Συγκεκριμένα, το πλοίο αυτό ήταν πρώτα ιδιοκτησίας του Ευάγγελου Βεντούρη και μετά από κατάσχεσή του, λόγω χρεών, απ' την Εθνική Τράπεζα περιήλθε στην ιδιοκτησία μας. Η Τράπεζα το εκποίησε με διαγωνισμό στον οποίο πλειοδότησε η εταιρεία μου. Σε δύο μέρες από σήμερα θα υπογράψω τα συμβόλαια για την τυπική πλύνση ένταξη του πλοίου στην εταιρεία μου. Κατά καιρούς, απ' το χώρο το ναυτιλιακό μου έλεγαν ότι ο Βεντούρης διέδιδε ότι όποιος πάρει το «Παναγία Τήνος 2» θα τον «καθάριζε». Τόμα που είχαν ακούσει τις απειλές αυτές και ήταν κοινοί γνωστοί μας μου έλεγαν να προσέχω γιατί ο Βαγγέλης Βεντούρης είναι ικανός για όλα. Μερικοί από τα άτομα αυτά είναι ο Καπάκης Ανδρέας, συνταξιούχος πλοίαρχος, ο Αθανασάκος Χαράλαμπος ταπετσήρας πλοίων, ο Σκαλιάς Τάκης, ταξιδιωτικός πράκτορας και πολλοί άλλοι που δεν μου έρχονται στο μυαλό μου αυτήν τη στιγμή. Πριν από ένα χρόνο περίπου ο Βεντούρης πήγε στο σπίτι του Χάληρη, διευθυντή του τμήματος δανείων της Εθνικής Τράπεζας στον Πειραιά και πυροβόλησε πολλές φορές στον αέρα για να τον τρομοκρατήσει ώστε να μην εκπαιδευτεί το «Παναγία Τήνος 2». Το περιστατικό αυτό είχε γίνει γνωστό και στον ημερήσιο Τύπο. Πριν από τέσσερις μήνες ήρθε στο γραφείο μου ο Αντώνης Βεντούρης, αδελφός του Βαγγέλη και με παρακάλεσε να του επιστρέψω σφραγισμένες επιταγές που είχα στα χέρια μου ύψους τεσσάρων εκατομμυρίων, για να μην πάνε φυλακή. Εγώ του έδωσα τις επιταγές χωρίς καμιά απαίτηση από την πλευρά μου.

Παράλληλα μου ζήτησε να τηλεφωνήσω στον αδελφό του Βαγγέλη και να του ζητήσω να αδειάσει τα γραφεία στην Ακτή Μιαούλη, που είχαν εκληιστηριασθεί και είχαν περιέλθει στην ιδιοκτησία μου. Μου το ζήτησε αυτό ο Αντώνης διότι τα γραφεία ήταν δικά του, προκειμένου να βρούμε κάποια λύση μεταξύ μας. Εγώ πήρα τηλεφώνων τον Βαγγέλη και εκείνος μου είπε «κάθαρμο, έτσι και πλησιάζεις τα γραφεία, θα σε καθαρίσω. Δεν με νοιάζει αν είναι δικό σου ή κάποιου άλλου». Για την αγορά του «Παναγία Τήνος 2» είχε ενδιαφερθεί και ο ξάδελφός μου Αντώνης Αγαπητός, που έχει την εταιρεία «AGAPITOS LINES». Δεν προχώρησε όμως στη διεκδίκηση του καραβιού γιατί, απ' ό,τι μου είπε ο ίδιος, τον βρήκε ο Βεντούρης Βαγγέλης και του είπε ότι αν πλησίαζε το βαπόρι «θα τον σκοτώνει τον ίδιο ή τα παιδιά του». Επιθυμώ την ποινική δίωξη και τη νόμιμη τιμωρία του Βεντούρη Ευάγγελου και του συνεργού του, για τη δολοφονική απόπειρα εναντίον μου. Τίποτα άλλο δεν έχω να καταθέσω και αισθάνομαι αρκετά κουρασμένος.

Η παρούσα συντάχθηκε, αναγνώστηκε, βεβαιώθηκε, δηλώνοντας του μάλιστα ότι αδυνατεί να υπογράψει λόγω τραυματισμού του δεξιού χεριού του.

Η απολογία Βεντούρη

Από την πλευρά του στην απολογία του, ο Β. Βεντούρης, στους αξιωματικούς του Α.Τ. Δραπετσώνας, ανέφερε:

«Αρνούμαι τις αποδιδόμενες σε μένα κατηγορίες και θα απολογηθώ για όλη στον εισαγγελέα Πειραιώς. Θέλω όμως να τονίσω ότι εγώ χθες 12-7-98 βρισκόμουν στο σπίτι μου από νωρίς το βράδυ, περίπου στις 20.00 η ώρα. Προ της έναρξης του ποδοσφαιρικού αγώνα, τον τελικό του παγκοσμίου κυπέλλου, ήταν στο σπίτι μου οι ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ Μάτα ΑΛΑΦΟΓΙΑΝΝΗΣ Αποστόλης και ΚΩΒΑΙΟΣ Χρήστος όπου και έμειναν αρκετή ώρα που τελείωσε ο αγώνας, τουλάχιστον μέχρι τη 01.00 ώρα (13-7-98)». Συνεχίζοντας ο Βεντούρης αναφέρει:

«Θυμάμαι ότι κατά τη διάρκεια του αγώνα παρήγγειλα πίτσα από κατάστημα της γειτονιάς μου με την επωνυμία «ΦΟΝΤΑΝΙΝΑ». Την πίτσα παρέλαβα αυτοπροσώπως από τον υπάλληλο που, όπως θυμάμαι, είχε λίγα μαλλιά. Επίσης κατά τη διάρκεια του αγώνα μου τηλεφώνησε στο σπίτι μου ο δικηγόρος της εταιρείας μου και προσωπικός μου φίλος ΨΑΡΡΟΣ Θεμιστοκλής, η μητέρα μου και μια φίλη μου από την Αμερική, η Κάρεν. Όλοι όσοι προανέφερα μου τηλεφώνησαν στο σταθερό τηλέφωνό μου με αριθμό 9624... Μόνο η Κάρεν τηλεφώνησε στο κινητό τηλέφωνο του ΓΑΒΡΟΓΛΟΥ 094-53...

Παρά το γεγονός ότι θυμάμαι για τον τραυματισμό ενός συνανθρώπου μου, είμαι υποχρεωμένος, επειδή όλα όσα αναφέρει για το πρόσωπό μου είναι ψευδή και ουκ οφειλικά, να τον καταμηνύσω ενώπιόν σας».

Χαμόγελα αισιοδοξίας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με τη κίνηση του νηολογίου κατά τον Ιούνιο, αφού ύστερα από 22 συνεχείς μήνες η δύναμη του στόλου αυξήθηκε κατά 355.811 κόρους.

Η θεαματική αυτή αύξηση οφείλεται στις 22 εγγραφές και μόλις τις εννέα διαγραφές πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο το περασμένο μήνα. «Εμείς στηρίζουμε την ποιτική ναυτιλία» δήλωσε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης σε ερώτηση των Ναυτικών Χρονικών και συμπλήρωσε: «Υπάρχουν ακόμα και σήμερα εφοπλιστές οι οποίοι ένα χρόνο μετά τα μέτρα ανταγωνιστικότητας που ανακοίνωσε πέρσι τον Ιούλιο δεν τα γνωρίζουν! Η ελληνική σημαία είναι σημαία κύρους και ποτέ δεν θα γίνει ευκαιρίας. Δεν μας ενδιαφέρουν 1.000 πλοία με προβλήματα, όσα πλοία που να πληρούν τους όρους του ISM Code. Στηρίζουμε την ποιτική ναυτιλία».

Ο Υπουργός τόνισε ότι η Ελλάδα πρέπει να προχωρήσει

και ανέφερε ότι οι υγιείς επιχειρηματίες θα πρέπει να προστατευθούν. Χαρακτήρισε ιστορική τη 1η Ιουλίου αφού πλέον όσα πλοία δεν έχουν πιστοποιηθεί με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, το πλήρωμα δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και δεν έχουν τα απαραίτητα στάνταρ, θα «κρατούνται» στα λιμάνια που καταπλέουν.

«Στα ελληνικά λιμάνια θα είμαστε αυστηροί με όλα τα πλοία. Η σημαία μας δε θα πρέπει να υποβαθμιστεί από πλευράς ασφάλειας» υποστήριξε ο κ. Σουμάκης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ τον Ιούνιο στο νηολόγιο γράφτηκαν 22 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 576.730 κόρων και διαγράφηκαν εννέα χωρητικότητας 220.919 κόρων. Η δύναμη του στόλου σημείωσε αύξηση 355.811 κόρους. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο είναι 9 χρόνια και αυτών που υπέστειλες την ελληνική σημαία τα 22 χρόνια.

Η πορεία του νηολογίου

Η ελληνική σημαία σε ανάκαμψη

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΕΣ ΠΛΕΙΣΕΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΕΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΕΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ ΚΑΤΑ-ΜΑΡΑΝ	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ 2000	Ν.Π. 10554	1998	Φ/Γ	ΤΖΩΡΖ ΛΥΡΑΣ	Ν.Π. 10555	1984
Ε/Γ - Τ/Ρ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ν.Π. 10556	1998	Φ/Γ	ΣΗΚΟΥΗΝ	Ν.Π. 10557	1997
Ε/Γ	ΜΗΛΟΣ ΡΑΟΥΝΤ Ι	Ν. Μήλου 42	1995	Δ/Ε	ΧΑΝΤΖΙΝ	Ν.Π. 10558	1990
Ε/Γ - Ο/Γ	ΠΑΣΙΦΑΗ	Ν.Π. 10559	1998		ΦΕΛΙΞΣΤΟΥ ΜΙΣΟΥΡΙ	Ν.Π. 10558	1990
Δ/Ε	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΙΙ	Ν.Π. 10561	1967			Ν.Π. 10558	1990
Ε/Γ - Ο/Γ	ΑΘΗΝΑ 2004	Ν.Π. 10562	1997	Φ/Γ	ΑΡΙΕΣ	3374	1981
Ε/Γ - Τ/Ρ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ ΤΩΝ ΟΥΡΑΝΩΝ	Ν. ΘΕΣ/ΚΗΣ 224	1998	Δ/Ε	ΑΡΙΕΣ	Ν.Π. 10563	1979
Ε/Γ - ΚΑΤ	ΜΙΡΑΖ	Ν.Π. 10571	1998	Φ/Γ	ΛΕΓΚΑΣΠΙ	Ν.Π. 10566	1980
Δ/Ε	ΚΕΑ	Ν.Π. 10572	1967	Φ/Γ	ΣΥΡΟΣ	Ν.Π. 10566	1980
				Φ/Γ	ΧΑΝΤΖΙΝ	Ν.Π. 10566	1980
				Φ/Γ	ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡ	Ν.Π. 10565	1990
				Φ/Γ	ΠΗΓΑΣΟΣ	Ν.Π. 10567	1987
				Φ/Γ	ΜΟΝΑΛΙΖΑ	Ν.Π. 10567	1987
				Φ/Γ	ΧΑΝΤΖΙΝ ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ	Ν.Π. 10569	1990
				Φ/Γ	ΧΑΝΤΖΙΝ ΜΠΡΕΜΕ	Ν.Π. 10568	1991
				Φ/Γ	ΧΑΝΤΖΙΝ ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	Ν.Π. 10570	1991
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 9 - ΚΟΧ: 37.453				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 13 - ΚΟΧ: 539.277			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 έτη				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 11 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/Ε	ΝΤΙΒΑ	Ν.Π. 10031	1990	Π.Α. (ΑΜΕΡΙΚΗ)	Φ/Γ	ΓΚΙΚΑΣ	Ν.Π. 7594	1980	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
P/K	ΒΕΛΟΣ	Ν.Π. 2347	1961	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)	Δ/Ε	ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΙΤΑΝ	Ν.Π. 9975	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΟΜΗΡΟΣ Τ	Ν.Π. 5451	1955	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΣΕΡΕΝΟ	Ν.Π. 10209	1982	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΙΚΑΡΙΑ	Ν.Π. 9069	1981	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΠΕΛΛΑ	Ν.Π. 10013	1985	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΣΤΕΛΛΑ	Ν.Π. 9235	1974	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 460					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 220.459				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22,5 έτη					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 έτη				

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE5	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SW 7210 4-5-98	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ DIMITRIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.778	ΜΕΚ (1) 300 BHP	1957	232	123	1 Δολ. ΗΠΑ και άλλων αξιολογών παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SZ50 12-5-98	ΜΥΚΗΝΑΙ MYKINAI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.799	ΜΕΚ (1) 9000 BHP	1979	12.349	7.660	—	Αλλαγή Σημαίας CHANGE OF FLAG
SV 4193 13-5-98	ΝΗΣΟΣ ΜΗΛΟΣ NISOS MILOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.907	ΜΕΚ (1) 300 HP	1955	362	232	USD \$ 16.500	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SXSG 14-5-98	ΒΑΛΕΡΙΟΣ VALERIOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.357	ΜΕΚ (1) 3000 BHP	1978	2.503	750	USD \$ 1.890.000	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SXTT 22-5-98	ΦΕΗΜ FAME	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.513	ΑΤΜ/ΛΟΣ (1) 29.830 KW	1972	57.366	22.778	USD \$ 3.443.620	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SVTI 27-5-98	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ STANDARD VIRTUE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.032	ΜΕΚ (1) 17.400 BHP	1973	35.635	20.982	USD \$ 1.833.906	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SYQQ 27-5-98	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ. ANGELINA L.	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.860	ΜΕΚ (1) 13.115 BHP	1975	13.731	8.391	USD \$ 2.400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς μετά από Δημόσιο Αναγκαστικό Πλει- στηρισμό που έγινε στη Σιγκα- πούρη την 18-2-1998
SXIC 29-5-98	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. KATERINA T.	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.847	ΜΕΚ (1) 3200 BHP	1968	2.434	1.213	USD \$ 381.000	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SV 5728 26-5-98	ΕΡΜΗΣ HERMES	Φ/Γ CARGO	ΣΥΡΟΣ SIROS	408	ΜΕΚ (1) 395 BHP	1966	485	250	—	Διάλυση DISSOLUTION

**ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
REMEASUREMENTS**

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW 3395 11-5-98	ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΙΚΑΣ GIANNIS FIKAS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.095	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	KOX 500 508	KKX 321 299
SW 5930 13-5-98	ΜΠΙΛΑΛΙ BILALI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.604	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	494 494	386 380
SW 8464 19-5-98	KARMEN ΦΟΝΤΑΝΑ KARMEN FONTANA	Ε/Τ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.932	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	244 248	111 112
SW 9824 19-5-98	KARMEN ΣΕΡΕΝΑ KARMEN SERENA	Ε/Τ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.085	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	244 247	111 111
SV 2035 22-5-98	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΣΤΑΡ AQUARIUS STAR	Φ/Τ - Ο/Τ (Αν. Τύπου) CARGO FERRY BEAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.011	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	250 217	50 50

**ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS**

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
Sx6218 7-5-98	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ VASILIOS D	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.519	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	KOX 950 945	KKX 455 508
SX 6116 11-5-98	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ KONSTANTINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.518	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.204 1.166	535 583
SWQW 11-5-98	ΚΡΟΥΝΤΓΚΑΛΦ CRUDGULF	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.497	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.135 81.135	40.900 44.754
SX 6666 14-5-98	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΙΙΙ POSEIDON III	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.528	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	249 147	74 82
SWEB 29-5-98	ΚΑΠ ΛΑΡΑΝ CAP LAURENT	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.539	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.148 81.148	46.543 46.543
SX 6113 29-5-98	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ KONSTANTINOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.511	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	546 546	226 226

**ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE**

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINES	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SV 7235 5-5-98	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. GEORGIOS S.	Φ/Τ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.546	ΜΕΚ (1) 750 HP	1966	1.063	504	D.M. 630.000	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν.959/79 Αντικλ.: ΣΚΟΡΔΑΛΑΚΗΣ, Κων/νος Ακτή Τζελέπη 4 Πειραιάς, τηλ. 4125.800

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 ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΟΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXCE 5-5-98	ΑΙΣ ΚΙΝΓΚ ICE KING	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.545	MEK (1) 4.988 KW	1994	7.085	2.937	USD \$ 655.000	GRENDMAR COMPANIA NAVIERA SA/PANAMAS Αντικλ.: ΑΓΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Ευάγγελος - Θεσσαλίας 51 Βούλα, τηλ. 3608.211
SV 7235 5-5-98	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. GEORGIOS S.	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.546	MEK (1) 750 HP	1966	1.063	504	D.M. 630.000	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν.959/79 Αντικλ.: ΣΚΟΡΔΑΛΑΚΗΣ Κων/νος Ακτή Τζελέπη 4 Πειραιάς, τηλ. 4125.800
SWUL 6-5-98	ZIM SENZEN ZIM SHENZHEN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.547	MEK (1) 20.373 KW	1986	39.678	19.980	1 Δολ. ΗΠΑ και άλλων αξιολό- γων παροχών	DEVONSHIRE CORPORATION (LIBERIA) Αντικλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ- ΚΟΠΟΥΛΟΣ Βασ. - Ζεφύρου 60 Π. Φάληρο τηλ. 9390.000
SX6749 8-5-98	ΛΕΝΑ Ι LENA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.548	MEK (1) 1.000 HP	1963	497	291	Δρχ. 110.000.000	ΠΟΛΙΚΟΣ Ι ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 Αντικλ.: ΣΙΛΙΜΙΔΗΣ Γεώργιος - Υπαπαντής 81 Πειραιάς, τηλ. 4635.902
SYPC 11-5-98	ΑΙΣ ΚΟΥΙΝ ICE QUEEN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.549	MEK (1) 4.988 KW	1994	7.085	2.937	USD \$ 6.550.000	MARTRATO NAVIERA SA (PANAMA) Αντικλ.: ΑΓΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Ευάγγελος - Θεσσαλίας 51 - Βούλα, τηλ. 3608.211
SVAP 12-5-98	ΣΗ ΤΡΕΛΕΡ SEA TRAILER	Φ/Γ - Ο/Γ CARGO FEARY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.550	MEK (2) 2x10.000 PS	1973	7.060	3.271	USD \$ 3.300.000	VALENTINE MARINE LTD (LIBERIA) Αντικλ.: ΒΟΥΡΑΚΗΣ Στέφανος - Κολοκοτρώνη 99 Πειραιάς, τηλ. 4125.249
SZTN 20-5-98	ΚΡΟΥΝΤΜΕΝΤ CRUDEMED	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.551	MEK (1) 20.940 BHP	1989	79.544	45.987	USD \$ 38.000.000	CREDIC NAVIGATION CORPORATION (LIBERIA) Αντικλ.: ΜΑΝΤΖΑΡΗΣ Λουκάς - Δρα- γασανίου 8 Αθήνα, τηλ. 9238.290
SZWV 22-5-98	ΚΑΠ ΖΑΝ CAP SEAN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.552	MEK (1) 22.920 BHP	1998	81.148	46.543	USD \$ 59.175.767	ULTRA NAVIGATION LTD (LIBERIA) Αντικλ.: ΚΟΚΟΛΗΣ Σωκράτης - Αγίας Σοφίας 96-98 Αθήνα & ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ Δημ. Πιλαίων 32 Βρυλλήσια
SX6842 6-5-98	ΑΙΓΙΟΝ EGION	Φ/Γ CARGO	ΠΑΤΡΑ PATRA	53	MEK (1) 428 BHP	1912	324	179	Δρχ. 13.000.000	ΚΑΡΛΟΣ Κων/νος του Νικολάου - Κανάρη 1 Πάτρα

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ
GHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SX5382 6-5-98	ΑΛΣ ALS	Δ/Ε ΥΔΡΟΦΟΡΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.465	MEK (1) 1120 BHP	1968	785	445	Μετονομάστηκε σε ΕΙΡΗΝΗ RENAMED TO IRINI
SX6749 8-5-98	ΛΕΝΑ Ι LENA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.548	MEK (1) 1000 HP	1963	497	291	Μετονομάστηκε σε ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ RENAMED TO DIMITRIOS
SZPI 11-5-98	ΣΑΤΟΥΡΝ SATURN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.514	MEK (1) 32.900 BHP	1987	42.304	14.921	Μετονομάστηκε σε ΧΙΟΥΣΤΟΝ ΕΞΠΡΕΣ RENAMED TO HOUSTON EXPRESS
SWAL 22-5-98	ΑΝΑΜΕΛΙ ANAMELI	ΜΕΤ/ΡΟ-Φ/Γ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.065	MEK (1) 11.200 BHP	1977	15.976	8.865	Μετονομάστηκε σε ΜΑΡΙΑΝΑ RENAMED TO MARIANA

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW 4190 5-5-98	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ KONSTANTINOS M	Ε/Γ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	26	ΜΕΚ (2) 2x250=500 BHP	1984	144	96	πρώην ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΕΧ ΙΡΑΚΛΙΟ 84 (Α' ΚΛΑΣΗΣ)

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

29/7/1998

Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» ΝΠ 9895 ΚΟΧ 3026,89

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΕΛΕΝΗ ΠΑΓΩΝΗ ΤΗΛ. 3633720

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ

ΚΟΛΟΒΟΥ ΤΗΛ. 4138546

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 250.000.000

Ε/Γ -Τ/Ρ «ΜΑΙΡΗ II ΝΠ 104 91 ΚΟΧ 97,43

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΩΛΗΣ ΤΗΛ.

5236642

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΝΑ ΣΕΡΑΦΕΤΙΝΙΔΗ- ΜΕΡΙΑΝΟΥ

ΤΗΛ. 5225642

ΤΟΠΟΣ ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 35.000.000

Ε/Γ ΠΕΑΡΛ ΑΘΕΝΣ Ν.Π 9982

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΤΗΛ.

3214002

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΚΩΝ/ΝΑ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΛ. 3217222

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 350.000.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμ. Αποφάσεων: 3898/25-6-1998

Νόμιμος εκπρόσωπος: Βερνίκος Εμμανουήλ-Νι-

κόλαος κάτοικος Πειραιά Α. Μουτσοπούλου 52

Αριθμός Μερίδος 3994

ΦΕΛΙΞ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ

ΕΥΘΥΝΗΣ

ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΦΙΛΩΝΣ 145

ΑΦΜ: 95470959

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την

31/3/1997

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά

Ιφιγένεια Αμπάτη-Μενδωνίδου, κάτοικο Πειραιά,

Νοταρά 53, τηλ. 4121119.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλο-

γή οριστικού συνδίκου την 13/7/1998 ημέρα

Δευτέρα και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα

του Πρωτοδικείου.

ΑΙΤΟΥΣΑ: «ΑΛΦΑ ΛΗΣΙΝΓΚ ΑΝΩΝΥΜΟΣ» ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗΣ

ΜΙΣΘΩΣΕΩΣ» -ΕΔΡΑ ΑΘΗΝΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 43

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ: 3967/26-6-1998

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 3996

ΕΛΚΑ SHIPPING CO SA (ΕΛΚΑ ΣΗΠΙΝΓΚ ΚΟΕΣ ΕΙ)

ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΝΟΤΑΡΑ 108 (τυπικά στη Μον-

ρόβια Λιβερίας)

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 25-9-

1997.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά

Αθανασία Αμπατζόγλου κάτοικο Κερατσινίου, Μ.

Κιουρί 84- τηλ. 4002865.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλο-

γή οριστικού συνδίκου την 20-7-1998 ημέρα

Δευτέρα και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα

του Πρωτοδικείου.

3 Ιουλίου 1998 Αίτηση αποποίησης προσωρινής

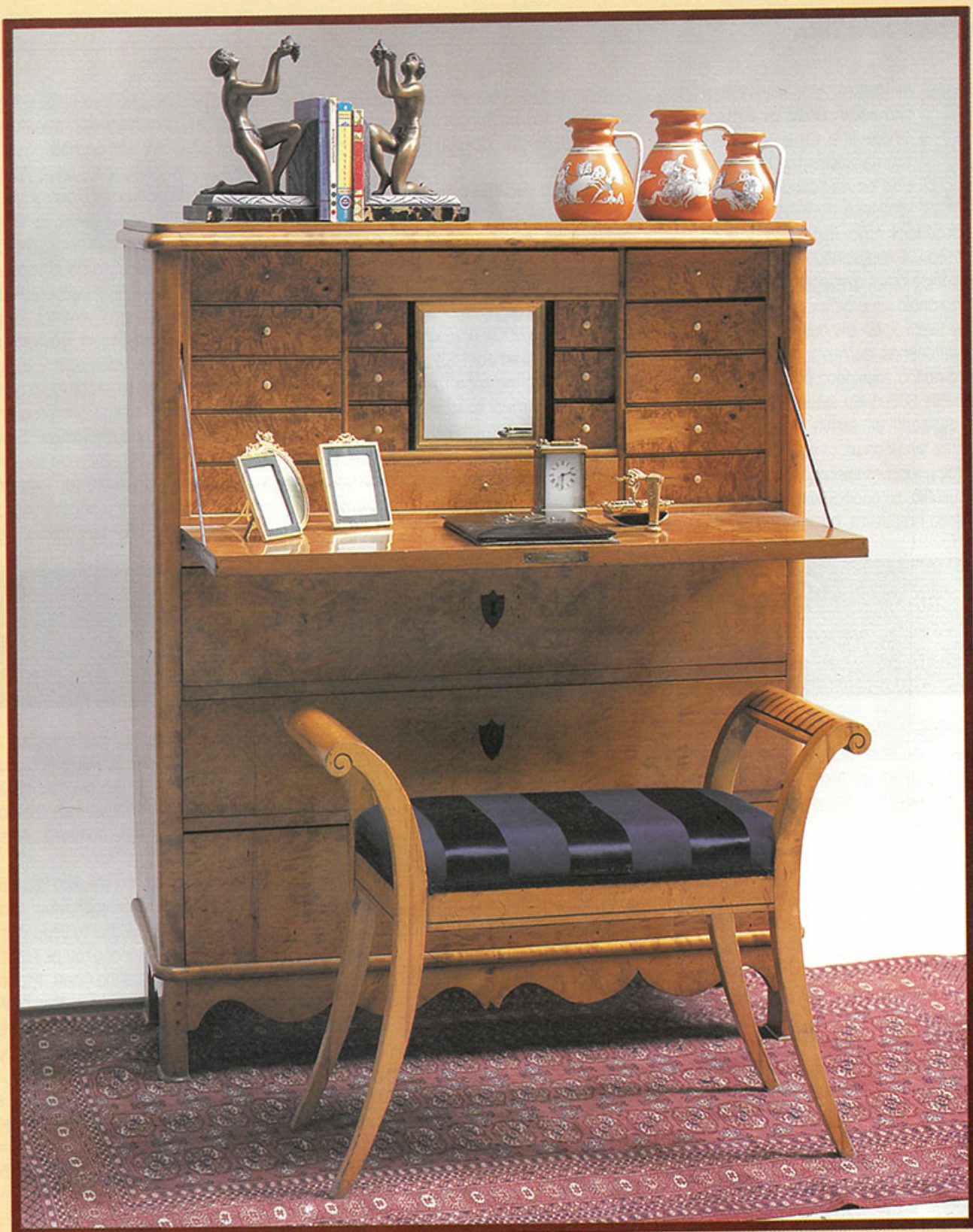
συνδίκου (δικ. 25-9-98)

ΑΙΤΟΥΣΑ: AEGEAN PETROLEUM (UK) LIMITED

ΕΔΡΑ ΛΟΝΔΙΝΟ 5th FLOOR-ARTILLERY HOUSE-

ARTILLERY

ROW - LONDON SW1P1RT



VICTORIANA antiquities

ANNY LAMBROU

5, N. DOUKA STR. KOLONAKI, ATHENS 106 74
TEL. & FAX : 72 32 660 * HOME : 72 13 865

Την Πέμπτη, 2 Ιουλίου 1998, η Ναυτική Λέσχη Πειραιώς ευτύχησε να φιλοξενήσει και να ακούσει ομιλία του προέδρου της Νέας Δημοκρατίας, Κώστα Καραμανλή, με θέμα η «Ελληνική Ναυτιλία στη Νέα Χιλιετία-Προτάσεις». Λόγοι «ανωτέρας βίας» δεν μου επέτρεψαν να παρακολουθήσω την εκδήλωση, εξασφάλισα όμως αντίγραφο της εν λόγω ομιλίας, το οποίο και ενδελεχώς εμελέτησα. Εικάζω βεβαίως ότι την ομιλία του κ. Καραμανλή ακολούθησε συζήτηση, στη διάρκεια της οποίας πολλή επιμέρους θέματα θα διευκρινίστηκαν σε βαθμό και έκταση που κάνουν την εδώ αναφορά σε εκείνα περιττή. Επειδή, όμως, σε αντίθεση με το γραπτό λόγο, όπου ο καθένας μπορεί να έχει πρόσβαση με μια σχετική ευκολία, τα προφορικά διαμειφθέντα, οιονεί έπαια πτερόντα, ουδέποτε θα έλθουν σε

κόττητά τους στο πρόβλημα συγκρούονται με αναφορές που μαρτυρούν ή ένα χαμηλό γνωστικό επίπεδο είτε παρερμηνεία ενίων φαινομένων.

Δεν θα αναφερθώ εδώ στα μέρη εκείνα του κειμένου που αφορούν τα ευρύτερα πολιτικά και οικονομικά ζητήματα της χώρας μας. Σκοπό του παρόντος δεν αποτελεί η «αντιπολίτευση στην Αντιπολίτευση» αλλά η θεραπεία κάποιων «ολισθημάτων», αν μου επιτρέπεται η έκφραση, κάποιων παρερμηνειών που, κατά τη γνώμη μου, είναι επικίνδυνο να αφηθούν μετέωρες. Ξεκινώ ακολουθώντας, για χάρη της άνεσης του αναγνώστη που κατέχει το κείμενο του λόγου την ίδια τάξη που τίγονται τα διάφορα θέματα εκεί. Πρώτη άξια σχολιασμού φράση είναι: «για μας η ναυτιλία είναι πρωταρχικός κλάδος οικονομικής δραστηριότητας». Θέλω εδώ να επισημάνω το ελλειπές του χαρακτηρισμού που, όπως τουλάχιστον

θα συμφωνήσω απόλυτα με το κείμενο σε ό,τι αφορά στις προκαταλήψεις, αγκυλώσεις, ιδεοληψίες κλπ. που κυριάρχησαν όχι μόνον την προηγούμενη εικοσαετία, όπως λέει το κείμενο, αλλά από πολύ ενωρίτερα ακόμη, στις σχέσεις της Ελληνικής Ναυτιλίας με τον ελληνοδικό χώρο. Ευθύνη αυτό μιας αριστερής ιδεοληψίας που αναζητούσε «δαίμονες» παντού και πάντοτε, σε κάθε χώρο που η οικονομική επιτυχία γινόταν πραγματικότητα και όπου ήταν δυνατό να ανευρεθούν και μερικά ψήγματα έστω «εκμετάλλευσης» του ναυτεργάτη. Θέλω εν προκειμένω ειλικρινά να πιστεύω, ότι η συνεχής βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, η διαρκής συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού, η βαθμιαία φθίνουσα εξάρτησή του από τον εργοδότη-εφοπλιστή, αλλά και (οφείλουμε εδώ να το επισημάνουμε) η αλληλαγή νοστορπίας και συμπεριφοράς του τελευταίου, τείνουν να

Ένας «αντίλογος»

επαρκή γνώση της ευρύτερης Ναυτιλιακής Οικογένειας, σκόπιμο κρίνω να επικεντρώσω την προσοχή μου και να σχολιάσω το γραπτό κείμενο σαν μοναδικό στοιχείο που επιδέχεται σχολιασμό.

Είναι απόλυτα φυσικό και κατανοητό, ένας πολιτικός που βρίσκεται ήδη στην αρχηγία του ενός εκ των δύο μεγαλύτερων πολιτικών κομμάτων της χώρας διεκδικώντας την πρωτοπορία χωρίς να έχει, έστω και συμπτωματικά, «περάσει» από τον χώρο της Εμπορικής Ναυτιλίας, να μην κατέχει τις εξειδικευμένες εκείνες γνώσεις που απαιτούνται για έναν «επαρκή» χειρισμό των σχετικών με τη Ναυτιλία θεμάτων. Και ακόμη πλέον φυσικό να μην έχει τη βαθύτερη εκείνη αίσθηση της ιδιαιτερότητας που διακρίνει τη Ναυτιλία μας σε σύγκριση με άλλους τομείς οικονομικής έκφρασης. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά στη «γένεση» της σύγχρονης Ελληνικής Ναυτιλίας, στη βαθύτερη ουσία της και στο ρόλο της στο παγκόσμιο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών και, ακόμη ειδικότερα, στη σχέση της με τον ελληνοδικό χώρο.

Σαν αντίλογο, θα παρατηρήσει κανείς ότι ένας λόγος του είδους δεν μπορεί παρά να είναι προϊόν συνεργασίας κάποιου ή κάποιων συμβούλων, που ασφαλώς και γνωρίζουν τα πράγματα καλύτερα. Αν και, όπως καλώς γνωρίζω, οι πράγματι γνωρίζοντες δεν είναι και τόσο πολλοί επιθυμητοί μέσα στους κομματικούς μηχανισμούς, που συνήθως βρίσκουν τους πρώτους επικίνδυνους και τους ποταμίζονται. Από το κείμενο του λόγου δεν φαίνεται και τόσο πολύ καθαρά τι ίσχυσε στην προκειμένη περίπτωση. Επισημάνσεις που διακρίνονται για τη διεισδυ-

**Σχόλια στο λόγο
του προέδρου
της Νέας Δημοκρατίας
Κώστα Καραμανλή
στη Ναυτική Λέσχη
Πειραιώς**

του Γ. Μπάνου

χιστον διατυπώνεται, εξομοιώνει τη Ναυτιλία προς πάντα άλλο κλάδο της οικονομίας μας αποσιωπώντας τη βασική της ιδιαιτερότητα, ότι δηλαδή η Ναυτιλία μας, με εξαίρεση την Ακτοπλοΐα, αποτελεί οικονομική έκφραση ουσιαστικής εκτεινόμενης πέρα του ελληνοδικού χώρου, ο οποίος, εξ αυτού του δεδομένου, αδυνατεί να ασκήσει επ' αυτής τον έλεγχο τον οποίον ασκεί ένας εθνικός χώρος, μέσω της κυβερνήσεώς του, επί των τομέων της Οικονομίας. Κάτι περισσότερο: Η Ναυτιλία είναι σε θέση να αντιπαρτίθεται στην κρατική επιβολή σε βαθμό που μόνος τρόπος εκάστοτε επικοινωνίας να είναι ο διάλογος. Επομένως, ο καλός διαχειριστής των ναυτιλιακών πραγμάτων εκ μέρους της Ελληνικής Πολιτείας δεν είναι εκείνος που καταστρώνει σχέδια και προγράμματα δράσης ερήμην της. Ούτε εκείνος που προσπαθεί να αντλήσει ωφέληματα εις βάρος της. Μηνδ' εκείνος που της χαρίζεται. Απαξ και εμιλήσαμε παραπάνω για διάλογο και αντιπαράθεση, η αμοιβαία σύγκληση συμφερόντων αποτελεί τη μοναδική απάντηση.

ελαχιστοποιήσουν ως να εξαλείψουν τυχόν συντηρούμενες προκαταλήψεις που, αυτήν τουλάχιστον τη στιγμή, θεωρώ ότι επιβιώνουν μόνο σε κύκλους της δογματικής αριστεράς και, πιθανόν, σε ένα μικρό ποσοστό της ελληνοδικής κοινωνίας.

Ας έλθουμε τώρα στο επίκαιρο θέμα της φυγής πλοίων εκ του εθνικού νηολογίου. Ο τρόπος με τον οποίον προσεγγίζεται το θέμα και η ευκολία της άμεσης διασύνδεσής του με εκείνο των θέσεων εργασίας (με άλλα λόγια, της απασχόλησης), χωρίς προηγούμενη μελέτη των αριθμών και σχετική ανάληψη, ασφαλώς και δεν είναι ο ενδελεχής. Το ζήτημα της ανεργίας είναι πολύ ευρύτερο και συνδυάζεται με την, σαν αποτέλεσμα ανόδου του βιοτικού επιπέδου στη χώρα και «επιλογής» της εργασίας από τους νέους, προϊούσα συρρίκνωση της προσφοράς εργασίας στη θάλασσα. Εκείθεν πηγάζει και τυχόν μείωση του όγκου του ναυτιλιακού συναλλήλατος αφού, όπως είναι πια πασίγνωστο, το ελληνοικό πλήρωμα αποτελεί το βασικό «διάλυτο» μεταβίβασης μέρους της ναυτιλιακής προσόδου στον ελληνοδικό χώρο. Θύματα που επιτέλους απαιτούν μια νέα προσέγγιση, όπου εκείνα που χρειάζονται είναι περισσότερη γνώση και περισσότερο θάρρος.

Ουδόπως κατανώ διασύνδεση του ζητήματος της Σημιαίας με εκείνο της δήθεν απειλούμενης μετεγκατάστασης «φάσματος παραναυτιλιακών επιχειρήσεων» σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αν κρίνω από τα σήμερα συμβαίνοντα και από τις διαφαινόμενες τάσεις, ένας τέτοιος φόβος είναι ασύστατος. Σε στιγμή όπως η σημερινή, που το ζήτημα της Σημιαίας βρίσκεται σε έξαρση, ο

αριθμός των εγκατεστημένων εδώ στην Ειρή-
δα ναυτιλιακών εταιρειών συνεχώς αυξάνεται
και, ίσως εξίσου σπουδαίο, οι αρμοδιότητες
των εδώ γραφείων εμπλουτίζονται με μεταβί-
βαση ευθυνών από εκείνα της αθηνοδωκής. Και,
φυσικά, όλο το φάσμα των παραναυτιλιακών
επιχειρήσεων δεν έχει καλύτερη επιλογή από
το να ακολουθήσει. Θεωρώ, ως εκ τούτου,
άνευ αντικείμενου τη σχετική εισήγηση.

Η αναφορά στην πολιτική άθλητων χωρών (Γαλ-
λία, Ολλανδία, Νορβηγία, κλπ.) στο ζήτημα της
ανταγωνιστικότητας, παρέχουσα την αίσθηση
παρότρυνσης προς μίμηση, είναι μάλλον ατυ-
χής. Οι εν λόγω χώρες είχαν κάποτε αναπτύξει
εμπορικούς στόλους σε τελείως διαφορετικές
βάσεις, όπου, με εξαίρεση τη Νορβηγία, η απα-
σχόληση έπαιζε δευτερεύοντα ρόλο. Σε αυτές,
και χωρίς πια εξαίρεση μηδὲ και της Νορβηγίας
μετά την εκεί ανάπτυξη της παραγωγής πετρε-
λαιο, η σημερινή ναυτιλιακή πολιτική σχεδόν
δεν λαμβάνει υπόψη τον παράγοντα «απασχό-
ληση».

Ουδείς μπορεί σοβαρά να διαφωνήσει με τις εν
συνεχεία διατυπούμενες αρχές περί φιλελευ-
θερής αντίληψης, ιδιαιτέρως όταν αναφέρεται
σε μια ναυτιλία όπως η ελληνική, της οποίας η
γέννηση και ανάπτυξη στηρίχτηκε στο διεθνή
ανταγωνισμό. Είναι όμως λιγνρό που η ανα-
φορά σε θέματα που αφορούν την ποντοπόρο
ναυτιλία μας εξαντλήθηκε σε αυτό το σημείο
του λόγου του κ. Καραμανλή.

Παραπέρα, η αναφορά σε θέματα της επιβατη-
γού ναυτιλίας αρχίζει με τη δήλωση ότι «ο αυ-
ξανόμενος ανταγωνισμός δεν μας φοβίζει». Φυ-
σικά, μια κουβέντα είναι αυτή, όσο και αν, από
τα χείλη ενός πολιτικού αρχηγού, εξερχόμενη,
πχει αυτονόητη. Και για τους λόγους που ανω-
τέρω εξέθεσα, εδώ οι δυνατότητες και οι αρ-
μοδιότητες των πολιτικών είναι, σαφώς μεγα-
λύτερες. Οι προτεινόμενες όμως τρεις «βασι-
κές αρχές», τουλάχιστον ως είναι διατυπωμέ-
νες στο κείμενο της ομιλίας, είναι ασαφείς και
γενικόλογες. Η εισήγηση κατάργησης του συ-
στήματος των αδειών σκοπιμότητας και εκείνου
του εν ισχύει ναυτολογίου παρακάμπτει με τη
σιωπή την ανάγκη επαρκούς καλύψεως της κοι-
νωνικής πλευράς του προβλήματος, ιδιαίτερα
σε ό,τι αφορά στις «άγονες» λεγόμενες περιο-
χές, αφενός και την προστασία του επιβατικού
κοινού των νήσων και την ανταγωνιστικότητα
του προς και εξ αυτών εμπορίου. Και ενώ δέ-
χομαι ως απολύτως επαρκά και επείγοντα τα
τιθέμενα ζητήματα, επισημαίνω την ανάγκη
πλήρους και λεπτομερούς διατύπωσης των
προτεινόμενων λύσεων, άνευ των οποίων κάθε
σχετική πρόταση κινδυνεύει να περιπέσει στη
σφαίρα της απλής δημαγωγίας, πρακτική που,
εξ όσων γνωρίζω, δεν συνήθιζε ο κ. Καραμαν-
λής. Διότι, πράγματι, ο ελληνικός τουριστικός
και επιβατικός στόλος, ιδία εν όψει της άρσης
του cabotage, άμεσα χρειάζεται εκσυγχρονισμό
και ανανέωση. Πράγματι, το ήδη κρατούν σύ-

στημα δεν επιτρέπει τη δέουσα χρησιμοποίηση
νέων μονάδων και την απόσβεση μεγάλων
επενδυτικών κεφαλαίων που απαιτεί η ανανέω-
ση. Αποτελεί όμως τόχα η απλή εφαρμογή των
φιλελευθέρων αρχών τη δέουσα εν προκειμέ-
νω απάντηση; Ή, μήπως, η αναφορά σε «κίνη-
τρα» υπονοεί επιδοτήσεις ή άλλου είδους ισο-
δύναμες παροχές που φεύγουν έξω από τους
κανόνες του φιλελευθερισμού; Ιδού ερωτήμα-
τα, στα οποία δεν χωρούν ασάφειες ή και έλ-
λειψη πληρότητας.

Όσον τώρα αφορά την κατάργηση του
cabotage και την ανάγκη εξασφάλισης ίσων
όρων μεταχείρισης για όλα τα κράτη υπό το νέο
καθεστώς, εδώ, νομίζω, περιπίντουμε στο πρό-
βλημα της ευρύτερης διαπραγματευτικής δύ-
ναμης της χώρας, πρόβλημα που υπερβαίνει

**Σε στιγμή όπως η σημερινή,
που το ζήτημα της Σημείας βρί-
σκεται σε έξαρση, ο αριθμός των
εγκατεστημένων εδώ στην Ειρή-
δα ναυτιλιακών εταιρειών συνε-
χώς αυξάνεται και, ίσως εξίσου
σπουδαίο, οι αρμοδιότητες των
εδώ γραφείων εμπλουτίζονται με
μεταβίβαση ευθυνών από εκείνα
της αθηνοδωκής. Και, φυσικά, όλο
το φάσμα των παραναυτιλιακών
επιχειρήσεων δεν έχει καλύτερη
επιλογή από το να ακολουθήσει.**

και τις δυνατότητες του γράφοντος αλλή και το
αντικείμενο της υπό συζήτηση ομιλίας, άπαξ
και τέτοιες δυνατότητες είναι κατά τεκμήριον
ίδιες κάτω από οιαδήποτε δημοκρατικό εκλεγ-
μένη ελληνική κυβέρνηση. Σχετικές αναφορές
εν προκειμένω συνιστούν απλό ευκολόγιο.

Στο θέμα της Ναυτικής Εκπαίδευσης, υπάρχουν,
νομίζω, επιμέρους θέματα, που, αν δεν λη-
φθούν υπόψη, ακυρώνουν εκ των πραγμάτων
την αξία πάσης αναφοράς στο θέμα. Και πρώ-
τον, περί ποίων ναυτικών ομιλούμε; Περί εκεί-
νου του συρρικνούμενου αριθμού που, για τους
λόγους που ήδη αναπτύξαμε, συνεχώς και λι-
γοστεύει; Και ποια τόχα να είναι τα κίνητρα, τα
ικανά να αναστρέψουν την ιστορική αυτή δυνα-
μική; Περιέχουν κοινωνικό ή και οικονομικό κό-
στος; Θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας
στους αξιωματικούς μόνον, ή θα πράξουμε σαν
να είναι ακόμη δυνατόν ναύτης ή λιπαντής να
σταδιοδρομήσει στην ποντοπόρο ναυτιλία;
Τελευταίο έμεινε το ασφαλιστικό πρόβλημα, το
πράγματι ελληνιστικό NAT. Όπως, όμως, δι-
δάσκει η Ιατρική, η τελειοφόρος θεραπεία προ-

ϋποθέτει την ορθή διάγνωση, σαφή διατύπωση
των αιτιών του κακού. Και για όσο χρόνο θα ανα-
ζητούμε τα αίτια «στις παλαιές και ηλικιακές
επιλογές» και μόνον σ' αυτές, βέβαιον είναι ότι
λύση δεν θα υπάρξει. Διότι η βασική, κύρια αι-
τία της κακοδομίας του NAT πρέπει να αναζη-
τηθεί στις ιστορικές, κοινωνικές και οικονομικές
εξελίξεις των ολίγων τελευταίων δεκαετιών
που ξεκίνησαν στα μέσα της δεκαετίας του '50
με 130.000 περίπου νέους (μεταπολεμικούς)
ναυτικούς και ελαχίστους συνταξιούχους για να
καταλήξουν σήμερα σε 28.000 ναυτικούς (αν οι
αριθμοί είναι σωστοί) και περίπου διηλθισούς
απομάχους. Με δεδομένη την αμφίβοη δυνά-
μηση εφαρμογής κανόνων ανταποδοτικότη-
τας σε παρελθούσες χρήσεις που επέρασαν μέ-
σα από οδυνηρές οικονομικές, κοινωνικές και
πολιτικές θύελλες εύκολο είναι να συληάσουμε
τη διάσταση του παρόντος προβλήματος. Χωρίς
αυτό να σημαίνει άρνηση της ευθύνης για στα-
θαίες, παροχές κλπ. που, κατά δεύτερο λόγο,
ευθύνονται για την παρούσα κρίση και των οποί-
ων και η απλή ακόμη ικνηλάτηση απαιτεί ανα-
δρομή 40 τουλάχιστον ετών.

Τα προτεινόμενα μέτρα: 1) Εξυγίανση με την
κατάργηση χαρακτηριστικών και πριμοδοτικών διατά-
ξεων 2) εφαρμογή των αρχών της ανταποδοτι-
κότητας και 3) Μηχανογράφηση. Και διερω-
τώμαι: 1) Ποιες είναι οι αναθεωρητέες διατά-
ξεις, ποιους προσβάλλει η κατάργησή τους και
ποιες κοινωνικές ή άλλες σκοπιμότητες αυτή
αγγίζει; 2) Εστω και με την προηγούμενη προ-
ϋπόθεση να έχει εκπληρωθεί, με δεδομένη την
τρέχουσα σχέση του αριθμού εργαζομένων και
συνταξιούχων, μπορεί τόχα να λειτουργήσει η
ανταποδοτικότητα; Και 3) ο στόχος της άμεσης
εξυπηρέτησης των ναυτικών και των συνταξι-
ούχων συνιστά μέσον εξυγίανσης; Και αν ναι,
κατά ποιον τρόπο λειτουργεί; Μήπως με τη
μείωση του προσωπικού του NAT και την, κατ'
ακολουθίαν, μείωση του λειτουργικού του κό-
στους;

Τελιώνω με την αναφορά περί «υλοποίησης
μιας εθνικής στρατηγικής, πέρα από κομματικές
αντιπαράθεσεις». Αν έμφαση πρέπει να δοθεί
στο «υπερκομματική», ασφαλώς και συμφω-
νούμε όλοι! Αν όμως τα λεχθέντα υπονοούν
και προοιωνίζονται μια σειρά διοικητικών απο-
φάσεων που θα θέτουν καινούς κανόνες λει-
τουργίας της Ναυτιλίας και των σχέσεών της με
το κράτος ή και τον ελληνικό χώρο, τότε η
άκρα περίσκεψη ευσεβώς συνιστάται.
Υπάρχει εν προκειμένω ένας κανόνας που με-
τουσιώνεται στην εξής φράση: Αν θέλεις να
αρμέγεις πάντα την προβατίνα, πρέπει, πριν απ'
όλα τ' άλλα, να φροντίζεις να είναι υγιής και κα-
λοθρεμμένη...

Τέλος, θα ήταν απόηχο η παράλειψη έκφρα-
σης των θερμών συχαρητηρίων μας προς τη
Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς για τη διοργάνωση
της εκδήλωσης σε τόσο υψηλό επίπεδο ομι-
λητή.

του Τάκη Μακρή
της "Overseas
Agency Ltd"

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Στην αναφορά μας στις αγοραπωλησίες πλοίων που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος του περιοδικού, είχαμε επισημάνει τη μείωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και την εμφανή προσπάθεια των αγοραστών για πίεση των τιμών προς τα κάτω. Κατά την περίοδο που πρόσφατα διανύσαμε, τα πράγματα παρέμειναν ως είχαν και η όποια κινητικότητα που παρουσιάστηκε αφορούσε κατά μεγαλύτερο ποσοστό αγοραστές που εξασφάλισαν χρηματοδότηση μέσω bond issues.

Και ενώ η μικρή κινητικότητα στον τομέα των φορτηγών είναι αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης υποτονικότητας της ναυλαγοράς, στον τομέα των πετρελαιοφόρων, παρά το αυξημένο ενδιαφέρον των αγοραστών, υπάρχει μικρή σχετικά προσφορά πλοίων λόγω της πολύ καλής κατάστασης της ναυλαγοράς τους, ειδικότερα των VLCCs εξαιτίας των αυξημένων ποσοτήτων ιρακινού πετρελαίου που διακινήθηκε κυρίως προς Ανατολής αλή και προς τη Δύση.

Επίσης, στην ίδια αναφορά μας είχαμε αφήσει να εννοηθεί ότι η περαιτέρω πτώση των τιμών διαμήσεως ήταν αναμενόμενη, εντούτοις η προσδοκία της κατάργησης από την κινεζική κυβέρνηση του φόρου (τέλους) του επιβαλλόμενου σε πλοία υπό ξένη σημαία, διατήρησε τις τιμές στα σταθερά επίπεδα των 120 έως 128 δολλαρίων Η.Π.Α. ανά τόνο light για τις Ινδίες και τις γύρω περιοχές και 100 έως 107 δολλάρια Η.Π.Α. για την Κίνα. Πρέπει εδώ να σημειωθεί η αυξημένη προσφορά φορτηγών πλοίων σε αντίθεση με τα πολύ λίγα προσφερόμενα πετρελαιοφόρα. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα 15/6 έως 15/7, 1988:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το "GOLDEN DISA", 73.000 DWT ναυπηγήσεως 1998 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 22.500.000 στους Oetker, το "PERSEUS", 81.796 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιταλία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 4.500.000 σε Κινέζους αγοραστές, το "TRANS BRIDGE", 34.463 DWT ναυπηγήσεως του 1976 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 1.700.000 σε Έλληνες αγοραστές, το "OI AN", 25.324 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 4.800.000 στην Pacific & Atlantic, το "HALLA

Ενώ η μικρή κινητικότητα στον τομέα των φορτηγών είναι αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης υποτονικότητας της ναυλαγοράς, στον τομέα των πετρελαιοφόρων, παρά το αυξημένο ενδιαφέρον των αγοραστών, υπάρχει μικρή σχετικά προσφορά πλοίων λόγω της πολύ καλής κατάστασης της ναυλαγοράς τους, ειδικότερα των VLCCs, εξαιτίας των αυξημένων ποσοτήτων ιρακινού πετρελαίου που διακινήθηκε κυρίως προς Ανατολής αλή και προς τη Δύση.

PIONEER" 22.457 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 3.900.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το MPP "TIGER WAVE", 17.500 DWT ναυπηγήσεως 1988 στη Γερμανία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 5.800.000 στην Pacific & Atlantic, το ψυγείο "SPRING BEAR", 9.950 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Κορέα αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 14.000.000 στην Nurben. Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες έως τη στιγμή της συμπλήρωσης του παρόντος αναφέρουν την πώληση του "EKTOR", 64.285 DWT

ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία και εξοπλισμένου με γερανούς 25 τόνων αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 7.000.000 σε αγοραστές της Μέσης Ανατολής και των τεσσάρων κορεστικών μεγάλων Capesizes "JASMINE/MU GUNG WHA/CASPIA", DAHLIA", ναυπηγήσεως 1987/1988/1989/1989 αντίστοιχα αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 83.000.000 συνοδικά σε Έλληνες αγοραστές (πιθανόν Drytank) με παράλληλη συμφωνία μακροχρόνιας χρονοναύησης bare boat.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το "DIAMOND BELL", 243.850 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 29.000.000 στην Troodos, το "EAGLE LYRA", 95.000 DWT ναυπηγήσεως 1993 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 37.000.000 σε Γερμανούς αγοραστές, το "STRESA", 241.600 DWT ναυπηγήσεως του 1975 στην Γερμανία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 8.750.000 σε αγοραστές της Μέσης Ανατολής, το "ENALIOS AVRA", 38.000 DWT ναυπηγήσεως 1975 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 3.800.000 σε Ιταλούς αγοραστές και τα "ANTIPOLIS/NEAPOLIS/NIKOPOLIS", ναυπηγήσεως 1981/1981/1983, αντίστοιχα, στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 45.000.000 συνοδικά στην Pegasus.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το φορτηγό "SAVA", 30.000 DWT ναυπηγήσεως του 1973 στη Γιουγκοσλαβία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 122 ανά τόνο light σε αγοραστές των Ινδών, το δεξαμενόπλοιο "ALAGOAS", 29.300 DWT ναυπηγήσεως του 1972 στη Βραζιλία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 131 ανά τόνο light σε αγοραστές των Ινδών, το φορτηγό "LEROS STAR", 33.350 DWT ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 125 σε αγοραστές του Πακιστάν και το φορτηγό "MALTESE FALCON", 26.070 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 105 ανά τόνο light σε Κινέζους αγοραστές.

Αναστολή καταβολής ΦΠΑ

Αποφάση Υπ. Οικον.
1047886/2112/611/0014/Α
ΠΟΛ.1107/8-4-98

**ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΙΕΛΕΥΣΗΣ, ΚΑΤΟΠΙΝ
ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΥ, ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ,
ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡ. Α' ΤΗΣ ΠΑΡ. 1
ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 22 ΤΟΥ Ν. 1642/86.**

Αρθρο 1

Στην περίπτωση παράδοσης, κατόπιν πλειστηριασμού, πλοίου, το οποίο απαλλήσσεται από το φόρο προστιθεμένης αξίας, σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του ν. 1642/86, όπως ισχύουν, και εφόσον ο υπερθεματιστής είναι πιστωτικό ίδρυμα, υποκείμενο στο φόρο, ανεξάρτητα αν πραγματοποιεί κατ' αποκλειστικότητα απαλλασσόμενες πράξεις, το οποίο δεν προτίθεται το ίδιο να εκμεταλλευτεί το εν λόγω πλοίο, αναστέλλεται η καταβολή του αναλογούντος στην παράδοση αυτή φόρου.

Η ανωτέρω αναστολή, εφαρμόζεται με τις προϋποθέσεις και διαδικασία που καθορίζεται στα επόμενα άρθρα.

Αρθρο 2

Προϋποθέσεις χορήγησης αναστολής

1. Από τη φύση και τα έγγραφα του πλοίου πρέπει να προκύπτει ο επαγγελματικός χαρακτήρας του πλοίου.
2. Η αναστολή ισχύει μέχρις ότου το πλοίο λάβει τελικό προορισμό και όχι πέραν της πενταετίας από την ημερομηνία χορήγησής της.

Αρθρο 3

Διαδικασία χορήγησης αναστολής

1. Το πιστωτικό ίδρυμα υποβάλλει στον αρμόδιο για την επιβολή του ΦΠΑ προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. αίτηση για την έγκριση αναστολής καταβολής του φόρου, συνοποβάλλοντας δικαιολογητικά, από τα οποία αποδεικνύεται ο επαγγελματικός χαρακτήρας του πλοίου. Με την αίτηση αυτή υποβάλλει επίσης δικαιολογητικά, από τα οποία αποδεικνύεται η διενέργεια πλειστηριασμού, καθώς και η αναγνώρισή του ως υπερθεματιστή.
2. Ο αρμόδιος προϊστάμενος Δ.Ο.Υ., αφού εξακριβώσει ότι ο αιτών είναι υποκείμενος στο φόρο και ότι πρόκειται για παράδοση, κατόπιν πλειστηριασμού επαγγελματικού πλοίου, χορηγεί στο πιστωτικό ίδρυμα έγκριση αναστολής καταβολής ΦΠΑ, σε τρία αντίτυπα.
3. Το πιστωτικό ίδρυμα προσκομίζει το πρωτότυπο της έγκρισης στον αρμόδιο για τη σύνταξη της πράξης κατακύρωσης του πλειστηριασμού, ο οποίος δεν υποχρεούται στην καταβολή του αναλογούντος ΦΠΑ, αναγράφοντας επί της πράξης κατακύρωσης την έγκριση αναστολής καταβολής του φόρου αυτού. Ενα αντίτυπο της έγκρισης αναστολής προσκομίζεται από το πιστωτικό ίδρυμα στην αρμόδια λιμενική αρχή, στο νηολόγιο της οποίας είναι καταχωρημένο το πλοίο, κατά τη διαδικασία αλλαγής της κυριότητας του πλοίου.

Αρθρο 4

Οριστικοποίηση της αναστολής καταβολής του φόρου

1. Κατά το χρόνο, κατά τον οποίο το πλοίο θα λάβει τελικό προορισμό, οριστικοποιείται η χορηγηθείσα, σύμφωνα με την παρούσα απόφαση αναστολή και ο φόρος που αναλογεί στον πλειστηριασμό δεν αναζητείται, εφόσον το πλοίο αποτέλεσε αντικείμενο παράδοσης, η οποία υπόκειται σε ΦΠΑ ή απαλλήσσεται σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 22 και τη διαδικασία που καθορίζεται στην απόφασή μας υπ' αριθ.

Π.8271/4879/ΠΟΛ.366/18.12.87, όπως ισχύει κάθε φορά. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση εξαγωγής του πλοίου σε τρίτη χώρα. Προς το σκοπό αυτό το πιστωτικό ίδρυμα ενημερώνει σχετικά τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ., ο οποίος περαιώνει το σχετικό φάκελο αναστολής.

2. Σε περίπτωση χρησιμοποίησης του πλοίου από το ίδιο το πιστωτικό ίδρυμα, το οποίο έτυχε αναστολής καταβολής του ΦΠΑ, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στην απόφασή μας υπ' αριθ. Π. 8271/4879/ΠΟΛ.366/18.12.87, όπως ισχύει, και εφόσον δικαιολογείται απαλλαγή, σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 22, η χορηγηθείσα αναστολή μετατρέπεται σε οριστική απαλλαγή του πλοίου. Σε αντίθετη περίπτωση το πιστωτικό ίδρυμα υποχρεούται στην καταβολή του ΦΠΑ, του οποίου έτυχε αναστολής κατά τον πλειστηριασμό, ο οποίος καταβάλλεται με έκτακτη περιοδική δήλωση, η οποία υποβάλλεται εντός 15 ημερών από τη χρησιμοποίηση του πλοίου.

3. Η αρμόδια λιμενική αρχή, στο νηολόγιο της οποίας είναι καταχωρημένο το πλοίο, υποχρεούται να ενημερώνει τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ., ο οποίος χορήγησε την αναστολή καταβολής του φόρου, για κάθε μεταβολή που επέρχεται στην κατάσταση του πλοίου.

4. Εάν το πλοίο δεν λάβει τελικό προορισμό εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 2, το πιστωτικό ίδρυμα υποχρεούται στην καταβολή του φόρου του οποίου έτυχε αναστολής κατά τον πλειστηριασμό. Στην περίπτωση αυτή ο φόρος καταβάλλεται με έκτακτη περιοδική δήλωση εντός προθεσμίας 15 ημερών από τη λήξη της προθεσμίας αυτής.

Αρθρο 5

Εναρξη εφαρμογής

Η απόφαση αυτή που ισχύει από την έκδοσή της, να δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πρωτοδικείο Πειραιά

Αριθμός Αποφάσεως 2392/1998-07-21
11313/1996

Θεμελιώδης βάση διεθνούς δικαιοδοσίας η κατοικία του εναγομένου ή η έδρα νομικού προσώπου. Τοπική αρμοδιότητα. Ρήτρα διαιτησίας. Αυτοδίκαιη υποκατάσταση ασφαλιστού στα δικαιώματα (κύρια και παρεπόμενα) του ασφαλισμένου. Μεταβίβαση και της συμφωνίας για παρέκταση αρμοδιότητας καθώς και της ρήτρας διαιτησίας.

ΤΟ ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ (Τακτική Διαδικασία) αποτελείται από τους Δικαστές Ιωσήφ Τσαλιγανίδη, Πρόεδρο Πρωτοδικών, Ευαγγελία Ορφανού, Πρωτοδίκη, Ιωάννα Κήληνα Πρωτοδίκη-Εισηγήτρια και από τη γραμματέα Ευφροσύνη Κόλληλα.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 27-1-1998 για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ: Της Ενάγουσας: Της εταιρείας με την επωνυμία «Sun Alliance International», που εδρεύει στη Μεγ. Βρετανία.

Των Εναγομένων: 1) Της εταιρείας με την επωνυμία «Stewart Chartering Ltd, Ship Chartering and Managements», που εδρεύει στο Λονδίνο, 2) της εταιρείας με την επωνυμία «H. Folmer and Co», που εδρεύει στην Κοπεγχάγη Δανίας.

... Με την αγωγή αυτή, με την οποία εισάγεται προς διάγνωση και επίλυση διαφορά ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, η πρώτη των εναγομένων «Stewart Chartering» ισχυρίζεται ότι το παρόν Δικαστήριο δεν έχει διεθνή δικαιοδοσία για την εκδίκασή της, διότι με το από 19-12-95 καταρτισθέν μεταξύ αυτής και της πωλήτριας ναυλωτριάς εταιρείας «ECC INTERNATIONAL» ναυλοσύμφωνο, οι όροι του οποίου ενσωματώνονται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της επικαλούμενης με την αγωγή φορτωτικής και δη με το άρθρο 20 αυτού (ναυλοσύμφωνου) συμφωνήθηκε ότι «το παρόν ναυλοσύμφωνο διέπεται υπό του Αγγλικού δικαίου και οποιαδήποτε προκύπτουσα διαφορά θα υπάγεται σε διαιτησία στο Λονδίνο, του ενός διαιτητού διοριζόμενου υπό των κυρίων, του ετέρου δε υπό των ναυητών, και σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών, τότε η απόφαση θα εκδίδεται από διορισμένο από αυτούς επιδιαιτητή».

Ο ανωτέρω ισχυρισμός συνιστά ένσταση περί υπαγωγής της διαφοράς σε διαιτησία και εντεύθεν περί ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου τούτου, που στηρίζεται στα άρθρα 264 και 867 του Κ.Πολ.Δ. παραδεκτά δε προτείνεται κατά την παρούσα πρώτη συζήτηση της υπόθεσης (άρθρ. 870 παρ. 2 του Κ.Πολ.Δ.) και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω.

Η δεύτερη των εναγομένων επίσης με τις έγγραφες προτάσεις της προβάλλει καταρχήν την ένστασή της κατά τρόπον αναρμοδιότητας του παρόντος Δικαστηρίου, δεδομένου ότι: α) Η ενάγουσα είναι βρετανική εταιρεία όπως και η πρώτη των εναγομένων, β) αυτή (β των εναγομένων) εταιρεία με έδρα την Κοπεγχάγη της Δανίας, γ) Το πλοίο φέρει Δανική σημαία, δηλ φόρτωση του επιδικίου φορτίου έγινε στο λιμένα της Teignmouth της Μ. Βρετανίας και ε) η παραλήπτρια (ασφαλισμένη της ενάγουσας στα δικαιώματα της οποίας η τελευταία υποκαταστάθηκε) εδρεύει στη Θεσσαλονίκη, όπου έγινε και η εκφόρτωση. Η ένσταση αυτή παραδεκτά προβάλλεται κατά την παρούσα στάση της δίκης (άρθρο 263 του Κ.Πολ.Δ.) είναι νόμιμη (άρθρα 46 του Κ.Πολ.Δ.) και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω. Η ενάγουσα ισχυρίζεται, κατ' αντένσταση, ότι το παρόν δικαστήριο είναι κατά τόπον αρμόδιο, κατ' άρθρο 321 Α.Κ., ως δικαιούμενη να απαιτήσει την ένδικη αποζημίωση στην έδρα της συνεργάτιδας της «Σαν Αθιάνας Ινσουρανς (Ελλάς) ΑΕΓΑ», καθιστώντας τοπικά αρμόδιο το Δικαστήριο τούτο, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 33 του Κ.Πολ.Δ., σε συνδυασμό με άρθρο 51ν 2172/1993

Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 210 του Ε.Ν. ο ασφαλιστής πληρώνοντας τον ασφαλισμένο υποκαθίσταται αυτοδικαίως έναντι των τρίτων στα δικαιώματα που ανήκουν σ' αυτόν κατά του υπαίτιου της επεληθούσης ζημίας αν βέβαια υπάρχει κάποιος υπαίτιος. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιστής αποκτά ευ-

θεία αγωγή κατά των τρίτων και εξ ιδίου δικαιώματος για τις ζημιές, τις οποίες αυτοί υποίτια προξένησαν στον ασφαλισμένο και τις οποίες αυτός πλήρωσε. Η υποκατάσταση επέρχεται αυτοδικαίως και εκ του νόμου, χωρίς να απαιτείται η κατ' άρθρο 460 Α.Κ. αναγγελία. Στον ασφαλιστή που κατέβαλε το ασφάλισμα μεταβιβάζονται και τα κατά το άρθρο 458 Α.Κ. παρεπόμενα δικαιώματα. Ο ασφαλιστής καταβάλλοντας το ασφάλισμα βρίσκεται στην ίδια οικονομική θέση στην οποία βρισκόταν ο ασφαλισμένος κατά το χρόνο της καταβολής (υποκαταστάσεως). Καίτοι δεν αποτελούν προνόμια της εκτελέσεως αλλήλ διαδικαστικές ιδιότητες της απαιτήσεως, εντούτοις μεταβιβάζονται η συμφωνία για παρέκταση τοπικής αρμοδιότητας (43 Κ.Πολ.Δ.), η συμφωνία για υπαγωγή της διαφοράς σε διαιτησία (867 Κ.Πολ.Δ.). Ο τρίτος μπορεί να αντιπείξει τις ενστάσεις που είχε κατά του ασφαλισμένου μέχρι της καταβολής σε αυτόν του ασφαλίματος. Εξαιρούνται οι κατά τις γενικές διατάξεις (άρθρο 262 παρ. 2 Κ.Πολ. Δ.) ενστάσεις εκ δικαιώματος τρίτου. Τέτοιες είναι αυτές που πηγάζουν από την ασφαλιστική σύμβαση, όπως η ένσταση ότι ο ασφαλιστής δεν υποχρεούτο στην καταβολή του ασφαλίματος λόγω παραβάσεως των ασφαλιστικών βάρων (βλ. Κων/νο Ρόκα Ιδιωτικών Ασφαλιστικών Δίκαιον εκδ. 1974, παρ. 55, σελ. 191 επ., Γεωργιάδη- Σταθόπουλο Γενικό Ενοχικό υπαθ άρθρο 458 σελ. 596).

Από τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1, 3 παρ. 1, 4 παρ. 1, 5 παρ. 1, 17 παρ. 1 και 53 της από 27-9-1968 Σύμβασης των Βρυξελλών «για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις» που κυρώθηκε με το Ν.1814/1988, όπως οι διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 1 και 17 παρ. 1 αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 4 και 7 της Σύμβασης DONOSTIA SAN SEBASTIAN του έτους 1989 για την προσχώρηση της Ισπανίας και της Πορτογαλίας στην ανωτέρω σύμβαση, που κυρώθηκε με το Ν. 2004/1992 και ισχύει από 1-7-1992, προκύπτει ότι καθιερώνεται ως θεμελιώδης βάση διεθνούς δικαιοδοσίας η κατοικία του εναγομένου και επί νομικών προσώπων η έδρα αυτών για τον καθορισμό της οποίας (έδρας νομικού προσώπου) εφαρμόζονται οι κανόνες ιδιωτικού δικαίου του δικάζοντος δικαστή. Καθιερώνονται επίσης και ειδικές (συντρέχουσες) βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας που αναφέρονται περιοριστικώς στη σύμβαση. Έτσι θεσπίζεται διεθνής δικαιοδοσία και υπέρ του δικαστηρίου, όπου εκπληρώθηκε ή οφείλε να εκπληρωθεί η επίδικη παροχή (βλ. Κεραμέα - Ταγαρά. Η σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση των αποφάσεων υπό άρθρα 2 και 5. Δεν λαμβάνεται όμως υπόψη ο τόπος κατάρτισης της σύμβασης, όπως προβλέπει το άρθρο 33 του Κ.Πολ.Δ., αφού τέτοια ειδική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας δεν θεσπίζεται από τη Σύμβαση των Βρυξελλών. Εν όψει των ανωτέρω, προκύπτει ότι περί της διεθνούς ή όχι δικαιοδοσίας του αποφαινεται το δικάζον δικαστήριο, εφόσον η επίδικη διαφορά συνδέεται με την Ελληνική Πολιτεία με κάποιο στοιχείο θεμελιωτικό της κατά τόπον αρμοδιότητάς του, κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα.

Εν όψει των προεκτεθέντων λοιπόν, αρμόδιο κατά τόπο Δικαστήριο είναι το Πολυμελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, όπου και ο τόπος εκπληρώσεως της κυρίας παροχής της εκφορτώσεως, δηλαδή του φορτίου που είχε ασφαλίσει η ενάγουσα, κατά παραδοχή της ενστάσεως της β' εναγομένης, το οποίο είναι και το μόνο αρμόδιο να αποφανθεί αν έχει ή όχι διεθνή δικαιοδοσία ή είναι δεσμευτική η ρήτρα του ναυλοσυμφώνου περί υπαγωγής της επίδικης διαφοράς στη διαιτησία του Λονδίνου, όπως διατείνεται η ασαφώς εναγομένη. Ο ισχυρισμός της ενάγουσας ότι η εκ μέρους της καταβολής του ασφαλίματος στη δικαιοσύνη εταιρεία δια της συνεργατίας της εταιρείας «SUN ALLIANCE HELLAS ΑΕΓΑ» που εδρεύει στο Μαρούσι Αττικής, είναι αρκετή για να δημιουργήσει κατά τόπο αρμοδιότητα του παρόντος Δικαστηρίου, είναι απορριπτέος ως νομικά αβάσιμος, αφού η συνεργασία της ενάγουσας με την στο Μαρούσι Αττικής εδρεύουσα «SUN ALLIANCE HELLAS ΑΕΓΑ», αφορά τις εσωτερικές τους σχέσεις και δεν μπορεί η σχέση αυτή να επηρεάσει τα λοιπά πραγματικά περιστατικά της ένδικης υποθέσεως που ρυθμίζουν τη διεθνή δικαιοδοσία ενός δικαστηρίου σύμφωνα με τους κανόνες της πιο πάνω διεθνούς συμβάσεως.

Μετά ταύτα, η υπό κρίση αγωγή αναρμοδίως φέρεται ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου και πρέπει να παραπεμφθεί κατ' άρθρο 46 του Κ. Πολ.Δ. στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης. Η δικαστική δαπάνη πρέπει να συμψηφιστεί στο σύνολό της μεταξύ των διαδίκων μερών, λόγω της εύλογης αμφιβολίας αυτών για την έκβαση της δίκης (άρθρο 179 του Κ.Πολ.Δ.).

Αντικείμενο της μελέτης είναι η ανάλυση των διατάξεων της διεθνούς σύμβασης του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων και η ένταξή τους στην ελληνική έννομη τάξη. Η μελέτη διαιρείται σε τρία μέρη, των οποίων προηγείται εισαγωγή. Στην εισαγωγή εξετάζεται το νομοθετικό πρόβλημα, εκτίθενται οι κυριότερες ναυτικές νομοθεσίες όπως ίσχυαν κατά τους χρόνους της προπαρασκευής της σύμβασης και αποσαφηνίζεται πώς θα γίνει η ερμηνεία των διατάξεων της σύμβασης και η ένταξή τους στην ελληνική έννομη τάξη.

Από τη συνολική έκθεση των κυριότερων ναυτικών νομοθεσιών της προπολεμικής περιόδου προκύπτει ότι υπήρχαν βασικές διαφορές μεταξύ των ηπειρωτικών και των αγγλοσαξονικών νομοθεσιών. Οι ηπειρωτικές νομοθεσίες αναγνώριζαν σε κάθε δανειστή του πλοιοκτήτη το δικαίωμα να κατάσχει όχι μόνο το πλοίο που είχε σχέση με την απαίτηση, αλλά και κάθε άλλο πλοίο αυτού. Η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου σκοπό είχε να εξασφαλίσει την αναγκαστική εκτέλεση της απόφασης που θα επιδίκαζε τελεσίδικα την ασφαλιστέα απαίτηση. Αντίθετα, οι νομοθεσίες των αγγλοσαξονικών χωρών επέτρεπαν τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων μόνο σε δανειστές των οποίων οι απαιτήσεις είχαν ναυτική αιτία. Ο περιορισμός μάλιστα αυτός ήταν μεγαλύτερος στο αγγλικό δίκαιο, αφού στην αγγλική έννομη τάξη το δικαίωμα αυτό αφε-
νόδες μεν αναγνωριζόταν μόνο σε ορισμένους ναυτικούς δανειστές, αφετέρου δε οι ναυτικοί αυτοί δανειστές μπορούσαν να κατασχουν μόνο το πλοίο που συνδεόταν με την ασφαλιστέα απαίτηση. Επίσης στις αγγλοσαξονικές νομοθεσίες η κατάσχεση του πλοίου επιτελούσε διπλή λειτουργία. Αφενός θεμελιώνει, αν είχε ασκηθεί αγωγή κατά του πλοίου (in rem), δικαιοδοσία του δικαστηρίου, αφετέρου εξασφάλιζε την εκτέλεση της απόφασης που θα εκδιδόταν από το δικαστήριο αυτό.

Στο πλαίσιο αυτό το Comité Maritime International (CMI) κατόρθωσε, προσεγγίζοντας τις αντίθετες απόψεις, να καταρτίσει σχέδιο σύμβασης που εγκρίθηκε το Μάιο του 1952 με ορισμένες τροποποιήσεις από τη Διπλωματική Διάσκεψη Ναυτικού Δικαίου των Βρυξελλών. Έτσι έλαβε νομική υπόσταση η πολυμερής και ανοικτή σύμβαση της 10ης Μαΐου 1952 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων κινούμενων στη θάλασσα. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 4570/1966 και άρχισε να ισχύει στην ελληνική έννομη τάξη από τις 27 Φεβρουαρίου 1967, δηλ. υπό το κράτος του Συντάγματος του 1952. Ωστόσο ο ΚΠολΔ δεν έδωσε την ισχύ της (ΕισΝ ΚΠολΔ, αρθ. 2).

Η ρύθμιση όμως με τρόπο διεθνώς ομοιόμορφο της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίων δεν αρκεί για να υπάρξουν στις διάφορες έννομες τάξεις όμοιες λύσεις στο θέμα και να εξασφαλιστούν σε διεθνή κλίμακα ίσοι όροι, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και την παρεχόμενη απ' αυτό πίστη στους δανειστές. Απαιτείται ακόμη η πρακτική εφαρμογή της να εκφράζει τις διατυπωμένες στις κατ' ιδίαν διατάξεις της δεοντολογικές εκτιμήσεις, να καθοδηγείται από τις ουσιαστικές σταθμίσεις που υπαγόρευαν αυτήν ή εκείνη τη διάταξη και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της ασφάλειας του δικαίου, έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να μην έχουν αμφιβολίες ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Το σχετικό έργο του εφαρμοστή του δικαίου δεν είναι εύκολο. Το έργο αυτό επιδιώκει να υποβοηθηθεί η εν λόγω μελέτη. Γι' αυτό και κύριοι σκοποί της είναι να εξετάσει τα ζητήματα που σχετίζονται τόσο με το πραγματικό όσο και με τις έννομες συνέπειες των διατάξεων της διεθνούς σύμβασης, δηλ. να αποσαφηνίσει το περιεχόμενό τους, να τις παρακολουθήσει στην πρακτική εφαρμογή τους, να καταδείξει τις τυχόν παρερμηνείες, να επισημάνει τις ατέλειες και να υποδείξει τις πιο πρόσφορες για την αντιμετώπισή τους λύσεις. Εν όψει της ιδιαίτερης απήχησης της διεθνούς σύμβασης και της αρκετά συχνής εφαρμογής της, η διερεύνηση των διατάξεών της είναι και πρακτικό χρήσιμη. Παρόλ' αυτά όμως είναι και επίκαιρη, διότι συζητείται εδώ και καιρό στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) σχέδιο νέας διεθνούς σύμβασης για το ίδιο αντικείμενο.

του Θωμά Β. Μαρκεζίνη, Δικηγόρου

Στο πρώτο μέρος της μελέτης ο συγγραφέας έχει συγκεντρώσει την προσοχή του στα κυριότερα νομοθετικά ζητήματα που ανέκυψαν κατά τις μακροχρόνιες εργασίες κατάρτισης της σύμβασης καθώς και τις σχετικές με το πεδίο εφαρμογής της διατάξεις, δηλ. σε δυο παράγοντες που επηρεάζουν την κατανόηση των ουσιαστικών διατάξεων της και την εφαρμογή τους.

Στο δεύτερο μέρος της μελέτης εξετάζονται τα στοιχεία ή όροι της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίων. Η εξέτασή τους γίνεται σε τέσσερις παραγράφους. Στην πρώτη ερευνώνται με τρόπο γενικό οι όροι της κατάσχεσης για να συστηματοποιηθεί η έννοιά της, να διακριθεί από άλλες παρεμφερείς ενέργειες και να αποσαφηνιστεί η αποστολή της. Ειδικότερα η σύμβαση εννοεί, κόνοντας χρήση του όρου "κατάσχεση", την κράτηση ("detention") ή ακινητοποίηση ("immobilisation"), δηλ. την υλική δέσμευση, πλοίου ύστερα από άδεια δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας δικαστικής Αρχής για την εξασφάλιση ναυτικής απαίτησης, δεν περιλαμβάνει όμως την κατάσχεση πλοίου για την εκτέλεση δικαστικής απόφασης ή άλλου τίτλου εκτελεστού. Επομένως, για να συντελεστεί η συντηρητική κατάσχεση πλοίου, απαιτείται αλλήλ και αρκεί να δεσμευθεί υλικά αυτό σε εκτέλεση σχετικής δικαστικής απόφασης. Αυτό σημαίνει ότι δεν εμπίπτει στην έννοιά της το ασφαλιστικό μέτρο που διέπλησε η σύγ-
χρονη αγγλική νομολογία και έχει γίνει γνωστό με την έκφραση "Mareva Injunction". Οι κατάσχεση του πλοίου δεν εμποδίζει τον κύριο να μεταβιβάσει την κυριότητά του ή να το επιβαρύνει με υποθήκη ή άλλο εμπράγματο δικαίωμα, δηλ. δεν συνεπάγεται τη νομική δέσμευσή του. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει, όπως υποστηρίζεται σχετικά, ότι ο δανειστής δεν δικαιούται, όταν forum είναι η Ελλάδα, να ζητήσει ως πρόσθετο ασφαλιστικό της απαίτησής του μέτρο τη μη μεταβολή της νομικής κατάστασης του πλοίου. Η σύμβαση αντιλαμβάνεται την κατάσχεση ως ένδικο βοήθημα. Γι' αυτό και η κατάσχεση του πλοίου προϋποθέτει άδεια του δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας δικαστικής Αρχής. Δεν μπορεί να κατασχεθεί συντηρητικά σε συμβαλλόμενο κράτος πλοίο με απόφαση διοικητικής Αρχής. Επιπλέον η σύμβαση αντιλαμβάνεται την κατάσχεση ως ασφαλιστικό μέτρο. Κατά πρώτο λόγο η κατάσχεση του πλοίου σκοπό έχει να εξασφαλίσει την πληρωμή ορισμένης ναυτικής απαίτησης. Κατά δεύτερο λόγο επιδιώκει να θεμελιώσει δικαιοδοσία των δικαστηρίων του κράτους όπου έχει λάβει χώρα η κατάσχεση. Μολονότι η προσωρινή προστασία προβληθό-
νου δικαιώματος κυριότητας, νομής ή κατοχής σε πλοίο συστηματοποιείται πιο σωστά αν γίνει αντικείμενο του ασφαλιστικού μέτρου της δικαστικής μεσεγγύησης (ΚΠολΔ, αρθ. 725-727), η σύμβαση αντιμετωπίζει την περίπτωση στο πλαίσιο της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου, ακολουθώντας

Η Σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων

**Ανάλυση και ένταξη στην ελληνική έννομη τάξη,
του Αντώνη Μ. Αντάπαση
εκδ. Α.Ν. Σάκουλα, 1998 σελ. 344**

τις παλαιότερες αντιλήψεις της κατάσχεσης λόγω διεκδίκησης.

Στη δεύτερη παράγραφο του δεύτερου μέρους (έβδομη της μελέτης) αναλύονται οι ναυτικές απαιτήσεις για την εξασφάλιση των οποίων η σύμβαση επιτρέπει τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου. Η ανάλυση των αιτιών από τις οποίες προέρχονται οι ναυτικές απαιτήσεις είναι λεπτομερής, για να προσδιοριστούν, όσο γίνεται με περισσότερη ακρίβεια στην πράξη, οι απαιτήσεις για τις οποίες είναι δυνατό να γίνει κατάσχεση πλοίου σύμφωνα με τους ορισμούς της σύμβασης. Από νομοθετική άποψη ο συγγραφέας θεωρεί ότι θα ήταν πιο σωστό να απονεμηθεί δικαίωμα συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου σε κάθε δανειστή του πλοιοκτήτη, ανεξάρτητα από την αιτία της απαίτησής του. Αναγνωρίζει ωστόσο ότι, αν η σύμβαση είχε περιλάβει τον κανόνα ότι κάθε δανειστής του πλοιοκτήτη, ναυτικός ή χερσαίος, δικαιούται να κατάσχει οποιοδήποτε πλοίο του δεν θα είχε υπογράψει ή, αν είχε υπογράψει, θα είχε περιορισμένη απήχηση.

Πάντως ο συγγραφέας δεν επιδοκμάζει τον περιπτώσιολογικό τρόπο με τον οποίο η σύμβαση περιόρισε τους δικαιούμενους να κατασχουν το πλοίο δανειστές για δυο λόγους. Ο πρώτος είναι ότι η απαρίθμηση δεν προβλέπει -και δεν μπορούσε αλλιώςτε, όσες προσπάθειες και αν γίνονταν, να προβλέψει- όλες τις

περιπτώσεις. Υπάρχουν πράγματι απαιτήσεις που έχουν ναυτικό χαρακτήρα και δεν έχουν θεωρηθεί από τη σύμβαση ως ναυτικές απαιτήσεις, όπως π.χ. η αξίωση πληρωμής των ασφαλιστήρων που αφορούν την ασφάλιση του πλοίου ή της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, η αμοιβή και τα έξοδα του μεσίτη ασφάλισης ή εκναύλισης του πλοίου, η αμοιβή του πράκτορα του πλοίου, η δαπάνη των στοιβαστών του φορτίου, η αποζημίωση του αγοραστή για πραγματικά ελλειψήματα του πλοίου και γενικότερα για αθέτηση της σύμβασης πώλησης πλοίου, η απαίτηση δανείου που είχε συναφθεί για τη χρηματοδότηση των εργασιών επισκευής πλοίου κ.ά. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι η απαρίθμηση, όσο λεπτομερής και αν είναι, δεν μπορεί ν' ανταποκριθεί στις ανάγκες που δημιουργούν οι οικονομικές και τεχνικές εξελίξεις, πράγμα που απέδειξαν ήδη η διεθνής σύμβαση του 1969 που αφορά την αστική ευθύνη του κυρίου του πλοίου για ζημιές προερχόμενες από τη ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο, καθώς και εκείνη του 1989 για τη διάσωση. Κατά το συγγραφέα ευκαίω θα ήταν η υπό κατάρτιση νέα διεθνής σύμβαση για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων να απομακρυνθεί από το σύστημα της περιοριστικής απαρίθμησης των ναυτικών απαιτήσεων για την εξασφάλιση των οποίων επιτρέπεται η κατάσχεση και να υιοθετηθεί άλλο που να προσαρμόζεται ευχερώς στις ανάγκες των οικονομικών και τεχνικών εξελίξεων. Αυτό θα συνέβαινε, αν η νέα σύμβαση είχε στο σημείο αυτό ως πρότυπο το σχέδιο της Λισαβόνας (αρθ. 1 παρ. 1) και αφενός μεν όριζε με τρόπο γενικό ότι είναι ναυτική κάθε απαίτηση ή δικαίωμα που σχετίζεται ή απορρέει από την κατασκευή, κυριότητα, νομή, διαχείριση, εκμετάλλευση ή το εμπόριο πλοίου ή που σχετίζεται ή απορρέει από υποθήκη, απλή ή προτιμώμενη, ή άλλο βάρος όμοιας φύσης που μπορεί να καταχωριστεί σε δημόσιο βιβλίο, αφετέρου δε απαριθμούσε ενδεικτικά τις ναυτικές απαιτήσεις για την εξασφάλιση των οποίων επιτρέπεται να κατασχεθεί πλοίο. Έτσι μια απαίτηση που δεν θα αναφερόταν στην ενδεικτική απαρίθμηση, θα ήταν ναυτική, αν καλυπτόταν από τη γενική ρήτρα.

Η τρίτη παράγραφος του δεύτερου μέρους (λόγος της μελέτης) προσδιορίζει το αντικείμενο της κατάσχεσης, τα υποκείμενα σε κατάσχεση πλοία. Τα σκάφη που ο ΚΙΝΔ (αρθ. 1 παρ. 1) χαρακτηρίζει ως πλοία καθώς και τα πλωτά ναυπηγήματα των νόμων 457/1976 και 2289/1995 (αρθ. 12), αποτελούν πλοία κατά την επιστημονική ή τεχνική έννοια του όρου και ειδικότερα κατά τον ΚΑΝΔ (αρθ. 3) και αναγνωρίζονται ως ελληνικά, εφόσον ανταποκρίνονται στις ουσιαστικές προϋποθέσεις του νόμου (ΚΑΝΔ, αρθ. 5) και καταχωριστούν σε ελληνικό νηολόγιο (ΚΑΝΔ, αρθ. 6). Από και με την εγγραφή τους σε ελληνικό νηολόγιο ή τη χορήγηση σε αυτά προσωρινών εγγράφων ελληνικής εθνικότητας δικαιούται να φέρουν την ελληνική σημαία (ΚΑΝΔ, αρθ. 10). Αν συντρέχουν μάλιστα οι όροι του αρθ. 8 της σύμβασης, υπόκεινται σε κατάσχεση σύμφωνα με τις διατάξεις της.

Η σύμβαση δεν αντιμετωπίζει ειδικώς το ζήτημα της κατάσχεσης κρατικών πλοίων. Δεδομένου ότι το ακατάσχετο των πλοίων που ανήκουν στο κράτος επεκτείνεται ή συζητείται να επεκταθεί, με ορισμένους όρους, και στα πλοία που χρησιμοποιεί για την άσκηση δημόσιας υπηρεσίας ή δραστηριότητας εμπορικού ή βιομηχανικού χαρακτήρα, καθώς και στα πλοία που αποτελούν ιδιοκτησία ή χρησιμοποιούνται για όμοιους σκοπούς από δημόσια νομικά πρόσωπα (ιδιόμοιοι ή ιδιωτικού δικαίου), ο συγγραφέας έκρινε αναγκαίο να αναφερθεί εκτενώς στα δημόσια πλοία, δηλ. τα πλοία που έμμεσα ή άμεσα, στενά ή χαλαρά, σύνδεσμο με το κράτος και τυγχάνουν ή προβάλονται ότι πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης μεταχείρισης στο θέμα. Η επιφύλασσόμενη στα δημόσια πλοία ιδιαίτερη μεταχείριση διαφέρει ανάλογα με το αν πρόκειται για ελληνικό ή αλλοδαπό δημόσιο πλοίο. Όσον αφορά τα ελληνικά δημόσια πλοία, η μεταχείριση αυτή διαφέρει επίσης ανάλογα με το αν έχει εφαρμογή η ελληνική εσωτερική νομοθεσία ή η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών του 1926 για την ασυλία των κρατικών πλοίων, την οποία κύρωσε η χώρα μας με το α.ν. 1600/1950.

Στην τέταρτη παράγραφο του δεύτερου μέρους (έναντη της μελέτης) εξετάζονται οι δικονομικοί όροι της κατάσχεσης. Η εξέταση των όρων αυτών βασίζεται στο ελληνικό δίκαιο, στο μέτρο που οι διατάξεις της σύμβασης δεν επιβάλλουν ρητά ή σιωπηρά διαφορετική ρύθμιση. Ειδικότερα εξετάζονται το ζήτημα που αφορούν την αρμοδιότητα (καθ' ύλην και κατά τόπον) του δικαστηρίου, την αίτηση παροχής άδειας κατάσχεσης, τη συζήτηση της, την απόδειξη του προβληθέντος με αυτή δικαιώματος, την εξουσία του δικαστηρίου να εκδώσει προσωρινή διάταξη, τη δικαστική απόφαση, το περιεχόμενό της, την επιβολή της κατάσχεσης και την τυχόν εξάρτησή της από εγγυοδοσία του αιτούντος αυτή δανειστή.

Όσον αφορά την κατά τόπον αρμοδιότητα, επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, ότι το αρθ. 4 της σύμβασης δεν καθιερώνει ορισμένη βάση τοπικής αρμοδιότητας, δεν

καθιστά -και μάλιστα με τρόπο αποκλειστικό- κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο του συμβαλλόμενου κράτους στην περιφέρεια του οποίου ναυλοχεί το πλοίο κατά το χρόνο της κατάσχεσης. Καθορίζει απλώς τα τοπικά όρια της εκτέλεσης της απόφασης που θα διατάξει την κατάσχεση του πλοίου, δηλ. ότι η κατάσχεση μπορεί να γίνει μόνο αν το αναφερόμενο στην απόφαση πλοίο ναυλοχεί κατά το χρόνο της εκτέλεσής της σε λιμάνι ή όρμο συμβαλλόμενου κράτους, του οποίου αρμόδιο, σύμφωνα με τη νομοθεσία του, δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση.

Δεν απαιτείται συνεπώς να ναυλοχεί οπωσδήποτε το πλοίο, ελληνικό ή ξένο, στη δικαιοδοτική περιοχή του δικαστηρίου, για να είναι κατά τόπον αρμόδιο να διατάξει την κατάσχεσή του. Αν το δικαστήριο έχει τοπική αρμοδιότητα για άλλο νόμιμο λόγο, όπως π.χ. για το λόγο ότι ο πλοιοκτήτης έχει την κατοικία ή την κύρια επιχειρηματική του εγκατάσταση στη δικαιοδοτική περιφέρειά του ή για το λόγο ότι η επίδικη σύμβαση έχει καταρτιστεί σ' αυτήν, μπορεί να διατάξει την κατάσχεση του πλοίου, μοιωνότι αυτό δεν ναυλοχεί στη δικαιοδοτική περιοχή του και γενικότερα σε ελληνικό λιμάνι ή στην ελληνική χωρική θάλασσα. Για να επιβληθεί όμως η κατάσχεση στο πλοίο, πρέπει αυτό να καταπλεύσει σε ελληνικό λιμάνι ή στην ελληνική χωρική θάλασσα.

Ως προς την εξουσία του δικαστηρίου, παρατηρείται ότι η έκτασή της εξαρτάται από το αν κανείς θα υπέβαλε στη *lex fori* και τους όρους της κατάσχεσης πλοίου που δεν έχουν, κατά κυριολεξία, διαδικαστικό χαρακτήρα.

Όταν εκδοθεί η απόφαση, ανακύπτει ζήτημα εκτέλεσής της, επιβολής της κατάσχεσης. Όσον αφορά την επιβολή της κατάσχεσης, εξετάζεται ειδικότερα πώς γίνεται στην Ελλάδα σε ελληνικό ή ξένο πλοίο σύμφωνα με τη σύμβαση και τον ΚΠολΔ (στο μέτρο που παρουσιάζει ενδιαφέρον από άποψη δικονομικού διεθνούς δικαίου). Υπογραμμίζεται σχετικά ότι ο καθιερούμενος από τον ΚΠολΔ τρόπος επιβολής της κατάσχεσης επιτρέπει τη νομική δόμησηση ελληνικού πλοίου που ναυλοχεί σε ελληνικό λιμάνι ή στη χωρική θάλασσα άλλου κράτους ή διαπλέει την ανοικτή θάλασσα.

Στο τρίτο μέρος της μελέτης ερευνώνται οι συνέπειες της συντηρητικής κατάσχεσης σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Η έρευνα γίνεται σε δυο παραγράφους.

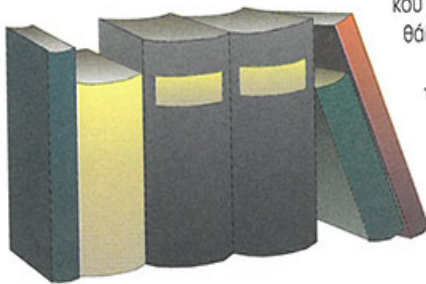
Η πρώτη παράγραφος του τρίτου μέρους (δέκατη της μελέτης) αφορά την ακινητοποίηση του πλοίου με την οποία και λαμβάνει υπόσταση στον αντικείμενο κόσμο η κατάσχεσή του. Η ακινητοποίηση του πλοίου

θέτει στην πράξη ιδίως ζητήματα φύλοξης του κατασχεμένου πλοίου, εκτέλεσης ταξιδίων και μεθόδισής του, αποδόμησης αυτού λόγω εγγυοδοσίας, άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας για την άσκηση της κύριας αγωγής ή περιορισμού της ευθύνης του εκμεταλλευόμενου το πλοίο (πλοιοκτήτη ή εφορητή).

Στη δεύτερη παράγραφο του τρίτου μέρους (ενδέκατη της μελέτης) εξετάζονται και ορισμένες άλλες συνέπειες που δεν είναι, όπως η ακινητοποίηση του πλοίου, συνυφασμένες με την ουσία της κατάσχεσής του ως ασφαλιστικού μέτρου, προϋποθέτουν όμως ότι έχει λάβει χώρα ως νομικό γεγονός. Δεδομένου εξάλλου ότι η μελέτη αντικείμενο έχει την ανάληψη της διεθνούς σύμβασης και την ένταξη της στην ελληνική έννομη τάξη, δεν εξετάζονται ιδιαίτερα εκείνες από τις εν λόγω συνέπειες που δεν έγιναν, έστω σε περιορισμένη κλίμακα, αντικείμενο ρύθμισης από τη σύμβαση, όπως π.χ. οι συνέπειες που έχει η κατάσχεση του πλοίου στις συμβάσεις ναυτολόγησης του πλοιοκτήτη και των μελών του πληρώματος (ΚΙΝΔ, αρθ. 77), της ναύτισης και της ασφάλισης αυτού. Με γνώμονα την παρατήρηση αυτή, η έρευνα αφορά τον περιορισμό της επανακατάσχεσης του πλοίου από τον ίδιο δανειστή για την ίδια απαίτηση, τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων του κράτους της κατάσχεσης του πλοίου για την επίλυση της ουσίας της διαφοράς, καθώς και την ευθύνη του δανειστή από την επιβολή αδικαιολόγητης κατάσχεσης. Η ανάληψη που αφορά τη δικαιοδοσία για την κύρια υπόθεση παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διότι αποσαφηνίζει λεπτομερώς τη ρύθμιση της σύμβασης και συσχετίζει αυτή με τη διεθνή σύμβαση του 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία.

Η μελέτη κλείνει με ορισμένες τελικές παρατηρήσεις που αφορούν τη σημασία της σύμβασης, ορισμένες αδυναμίες της που σχετίζονται με βασικές ρυθμίσεις της, καθώς και την εφαρμογή και γενικότερα την επιρροή που είχε στην ελληνική έννομη τάξη.

Πρόκειται για πλήρη έρευνα που έχει πλούσια τεκμηρίωση στην ημεδαπή και αλλοδαπή βιβλιογραφία και νομολογία, περιέχει προσωπικές απόψεις σε πολλά ειδικότερα ζητήματα και προάγει την επιστημονική συζήτηση στο ενδιαφέρον αυτό θέμα.



Η τουριστική περίοδος έχει ήδη ξεκινήσει, τα πρώτα σχέδια επί χάρτου έχουν αρχίσει κι εσείς βρίσκεστε αντιμέτωποι με το δίλημμα: Μπάνιο σε μια από τις πολυσύχναστες εθνικές οδούς ή μπάνιο σε μια από τις χιλιάδες όμορφες παραλίες των νησιών μας;

Στην πρώτη περίπτωση φροντίστε τουλάχιστον να έχετε ένα σχετικά άνετο αυτοκίνητο. Στη δεύτερη δεν έχετε παρά να επιλέξετε το σκάφος που ταιριάζει στο πορτοφόλι σας και στα γούστα της παρέας (η καλή παρέα είναι απαραίτητη) και να ετοιμαστείτε για την πρώτη σας βουτιά σε μια παραλία που θα επιλέξετε.

Πριν σπεύσετε να πείτε ότι τα όνειρα κοστίζουν ακριβά, σημειώστε ότι τα τελευταία χρόνια αρκετοί Έλληνες ανακαλύπτουν την άγλη Ελλάδα με τα γαλάζια νερά και τα κατάσπρα νησιά, με σχετικά μικρό κόστος.

Όσοι έχουν κάνει διακοπές πάνω σε σκάφος, εκτός του ότι δοκίμασαν μια ξεχωριστή εμπειρία «ανακάλυψαν» ότι η ενοικίαση ενός σκάφους δεν είναι είδος πολυτέλειας, αφού σε πολλές περιπτώσεις μια επταήμερη κρουαζιέρα κοστίζει όσο και η παραμονή σ' ένα καλό ξενοδοχειακό συγκρότημα.

Θα προσπαθήσουμε να σας παρουσιάσουμε έναν πλήρη οδηγό διακοπών με σκάφος αναψυχής και να σας μιλήσουμε στα μυστικά μιας καλής ναύηωσης. Ελάτε λοιπόν, να ρύσουμε κάβους και να γνωρίσουμε ένα διαφορετικό όσο και ονειρεμένο τρόπο διακοπών.

του Χάρη Παυλίδη

ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΜΕ ΣΚΑΦΟΣ

Ο οδηγός του καλού Yachtsman





Πανί ή μηχανή;

Η επιλογή είναι θέμα τιμής αλλή και διάθεσης. Ο ελληνικός επαγγελματικός στόλος σκαφών αναψυχής αριθμεί γύρω στα 5.500 σκάφη οπότε, όπως αντιλαμβάνεστε, ο «πονοκέφαλος» ως προς τον τύπο είναι ευχάριστος.

Από κει και πέρα τίθεται θέμα αν οι διακοπές σας θα είναι ιστιοπλοϊκές ή μηχανοκίνητες και ακόμα αν το σκάφος θα έχει κυβερνήτη εσάς ή κάποιον από την παρέα σας ή θα ναυλώσετε σκάφος με πλήρωμα.

Υπάρχουν, λοιπόν, τα σκάφη με πανί χωρίς πλήρωμα, τα λεγόμενα Bare Boat και τα σκάφη με πλήρωμα που περιλαμβάνουν motor yachts, motor sailers και sailing yachts.

Το Bare Boat, είναι μια καλή περίπτωση από τη στιγμή που η παρέα τα «βρίσκει» μεταξύ της και είστε διπλωματούχος ιστιοπλοϊκός ανοιχτής θαλάσσης και κάποιος ακόμα από την παρέα διαθέτει ανάλογο δίπλωμα. Αν δεν συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις να είστε σίγουροι ότι δεν παίρνετε απόπλοο.

Βέβαια, αν οι διακοπές σας θέλετε να έχουν ιστιοπλοϊκό στιλ και στερείστε διπλώματος δεν χάθηκε ο κόσμος. Η εταιρεία που θα σας ναυλώσει το σκάφος θα σας βρει Skipper τον οποίο θα πληρώνετε, εκτός ναύλου, όσο θα διαρκέσει η κρουαζιέρα σας.

Σημειώστε ότι καθ' όλη τη διάρκεια της κρουαζιέρας θα πρέπει να έχετε μαζί σας, ένα αντίγραφο με τα μέλη του πληρώματος, αντίγραφο του διπλώματός σας (αν έχετε), το ναυλοσύμφωνο και φυσικά το απαραίτητο κέφι που δεν πρέπει να λείπει...

Λίγο πριν από την επιβίβαση

Αρχές Αυγούστου και ως γνήσιος Έλληνας ακόμα δεν έχετε αποφασίσει πού και με ποιο μέσο θα πάτε διακοπές. Περισσότερο βέβαια να σας πούμε ότι, οι ξένοι φανταστικοί της

«ελληνικής πολυνησίας» έχουν ήδη προγραμματίσει τις διακοπές τους. Παρ' όλη αυτά διαθέσιμα σκάφη υπάρχουν αν και οι τιμές τους είναι αυξημένες όσο βαδίζουμε στην καρδιά του καλοκαιριού. Ας δούμε όμως πώς ξεκινάει τυπικά μια κρουαζιέρα από την ξηρά. Θα πρέπει λοιπόν να γνωρίζετε ότι, στο σκάφος πληρώνετε ημερήσιο ναύλο στον οποίο περιλαμβάνονται όλα εκτός των καυσίμων και των τροφοφοδίων. Αξίζει να σημειώσετε ότι αυτά τα έξοδα μοιράζονται μεταξύ των μελών της παρέας και η μείωση του αρχικού κόστους είναι αισθητή. Το ίδιο ισχύει και για τον ημερήσιο ναύλο για τον οποίο, οι μήνες Ιούλιος και Αύγουστος είναι οι καλύτεροί του. Όλα τα προαναφερόμενα ισχύουν τόσο για τα ιστιοπλοϊκά όσο και για τα μηχανοκίνητα σκάφη. Η περίπτωση του επανδρωμένου μηχανοκίνητου διαφέρει φυσικά, ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Πάντως, όποια κι αν είναι η τελική σας απόφαση, οι διαδικασίες στις οποίες θα αναφερθούμε στη συνέχεια, δεν διαφέρουν.

Η ναύλωση

Πριν αποφασίσετε να επισκεφτείτε μια από τις πολλές εταιρείες ναύλωσης σκαφών αναψυχής, θα πρέπει να έχετε αποφασίσει με την παρέα σας, τις ημερομηνίες του ναύλου, τον τόπο ή τους τόπους προορισμού και επίσης να έχετε κάνει έναν πρόχειρο προϋπολογισμό εξόδων. Να ξέρετε ότι αυτά τα πηλά βοηθούν σημαντικά το ναυλωτή να βρει το κατάλληλο σκάφος για την περίπτωσή σας.

Πριν υπογράψετε το ναυλοσύμφωνο, το οποίο είναι δεσμευτικό, πρέπει να γνωρίζετε ότι, όλοι οι ναύλοι ξεκινούν το Σάββατο στις 5 και ολοκληρώνονται μία εβδομάδα αργότερα το πρωί της ίδιας ημέρας. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν μπορείτε να ενοικιάσετε σκάφος για λιγότερες ή περισσότερες ημέρες.

Καλό επίσης είναι να γνωρίζετε ότι με τη υπογραφή του ναυλοσύμφωνου θα πρέπει να καταβάλλετε το ήμισυ του ναύλου ως προκαταβολή και το υπόλοιπο με την επιβίβαση. Επίσης να υπολογίσετε και ένα ποσό το οποίο θα καταβάλλετε ως εγγύηση και το οποίο θα σας επιστραφεί εφόσον δεν έχουν υπάρξει ζημιές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η ευθύνη σας φθάνει μέχρι του ποσού της εγγύησης, ενώ του ναυλομεριού μέχρι και του ολικού κόστους του ναύλου, όταν πρόκειται για μη επανδρωμένο σκάφος.

Όσο για τα διαδικαστικά μην σας πιάνει άγχος αφού η εταιρεία αναλαμβάνει



βάνει την έκδοση άδειας απόπλου.

Εσείς, θα πάρετε στα χέρια σας το Crew List σφραγισμένο από το λιμεν αρχείο, όπως και το ναυλοσύμφωνο. Με αυτά τα χαρτιά καθώς και με τα έγγραφα του σκάφους, πρέπει να δηλώνετε κατάπλου στο λιμεν αρχείο του προορισμού σας και απόπλου για την αναχώρηση. Αυτή τη διαδικασία θα ακολουθείτε σε κάθε λιμάνι προορισμού.

Η παραλαβή του σκάφους

Όταν θα φθάσετε στη μαρίνα για να παραλάβετε το σκάφος, εκτός από τις αποσκευές τις δικές σας και της παρέας σας, ο άνθρωπος της εταιρείας που θα σας περιμένει εκεί, θα σας φορτώσει και με μια λίστα στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα αξεσουάρ που υπάρχουν στο σκάφος καθώς γίνεται και ενημέρωση όλων των λειτουργιών (ηλεκτρικά κ.ά.)

Να ξέρετε ότι ένα αντίγραφο της λίστας κρατά ο ναυλωτής κι ένα εσείς, αφού με την επιστροφή, βάσει της λίστας, γίνεται ο έλεγχος για τυχόν ζημιές.

Μετά το πέρας του τελετουργικού της παράδοσης είστε έτοιμος για

απόπλου. Υπάρχουν όμως κάποιες λεπτομέρειες που θα πρέπει να μη διαφύγουν την προσοχή σας. Για παράδειγμα, θα πρέπει να δοκιμάσετε τη λειτουργία των ηλεκτρονικών οργάνων του σκάφους και καθετί που σε ένα πολυήμερο ταξίδι θα σας φανεί χρήσιμο όπως χάρτες, κιάλια, εργαλεία κ.ά.

Τέλος, μην αφήσετε τίποτα στην τύχη και κυρίως φροντίστε να έχετε καθημερινά το δεκάτι καιρού μέσω του VHF (Κανάλι 16).

Η ζωή στο σκάφος...

Η ιδανικότερη εποχή για yachting είναι τα τέλη Ιουνίου με αρχές Ιουλίου, αφού εκτός από την πολυκοσμία αποφεύγετε και τα μελτέμια, ενώ παράλληλα και οι τιμές είναι φθηνότερες απ' ό,τι τα μέσα Ιουλίου και τον Αύγουστο. Η ζωή πάνω στο σκάφος είναι ευχάριστη αλλιώς η προ-

ετοιμασία για να είναι ευχάριστη στηρίζεται σε μια προσεκτική επιλογή των τροφοφοδίων τα οποία θα πρέπει να προμηθευτείτε. Φροντίστε λοιπόν να υπολογίσετε ότι θα χρειαστείτε γύρω στα 5 λίτρα νερό την ημέρα, αρκετές φρυγανιές και φυσικά αλμυρές τροφές που είναι αντίδοτο κατά της ναυτίας. Επίσης να έχετε στο ψυγείο σοκολάτες και ξηρούς καρπούς οι οποίοι προσδίδουν ενέργεια.

Το Cockpit είναι το πλέον ενδιαφέρον μέρος του σκάφους, οπότε φροντίστε εκεί να υπάρχουν όλα τα απαραίτητα που θα κάνουν την παραμονή σας, όταν αγκυροβολήσετε σ' ένα λιμάνι ή σε κάποιο όρμο, ευχάριστη. Το ούζο και άλλα οινόπνευμα μάλιστα μπορείτε να τα απολαύσετε εκεί, αλλιώς εν πλω όσο είναι δυνατόν να τα αποφεύγετε.

Περιττό να σας πούμε ότι η καλή μουσική το βράδυ συνοδεύει ένα καλό δείπνο στο Cockpit ή αν προτιμάτε στο σαλόνι του σκάφους.

Θυμηθείτε μόνον ότι το νερό στο σκάφος είναι περίπου κάτι σαν θοσαυρός και ως εκ τούτου χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στη χρήση του. Αυτά όλα βέβαια στην περίπτωση του ιστιοπλοϊκού σκάφους, γιατί στην περίπτωση του Cruiser, το οποίο μάλιστα διαθέτει και ασφαλιστική, μπορείτε να κάνετε όση χρήση θέλετε χωρίς κανένα πρόβλημα.

Χρήσιμες πληροφορίες

Οι διακοπές με το σκάφος, είτε αυτό είναι ιστιοπλοϊκό είτε cruiser είτε θαλαμηγός, έχουν το δικό τους στιλ και ξεχωριστές συγκινήσεις ανάλογα με τον τύπο του σκάφους. Πριν όμως περάσουμε να δούμε τι κοστίζει αυτό το είδος διακοπών παρουσιάζοντας ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα σκαφών που ναυλώνονται στην ελληνική αγορά, αξίζει να σταθούμε σε μερικές χρήσιμες πληροφορίες κυρίως για όσους ναυλώσουν Bare Boat.

Προσέξτε λοιπόν το VHF να είναι συνεχώς ανοικτό. Στο κανάλι 16 θα βρείτε το Hellas Radio, ενώ στα κανάλια 12,8,16 και 19 γίνεται η επικοινωνία με το λιμενικό. Ακόμα να θυμάστε ότι στο κανάλι 86 μπορείτε να έχετε πληροφορίες στα ελληνικά και στα αγγλικά για τον καιρό. Τέλος, να ξέρετε ότι το VHF έχει εμβέλεια περίπου 30 μίλια.

Τα πουλόβερ

απαραίτητα...

Το καλοκαίρι δεν πρέπει να σας δημιουργήσει την αίσθηση ότι στο σκάφος έχετε να αντιμετωπίσετε θερμοκρασίες όπως αυτές στην πόλη. Το ντύσιμο, με λίγα λόγια, δεν είναι απλή υπόθεση γι' αυτό τα ρούχα που θα πάρετε στο ταξίδι χρειάζονται προσοχή. Απαραίτητως θα χρειαστείτε ένα τζάκετ και φυσικά πουλόβερ, αφού και υγρασία θα αντιμετωπίσετε τα βράδια όπου κι αν αγκυροβολήσετε. Επίσης θα χρειαστείτε κάλτσες και navy shoes με αντιολισθητικό πέδημα.

Όσον αφορά τον ήλιο, καλό είναι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να φοράτε καπέλο, μπλουζα με μακριά μανίκια και ειδικά γυαλιά ηλίου που μπορείτε να βρείτε σε καταστήματα που πουλάνε ιστιοπλοϊκό εξοπλισμό.





Οι κυρίες ας έχουν υπόψη τους ότι τα τα-
κούνια, εκτός του ότι δεν συμπίπτουν με
την όλη αισθητική του εγχειρήματος, είναι
και ιδιαίτερα επικίνδυνα για την ασφάλειά
τους.

Τέλος, μην ξεχνάτε ότι ποτέ και ιδιαίτερα στο ιστιοπλοϊκό σκάφος, δεν πρέπει να περπατάτε ξυπόδητοι.

Πρώτες βοήθειες

Φαρμακείο υπάρχει σε κάθε σκάφος αλιείας, σε κάθε περίπτωση και ειδικά όταν έχετε μαζί σας παιδιά, θα πρέπει να πάρετε φάρμακα σύμφωνα με τις προσωπικές σας ανάγκες. Από αντιβιοτικά έως χάπια για τη ναυτία αλιείας και αντηλιακά που καλό είναι να χρησιμοποιούνται συχνά μαζί με τα αντίστοιχα lipsticks.

Μην ξεχάσετε ενυδατικές κρέμες και τα ειδικά περικόρπια (για όσους απεχθάνονται τα χάπια) κατά της ναυτίας.⁷



προβολή του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής στην Ειρήδα αλιεία και στην έλξη στρατηγικής στόχων στο εσωτερικό, του συναρπασματοφόρου αυτού κλάδου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα ποσοστό μόλις 3% Ειρηνών τουριστών να επιλέγει ως μέσον των διακοπών του το μηχανοκίνητο ή το ιστιοφόρο σκάφος αναψυχής. Οι ναύλοι στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν είναι απαγορευτικοί και ξεκινάνε, όταν πρόκειται για Bare Boat, από τις

45.000 έως τις 50.000 δρχ. την ημέρα, ανάλογα φυσικά με το μέγεθος του σκάφους και την εποχή ενοικιάσής του. Σημειώστε ότι η καλύτερη εποχή, απ' όλης της απόψεις, συμπεριλαμβανομένης και της οικονομικής, για να κάνετε γιότινγκ, είναι από τις αρχές Μαΐου μέχρι και τις αρχές Ιουλίου, ενώ εμείς σας προτείνουμε, για να αποφύγετε την πολυκοσμία του Αυγούστου, να επιλέξετε το μήνα Σεπτέμβριο ακόμα και τον Οκτώβριο. Ειδικά αυτή η περίοδος είναι συμφέρουσα και γιατί οι ναύλοι είναι αισθητά μειωμένοι οπότε και επιπλέον οι καιρικές συνθήκες, ειδικά στο Αιγαίο, είναι ιδανικές. Αξίζει τέλος να θυμάστε ότι, όλης πλέον οι εταιρείες ενοικίασης σκαφών παρέχουν σημαντικές εκπτώσεις στους Έλληνες, που φτάνουν και το 50% του ναύλου.

Όσον αφορά τα motor sailers, που είναι ιδανικά για οικογένειες και μεγάλες παρέες, οι τιμές αρχίζουν από 300.000 δρχ. την ημέρα και αυξάνονται ανάλογα με το μέγεθος και το «όνομα» του σκάφους. Όσον αφορά τα motor yachts οι τιμές ξεκινούν από 400.000 δρχ. την ημέρα κατά μέσο όρο και ανεβαίνουν και εδώ ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους και τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Οι πιστωτικές κάρτες θα σας φανούν ιδιαίτερα χρήσιμες αφού όλες οι εταιρείες έχουν προνοήσει να τις δέχονται και έτσι να κάνετε πιο «ανέμελα» τις διακοπές σας.

Νοικιάστε το σκάφος που σας ταιριάζει...

Η ναυτιγορά στα σκάφη αναψυχής παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού τα τελευταία χρόνια η ενοικίαση ενός σκάφους δεν αποτελεί πλέον «προνόμιο» αλλοδαπών μνηστών σε αυτό το είδος διακοπών.

Παρ' όλη αυτά ο αριθμός ναυθοσυμψώνων (γύρω στα 20.000 ετησίως) δεν είναι ανάλογος του συγκριτικού πληθονεκτήματος που διαθέτει η Ελλάδα με τα χιλιόδες νησιά και παραλίες και αν σκεφτεί κανείς τα 400.000 ναυθοσυμψώνια που υπογράφονται στην Καραϊβική, τότε ο προβληματισμός είναι ακόμα μεγαλύτερος.

Τα αίτια θα πρέπει να αναζητηθούν στην υποτυπώδη έως ανύπαρκτη

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α. 05/06-10/07

από την



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ*
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

Μετοχή	Τιμή 05/06	Τιμή 10/07	%	Μεταβολή Μέση Ημερήσια Εμπορευσιμότητα	Όγκος Περίόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	3650	980	73,15	0,041	45210
ΔΑΝΕ	650	532	18,15	0,215	500720
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	5090	4600	9,62	0,141	1329559
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2260	1900	15,92	0,343	217150
ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	8135	7110	12,59	0,673	3978583
ΝΕΛ	1725	1215	29,56	0,364	659625
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2590	2600	0,38	0,620	3458444

Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1250	10/06	952	07/07
ΔΑΝΕ	700	29/06	498	23/06
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	5170	10/06	4260	30/06
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2300	10/06	1860	09/07
ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	8600	24/06	6650	15/06
ΝΕΛ	1670	10/06	1010	01/07
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2625	08/07	2130	16/06

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (05/06/98-10/07/98)

Κύκλος Εργασιών	Μέση Ημερήσια Κίνηση Σε Δισ. Δραχμές
05/06-10/07 1.642,855	65,71

Γενικός Δείκτης Χ.Α.Α.

Τιμή 05/06	Τιμή 10/07	Απόδοση%
2.562,82	2.667,10	4,068

Δείκτης Χ.Α.Α.

Κλάδος	Τιμή 05/06/98	Τιμή 10/07/98	Απόδοση %
Τραπεζικός	4522,03	5156,27	14,02
Κατασκευαστικός	553,72	488,54	11,77
Συμμετοχών	2222,10	2029,82	8,65
Βιομηχανικός	1908,36	1815,07	4,88
Ασφαλιστικός	1183,38	1220,40	3,12
Επενδύσεων	852,46	865,01	1,47
Leasing	360,74	456,30	26,48
Διάφορες	1985,60	1942,27	2,18
Παράλληλη	191,93	184,39	3,92
FTSE/ASE 20	1524,20	1629,86	6,93

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 10/07/98

Μετοχή	Αρ.Μετοχών	Τιμή	Χρημ/κή Αξία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.486.000	980	4368840
ΔΑΝΕ	9.299.149	532	4947147
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	31.536.000	4600	174078720
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	1900	4810268
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	23.642.000	7110	169513140
ΝΕΛ	7.256.655	1215	8816836
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	18.604.680	2600	58046602

ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

Στάδιο γοργής ανάπτυξης διανύει η τράπεζα, η οποία στοχεύει έως το 2000 να έχει μετεξελιχθεί σε τράπεζα μεσαίου μεγέθους. Με τη χρήση του 1996 ολοκληρώθηκε ο πρώτος τριετής κύκλος στρατηγικού σχεδιασμού, κατά τη διάρκεια του οποίου επετεύχθησαν σημαντικά αποτελέσματα. Από τα σπουδαιότερα είναι ο διπλασιασμός του δικτύου καταστημάτων (31 στα τέλη του 1996 και 35 στο α' εξάμηνο του 1997), η βελτίωση των βασικών μεγεθών και η διεύρυνση του μεριδίου αγοράς (υπερβαίνει το 1%). Παράλληλα αναδιοργανώθηκε το χαρτοφυλάκιο χορηγήσεων και η λειτουργία του δικτύου, ενώ το κορυφαίο γεγονός υπήρξε η αλληγο-

της μετοχικής σύνθεσης με τη μεταβίβαση του 49,5% των μετοχών στο Τ.Π.Δ. και Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ 1997: Η πορεία της Τράπεζας βελτιώθηκε εντυπωσιακά κατά το 1997, καθώς πέραν του ότι ολοκλήρωσε με επιτυχία μεγάλη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου, κατά 8,4 δισ. δρχ., έχει τετραπλασιάσει τους πιστούχους της, έχει διπλασιάσει τους καταθέτες της και παρά τη διεύρυνση του χαρτοφυλακίου χορηγήσεων σε επίπεδα ανώτερα των 60 δισ. δρχ., οι επισφάλειες δεν υπερβαίνουν το 1,6 δισ. δρχ., δηλαδή το 2,6% του συνόλου, ποσοστό ιδιαίτερα χαμηλό όχι μόνον για τα ελληνικά, αλλά και για τα διεθνή δεδομένα. Τα αποτελέσμα-

τα της χρήσης επιβεβαιώνουν την ανοδική της πορεία με δραστική βελτίωση των προ φόρων κερδών, στοιχείο που προδικάζει επάνοδο της κερδοφορίας πέραν των επιπέδων του 1995 (1,3 δισ. δρχ.) για το 1998 χωρίς να συνεκτιμώνται τα έσοδα από την αξιοποίηση των κεφαλαίων που αντλήθηκαν κατά τη διάρκεια της πρόσφατης αύξησης. Σημαντικό στοιχείο, είναι η άνοδος των χορηγήσεων στα επίπεδα των 80 δισ. δρχ., που πιστοποιεί την έντονη δραστηριοποίηση της τράπεζας στον τομέα της καταναλωτικής πίστης, ενώ ο συντελεστής φερεγγυότητας της τράπεζας φθάνει στο 15%, έναντι του ορίου των 8% που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ενωση.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ: Η έντονη προσπάθεια ανάπτυξης του δικτύου (37 καταστήματα έως τα τέλη του 1997), αποκαλύπτει ότι, παρά τη δημιουργία τομέα για την εξυπηρέτηση επιχειρήσεων, ο κύριος στόχος της Τράπεζας παραμένει επικεντρωμένος στη λιανική τραπεζική αγορά, με τη δημιουργία νέων καταστημάτων τραπεζικών προϊόντων, τη δημιουργία ΑΕΔΑΚ, την ένταξη ΑΤΜ (αυτομάτων ταμειολογιστικών μηχανών) και την αναβάθμιση του μηχανογραφικού συστήματος (για την υποστήριξη πελατοκεντρικών υπηρεσιών). Ο στόχος της τράπεζας είναι να διευρύνει το μερίδιό της στο επίπεδο του 2,5%, έως το 2000, καθώς, σύμφωνα με τον στρατηγικό της σχεδιασμό, το μερίδιο αυτό ανταποκρίνεται πρακτικά στις προ-

διαγραφές βιωσιμότητας μιας εμπορικής τράπεζας, όπως αυτές διαμορφώνονται υπό το πρίσμα των εξελίξεων στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Για να επιτύχει αυτό το στόχο, η Τράπεζα επεκτείνει τις εργασίες της σε ολόκληρο το φάσμα των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, σχεδιάζοντας την ίδρυση χρηματοπιστωτικής εταιρίας, τη δημιουργία εταιρίας παροχής χρηματοοικονομικών υπηρεσιών (ΕΠΕΥ), πρακτορείας ασφαλειών και την ίδρυση εταιρίας χρηματοδοτικής μίσθωσης. Παράλληλα προγραμματίζεται η διεύρυνση του δικτύου σε 50 καταστήματα έως το 2000, καθώς το όριο αυτό έχει κριθεί ως το ζητούμενο κρίσιμο μέγεθος για την απόσπαση βιώσιμου μεριδίου στον κλάδο. Δεν έχει επίσης αποκλεισθεί το ενδεχόμενο εξαγο-

ράς μικρότερης τράπεζας (δίκτυο 15 έως 20 καταστήματα) πιθανότητα, που συγκλίνει προς την υπό πώληση Τράπεζα Κεντρικής Ελλάδος. Είναι σαφές ότι η Τράπεζα εισέρχεται σε φάση απότομης μεγέθυνσης, στοιχείο που θα οδηγήσει υποχρεωτικά σε αλληλεπλήρεις αυξήσεις του μετοχικού της κεφαλαίου, εντός της επόμενης τριετίας. Η εξέλιξη αυτή είναι αναπόφευκτη, και παρά το γεγονός ότι ο σχεδιασμός αυτός βασίζεται στη βούληση της διοίκησης και των δύο ταμείων που μειοψηφούν (49,5%), η είσοδος ενός τρίτου ταμείου (Ταμείο Υγειονομικών), το οποίο διατηρεί υψηλή διαθεσιμότητα της τάξης των 20 δισ. δρχ., διασφαλίζει την αναγκαία πλειοψηφία για την απρόσκοπτη υλοποίηση των στρατηγικών κινήσεων της τράπεζας.

Α. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

	1995	1996	1997
Καταθέσεις	69.206	82.995	104.745
Χορηγήσεις	52.739	60.468	82.073
Ίδια Κεφάλαια	8.105	8.241	17.189
Ενεργητικό	97.827	109.891	140.263
Σύνολο Εσόδων	15.982	17.467	18.741
Κέρδη προ προβλέψεων	1.948	1.326	1.849
Κέρδη προ φόρων	1.320	177	1.021
Μέρισμα	25	-	7

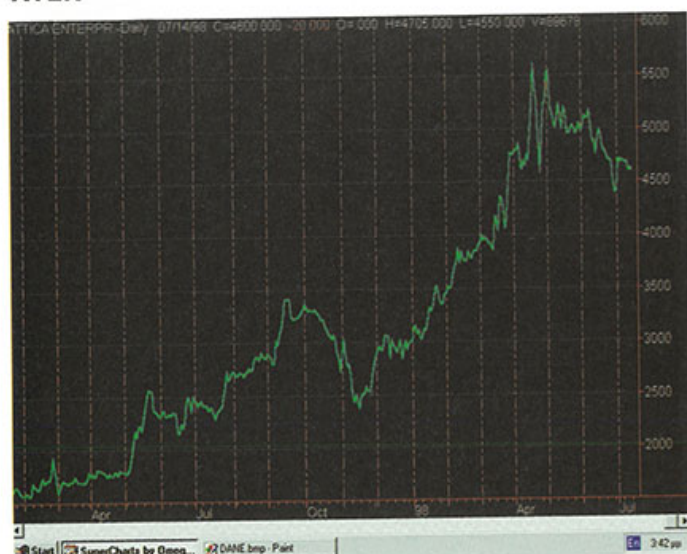
Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (από 1 έως 5)

Γ. ΜΕΤΟΧΗ

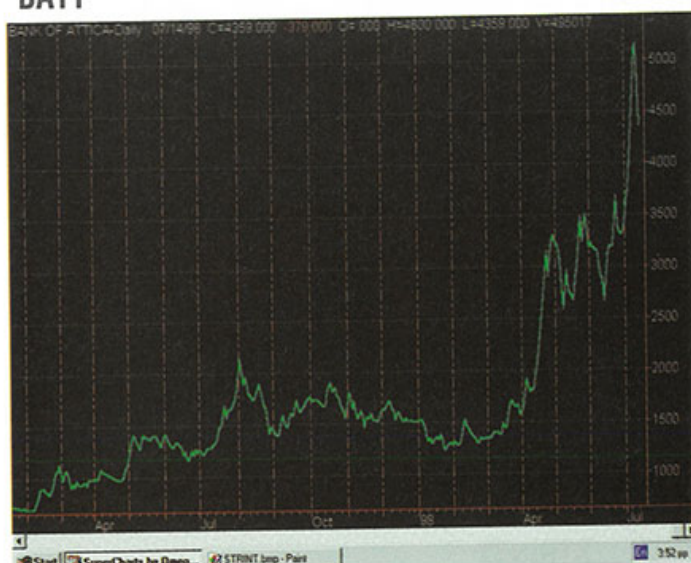
Κλάδου	4	Χαρακτηριστικά	Μέση Απόδοση Μέση Ασφάλεια Μέση προς Υψηλή Μέση προς Υψηλή
Εταιρείας	4	Ελαστικότητα	
Προϊόντων	4	Εμπορευσιμότητα	
Αγοράς	4	P/E 96 (31/12/96)	91,5
Εξέλιξη κερδών	3	P/E 97 (31/12/97)	20,5
Προβλεψιμότητας	4	Μερισματική απόδοση 96	-
Επενδυτικής Ασφάλειας	4	Μερισματική απόδοση 97	1,7%
		Beta	1,21
		R ²	0,60
		Συμμετοχή Θεσμικών	0,71%

ΠΙΝΑΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

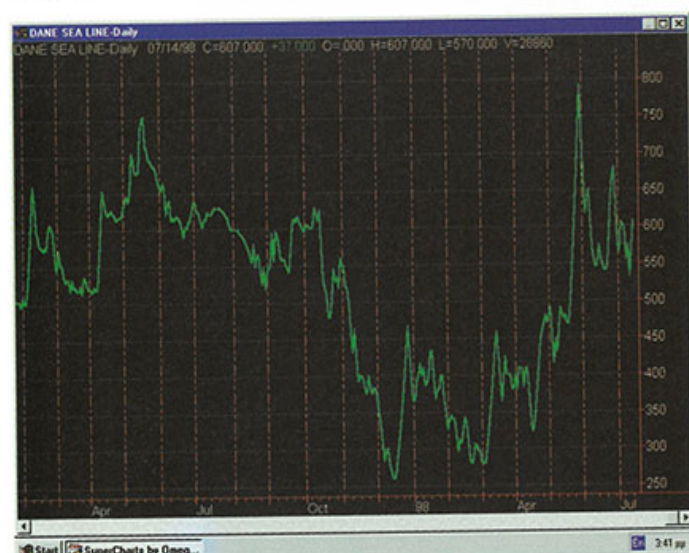
ΑΤΕΝ



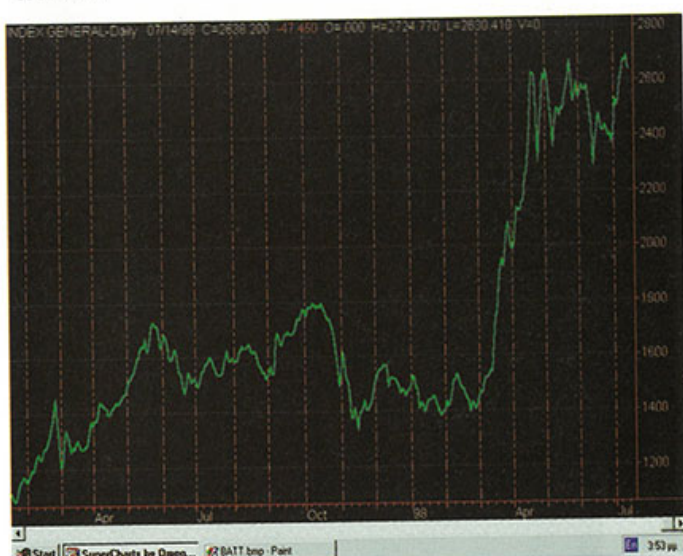
ΒΑΤΤ



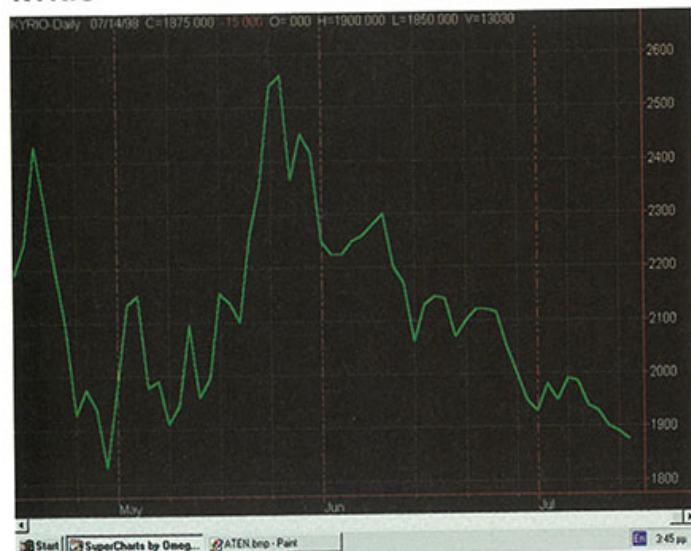
ΔΑΝΕ



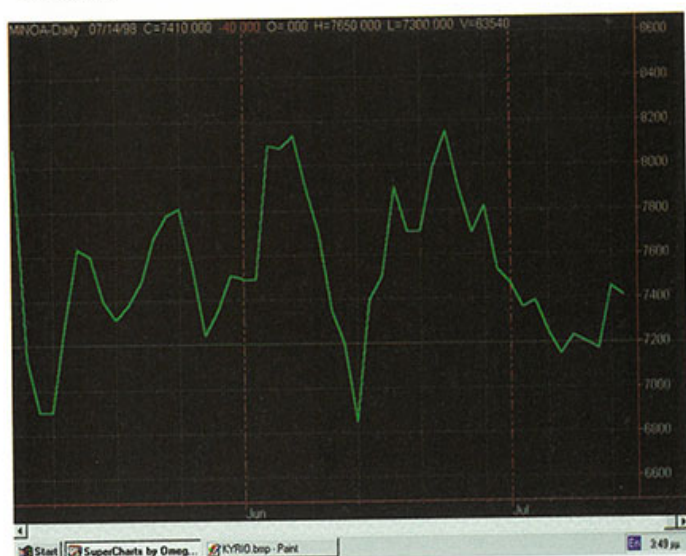
ΙΝΔΕΧ



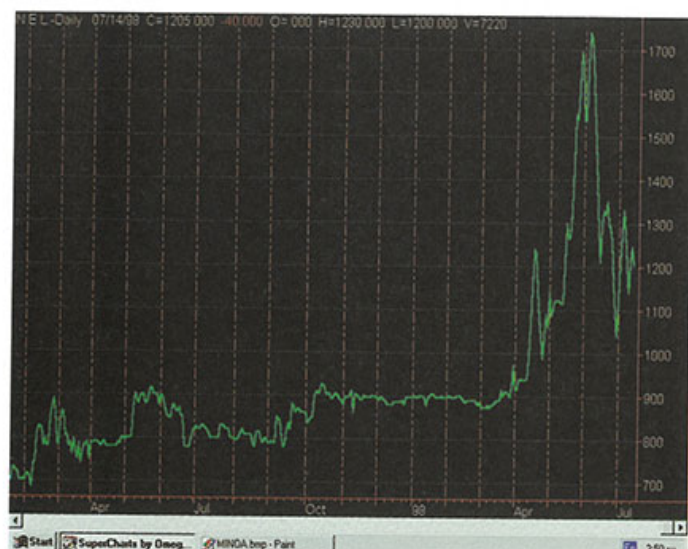
ΚΥΡΙΟ



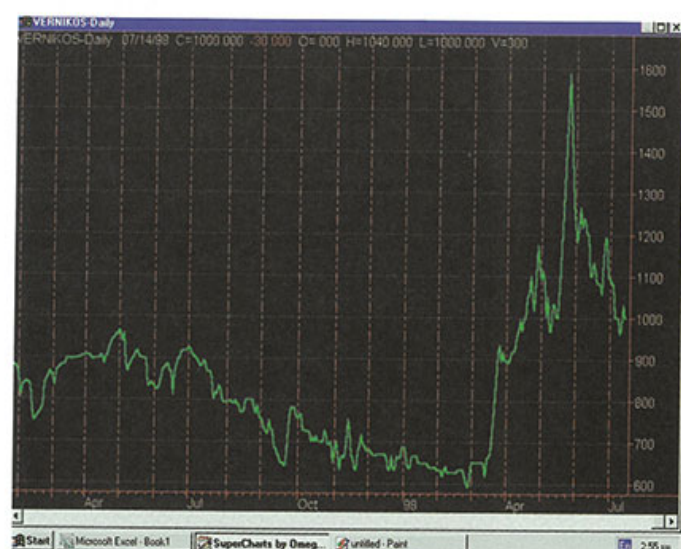
ΜΙΝΟΑ



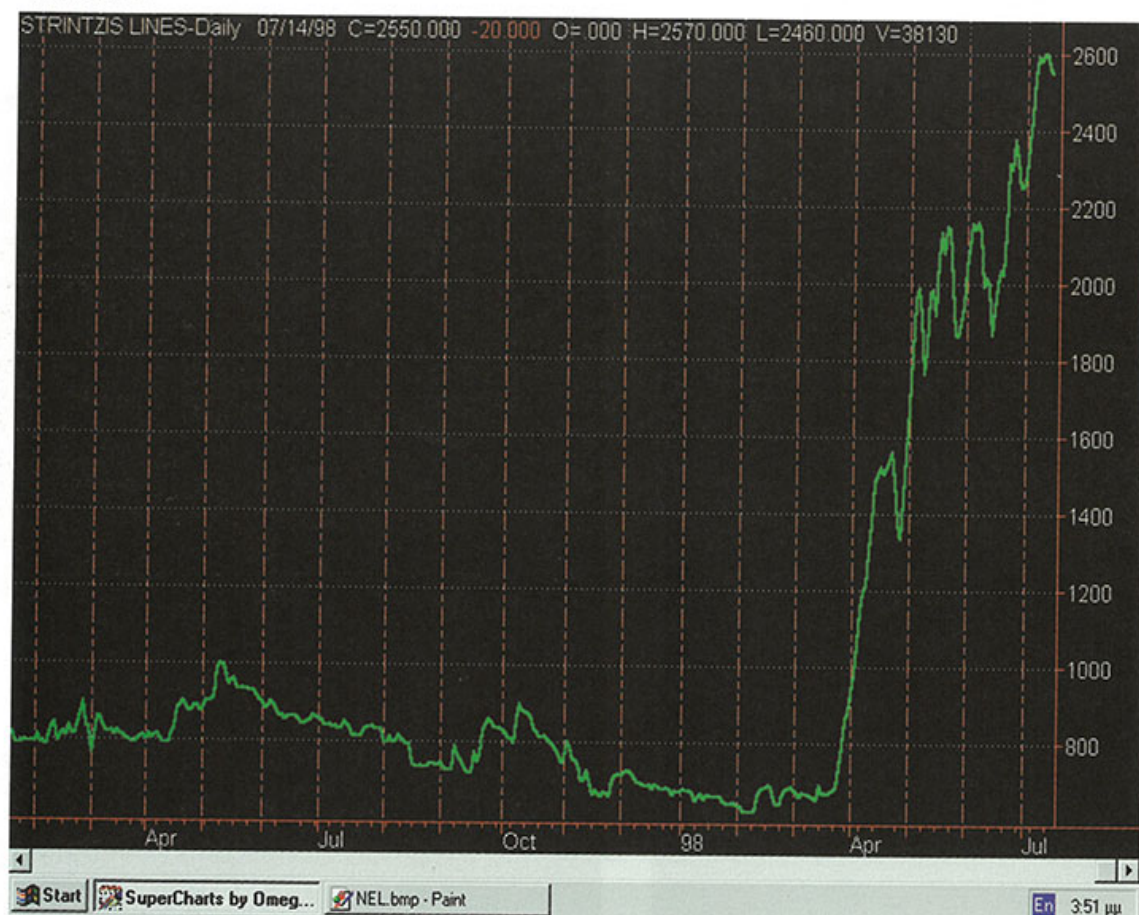
NEL



VERNICOS



STRINTZ



ΕΔΡΑ:

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:

ΑΝΤΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ: 7295306, 7295307
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326 email:epend@ath.forthnet.gr

Πόσα ακόμη Παιδιά θα ακοιμούνται τα βήματά του;



Σήμερα εξαιτίας της έλλειψης εμβολίων πεθαίνουν 33.000 παιδιά κάθε μέρα. Χιλιάδες άλλα -όπως αυτό της φωτογραφίας- δεν μπορούν να σταθούν όρθια μόνα τους.

Η UNICEF προσπαθεί να βοηθήσει αυτά τα παιδιά. Ενισχύστε οικονομικά την προσπάθεια της UNICEF και κλείστε την πόρτα στην πολιομυελίτιδα. Κύριο μέλημά μας η πρόληψη της ασθένειας με εμβολιασμούς αλλά και η αντιμετώπιση του ήδη υπάρχοντος προβλήματος με την παροχή τεχνικής βοήθειας και ψυχολογικής υποστήριξης αυτών των παιδιών. Ξεκίνησαν ήδη τα προγράμματα της UNICEF για τον εμβολιασμό εκατομμυρίων παιδιών κάτω των 5 ετών.

Αρκούν λίγα χρήματα για να βοηθήσετε σήμερα κιόλας τα παιδιά να σταθούν στα πόδια τους.

- Με 10.000 δρχ. βοηθάτε να αγοραστούν τα εμβόλια για να σωθούν 140 παιδιά από την πολιομυελίτιδα.
- Με 20.000 δρχ. καλύπτετε όλα τα έξοδα του αναγκαίου προσωπικού ώστε να εμβολιαστούν 10 παιδιά από τις έξι βασικές ασθένειες που τα απειλούν (πολιομυελίτιδα, ιλαρά, φυματίωση, τέτανος, διφθερίτιδα, κοκίτης).
- Με 50.000 δρχ. καλύπτετε οικονομικά και την αγορά των εμβολίων αλλά και όλη τη διαδικασία μεταφοράς, συντήρησης, εκπαίδευσης του προσωπικού και εμβολιασμού 12 παιδιών κατά των έξι βασικών αυτών ασθενειών.

Με οποιοδήποτε άλλο ποσό μικρό ή μεγάλο, συμβάλλετε ουσιαστικά στα προγράμματα εμβολιασμού της UNICEF για τη σωτηρία εκατομμυρίων παιδιών σε όλο τον κόσμο. Έτσι θα ανήκετε κι εσείς στη μεγάλη οικογένεια των υποστηρικτών των παιδιών του κόσμου.

unicef 

**ΝΑΙ! Θέλω και εγώ να συνεισφέρω στο πρόγραμμα κατά της πολιομυελίτιδας.
Σας στέλνω το κουπόνι συμπληρωμένο με τα ακριβή στοιχεία μου.**

Επώνυμο: Όνομα:

Διεύθυνση: Πόλη:

Τ.Κ.: Τηλ.: Επάγγελμα:

10.000 δρχ. ☐ 20.000 δρχ. ☐ 50.000 δρχ. ☐ Άλλο ποσό:

Ο τρόπος που θα στείλω τα χρήματα είναι:

☐ Θα περιμένω να μου στείλετε έντυπο ταχυληρωμής με το οποίο θα καταθέσω τα χρήματα στο ταχυδρομείο

☐ Μέσω της πιστωτικής μου κάρτας: Εθνοκάρτα-Mastercard ☐ Εμποροκάρτα ☐ VISA ☐ DINERS ☐

Αριθμός κάρτας: Ημ. λήξεως:

Ημερομηνία: Υπογραφή:

Μπορείτε επίσης να καταθέσετε στην ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ στο ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ: 505003-0

Οι δωρεές προς
τη UNICEF εκπίπτουν
από το φορολογητέο εισόδημα

Π Ρ Ο Γ Ρ Α Μ Μ Α

Σ Υ Λ Λ Ο Γ Η Σ

Π Ο Ρ Ω Ν Γ Ι Α Τ Η Ν

Π Ο Λ Ι Ο Μ Υ Ε Λ Ι Τ Ι Δ Α

unicef 

ΞΕΝΙΑΣ 1, 11527 ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ.: 7484184

Η ελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ελλάδα αποτελεί πλέον μια πραγματικότητα. Με την άρση του cabotage σε όλη την ελληνική επικράτεια αλλά και με την εμφάνιση νέων αερομεταφορέων στους ελληνικούς αιθέρες, οι ειδικοί αναμένουν έναν πόλεμο τιμών και ανταγωνισμού μεταξύ των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων. Ο κυρίαρχος στόχος αυτού του πολέμου των εταιρειών είναι η απόκτηση ενός σταθερού μεριδίου στην ελληνική αεροπορική αγορά. Ενδεχόμενα αποτελέσματα αυτής της νέας πραγματικότητας συμπεριλαμβάνουν τη μείωση των ναύλων αλλά και την περικοπή, ίσως και κα-



τάργηση δρομολογίων από, προς ή εντός της Ελλάδας. Σ' αυτό το πλαίσιο η «αποχώρηση» αεροπορικών εταιρειών από την ελληνική αγορά - όπως συνέβη με την SAS - αποτελεί ένα ακόμα δυσάρεστο αλλά αναπόφευκτο ενδεχόμενο. Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνθηκαν σε 10 αερομεταφορείς με έδρα την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και στο διευθυντή Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Εμμ. Κερμανάκη και παρουσιάζουν σε αποκλειστικότητα την άποψή τους όπως διατυπώθηκε με βάση την ερώτηση που ακολουθεί.

του Ηλία Μνίσια

Ελευθέρες...

...και οι αερομεταφορές στην Ελλάδα

• ΔΡΑΜΑΤΙΚΕΣ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΣΚΛΗΡΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
• ΕΞΟΝΤΩΤΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΙΜΩΝ ΣΤΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

Τα τελευταία χρόνια, στο πλαίσιο της ελευθέρωσης των αερομεταφορών, που έχει επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, παρατηρείται ένας σταδιακά αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των αερομεταφορέων που εξυπηρετούν προορισμούς από, προς ή εντός της Ελλάδας.

Με την πρόσφατη εμφάνιση νέων αεροπορικών εταιρειών που προσφέρουν χαμηλούς ναύλους αλλήλ και με την άρση του cabotage πιστεύετε ότι θα υπάρξει ένας «πόλεμος» τιμών και ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα; Ποια είναι η στρατηγική που θα ακολουθήσει η εταιρεία σας έτσι ώστε να επιβιώσει σε έναν επικείμενο ανταγωνισμό;

Από τότε που η θεωρία του Οικονομικού Φιλελευθερισμού γνωστό ως LAISSEZ FAIRE, LAISSEZ PASSER υιοθετήθηκε στις ΗΠΑ και εν συνεχεία αποτέλεσε τη βάση της σταδιακής απελευθέρωσης των μεταφορών στην Ευρώπη, ήταν γνωστό ότι επέρχεται ένας έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

Με την κατάργηση του προστατευτισμού και των κρατικών παρεμβάσεων στον καθορισμό των τιμοολογίων και κομίστρων, οι εταιρείες καθορίζουν πλέον ελεύθερα τις τιμές του προϊόντος που προσφέρουν στο επιβατικό κοινό, με όλες τις θετικές και αρνητικές συνέπειες. Στην Ελλάδα, με καθυστέρηση μερικών ετών, ένεκα κοινοτικών εξαιρέσεων κλπ. αρχίζει τώρα κατ' ουσίαν η πρώτη μεγάλη φάση της απελευθέρωσης, με ένα καθημερινό ογκούμενο κύμα ανταγωνισμού τόσο μεταξύ των ελληνικών εταιρειών όσο και μεταξύ των ξένων που εκμεταλλεύονται γραμμές προς / από τη χώρα μας. Ο ανταγωνισμός ήρθε στην ώρα που είχε θεσμοθετηθεί από τα κοινοτικά όργανα, πολλή χρόνια πριν, και ο πόλεμος τιμών και η προσφορά ελκυστικών διευκολύνσεων προς το επιβατικό κοινό ήταν αναμενόμενες ενέργειες εκ μέρους των εταιρειών που προετοιμάζονται, χρόνια πριν, να διεκδικήσουν μια θέση στο νέο αεροπορικό περιβάλλον της Ελλάδας και της Ευρώπης. Δεν μας εκπλήσσουν, λοιπόν, τα συμβαίνοντα σήμερα στην αεροπορική αγορά τη χώρας μας. Αυτά είναι η αρχή θα έρθουν και άλλα φοβερότερα. Εκπλήσσουν και τρομάζουν αυτούς που επαναπαυόμενοι στα κεκτημένα είχαν συνηθίσει να ζουν από την προστατευτική ομπρέλα του κράτους. Ο ανταγωνισμός θα ακολουθήσει σίγουρα μια πορεία, ίσως εντονότερη, μέχρις ότου οι εταιρείες και το κοινό εθιστούν στο νέο περιβάλλον. Εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών, η πορεία θα είναι δύσκολη αφού θα πρέπει να επιβιώσουν σε ένα απεθνικοποιημένο περιβάλλον, χωρίς προστατευτισμό και κρατική κηδεμονία. Τα τέλη του προστατευτισμού έφεσαν οριστικά, νέες εταιρείες εμφανίζονται στην αγορά, ο ανταγωνισμός οξύνεται και η πτώση των τιμών είναι μοιραία. Η νέα στρατηγική, κατά την άποψή μας, θα πρέπει να βασίζεται στη συνεργασία των εταιρειών με τη σύναψη συμμαχιών, σε όποια έκταση αυτή επιτρέπει το διεθνές νομικό καθεστώς. Η συμπίεση προς τα κάτω, του λειτουργικού κόστους, κάθε εταιρείας, σε συνάρτηση με την αναδιοργάνωση και την επιδίωξη αύξησης της κίνησης θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση της προσπάθειας επιβιώσής τους. Όποιος δεν ανταποκριθεί μεθοδικά και έγκαιρα στις νέες απαιτήσεις της αεροπορικής αγοράς είναι βέβαιο ότι θα μείνει, «ως μωρά παρθένο» εκτός νυμφώνος με όλες τις συνέπειες.

ΕΜΜ. ΚΕΡΑΜΙΑΝΑΚΗΣ,

**διευθυντής αεροπορικής εκμετάλλευσης, Υ.Π.Α.
(Ο κ. Κεραμιανάκης εκφράζει την προσωπική του άποψη)**

AIR GREECE

Η AIR GREECE δραστηριοποιείται στο χώρο από το 1994. Στα πρώτα χρόνια, δηλαδή, της απελευθέρωσης, των αερομεταφορών στην Ελλάδα, όπου, κάθε τέτοια προσπάθεια συναντούσε ουσιαστικά, μα και «τεχνητά» προβλήματα στην ανάπτυξή της. Είναι σαφές ότι ο ανταγωνισμός -με θεμιτά μέσα- είναι δημιουργική διαδικασία, βελτιώνει ποιοτικά και λειτουργικά προς όφελος του επιβάτη για κάθε δραστηριότητα. Ειδικά στις υπηρεσίες. Στο αεροπορικό γίγνεσθαι, ειδικά στη χώρα μας, δεν είχε ποτέ αντιμετωπιστεί -γιατί δεν είχε

ποτέ προβλεφθεί! το γεγονός της ανάπτυξης και άλλων αερομεταφορέων. Ωστόσο αυτό είναι πλέον μια πραγματικότητα. Σε αυτήν τη φάση, την αρχική, εμφάνισης και ανάπτυξης αερομεταφορέων, φυσικό είναι, ως κινήσεις εντυπωσιασμού για την προσέλκυση επιβατικού κοινού, να προκληθεί ένας «πόλεμος» τιμών. Κυρίως σε γραμμές εξωτερικού, βέβαια, επειδή η 4χρονη λειτουργία μας πορρωσία έχει αποδείξει ότι στο δίκτυο της AIR GREECE ακολουθούμε κανόνες υγιούς ανταγωνισμού, θεμιτών μέσων. Παράλληλα, βέβαια, έχω την πεποίθηση ότι αυτός ο πόλεμος τιμών, μολοντί φαινομενικά «ωφελεί» και εντυπωσιάζει, σαφώς μακροπρόθεσμα θα γίνει μπουμερανγκ για τον επιβάτη. Υπάρχουν κάποιες συγκεκριμένες οικονομικές σταθερές που συνιστούν αυτό που ονομάζουμε λειτουργικό κόστος. Η διαμόρφωση της τιμής του εισιτηρίου είναι απόρροια των δεδομένων αυτών. Εκτιμώ ότι κανείς δεν μπορεί να πουλήσει φθηνότερα απ' όσο κοστίζει το προϊόν. Βασική λειτουργική μας φιλοσοφία, στην AIR GREECE, είναι η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε όλα τα επίπεδα, πάντα με γνώμονα το όφελος του επιβάτη. Και αυτό πράττουμε. Στο πλαίσιο του υφιστάμενου ανταγωνισμού, δεν θα ακολουθήσουμε σε μια λογική τρελών προσφορών, εφαρμόζοντας σταθερά τη διαμορφωμένη εμπορική πολιτική μας, που είναι συνάρτηση του λειτουργικού μας κόστους, όπως προείπα. Από και πέρα, στο πλαίσιο ανάπτυξης και εξάπλωσης του δικτύου πτήσεων της AIR GREECE και των δραστηριοτήτων μας, θα προσφέρουμε προς το επιβατικό μας κοινό, μια σειρά από προνόμια και bonus, πάντα με ποιτικές υπηρεσίες και με χαμηλές, όπως είναι οι ναύλοι μας, τιμές.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΑΚΗΣ, υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων

AUSTRIAN AIRLINES

Ο κλάδος των αερομεταφορών στην Ελλάδα επισκιάζεται από τις ασυντόνιστες ενέργειες του ασθενούς εθνικού αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μια κατάσταση αβέβαιου και τυχαίου μάντζμεντ. Το ερώτημα λοιπόν για τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια από και προς την Ελλάδα δεν είναι αν θα προσφέρουν φθηνότερους ναύλους στην αγορά (φυσικά με μερικές εξαιρέσεις), αφορά περισσότερο το πώς θα επενδύσουν ήδη από σήμερα στην αγορά του μέλλοντος. Γι' αυτό συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών σαν την "Atlantic Excellence" με τη Delta, Sabena, Swissair και την Austrian Airlines δεν ανταγωνίζονται άλλες αεροπορικές εταιρείες - ο ανταγωνισμός θα μπει χώρα μεταξύ συμμαχιών αεροπορικών εταιρειών οι οποίες προσφέρουν δίκτυα σε παγκόσμια κλίμακα και το καλύτερο δυνατό σέρβις τόσο στους επιβάτες τους όσο και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Η Austrian Airlines, σαν μέλος της Atlantic Excellence διαμόρφωσε το δικό της όμιλο εταιρειών αναλαμβάνοντας 100% την Tyrolean Airways (η οποία βραβεύτηκε σαν η καλύτερη αεροπορική εταιρεία εσωτερικών δρομολογίων το 1998) και την Lauda Air. Επίσης η κατά 100% θυγατρική εταιρεία Austrian Airtransport καλύπτει εξ ολοκλήρου την κίνηση με πτήσεις τσάρτερ από Αυστρία και έχει εξελιχθεί σε έναν από τους σημαντικότερους αερομεταφορείς τουριστικής κίνησης προς Ελλάδα. Τα θετικά αποτελέσματα της στρατηγικής αυτής φαίνονται στην πρόσφατη αύξηση των πτήσεων της Austrian Airlines προς την Ελλάδα. Από 1ης Ιουνίου 1998 η Austrian Airlines εκτελεί 2 καθημερινές πτήσεις προς Αθήνα, καθώς και 1 πτήση καθημερινά προς Θεσσαλονίκη.

VICTOR ZIEGLER, γενικός διευθυντής για την Ελλάδα και την Κύπρο



Τα τελευταία χρόνια, στο πλαίσιο της ελευθέρωσης των αερομεταφορών, που έχει επιβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, παρατηρείται ένας σταδιακά αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των αερομεταφορέων που εξυπηρετούν προορισμούς από, προς ή εντός της Ελλάδας. Με την πρόσφατη εμφάνιση νέων αεροπορικών εταιρειών που προσφέρουν χαμηλούς ναύλους αλλήλ και με την άρση του cabotage πιστεύετε ότι θα υπάρξει ένας «πόλεμος» τιμών και ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα; Ποια είναι η στρατηγική που θα ακολουθήσει η εταιρεία σας έτσι ώστε να επιβιώσει σε έναν επικείμενο ανταγωνισμό;

BRITISH AIRWAYS

Είναι αλήθεια ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών αναμένεται να ενταθεί ακόμα περισσότερο με την είσοδο νέων εταιρειών χαμηλού κόστους. Η ελληνική αγορά έχει πολλή περιθώρια ανάπτυξης και, με δεδομένες τις εξελίξεις στον εθνικό αερομεταφορέα, θεωρώ βέβαιο ότι θα υπάρξουν και άλλοι επίδοχοι διεκδικητές μεριδίου της αγοράς. Επίσης, είναι σίγουρο ότι οι τιμές των εισιτηρίων θα σημειώσουν πτώση εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού. Θέλω όμως να τονίσω ότι παράλληλα οι εταιρείες θα βελτιώνουν τις υπηρεσίες τους και τα προσφερόμενα προϊόντα, αφού πλέον το επιβατικό κοινό έχει περισσότερες επιλογές. Η British Airways ήταν η πρώτη εταιρεία στον κόσμο που συνειδητοποίησε τα οφέλη που θα απέρρεαν από την απελευθέρωση με αποτέλεσμα να κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά. Με ένα δίκτυο συμμάχων, θυγατρικών και franchises, και με τη διαρκή αναβάθμιση των προϊόντων και υπηρεσιών της η BA έχει καταφέρει να προσφέρει value for money που συνδυάζεται με την ποιότητα και το κύρος που συνοδεύουν την εταιρεία. Το πρόγραμμα Επιχειρηματικής Αποτελεσματικότητας για τη μείωση των λειτουργικών εξόδων, η συμμαχία με την American Airlines που πρόσφατα έλαβε το πράσινο φως από την Επιτροπή Ανταγωνισμού της ΕΕ και η δημιουργία ενός νέου τερμιναλ στο Heathrow, είναι τα κύρια σημεία της αναπτυξιακής στρατηγικής της British Airways.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΔΑΛΛΑΡΗΣ, διευθυντής πωλήσεων για την Ελλάδα

CRONUS AIRLINES

Η CRONUS AIRLINES που ιδρύθηκε πριν από τέσσερα χρόνια (1994) έχει πλέον εδραιωθεί στον ελληνικό και ευρωπαϊκό χώρο σαν μια διεθνής αεροπορική εταιρεία. Εξυπηρετεί με καθημερινές τακτικές πτήσεις πέντε πόλεις της Γερμανίας από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Καβάλα, καθώς επίσης το Λονδίνο (Heathrow) και το Παρίσι. Παρά τον ανταγωνισμό που υπάρχει μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, η CRONUS Airlines κατάφερε γρήγορα να κερδίσει το επιβατικό κοινό προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, προσιτούς ναύλους και κυρίως ακρίβεια στις ώρες αναχώρησης και άφιξης. Σίγουρα η είσοδος άλλων εταιρειών στο χώρο αυξάνει τον ανταγωνισμό, όμως ο κάθε επιβάτης θα επιλέξει την εταιρεία που καλύτερη καλύπτει τις ανάγκες του. Οι επιβάτες θα εκτιμήσουν κάθε εταιρεία ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που τους προσφέρει. Όσον αφορά τον πόλεμο τιμών δεν πιστεύουμε ότι θα συνεχιστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα, μια και το κόστος της αεροπορικής μεταφοράς ανά διαδρομή είναι δεδομένο. Βέβαια επαγρυπνούμε και είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε οποια-

δήποτε εξέλιξη. Η στρατηγική της εταιρείας μας, που είναι πλέον επίσημο μέλος της IATA, είναι η συνεχής ανάπτυξη του δικτύου της. Αναπτυσσόμαστε κάθε χρόνο προσθέτοντας νέους προορισμούς και αυξάνοντας τη συχνότητα των υποκείμενων πτήσεων, μεγάλωνοντας το στόλο μας και κυρίως προσφέροντας στους επιβάτες μας ανταγωνιστικούς ναύλους και καλύτερες υπηρεσίες, τόσο στο έδαφος όσο και στον αέρα και βέβαια χαμόγελο.

Τ. ΒΑΛΤΑ, υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων και Επικοινωνίας

IBERIA

Στο πλαίσιο του ισχύοντος ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, η IBERIA έχει υιοθετήσει μια επιθετικότερη πολιτική επίκεντρο της οποίας είναι ο πελάτης. Με στόχο τον εξορθολογισμό των δαπανών, το δίκτυό της έχει σχεδιαστεί στο πλαίσιο ενός ενιαίου προγραμματισμού με αυτό της AVIACO στρατηγική που αργότερα θα εφαρμοστεί και σε συνδυασμό με τις άλλες εταιρείες του Ομίλου. Η στρατηγική αυτή παρέχει τη δυνατότητα της όμοιας διεύρυνσης του επιχειρησιακού τομέα -συνολικά προορισμών και συχνότητας δρομολογίων στη βάση ενός ενιαίου προγραμματισμού και μιας μόνο Διεύθυνσης Εμπορικής Εκμετάλλευσης. Το γεγονός αυτό μας επιτρέπει τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων μας και, παράλληλα, τη βελτίωση της διαπραγματευτικής θέσης μας έναντι τρίτων και προμηθευτών με τελικό αποτέλεσμα τη μείωση των δαπανών. Η IBERIA ακόμη, εκτιμά ότι ο ανταγωνισμός αντιμετωπίζεται μέσω της σύναψης συμφωνιών με άλλες ισπανικές αεροπορικές εταιρείες, δοθέντος ότι οι πραγματικοί ανταγωνιστές της είναι οι μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες που επιδιώκουν τη δραστηριοποίησή τους στην Ισπανία για να διευρύνουν τα hubs τους στην Ευρώπη. Γι' αυτόν το λόγο η IBERIA έχει συνάψει συμφωνίες με την Air Nostrum και με την Air Europa, από την οποία έχει ενοικιάσει ένδεκα αεροσκάφη, που εκτελούν δρομολόγια με τους κωδικούς και τα χρώματά της. Όλα αυτά οδήγησαν στην αύξηση της δραστηριότητάς μας κατά 10,2% σε επίπεδο εθνικό και κατά 8,8% σε επίπεδο ευρωπαϊκής αγοράς. Διευρυνθήκαν επίσης τα hubs στη Μαδρίτη και τη Βαρκελώνη. (Η ανάληψη της Iberia αφορά τη θέση της εταιρείας όταν η ίδια κατάσταση δημιουργήθηκε στην Ισπανία.)

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΥΠΟΥ IBERIA- ΜΑΔΡΙΤΗ

LUFTHANSA

Σύμφωνα με τη διεύθυνση πωλήσεων της LUFTHANSA στην Ελλάδα ένας πόλεμος τιμών δεν μπορεί να αποκλειστεί. Με την απελευθέρωση όμως μιας αγοράς δεν είναι απαραίτητη και η μείωση των ναύλων. Ο στόχος της απελευθέρωσης είναι η βελτίωση του ανταγωνισμού σε όφελος του καταναλωτή. Αυτό σημαίνει, κατά κύριο λόγο, βελτίωση της ποιότητας. Σύμφωνα με τους μηχανισμούς της αγοράς οι τιμές μπορεί να πέσουν αλλήλ και μπορεί να μείνουν σταθερές. Η Ελλάδα δεν αποτελεί ακόμα μια αγορά με δυνατό ανταγωνισμό αλλήλ μια αγορά στην οποία νέοι αερομεταφορείς προσπαθούν να βρουν κενά για να υπεισέλθουν. Επιπλέον υπάρχει σημαντική προοπτική στο θέμα της απελευθέρωσης της επίγειας εξυπηρέτησης, έτσι ώστε να μπορούμε να μιλήσουμε για ουσιαστική απελευθέρωση. Το θέμα της επίγειας εξυπηρέτησης μπορεί πιθανόν να επιδράσει στη στρατηγική των αεροπορικών εταιρειών που εξυπηρετούν την Ελλάδα.

Η προοπτική ενός πολέμου τιμών στην Ελλάδα θα κριθεί από τους μηχανισμούς της αγοράς. Αυτή είναι εξάλλου και η έννοια της απελευθέρωσης.

Η στρατηγική της Lufthansa επικεντρώνεται σε τρία σημεία:

1. Έλεγχος των εξόδων και σκληρή πολιτική περιορισμού τους

που ξεκίνησε το 1992.

2. Ανασυγκρότηση της εταιρείας κατά τέτοιον τρόπο ώστε οι βασικότεροι κλάδοι να γίνουν πιο διαφανείς, ως προς τα έσοδα και τα έξοδα, όπως πραγματοποιήθηκε το 1995 στη Lufthansa technik

Το 1997 το τμήμα εξυπηρέτησης επιβατών διαμορφώθηκε κατά τέτοιον τρόπο έτσι ώστε να έχει αποκλειστικές αρμοδιότητες με αποτέλεσμα τη συντόμηση των αποφάσεων και τη μεγαλύτερη ευελιξία. Παράλληλα, στο τμήμα αυτό υπήρξε κατάργηση ιεραρχιών

3. Συνεργασία με μεγάλους αερομεταφορείς σε δρομολόγια ή περιοχές όπου δεν υπάρχει λόγος για την εκτέλεση πτήσεων από τη LH ή όπου είναι προτιμότερο από έναν δυνατό συνεργάτη να εκτελεί πτήσεις για λογαριασμό της LH.

ANDREAS HABEL *Διευθυντής Πωλήσεων*
CHRISTIAN HENSEL-GATOS *Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων*

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Με την είσοδο νέων αερομεταφορέων στον ελληνικό χώρο θα δημιουργηθεί πράγματι βροχονόσθημα, ένας «πόλεμος» τιμών. Τούτο δεν θα συνεχιστεί φυσικά εν' όψει, αλλά έως ότου σταθεροποιηθεί το ανταγωνιστικό περιβάλλον, μια και όλες οι εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων παγκοσμίως έχουν ήδη αρχίσει να περιορίζουν το κόστος τους, ενώ παράλληλα παρουσιάζεται αυξητική τάση στους ναύλους. Χαμηλοί θα παραμείνουν οι ναύλοι μόνο στις εταιρείες charter, οι οποίες είναι και εταιρείες χαμηλού κόστους. Η Ολυμπιακή, προκειμένου να παραμείνει ο κυρίαρχος αερομεταφορέας της Ελλάδας, θα αξιοποιήσει κατά το βέλτιστο τρόπο τις δυνατότητες που της προσφέρει το παγκόσμιο δίκτυο της, όπως: τροφοδότηση των γραμμών της, αύξηση των συχνотήτων εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερα σε αγορές όπου υπάρχει επιχειρηματική κίνηση (όπου και θα δρομολογηθούν δύο πτήσεις ημερησίως, η μια πρωινή και η άλλη βραδινή), ενίσχυση της παρουσίας της στο διεθνές δίκτυο, σύναψη συμμαχιών για να ενισχύσει την παρουσία της και σε αγορές που σήμερα δεν εξυπηρετεί. Επιπρόσθετα, η Ολυμπιακή προχωράει σε δραστήρια μείωση του κόστους της μέσω του προγράμματος εξυγίανσής της, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί ακόμα ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με την ανανέωση του στόλου της, της οποίας η υλοποίηση αρχίζει τον προσεχή χειμώνα.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ
(ΤΟΜΕΑΣ ΕΜΠΟΡ. ΕΡΕΥΝΑΣ & ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ)

SABENA

Ο πόλεμος τιμών και ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών έχει ξεκινήσει εδώ και μερικά χρόνια και όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο. Η Sabena, προκειμένου να αντιμετωπίσει το διαρκώς αυξανόμενο ανταγωνισμό, αποφάσισε να ακολουθήσει κατά αρχήν τη στρατηγική της συμμαχίας, συνεργαζόμενη με την Austrian Airlines, τη Delta Airlines και τη Swissair. Η κοινή εμπορική και τιμολογιακή πολιτική των τεσσάρων εταιρειών, καθώς και η αύξηση του αριθμού των διαθέσιμων θέσεων αποτελεί σημαντικό όφελος για τα γραφεία ταξιδιών. Επιπλέον, αυτή η συνεργασία της Sabena δίνει στους επιβάτες της τη δυνατότητα εκμετάλλευσης ενός πολύ ευρύτερου δικτύου δρομολογίου και προορισμών καθώς και μεγαλύτερη ευελιξία και κέρδος από το ενιαίο πλέον πρόγραμμα μιλίων των τεσσάρων εταιρειών Qualifyer. Παράλληλα, οι διευθύνσεις των διαφόρων τμημάτων της εταιρείας εκπόνησαν ένα φιλόδοξο πρόγραμμα μείωσης κόστους/εξόδων το οποίο θα εφαρμοστεί άμεσα και θα επιτρέψει στη Sabena να ανταπεξέλθει τους κινδύνους της αεροπορικής βιομηχανίας.

Κ. ΞΥΔΙΑ, *Υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων και Επικοινωνίας*

TAP- Air Portugal

Η Ελλάδα είναι στρατηγικό σημείο για κάποιες αεροπορικές εταιρείες, γιατί βρίσκεται σε προνομιακή γεωγραφική θέση ως προς την κίνηση της 5ης και 6ης ελευθερίας.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των αεροπορικών ναύλων στην Ελλάδα προέρχεται από τη ναυτική κίνηση, τον τουρισμό και τη μεταναστεύση. Για αυτούς τους λόγους οι αεροπορικές εταιρείες γίνονται ολόένα και πιο ανταγωνιστικές όσον αφορά τις τιμές ανάλογα με τους προσφερόμενους προορισμούς και τη λειτουργική τους υποδομή σε σχέση με τα προαναφερθέντα. Η ακολουθούμενη πολιτική των τιμών έχει άμεση σχέση με τις ευκαιρίες της αγοράς, το traffic και την εποχή του χρόνου.

Υπάρχουν εταιρείες που έχουν σαν ποιοτικό προϊόν τους την εικόνα του πολύ καλού σέρβις προς τον πελάτη, δηλαδή έχουν αναλάβει την ευθύνη της ικανοποίησης του επιβάτη σε ό,τι αφορά τις προσδοκίες του όταν ταξιδεύει.

Η στρατηγική της Air Portugal, εκτός από τη συμμετοχή της στη συμμαχία Qualifyer συνίσταται επίσης στη προσφορά ενός σταθερά ποιοτικού επιπέδου υπηρεσιών.

JOAO INGLES *Περιφερειακός Διευθυντής για την Ελλάδα, την Κύπρο και την Τουρκία*

VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS

Είναι σίγουρο πως η απελευθέρωση των «Ελληνικών Ουρανών» θα δημιουργήσει μια πρωτόγνωρη κατάσταση- για τα δικά μας, τουλάχιστον- δεδομένα. Είναι πιθανόν να εμφανιστούν νέοι ή και ήδη υπάρχοντες αερομεταφορείς που θα θελήσουν να εκμεταλλευτούν τη δυναμικότητα του χώρου μας, τόσο σε ταξίδια εσωτερικού όσο και προς το εξωτερικό. Αρχικά η οποία τιμολογιακή πολιτική ακολουθηθεί θα είναι σε όφελος του ταξιδιώτη, χωρίς αυτό να αποκλείει την -πολύ σύντομα- αναπροσαρμογή των ναύλων προς τα πάνω λόγω «απρόβλεπτου» λειτουργικού κόστους των συγκεκριμένων εταιρειών. Η πρώτη χρονιά λειτουργίας δεν θα είναι αντιπροσωπευτική της εικόνας που θα επικρατήσει στους «ουρανούς» μας. Σύντομα όμως, οι εταιρείες που θα αποφασίσουν να συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται την ταξιδιωτική ελληνική αγορά, θα βελτιώσουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες προς τον καταναλωτή και θα του προσφέρουν ένα πιο πλούτιτο φάσμα τιμών (με τους ανάλογους περιορισμούς), για την πραγματοποίηση του ταξιδιού του. Η Virgin Atlantic είναι γνωστό ότι προηγείται των εξελίξεων της αγοράς, όχι μόνο γιατί θέλει να είναι υπέρ του καταναλωτή, αλλά και γιατί αυτή είναι η φιλοσοφία της «Ευελιξία και προσαρμοστικότητα προς όφελος του ταξιδιώτη». Οι βραβευμένες υπηρεσίες της εταιρείας συνεχώς αναβαθμίζονται και το μόνο που θα χρειαστεί να γίνει σε ταχύτερους ρυθμούς από τους συννηθισμένους, είναι η διάθεση νέων προϊόντων μας στην αγορά. Έτσι έχουμε ήδη ξεκινήσει την προσπάθεια αύξησης της συχνότητας των πτήσεών μας, τη δρομολόγηση νέων γραμμών (Santa Lucia, Antigua, Barbados, κ.ά.), τη χρησιμοποίηση νέων αεροσκαφών τελευταίας τεχνολογίας, καινούριους χώρους αναμονής ειδικά διαμορφωμένους για τους «business class» επιβάτες μας, νέα προγράμματα για οργάνωση μεγάλων ταξιδιών «incentives», την είσοδο στην αγορά ναυτιλιακών πτήσεων με τη θυγατρική μας εταιρεία «Virgin Sun» κλπ. Η Virgin Atlantic θέλει να υποστηρίξει τον ευγενή ανταγωνισμό, γιατί μόνο έτσι είναι εμφανής η διαφορά του επιπέδου των υπηρεσιών και η ιδιαίτερη αγάπη της προς το καταναλωτικό κοινό.

ΤΑΣΟΣ ΜΑΗΣ *Διευθυντής Πωλήσεων για την Ελλάδα*



Αεροδρόμιο για την Ολυμπία

του Χρήστου Βορλόκα

Χρειάστηκε να περάσουν 13 χρόνια για να προσγειωθεί ξανά πολιτικό αεροπλάνο με πτήση τσάρτερ στο αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, στην Ηλεία. Την Τρίτη 14 Ιουλίου, ένα Μπόινγκ 737 της Ολυμπιακής, προσγειώθηκε στην Ανδραβίδα μεταφέροντας 100 εκπροσώπους του ΟΗΕ, οι οποίοι επισκέφθηκαν την Αρχαία Ολυμπία. Ο νομός Ηλείας, μια από τις πιο παραγωγικές περιοχές στην Ελλάδα σε βασικά αγροτικά προϊόντα, αλλά κυρίως ένας τόπος με τεράστιες τουριστικές δυνατότητες, στον τομέα των μεταφορών παραμένει στο περιθώριο. Οι ξένοι που θέλουν να επισκεφθούν την Ολυμπία, την Ηλιδα, τον Επικούρειο Απόλλωνα και να κάνουν διακοπές στις θαυμάσιες ακτές της Ηλείας, είναι υποχρεωμένοι να αποβιβάζονται στο αεροδρόμιο του Αράξου και από εκεί να ταξιδεύουν σχεδόν μια ώρα με το πούλμαν για να φτάσουν στην Ολυμπία. Και όλα αυτά χάρη σε μια απόφαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας,

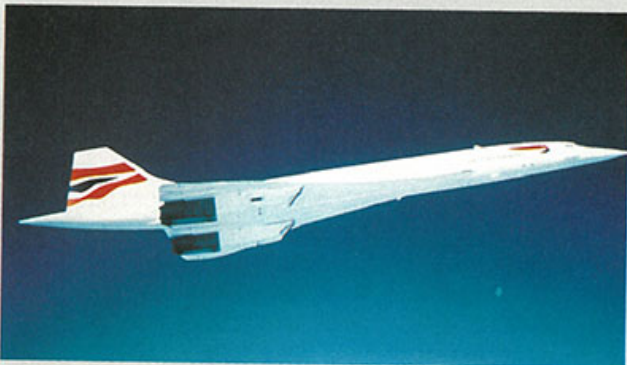
η οποία κατέργησε πριν από 13 χρόνια τις πτήσεις τσάρτερ στην Ανδραβίδα και τις μετέφερε στον Αράξο, προφανώς για να ικανοποιήσει -ως λέγεται- τα γούστα των πολιτευόμενων στην Αχαΐα. Δικαιολογημένα λοιπόν οι εφημερίδες και τα άλλα ΜΜΕ της Ηλείας, πρόβαλαν ιδιαίτερα την πρώτη αυτή πτήση τσάρτερ στην

Ανδραβίδα, μετά από 13 χρόνια. Η στέρηση της Ηλείας από ένα τόσο βασικό δίκτυο συγκοινωνιών, θα πρέπει επιτέλους να σταματήσει. Άλλωστε η Ολυμπία περιμένει να αποκτήσει την αίγλη που της αξίζει, εν όψει μάλιστα και της Ολυμπιάδας του 2004. Χωρίς τη λειτουργία του πολιτικού αεροδρομίου, ο τόπος που γέννησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα παραμείνει απρόσπτος και μακρινός.



EUROSTAR: Η BRITISH AIRWAYS διευθύνει και τρένα...

Η British Airways, η National Express και οι Σιδηροδρομικοί Οργανισμοί της Γαλλίας (SNFC) και του Βελγίου (SNBS) ως Κοινοπραξία θα αναλάβουν τη διεύθυνση λειτουργίας της Eurostar Ltd. Η Eurostar θα παραμείνει υπό τον έλεγχο της London & Continental Railways Ltd (LCR). Η στρατηγική της κοινοπραξίας βασίζεται στην πρόοδο που έχει σημειώσει η Eurostar όσον αφορά τα έσοδα και τον αριθμό των επιβατών που εξυπηρετεί. Η περαιτέρω ανάπτυξη της Eurostar θα επιτευχθεί μέσω της δημιουργίας ενός συγκοινωνιακού δικτύου που θα αποτελείται από σιδηροδρόμους, λεωφορεία και αεροσκάφη και το οποίο θα υποστηρίζεται από εξελιγμένες μεθόδους μάρκετινγκ και προωθητικές ενέργειες. Ένας από τους σημαντικότερους στόχους της κοινοπραξίας είναι η δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ του αεροδρομίου Heathrow του Λονδίνου και του Παρισιού με προεκτάσεις προς το Μάντσεστερ, το Μπέρμιγχαμ και τις Βρυξέλλες.



Άνοιξε τα φτερά της η GLOBAL AVIATION

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση της Global Aviation στις 20 Ιουνίου στις εγκαταστάσεις της στο αεροδρόμιο του Μαραθώνα. Οι καλεσμένοι της Global μπόρεσαν να πραγματοποιήσουν μια εναέρια βόλτα πάνω από τους Πεταλιούς και εξέφρασαν το ενδιαφέρον για τα αεροσκάφη PIPER και τις υπηρεσίες της εταιρείας, γεγονός που αποδεικνύει ότι το εναλλακτικό αυτό μέσο μεταφοράς κερδίζει όλο και περισσότερους θαυμαστές στην Ελλάδα. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Δ/ντή Συμβούλου της εταιρείας Μ. Τσακάνη για το μέλλον της αεροπλοΐας. «Πιστεύω ότι οι συνθήκες για να ανοίξει τα φτερά της μία ακόμα αεροπορική εταιρεία όπως η GLOBAL AVIATION είναι ευνοϊκές, καθώς στο ορατό μέλλον το αεροπλάνο θα είναι καθημερινό μέσο μεταφοράς του επιτυχημένου επιχειρηματία. Άλλωστε το κόστος απόκτησης, χρήσης και συντήρησης ενός τέτοιου αεροσκάφους θεωρείται σχετικά χαμηλό».



Η Swissair ανακοίνωσε ότι μειώνει την κατανάλωση αεροπορικών καυσίμων κατά 3%. Αυτή η σημαντική μείωση καυσίμων θα επιτύχει ετήσια μείωση κόστους κατά περίπου 14 εκατομμύρια ελβετικά φράγκα και θα συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος. Η Swissair διαθέτει έναν από τους νεώτερους και πιο "φιλικούς προς το περιβάλλον" στόλους στον κόσμο με μέσο όρο ηλικίας τα 5 έτη.



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε υπό όρους δύο από τις «αεροσυμμαχίες» του αιώνα

Στις 8 Ιουλίου η Επιτροπή ανακοίνωσε τους όρους με τους οποίους θα δώσει το πράσινο φως στις συμμαχίες της British Airways με την American Airlines και της Lufthansa με την SAS και την UNITED. Η γνωμοδότηση της επιτροπής αποτελεί σημαντικό γεγονός στο χώρο των αερομεταφορών αφού θα αποτελέσει αντικείμενο διαβουλεύσεων τόσο από τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες που συναγωνίζονται στις υπερατλαντικές πτήσεις όσο και από τις ΥΠΑ των ενδιαφερόμενων κρατών. Η ευρωπαϊκή επιτροπή έθεσε διορία μέχρι τις 8 Αυγούστου στις εταιρείες που επιθυμούν να σχολιάσουν επίσημα τη γνωμοδότησή της. Η Virgin Atlantic ήδη ανακοίνωσε ότι η γνωμοδότηση δεν επιτρέπει τον υγιή ανταγωνισμό και ότι καθιστά τη BA και την AA σε πλεονεκτική θέση έναντι των μικρών αερομεταφορέων. Πιο συγκεκριμένα η Virgin θεωρεί ως μη ικανοποιητικό τον αριθμό των slots που οι δύο εταιρείες θα πρέπει να αποδεσμεύσουν. Η ανακοίνωση της Virgin επισημαίνει την αναγκαιότητα για περικοπή δρομολογίων σε προορισμούς όπου υπάρχει μονοπώλιο της BA και της AA.

Αποσπάσματα των γνωμοδοτήσεων της επιτροπής δημοσιεύονται στο English Supplement του περιοδικού.

Emirates Group: Θετικά αποτελέσματα για το 1997/1998



Το οικονομικό έτος 1997/1998 υπήρξε το πλέον επιτυχημένο για την Emirates Group, που αποτελείται από την Emirates Airline και τη DNATA. Ο τζίρος της Emirates Group έφθασε τα 1.198 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, δηλαδή σημείωσε αύξηση 23,7%, ενώ τα κέρδη της έφθασαν τα 101 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, δηλαδή αύξηση-

ρεκόρ 91%, σε σύγκριση με το οικονομικό έτος 1996/97. Η Emirates Airline, ο αεροπορικός κλάδος της Emirates Group, σημείωσε κέρδη 71,33 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, δηλαδή αύξηση 135%. Η DNATA, ο κλάδος επ΄γειας υποστήριξης της Εταιρείας στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Ντουμπάι, σημείωσε κέρδη 29,67 εκατ. Δολ ΗΠΑ, δηλαδή αύξηση 32%, σε σχέση με το οικονομικό έτος 1996/97. Η Emirates μετέφερε 3,7 εκατ. επιβάτες και 200.000 τόνους εμπορεύματα, δηλαδή σε ποσοστά αύξησης 23% και 25,3% αντίστοιχα. Το δε ποσοστό πληρότητας έφθασε το 70%. Στον τομέα της ανανέωσης του στόλου, η Emirates έχει παραγγείλει 16 Airbus A330-200 τα οποία θα της παραδοθούν μεταξύ Ιανουαρίου 1999 και 2002, και με τα οποία θα αντικαταστήσει τον ήδη υπάρχοντα στόλο των Airbus, καθώς και δύο Boeing 777 τα οποία θα παραλάβει στο τέλος του 1998.

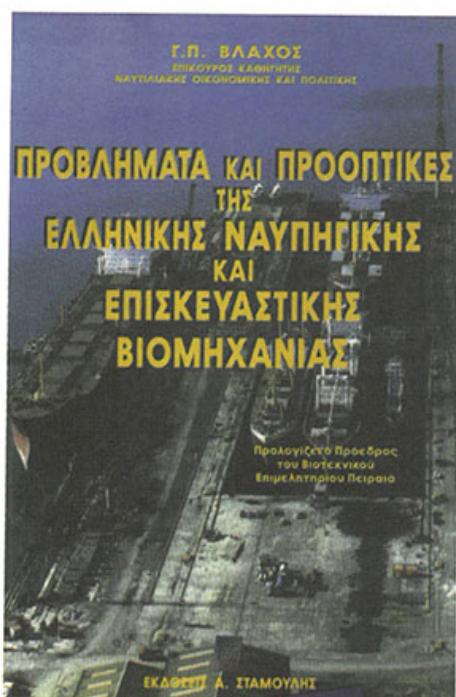
Το ποσοστό επιβατικής πληρότητας από την Ελλάδα, για τη χρονιά 1997/98, ανήλθε στο 80% ενώ στη γραμμή ΑΘΗΝΑ/ΝΤΟΥΜΠΑΪ/ΑΘΗΝΑ έφθασε στο 85%.

Συνεργασία TAP- Air Portugal και THY

Στο πλαίσιο του πνεύματος συνεργασίας μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών του ομίλου της Qualiflyer Group, η Tap Air Portugal σύναψε πρόσφατα πρωτόκολλο συνεργασίας με τις Τουρκικές Αερογραμμές (THY). Η συμφωνία συμπεριλαμβάνει συνεργασία "code sharing" μεταξύ της TAP και της THY όπως και εναρμόνιση των δρομολογίων των δύο εταιρειών έτσι ώστε να παρέχονται βολικές ανταποκρίσεις μεταξύ των επιβατών των δύο εταιρειών. Η συμφωνία θα ισχύει με την έναρξη των πτήσεων, από την TAP ή την THY μεταξύ της Κωνσταντινούπολης και της Λισσαβόνας. Η TAP διαθέτει στόλο 31 αεροσκαφών και εξυπηρετεί 54 προορισμούς σε 30 χώρες ενώ η THY διαθέτει στόλο 65 αεροσκαφών εξυπηρετεί 97 προορισμούς σε 45 χώρες.



NEWS



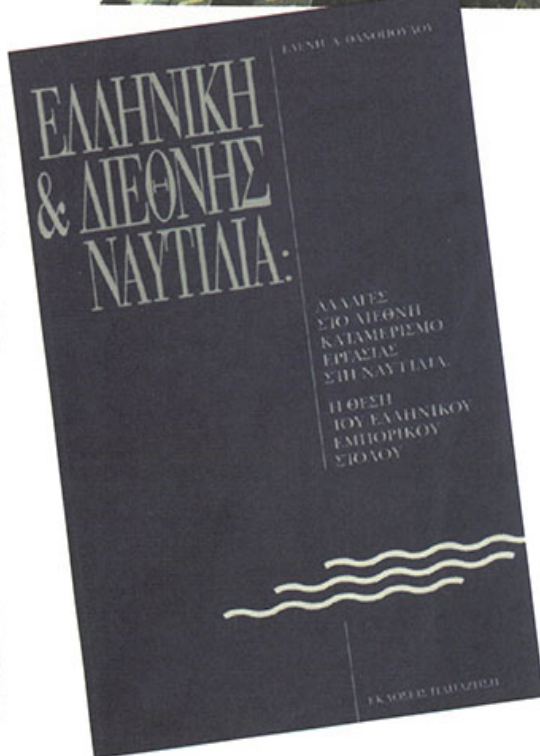
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Του Γ. Π. Βλάχου Επίκουρου καθηγητή
Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: Α.Σταμούλης

Πρόκειται για ένα βιβλίο που παρουσιάζει σφαιρικά το συνολικό πρόβλημα της ναυπήγησης στον Ελληνικό όσο και στο Διεθνές χώρο. Το έργο αποτελεί μια σημαντική προσπάθεια προς την κατεύθυνση της πλήρωσης του υπάρχοντος θεωρητικού και ερευνητικού κενού, ενώ παράλληλα η εμπειρική του αξιοπιστία είναι αξιόλογη.

Το βιβλίο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο σε αυτούς που ενδιαφέρονται για τα ζητήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας και ειδικότερα στα κυβερνητικά στελέχη, τα στελέχη του δημόσιου τομέα και τέλος τα στελέχη των ιδίων επιχειρήσεων του χώρου.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΑ

Της Ελένης Α. Θανοπούλου

Διδάκτορας Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

ΕΔΟΣΕΙΣ: ΠΑΠΑΖΗΣΗ

Το βιβλίο περιλαμβάνει τις κυριότερες εξελίξεις στην προσφορά και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών με κύριους άξονες: Τις αλλαγές που παρατηρήθηκαν στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια.

Τη σχέση μεταξύ της κρίσης των ετών '70 και '80 στη ναυτιλία και των δραστικών αλλαγών που επήλθαν στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη διάρκεια των δύο αυτών ετών.



ΟΙ ΝΑΥΑΓΟΙ ΤΗΣ ΠΑΣΙΦΑΗΣ

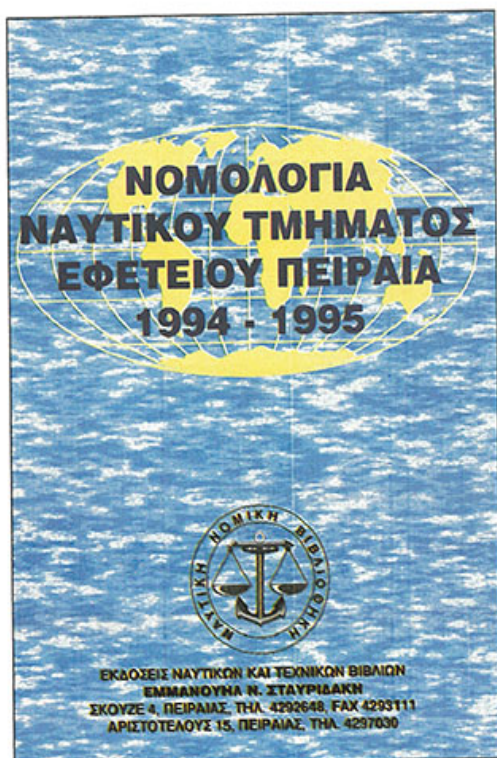
Μυθιστόρημα
Του Φαίδωνα
Ταμβακάκη

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΕΣΤΙΑ

Ο συγγραφέας, περιγράφοντας στον πρόλογο του βιβλίου τη σύλληψη της ιδέας του μυθιστορηματός του, αναφέρεται χαρακτηριστικά για τη μορφή και την επιλογή της δομής των «ναυαγίων της Πασίφανη»:

«...Αναγκάστηκα να ξεκινήσω μια πολυετή έρευνα, όχι ως επιστήμων που δεν είμαι, αλλά ως συγγραφέας, δηλαδή επιλεκτικά, χωρίς αυστηματικότητα και χωρίς απαιτήσεις και ανακάλυψη, όπως θα περίμενε κανείς, ότι η «πρωτότυπη» σκέψη μου έχει υποστηρικτές εδώ και χιλιάδες χρόνια. Έτσι, αντί να οδηγώ τους επιγόνους, αφέθηκα στη γνώση και τις δοξασίες των προγόνων μας, τους άφησα, δηλαδή, να γράψουν αυτοί το μυθιστόρημα...».

Β Α Ι Ω Ν



ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 1994-1995

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Ν. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ

Η έκδοση αυτού του βιβλίου είναι αποτέλεσμα επίπονης εργασίας μιας και αποτελεί συλλογή αποφάσεων του ναυτιλιακού τμήματος του Εφετείου Πειραιά, η οποία έχει πραγματοποιηθεί από επιστήμονες του δικαστικού κλάδου.

Το βιβλίο οριοθετεί τις αποφάσεις τις σχετικές με τα ναυτιλιακά θέματα και παρέχει τη μέγιστη δυνατή βοήθεια σε όσους ασχολούνται με τα πολύπλοκα και πολυσύνθετα ναυτιλιακά θέματα.

Η προσπάθεια συγκέντρωσης της νομολογίας του Ναυτικού Τμήματος του Εφετείου Πειραιά ξεκίνησε το 1995 με τη σύσταση, από το διευθύνοντα το Εφετείο πρόεδρο εφετών Δημήτριο Μπουζούλη, επιτροπής με πρόεδρο τον τότε πρόεδρο εφετών Χαράλαμπο Γεωργακόπουλο και μέλη τους εφέτες Στέφανο Γαβρά, Ιωάννη Κοροτζή, Κωνσταντίνο Αλεξόπουλο, Γεώργιο Ρήγο (το 1996 τότε πρόεδρο εφετών και ήδη αρεοπαγίτη) και Θεόδωρο Αποστολόπουλο (το 1996 τότε εφέτη και ήδη πρόεδρο εφετών).

Το βιβλίο το υπογράφει: Για την Επιτροπή. Ο Θεόδωρος Αποστολόπουλος, πρόεδρος Εφετών.

Η εταιρεία SHARP διέθεσε στην αγορά το νέο φορητό, προσωπικό υπολογιστή HC-4500. Το νέο μοντέλο διαθέτει μολύβι μνήμης 16 MB RAM, δυνατότητα σύνδεσης με προαιρετική βιντεοκάμερα και με κάθε υπολογιστή που έχει προγράμματα Microsoft, Office 95 ή 97 Windows 95. Ο υπολογιστής HC-4500 είναι εύκολος στη χρήση, με λειτουργικό ηλεκτρονικό για οι δε διαστάσεις του είναι 186x96,5x29,6. Μπορεί να στείλει και να λάβει Fax, να καταγράψει προφορικό-προσωπικό μήνυμα και να «τρέξει» στο Internet. Έχει οθόνη αφής υγρών κρυστάλλων, 6,5 ιντσών, υποφωτιζόμενη με 256 χρώματα. Το HC-4500 της SHARP διατίθεται από την αποκλειστική αντιπροσωπεία ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών ειδών SHARP στην Ελλάδα, MIKOR A.E.



Η ARKADIA LINES ενημερώνει το επιβατικό της κοινό ότι το F/B "POSEIDON EXPRESS 2" εκτελεί τα θερινά του δρομολόγια στη γραμμή Πειραιά - Πάρου - Νάξου - Ίου - Σαντορίνης με καθημερινές απογευματινές αναχωρήσεις από Πειραιά ώρα 18.30 και πρωινές επιστροφές από τα νησιά με αναχωρήσεις από Σαντορίνη ώρα 07.30 για Ίο - Νάξο - Πάρο - Πειραιά.

Το πλοίο διαθέτει μεγάλο αριθμό άνετων καμπίνων με WC, πολυτελή σαλόνια, τραπεζαρίες και Bars. Επίσης, είναι πλήρως κλιματιζόμενο και ταξιδεύει με υπηρεσιακή ταχύτητα 20 κόμβων ενώ παράλληλα διαθέτει πτερύγια ευστάθειας εξασφαλίζοντας στον επιβάτη άνεση και ασφάλεια με όλες τις καιρικές συνθήκες. Το F/B "POSEIDON EXPRESS 2" μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 300 Ι.Χ. Η εταιρεία δίνει τη δυνατότητα στους επιβάτες να εκδίδουν τα εισιτήριά τους και με επιστροφή προσφέροντάς τους παράλληλα 20% έκπτωση στα εισιτήρια της επιστροφής τους.

ΑΠΟΣΥΡΣΗ



τώρα!

ΧΕΡΑΙΣΤΕ ΑΠΟ 300.000 - 500.000 δρχ.

Η Nissan - Νικ. Ι. Θεοχαράκης Α.Ε., εφόρμωσε πρόσφατα το μέτρο της απόσυρσης. Έτσι, κάθε κάτοχος παλαιού αυτοκινήτου μπορεί να αντικαταστήσει σε τιμές απόσυρσης από 300.000 έως 500.000 δρχ. ανάλογα με το νέο μοντέλο Nissan που θα επιλέξει.

Ο Εμπορικός Διευθυντής της εταιρείας Ι. Ιακωβίδης δήλωσε ότι η Nissan - Νικ. Ι. Θεοχαράκης συμβάλλει ενεργά στην

προστασία του περιβάλλοντος με την απόσυρση μεγάλου αριθμού μη καταλυτικών και ρυπογόνων αυτοκινήτων.

Το μέτρο ισχύει παράλληλα με τις υπόλοιπες παροχές της εταιρείας σχετικά με τη δωρεάν ή μειωμένη τιμή του air condition, ανάλογα με το μοντέλο.

Contents

100. CYPRUS' ECONOMIC GAMBLE

by Anna Diamantopoulou, Deputy Minister of Development

102. MEDITERRANEAN SHIPPING HAS BEEN LEFT TO ITS FATE

Spyros Alexandratos, President of the Union of Mediterranean Cargo Ship Owners, talks to Nasos Poulakidas

104. THE BASIC POINTS OF NEW DEMOCRACY'S SHIPPING POLICY

107. CREDIT DERIVATIVES

by Ned Swan, Partner in Cameron McKenna

108. THE RIGHT OF SHIPOWNERS TO LIMITATION OF LIABILITY UNDER CYPRUS LAW

by Panagiota Elia, Associate at the firm of Georgiades & Georgiades, Nicosia, Cyprus

110. THE EUROPEAN COMMISSION PUBLISHES ITS CONDITIONS FOR APPROVING THE AIR ALLIANCE BETWEEN BA/AA AND BETWEEN LH/SAS/UA

Editorial



f course the laws of the market were always going to apply Greek shipping's weak spot - the training of seamen. Or to spell it out: once the State stopped providing large-scale essential education for people studying for a career in a shipping business, private initiative moved in to fill the gap. In other words, private colleges for the shipping professions are one way round the problem. They produce more executives; and they suit any student who has already chosen this professional orientation but hasn't been able to get into a Higher School or a Technical Institute that can supply this particular education.

Whether these colleges are a way round the problem is one thing, and whether they are a final solution is another - for the shipping business quite as much as for the students themselves. The answer self-evidently depends both on the level of education guaranteed and on the availability of further studies at university-level colleges abroad which have a good record of producing shipping executives.

NAFTIKA CHRONIKA has been doing some research with the help of the shipping world, and in particular with the help of leading shipping representatives. First results show that firms dealing with the sea transport track certainly need the executives that private colleges turn out, subject to the preconditions and terms that we touched on earlier. The academic level of a college must be such that it can provide the education that the nature of shipping business calls for.

What it boils down to is that, overall, seamen's education is no different from any other branch of education. The country is still depriving its workforce of the opportunity of being educated at private universities. These universities could work perfectly well in Greece, under the strict criteria that apply abroad. It would save us money, because young people wouldn't have to run off to foreign parts to study. It would assure the highest level of learning, something - whether you think this is good or bad - that the EES [Laboratories of Free Studies] and associated private colleges can't provide when compared with the universities. At least that's what even the people who recognize their value believe.

CYPRUS' ECONOMIC GAMBLE

*The close of this
staggering century is fully
in keeping with the course
it has travelled.
The shape and articulation
of the international system
is being radically altered
by rapid changes, changes
which are at the same
time those
that pave the way for
the transition
to the new millennium
and progress into it.*



Developments in technology, the globalization of the economy, and a deeper level of communications and culture interdependence are shaping the framework within which the role of the nation states must evolve. It will be a rather different, multiple role, and there will be plenty of room for initiative and intervention, but there will also be inherent dangers because of the fluidity of the new international environment.

In this new epoch, Greece and Cyprus are called on to face up to problems that are also challenges, by taking aboard the right strategies to allow for positive exploitation in the national interest of each of them.

Greece is in a geographical area that is typically unstable and excitable, one which suffers from tension caused by the claims of nations and minorities, and from a clash of cultural and political currents.

This period is a critical one. Greece's neighbours are attempting

In the Mediterranean area, cooperation between Greece and Cyprus is of especial importance because of the strategic value of both countries. The new Mediterranean policy offers chances that must be made the most of. Cyprus and Greece can stand out as sources of creativity and initiative. They can be a springboard for peace, development and prosperity in the whole of the region.

to achieve the transition from a totalitarian system to democratic institutions and the free market. To be in the vicinity of the Middle East and the countries of the Black Sea is fraught with dangers and challenges.

We share a border with Turkey. Turkey is a serious permanent threat to Greece, Cyprus and the stability of the whole region generally.

Despite all this, Greece continues to be economically and politically the strongest country in this area. She has the highest per capita income and the highest level of socioeconomic development.

She has the stablest democratic institutions and indices of protection of individual and minority rights. She is a country fully integrated into the international system and its institutions, being a full member of the EU, NATO and the Western European Union.

Cyprus has corresponding advantages. Typically it has a stable macroeconomic environment, a generally dynamic, flourishing economy, a highly-educated workforce, and a favourable climate for businesses, and of course it has the important advantage of its geopolitical situation and its good relations with both Central and Eastern Europe.

So as far as Cyprus' preparations for entry to the EU are concerned, there needs to be cooperation between public and private bodies in Greece and Cyprus in the areas of creating information networks and putting them to good use, and establishing contacts and communication at various levels with the following aims:

- * Provision of technological know-how and assistance by Greece, so that the Cypriot administration and state can easily harmonize with the requirements of the EU's new institutional and regulative environment.

- * Cooperation between Greece and Cyprus on infrastructure matters such as quality, standardisation of products, transport of goods and people, energy, and telecommunications.

As regards quality in particular, there is room for strengthening and extending the successful ELOT and KOPEP partnerships to cover new areas of certification activity.

ELOT could also support the further integration of Cypriot standardisation with what is going on in Europe.

- * Cooperation on questions of tourism development, a profitable sector of the economy both for Greece and for Cyprus.

- * Adoption of a common policy in planning, negotiation and claims from the EU, and in the realization of Community development initiatives and special programmes.

- * The two countries must work together correspondingly for the

creation of a framework within which Greek and Cypriot businesses are given incentives to undertake business projects in the area, sharing both the risk and the benefits. This means looking for suitable companies to form strategic alliances.

- * Equally important are the efforts of authorities in Greece and Cyprus to work together in the economic and business field in third-country markets on the periphery of central and South-East Europe and in the Middle East.

All these aims can be achieved immediately by policies of developing Greek and Cypriot business partnerships. We need only think of the already successful and respected Greek and Cypriot firms in the international field (in the countries of S.E. Europe, the Black Sea and the East). They have shown exactly this ability to work together with businesses and governments of third

countries in various market sectors.

In the Balkan region, Greece has already set up a policy framework aimed at developing political, economic and cultural relations between the states of the area.

Greece and Cyprus can cooperate by each country supplying its comparative advantages. Greece is already a Balkan country, laying emphasis on the industrial and manufacturing sectors and on trade. Cyprus, similarly, has a flexible tax system for offshore companies, the Cypriots have evolved a high degree of professionalism, and they have already established relationships in the area. All of this provides a clear incentive for cooperation and development of the Greece-Cyprus business channel.

In the Mediterranean area, cooperation between Greece and Cyprus is of especial importance because of the strategic value of both countries. The new Mediterranean policy offers chances that must be made the most of.

Cyprus and Greece can stand out as sources of creativity and initiative.

They can be a springboard for peace, development and prosperity in the whole of the region.

Cyprus' entry into Europe will contribute to the survival of Hellenism in the island, will strengthen the Cypriot Republic's independence and fibre, and (we may be confident) will make for a just and sustainable solution to the Cypriot Problem, to the benefit of Cyprus' whole population.

The advance of Cyprus into Europe is not just something that we would like to see: it is our top political option and we will strive with all our power to see it become reality.

**by ANNA
DIAMANTOPOULOU
Deputy Minister
of Development**

SPYROS ALEXANDRATOS

"Mediterranean shipping has been left to its fate"

Interview with Nasos Poulakidas

"Laws about liners, laws about coastal shipping.

Laws about ferries. But who's looking after

Mediterranean cargo vessels?"

Speaking from experience, Spyros Alexandratos,

President of the Union of Mediterranean Cargo

Ship Owners, tells NAYTIKA CHRONIKA that "we've

forgotten when the last time was that measures

were taken to improve competitiveness".

Mr Alexandratos has been for many years at the

Union's helm, and he knows more about this

branch of shipping than anyone else. He if anybody

can speak about worldwide changes,

competitiveness, broadening the EU, or the

changes envisaged in the structure of the Piraeus

Port Organization [OLP].

And he if anybody is entitled to express his views

on the services that organization provides, on

whether it can bring itself up to date, and on its

charges. He can also tell us what his position is on

the Greek fleet, and in particular on the difficulties

this branch of industry is going through in trying to

find qualified officers and above all engineer

officers

Mr President, here we are on the threshold of the 21st century. How far has Greek shipping, our international industry par excellence, been affected by ongoing changes worldwide?

For a number of years now, and more and more obviously during the last decade, the concept ruling our lives - I am speaking generally and not just about economics - has been globalization.

Shipping, which is by its very nature an international activity par excellence, was one of the first to enter the arena of globalization in services and in economics at large. Greek shipping was specially adapted to be an innovator in globalization because it has had sustained faith in the principle of free and lawful competition, a principle that should be paramount in international transport and in doing away with protectionist measures and practices. This attitude is one which has now pervaded all sectors of the economy, not just the service sector.

So within the framework of the World Trade Organization, the vehicle for globalization, efforts continue to fully and finally free up international sea transport. The negotiations which will lead to this are scheduled to continue in the year 2000. Working alongside the other organizations involved - the YEN, the NEE and the EEE - we have already started defining our position. Come what may, our basic principle will be the full application of free and lawful competition to international sea transport, and the gradual but complete phasing out of protectionist measures and practices.

As you will understand, the freeing up of services, when combined with the freeing up of international trade, is the be-all and end-all of international shipping development. This worldwide economic process is one that affects us Mediterranean shipowners very directly, because of special interests in non-European states that continue to enforce protectionist policies and practices. I am thinking in particular of South Africa, the Middle East, and the Black Sea.

So even if the shipowning community faces up to the concept of globalization in a positive way from the start, there are still a fair number of problems to be surmounted, especially for the 'smaller' shipowner. These are very important questions - questions of life or death.

To put it another way: for us to enjoy the fruits of globalization, Greek Mediterranean shipping must not have been wiped out.

Mediterranean vessels were exempt from the July 1997 measures on competitiveness. How do you see the future of the National Shipping Register?

As I have said in the past, the Mediterranean cargo shipping industry is affected much more deeply than liners by the lack of a suitable policy on improved competitiveness for ships sailing under the Greek flag. Last July's measures were irrelevant to Mediterranean vessels. As far as Mediterranean vessels are concerned, we've forgotten when the last time was that measures were taken to improve competitiveness. It's as if Mediterranean shipping has been left to its fate. So the continuous flight of these ships from the national shipping register is nothing but natural.

It's a well-known fact that Mediterranean ships don't have the handling flexibility that liners have, and that when they work the Mediterranean basin and Greece, they are treated comparatively severely by port authorities. Also they have higher manning costs

in relation to oceangoing vessels.

And yet the State finds it completely normal (I quote from last July's measures) for a ship of 1,999 GRT. to have a complement of thirteen people, eight of whom are Greeks, and a ship of 2,999 GRT to have a complement of thirteen people, nine of whom are Greeks.

How on earth is the Mediterranean ship flying the Greek flag going to avoid extinction if the situation is dealt with in this way?

I take the opportunity of emphasizing that our request for high-level discrimination to disappear has not yet been met. We will continue to wait in hope, anyway, because our request is a justifiable one.

So if supplementary shipping measures are taken, it is to Mediterranean vessels that they must at all costs have relevance. Otherwise the only ships remaining under the Greek flag will be those that ply on the coastal routes and are legally obliged to fly the flag - for as long as they last.

What is your Union's position on the question of broadening the EU by the entry of Cyprus, Poland, Hungary, the Czech Republic, and Slovenia?

I'd like to start by stressing that any broadening of the EU can only have positive results. This is because in the Treaty of European Union itself the principle of free and lawful competition is a basic principle, and because the Community acquis for sea transport (Rules and Procedures &c) operates within the framework of this principle. As a result, the states in question, because they will harmonize with EC law, will of necessity also harmonize any protectionist policies and practices they may have to match the EU's liberal policy.

So for a start they will have to respect the *acquis communautaire* on shipping. In this area the European Commission will have to keep a careful watch on the question of beneficiaries. We do not want the positive shipping measures (whatever they may be) taken by the new states in the framework of the Commission's guidelines to be to the detriment of the competitiveness of actual community interests.

Moreover, they will have to give a guarantee that they will raise the safety levels of their fleets to meet the requirements of the IMO's international code now in force and the relevant Community regulations.

This will avoid any competition bias between member states.

What is your position as regards changes in the institutional framework of the Piraeus Port Organization?

I must start by emphasizing that Piraeus serves half the population of Greece. Consequently it is of huge economic and strategic importance not only for the plain of Attica and the specific region of the Piraeus, but for Greece as a whole.

This is why we believe that powers of control and inspection of port activities, and the right of ownership of harbour installations, must remain under public control.

One other important issue is that the new organization must at all costs secure the rights of its existing personnel and must secure industrial peace in the port.

Thereafter, the organization must make real steps forward in the new millennium. Its management must be based on criteria of private-sector economy, if the harbour of Piraeus is to regain its

competitive supremacy in the Eastern Mediterranean and if all the labours of the centuries to raise it to being an international shipping centre are not to go to waste.

In this light, the principles on which the metadepartment of the Piraeus Port Organization needs to be based are as follows:

- As in Italian ports, the Organization's monopoly in the providing of port services should be abolished. In the process, priority should be given to loading & unloading, warehousing and repair services.
- The port infrastructure should be brought up to date rationally and technologically, by upgrading maintenance and equipment in parallel.
- There should be assured transparency in the determination of charges.
- Ship repair and residue reception services provided should be improved.
- Licences to operate and provide services should be given to at least two interested parties from the private sector, thus creating a climate of competition.
- At least two representatives of the NEE should have seats on the managing board of the Organization.

Non-observance of the above precepts will lead once more into an increase in running costs, time taken to provide services, and time spent by the vessel in port. Thus the harbour will go on being uncompetitive vis-a-vis other harbours in South-East Europe, and will continue its downward path.

Every shipowner declares his faith in the 'professional seaman'. Do the 'Merchant Shipping Academies' do enough, in your view, to supply shipping with personnel of the quality it needs, seeing that many of the student do not get hands-on experience?

It's a fact that today's developments in technology in sea transport call for better trained officers, if they are to meet the challenges of the times. At the same time, however, we must be careful not to exclude anyone whose top priority is to be a good merchant navy officer.

It's also a fact that ships in Mediterranean shipping, especially those of less than 3000 m.t., have always had problems in finding suitable officers, especially engineers.

With this in mind, it is our continued belief that there is an imperative need to attract young people to the Naval Secondary Schools. These schools are mostly in harbour areas and they have made a very great contribution to producing excellent Merchant Navy personnel.

Thinking along these lines, we can see no reason why graduates from naval secondary schools shouldn't achieve the rank of Captain or Mechanic, 1st Class, bearing in mind that there are not enough ADSEN graduates, and there is a high leakage to dry-land professions, higher education &c. In other words, the preconditions for obtaining the 1st Class diploma could be increased by making additional education (at KESN &c) compulsory.

The YEN unambiguously preferred the compromise solution of development up to the 2nd Class. Let us hope that the above solution will cause no further problems to add to the problems that already exist about manning Greek ships with personnel who are not only trained but are competent in seamanship.

The basic points of New Democracy's shipping policy

A national shipping policy that goes beyond party showdowns - this is what opposition Leader Kostas Karamanlis called for in a speech to leading executives of the shipping community at a banquet in the Piraeus Shipping Club. There are other opportunities for showdowns (said the New Democracy leader). But shipping is one of the few sectors where we need consensus. Mr Karamanlis called for genuine understanding and good partnership from the shipowning world. He made it clear that his party will not say one thing today and another after the elections. "We talk straight", he said.

He reminded his listeners that the state must stop acting the businessman. He wanted to see more scope for private enterprise. Today's 'sick man' was the public sector. Shipping was a primary area for the New Democracy party, in his view.

He set out the party's general line on shipping, without taking questions from journalists. He stressed that 'competitiveness' for oceangoing shipping is a key question at this moment in time. According to the figures which Mr Karamanlis quoted, between January 1996 and February 1998 175 vessels hauled down the Greek flag and 1800 jobs were lost by Greek seamen. In 1997, moreover, shipping exchange income fell by 7%. He criticized Government shipping policy as timid and claimed that development was the way to reduce unemployment and thus uncompetitiveness.

On passenger shipping, Mr Karamanlis said that increasing competition and the removal of cabotage ought not to frighten shipowners. If the institutional framework did change, there would be incentives to modernize and renew the fleet, and identical treatment for all member states of the EU.

On naval training and the proposed Soumakis laws, he called for the shipowners' unions to work together, underlining that well-trained Greek seamen are a national asset.

On the NAT, he thought a bold step forward should be taken so that benefits are based on reciprocity. Debts should also be settled, and NAT should be modernized and automated.

The main points in the Opposition Leader's speech were as follows:

«I want to put before you four themes as regards our basic policy

directions.

The first and perhaps the most important is the question of competitiveness. I well know that I'm speaking to you about something that you're very familiar with, and which has been traumatic for you. But I'd still like to make it clear that competitiveness is a top issue for us. At the present time there is a terrific price to pay. Forgive me if I present you with two or three statistics that my technocrat colleagues have provided me with. From January '96 to February '98, just over two years that is, 175 ships, or the working equivalent of 1800 seamen's jobs, disappeared from the Greek shipping register. Exchange income from shipping sagged substantially, falling in 1997 alone by 7% to 2104 million dollars, in a period where the shortfall in the balance of current transactions, note this well, widened dangerously to about 5000 million, that is 5 billion, dollars. Greek economists regard 4% to 5% as the outer danger limit for the imbalance of the Greek balance of payments.

In the medium term this situation creates the danger that the flight from the Greek flag will cause a significant proportion of a wide range of shipping-related businesses - such as shipbrokers and insurers, backers, audit firms, and legal services - to relocate in other shipping centres.

I'm giving you this very brief summary of today's situation because I want to make it clear to all of you here that the policy the Government is applying and following out is unprecedentedly timid. It shows inability to shoulder its essential responsibilities. There is certainly some attempt being made to keep a balance, but the approach is old-fashioned. And here I want no misunderstandings. For my party, in a world that's becoming more and more competitive - and in all probability if the

forecasts are right this trend will accelerate, at least for the foreseeable future - the competitiveness of the Greek economy in general and Greek shipping in particular (and I've already told you how important I think shipping is) remains the decisive factor.

Now that all other countries are taking drastic steps to improve their competitiveness - I'm thinking of countries like for example France, Holland, Norway, Italy and so on, and there are some of these that have never before played a major role in this field - it's quite unthinkable for them now to be contesting the competitive edge, the strategic and comparative edge if you will.

So let me spell out one basic principle. We firmly believe that competitiveness leads to development. And we firmly believe that development is the answer for improving and increasing employment. I have to say this because one hears various approaches today that I regard as completely antiquated and taken out of commission, in a modern public speech, about following a policy of no risk so as to protect jobs. This is a policy of bankruptcy. It's happening with shipping, but this situation doesn't only apply to shipping. Go where you like, whatever your approach, the truth can't be burked: if you want an aggressive employment policy you've got to move towards development. And the key to development, today, now that the protective walls, the dams of protectionism, have collapsed or are collapsing faster and faster, is to ensure high competitiveness.

So it's all very simple. And let me add just one more note, because I imagine that there will always be this sort of attitude, and people touting the fossilized views of the past, that will say "Oh, but that's liberal thinking". So let me give you my party's basic position. The liberal approach is the one that at the end of the day has the real social effect. And furthermore the very heart and soul of liberal economic policy is how to improve the quality of life for most people and how to produce as many jobs as possible in society.

The second theme I'd just like to touch on here has to do with passenger shipping. As we all know, there's a question of increasing competition in that area as well, particularly in view of the lifting of cabotage, which is foreseen in the relatively near future.

I want at this point to get one basic thing straight. Increasing competition, at least in our view, doesn't and shouldn't frighten us. But again it's also been shown that this needs to be converted into a specific policy that will help improve competitiveness in this area as well.

The policy the Government is applying and following out is unprecedently timid. It shows inability to shoulder its essential responsibilities. There is certainly some attempt being made to keep a balance, but the approach is old-fashioned.

Go where you like, whatever your approach, the truth can't be burked: if you want an aggressive employment policy you've got to move towards development. And the key to development, today, now that the protective walls, the dams of protectionism, have collapsed or are collapsing faster and faster, is to ensure high competitiveness.

So I'd like to put before you three basic principles that we've selected as definitive.

The first is the need to revise a truly archaic and inflexible legislative framework. Typical examples are the system for issuing expediency permits and the freight register. It's high time the Greek body politic realized that abiding by inflexible approaches that may have been expedient 15 or 20 or 25 years ago isn't any help to our present needs. Far from it, in many instances they act as a drag on the improvement of conditions for active productivity.

The second principle is the need for incentives so that we can move as fast as possible towards modernizing and renewing the tourist and passenger fleet,

And the third principle is: o.k., we're going for broader international competition, o.k., it's an EU decision that we should go for the lifting of cabotage, but it still needs a very great deal of care on the part of the Greek Government or the Greek steering classes generally if we're to ensure in this new ballpark that there'll be the same treatment for all member states.

And now for the third theme that I wanted to put before you - naval training. I was particularly touched by a motto I saw recently: "Well-trained Greek seamen are a national asset". This is true - especially in a field where tradition, history and also the proven ability of the workforce make us real champions.

O.k., the picture's changed in many cases. For a start, the social picture's changed. In many cases young people's options have altered. Requirements and expectations aren't what they were 30 or 50 or 100 years ago. But it's still very, very important to arrive at energetic policies for supporting, attracting and above all upgrading the modern skills of the workforce employed in this branch of production. Which means incentives to attract young people.

I'd like to say, and this is particularly aimed at your union's pPresident, that as there is already legislation proposed on these subjects, legislation which my party has quite a lot of reservations about, I would like to go on record today as requesting the Union's help in arriving at very specific proposals regarding this extremely important but possibly controversial subject.

We in New Democracy firmly believe that the time has come, and that for the economy of our sensitive but potentially strong country we can carve out and implement a national strategy that goes beyond party squabbles. I might almost say, if it didn't seem contradictory for a party leader to be saying it, that we have plenty of areas in which to settle our essential differences. By contrast, there are a few areas, a few sectors, where the potential comparative strategic advantages for Greece are so great, that we ought at all costs to search for what bonds us together - the things, few enough, when all's said and done, that can be the subject of a really objective dialogue and not of disagreement and squabbling.

The fourth point I want to put to you as a basic priority is the question of insurance - and that means NAT. At the moment NAT is wallowing in debt, it has unheard of shortfalls and they are getting heavier all the time. The result? NAT can't even do the job it's supposed to be doing, and it can't give its insurees the medical care they need. I'm not going to go into the reasons behind this, they're well known, and somebody's got a lot to answer for. Besides, as far as insurance in Greece is concerned, NAT isn't the everlasting victim of these bad, and sometimes rabble-rousing and populist options. Anyway, let's think about the future and not the past.

It's sure that NAT ought to have a particularly courageous modernizing plan. And here I will present three basic keynotes for this policy.

First, the cleaning up of NAT must go ahead, taking brave measures in the direction of abolishing all the regulations involving favours and premiums for contributions and payouts.

Second, benefits must be based on reciprocity, and the functioning of tired and tested principles must be reinstated in the Fund.

And third, modernization and the installation of computerized systems in all departments must go ahead, the aim being immediate aid to navy and fleet veterans.

Ladies and gentlemen:

Let me sum up my speech. We in New Democracy firmly believe that the time has come, and that for the economy of our sensitive but potentially strong country we can carve out and implement a national strategy that goes beyond party squabbles. I might almost say, if it didn't seem contradictory for a party leader to be saying it, that we have plenty of areas in which to settle our essential differences. By contrast, there are a few areas, a few sectors, where the potential comparative strategic advantages for Greece are so great, that we ought at all costs to search for what bonds us together - the things, few enough, when all's said and done, that can be the subject of a really objective dialogue and not of disagreement and squabbling.

Please also keep in mind one other thing, the national debacle we went through on 2nd May at the UN. Rather than view it as an opportunity for pessimism, it's time to make use of it as a salutary incentive. What I would say to you is that I feel vindicated here. I have been going on about the theory of the cycle of decline boringly and monotonously for years now, and much of the time my words have fallen on deaf or at least sceptical ears. And along came May 2nd to, at least in a symbolic fashion, prove me right, and not me alone, but all those other people that had made similar observations. It's no good saying "I told you so", however. What matters is not to say what went wrong and why, but to make the best possible use of this shock and to alter direction. By altering direction I mean, if you will allow me to say so, national regeneration. And this needs us to pool our powers. Here let me explain to you some basic principles at stake. In my party, we firmly believe that one very basic problem in public life is a lack of credibility over the past couple of decades. So I would simply say the following to you.

You won't hear one thing from us before the elections, and another after them. This is why I've come here this evening to set out some basic views that govern New Democracy political approach, at what is known in the law of bankruptcy as 'time of non-suspicion', in other words a long way away from any circumstances in which one could be regarded as falling into the temptation of making a verbal inferno out of what normally just stays as hot air. That's the first thing.

The second is that I want you to know that my party is not setting up as gods or governors, still less as gurus with magic solutions. We're young and fallible, but you will permit me to say that we have clear-cut views and we aren't dependent on or obligated to any person or situation. This means that there's no reason to question our political philosophy and approach, when translated into applied policy. We haven't needed, and we don't need, any change of political identity. We feel justified and confirmed in all our core options, without this meaning that we've never made any errors - of commission or omission. However, let me assure you that we will go on exercising our powers of self-criticism and struggling to improve ourselves.

On these terms I would want it understood that tomorrow's Government, the New Democracy party, is today asking you for two things.

The first is good understanding of what we are doing, continuous contact, and mutual exchange of information and options.

And the second is for you to be satisfied with our honest attempts at sincere understanding, having first rid yourselves of any preconceptions you may have (but I hope you don't!) that politicians always say 'yes' - even if that 'yes' doesn't correspond to applied policy and ultimately to the policy of action.

Credit Derivatives are a new type of financial instrument which allow banks to hedge against risk that they will suffer a loss on a loan or other asset. In effect, Bank A will enter into an arrangement with Bank B whereby B promises to pay A if A loses on a loan. In return for this promise, B receives a premium.

As with many financial products, credit derivatives were invented in New York in about 1992, but London is now becoming the leading market for them. This is not as surprising as it seems. In recent years, the US has been "bleeding" business to the UK. One of the principal reasons is that the UK regulatory system is (believe it or not) less complex than the US regulatory system and

banks bear. Consequently, the Bank of England has expressed concern about the potential changes to the nature of the value at risk of the banks under its supervision. A Discussion Paper was issued by the Bank on 3 December 1996 entitled *Developing a Supervisory Approach to Credit Derivatives*. Comments were invited to be submitted by 31 January 1997.

One concern expressed by the Bank is that the institution dealing in these derivatives did not know enough about the behaviour of the instruments to apply the risk models currently used for trading of other kinds of derivatives to these newer instruments. The implication of this was that difficulty in assessing risk made it prudent for banks to move such credit derivatives off their

Credit derivatives

by Ned Swan

Partner in Cameron McKenna

consequently less expensive. This means that it is cheaper to trade many financial instruments in London than it is in New York. There are three common types of credit derivatives that are currently in use. The first variety is called a "credit default option". Under the terms of this kind of agreement, B sells to A a promise that if, within an agreed period of time, A suffers a loss on loan XYZ, B will pay to A the value of the loan XYZ less the recovery value. In exchange, B receives a premium measured by so many basis points.

A second type of credit derivative is a "credit-linked note". Under this instrument, B issues a note to A linked to asset XYZ. A pays the face value of the note to B and B pays either a floating or fixed interest rate on the note to A. In the event that nothing happens to asset XYZ during the life of the note (say, 5 years), the principal of the note is repaid to A at the end of the note's life. However, if a defined "credit event" occurs with respect to XYZ, during the life of the note, the note can be redeemed by A for its original face value, 90 days after the credit event.

A third type of credit derivative is called the "total return swap". Under this kind of instrument, A and B enter into a total return swap for a period (say 5 years), with reference to a notional amount related to a bond (or other asset) XYZ. B makes payments to A of all cash flows arising from Bond XYZ plus any positive appreciation in the market value of a bond. A makes payments to B of an amount equal to LIBOR plus an agreed number of basis points minus any appreciation of the market value of bond XYZ. In other words, the "total performance" of bond XYZ has been transferred.

An interesting wrinkle that causes regulatory concern, with respect to each of the above credit derivatives, is that B may not own loan, bond or other asset XYZ in any of the above three types. Growth of the market in credit derivatives in the UK could increasingly have an impact on the type and size of the risks that

trading book and place them in their banking book which would require them to reserve more capital to protect against loss on these derivatives. This could have had serious capital implications for banks that trade significant numbers of credit derivatives.

The Bank seemed to be leaning towards the idea that "credit default" derivatives, particularly, should remain in the "banking book."

There was a tremendous outcry against the Bank's suggested banking book treatment of credit default products by trade associations and banks. Their fear was that this would increase capital requirements, harming their competitiveness internationally.

In a letter issued on 5th June 1997, the Bank indicated that it had been persuaded that most credit default products did not need to be on the banking book. It amended its treatment of credit derivatives to allow most of them to remain on the trading book, except for credit default products where the underlying asset was a loan. These loan-based credit derivatives remain in the "banking book."

This remains an unpopular decision, especially as the US Federal Reserve Board has adopted a somewhat more lenient approach to certain credit derivatives.

The present regulatory status of the credit derivatives market is that the UK has gained significant business (principally at the expense of the US) from active trade in this new financial instrument. Both the national and international regulation of these instruments is still in the process of being worked out. UK regulators will have to proceed judiciously in order to keep the present advantage of the UK's financial markets and to prevent regulatory obstacles from encouraging the business to go elsewhere.

The right of shipowners to limitation of liability under Cyprus law

by Panayiota Elia

Associate at the firm of Georgiades & Georgiades, Nicosia, Cyprus

The liability of a shipowner may, in certain circumstances, be substantially limited under Cyprus Law. Cyprus courts in the exercise of their admiralty jurisdiction, apply the law that was applied by the High Court of Justice in England on the date immediately before independence date, as modified by any law passed in Cyprus and subject always to the application of the common law and equity and the Acts of Parliament of the United Kingdom which were applicable to Cyprus on the date immediately before independence date. Limitation of a shipowner's liability under Cyprus law is governed by sections 502-504 of the English Merchant Shipping Act, 1894 (the "1894 Act").

Section 502 of the 1894 Act excludes a shipowner's liability for loss or damage to "any goods, merchandise, or other things whatsoever taken in or put on board his ship" by reason of fire on board the ship provided always that such loss or damage occurred without the owner's "actual fault or privity".

There are a number of English cases dealing with the question as to what constitutes "actual fault or privity" infer something personal to the owner, something blameworthy in him. So far as corporations are concerned, "actual fault or privity" must be sought in somebody who is not merely a servant or agent of the company but somebody for whom the company is liable because his action is the very action of the company itself. That person is usually a person who is on the board of directors of the company or a person who is under the direction of the shareholder's in general meeting or to whom the management of the company has been delegated. The burden of proving that the loss happened without his "actual fault or privity" lies on the owner.

In *"The Lady Gwendolen"* (1965) 1 Lloyd's 335 there was a collision caused by the negligence of the master of "The Lady Gwendolen" in navigating his vessel at full speed in dense fog and in failing to make proper use of the radar installation with which his ship was equipped. The court stressed that navigation of a ship at sea "is so much in the hands of the master, officers and crew and so much out of the control of the owners that the failure of an owner to establish no actual fault or privity in respect of navigation itself is exceptional and striking". Nevertheless, the owners in the particular case were unable to discharge the onus of disproving "actual fault or privity". The court found that there was no effective managerial control whatsoever over the way in which any of the owners' vessels, were navigated, in contrast to the practice prevailing in other companies.

There is only one recent unreported Cyprus case dealing with the question as to what constitutes "actual fault or privity", *Standard Fruit Company (Bermuda) and others -v- Gold Seal Shipping Company Ltd* (22 April, 1997). In this particular case the court held that "privity" means "knowledge" to a degree that constitutes the owner responsible for the damage or loss in respect of the particular occurrence but not necessarily to such a degree that would make it an intentional act on his part. Knowledge also included "constructive" knowledge, meaning knowledge of events the owner should have been aware of. The court, relying on American case law, took into account the question of whether the owner has control over the particular situation and whether it was reasonably foreseeable that if due diligence had been exercised, the occurrence resulting in the loss or damage would not have taken place.

On the facts of the particular case the owners were unable to exclude liability under section 502 of the 1894 Act for loss of the cargo carried on the vessel by reason of fire. The court, after hearing evidence from all sides came to the conclusion that the cause of the fire was an oil leak from a pipe that passed over a generator operating at high temperatures. The court also concluded that the arrangement of the pipes itself was dangerous, the smoke and alarm systems were not operating, the crew was not trained

in fire-fighting and they had failed to use the CO2 system or any fire-fighting means. Accordingly, the owners were directly and personally responsible for the fire, which was due to a foreseeable danger, which they should have had knowledge of and taken measures against. They had control of the particular dangerous situation in the engine room and generally of all the measures that should have been taken to fight a probable fire. They had direct control over the crew and they should have ensured that the crew was informed and trained fire-fighting. It is the owners who were responsible for the maintenance and frequent inspection of the vessel as well as for the management and inspection of the work and security systems in the engine room and the adoption of effective means to encounter any problems that may arise.

Section 502 of the 1894 Act also excludes the owner's liability where any gold, silver, diamonds, watches, jewels or precious stones which were taken or put on board his ship the true nature and value of which were not at the time of shipment declared by their owner or shipper to the owner or master of the ship "in the bills of lading or otherwise in writing, are lost or damaged by reason of any robbery, embezzlement, making away with, or secreting thereof, provided always that such loss or damage is caused without the owner's actual act or privity".

Section 503 of the 1894 Act enables the shipowner to limit his liability in respect of loss of life or personal injury claims as well as in respect of claims for damage to property, provided again that such losses or damage took place without the owner's actual fault or privity.

The limits imposed by the 1894 Act were revised in England by the Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 (the "1958 Act") which was passed as a consequence of International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea going ships signed at Brussels on 10th October, 1957. It is unclear whether these revised limits apply to Cyprus.

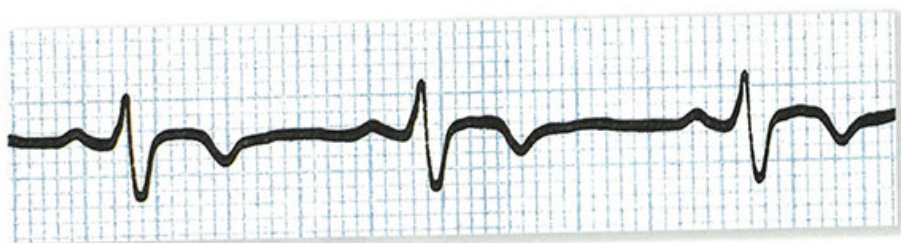
Under the 1894 Act the owner's liability in respect of loss and personal injury claims is limited to £15 per ton of the vessel's tonnage and in respect of loss of or damage to property, to £8 per ton of the vessel's tonnage. The revised limits introduced by the 1958 Act are 3100 gold francs per ton of the vessel's tonnage in respect of claims for loss of or damage to property.

In addition to raising the financial limits of the liability, the 1958 Act also extended the right to limit liability in respect of claims for loss of life or personal injury to any person not on board the "limiting" ship and substantially extended the scope of limitation of liability in respect of claims for loss or damage to property. Further, under the 1958 Act the right to limit liability in respect of loss or damage to goods not carried on the "limiting" ship or in respect of loss or damage to goods not carried on the "limiting" ship is not confined solely to acts or omissions in the navigation or management of the vessel and does not depend on negligence, as is the case under the 1894 Act. As already stated, it is not clear whether the changes introduced by the 1958 Act are part of Cyprus law.

Under Cyprus law the right of a shipowner to limit his liability under section 503 of the 1894 Act may be pleaded as a defence or counterclaim, or where numerous claims are anticipated an action for limitation of liability may be commenced under section 504 of the 1894 Act. Under section 504 of the 1894 Act, the court may determine the amount of the owner's liability and may distribute that amount rateably among the several claimants and may say any proceedings pending in any other court in relation to the same matter. The proceedings under section 504 of the 1894 Act must take the form of an admiralty action and the procedure is governed by the rules of court.



Τα όπλα τους σκοτώνουν.



Τα δικά μας σώζουν ζωές.

Βοηθήστε μας να συνεχίσουμε
το δικό μας «πόλεμο»!



ΑΘΗΝΑ: ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 57, 104 32, ΤΗΛ.: 5 200 500, FAX: 5 200 503
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΠΡΟΞΕΝΟΥ ΚΟΡΟΜΗΛΑ 51, 546 22, ΤΗΛ. & FAX: 031 - 256 236

The European Commission publishes its conditions for approving the air alliance between BA/AA and between LH/SAS/UA



The commission has adopted its preliminary position on two transatlantic air alliances: The alliance between British Airways and American Airlines and the alliance between Lufthansa, SAS and United Airlines. The Commission intends to approve these two alliances provided certain conditions are fulfilled. The conditions will be published in draft form so as to allow third parties to make comments.

On 3 July 1996, the Commission started proceeding under Article 89 of the EC Treaty in order to examine whether the following four alliances between European and US airlines are compatible with the EC competition rules.

British Airways (BA) and American Airlines (AA)
Lufthansa, SAS and United Airlines
KLM and Northwest, and
Sabena, Austrian Airlines, Swissair and Delta.

These air alliances reflect a recent and important development in international air transport and this is the first time that the Commission has taken a position on them. The Commission expects to adopt its preliminary position on the other two alliances before the end of the year.

The BA/AA alliance

BA and AA wish to form a worldwide alliance, which will require close cooperation covering practically the full range of their activities. The Commission has cooperated closely with the UK competition authorities, which have opened their own procedure under Article 88 of the EC Treaty. They can go along with the conditions that the Commission is proposing. The Commission has also been in contact with the US authorities, which are conducting their own investigation of the BA/AA alliance.

The Commission considers that, without the proposed conditions, the implementation of the agreement would amount to an abuse of the parties' dominant position on hub-to-hub routes, contrary to Article 85 of the EC treaty. The key competition concerns of the Commission are the reinforcement of BA/AA'S dominant position

on three hub-to-hub routes and the significant barriers to entry that would be created by the alliance.

The proposed conditions are the following:

Reduction in frequencies

On three hub-to-hub route (London-Dallas, London-Miami, and London-Chicago) where

1. The total annual traffic is greater than or equal to 120.000 passengers and
2. BA/AA currently operates more than 12 frequencies per week. BA/AA will be obliged to reduce their combined number of weekly frequencies, if so requested by a competitor during a period of six months following authorisation of the alliance.

Slots and airport facilities other than on hub-to-hub routes

When a rival airline wishes to launch a new service or to expand an existing service and cannot obtain the necessary slots in accordance with the procedure laid down in the EC slot regulations, the alliance will be obliged to make available the necessary slots in London.

The maximum total numbers of slots to be released under these two remedies amounts to 267. This number is based on 1996 traffic figures and will be revised in the light of 1997 traffic figures. Slots are to be given up without compensation.

Whenever necessary, the alliance should also give up airport facilities necessary for the effective use of the slots they have given up.

Other proposed conditions relate to

- * Frequent flyer programs
- * Computerised reservation system displays
- * Relations with travel agencies and corporate customers
- * Interlining

Full details of the proposed conditions will be published in the EC's Official Journal, giving interested parties 30 days to comment. The Commission will consider carefully any comments it receives before adopting its final decision.

In order to assure sufficient competition on the markets concerned, the UK authorities shall permit all EEA carriers to enter air transport markets between the US and the UK under conditions of tariff freedom. The Commission will, on the basis of the position taken by the US authorities, assess whether the US authorities will authorize the operation of services by EEA carriers to ensure a sufficient degree of competition on the markets concerned.

The LH/SAS/UA Alliance

LH, SAS and UA have a worldwide alliance, which requires close cooperation covering practically the full range of their activities. The Commission has cooperated closely with the German competition authority, which has opened their own procedure under Article 88 of the EC Treaty. The German competition authority can go along with the conditions that the Commission is proposing.

The Commission considers that the LH/SAS/UA alliance restricts competition contrary to Article 85 of the EC Treaty. The key competition concern of the Commission is the significant barriers to entry created by the alliance.

The proposed conditions are the following:

Reduction in Frequencies

On hub-to-hub routes (Frankfurt-Washington and Frankfurt-Chicago), where

1. The total annual traffic is greater than or equal to 120.000 passengers and
2. LH/SAS/UA currently operate more than 12 frequencies per week.

LH/SAS/UA will be obliged to reduce their combined number of weekly frequencies, if so requested by a competitor during a period of six months following authorisation of the alliance.

Slots and airport facilities other than on hub-hub routes

When a rival airline wishes to launch a new service or to expand an existing service and cannot obtain the necessary slots in accordance with the procedure laid down in the EC slot regulations, the alliance will be obliged to make available the necessary slots in Frankfurt and Copenhagen.

The maximum total numbers of slots to be released under these two remedies amounts to 108. This number is based on 1996 traffic figures and will be revised in the light of 1997 traffic figures. Slots are to be given up without compensation.

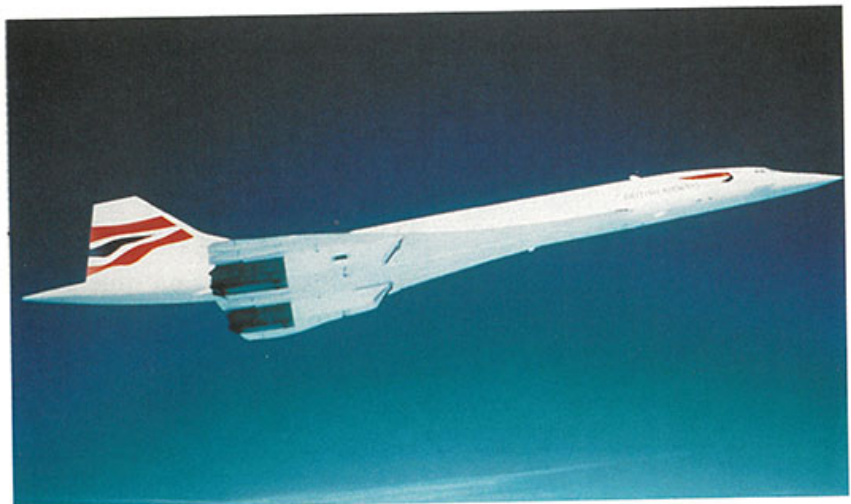
Whenever necessary, the alliance should also give up airport facilities necessary for the effective use of the slots they have given up.

Other proposed conditions relate to:

- * Frequent flyer programs
- * Computerised reservation system displays
- * Relations with travel agencies and corporate customers
- * Interlining

Full details of the proposed conditions will be published in the EC's Official Journal, giving interested parties 30 days to comment. The Commission will consider carefully any comments it receives before adopting its final decision.

In order to assure sufficient competition on the markets concerned, the German, Danish, Swedish and Norwegian authorities shall permit all EEA carriers to enter air transport markets between the US and those four countries under conditions of tariff freedom. The Commission will, on the basis of the position taken by the US authorities, assess whether the US authorities will authorize the operation of services by EEA carriers to ensure a sufficient degree of competition on the markets concerned.



ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / ΟΔΟΣ / ΑΡΙΘΜΟΣ / Τ.Κ. / ΠΟΛΗ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ / ΔΟ.Υ. / Α.Φ.Μ.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ / ΦΑΞ

ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

• Ιδιώτες: **17.000 δρχ.** • Εταιρίες / Οργανισμοί: **20.000 δρχ** • Ναυτικοί / Φοιτητές: **15.000 δρχ.**

Παρακαλούμε ταχυδρομήστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης της αξίας συνδρομής στην Τράπεζα Εργασίας, σε πίστωση Gratia Εκδοτική ΕΠΕ - Αριθ. Λογαριασμού 002/62047 - 00 / 40

ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

Please enter my subscription to **NAFTIKA CHRONIKA**

NAME / COMPANY:

ADDRESS & POSTCODE:

POSITION:

TELEPHONES / FAX:

SUBSCRIPTION RATES (postage included)

Greece: **17.000 drs** • Companies: **20.000 drs** • Other Countries: **30.000 drs**

Cheques should be made payable to : GRATIA EKDOTIKI E.P.E. with ERGOBANK Piraeus, Greece
A/C No 002/62047 - 00 / 40

Σπούδασε στο SBE Επαγγέλματα με Διεθνές Κύρος

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ
&
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ
SBE
SHIPPING
&
BUSINESS EDUCATION

ΑΠΟΚΤΗΣΕ ΙΣΧΥΡΑ ΠΤΥΧΙΑ !

**DIPLOMA
POSTGRADUATE DIPLOMA
MASTER'S DEGREE**

στην Ελλάδα ή στη Μ. Βρετανία

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΗΚΕΙ Σ' ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ!

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

Mühlhan Hellas s.a

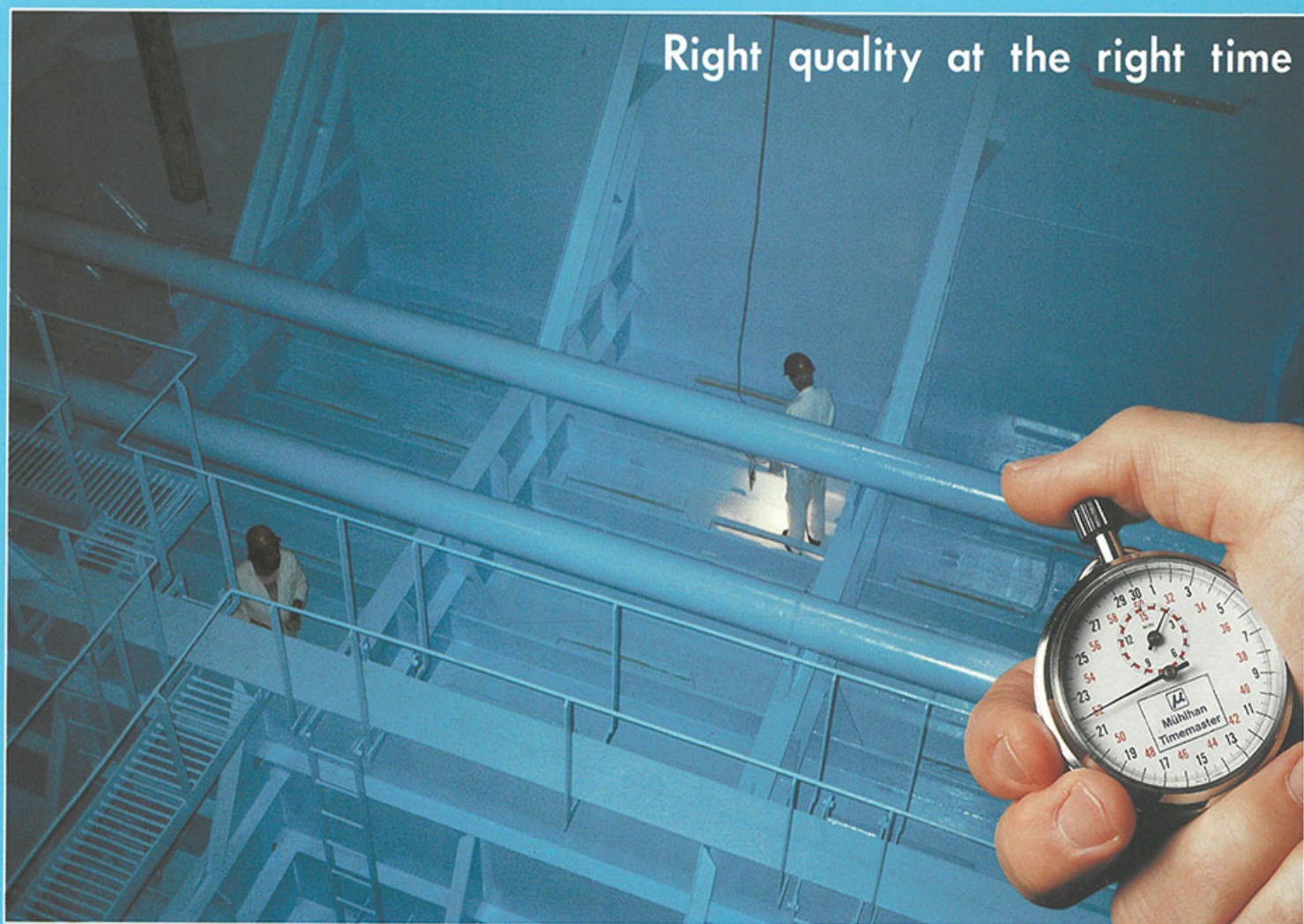
Member of

Mühlhan Group

Corrosion Protection - tank coating



Right quality at the right time



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