



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 8 - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Οι επιπτώσεις
του ευρώ
στην επιβατηγό
Ναυτιλία

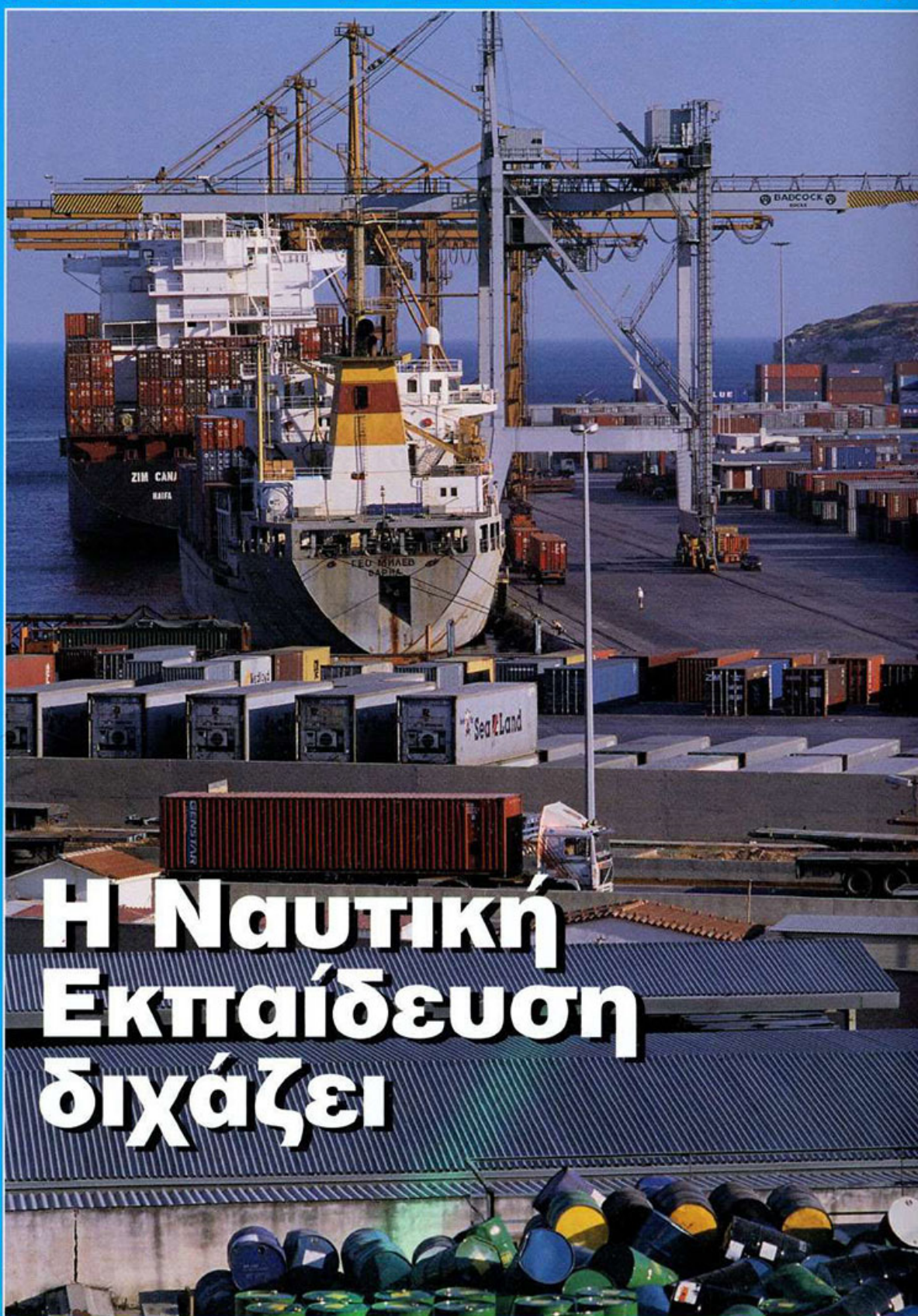
Τηλεπικοινωνίες
και Ναυτιλία



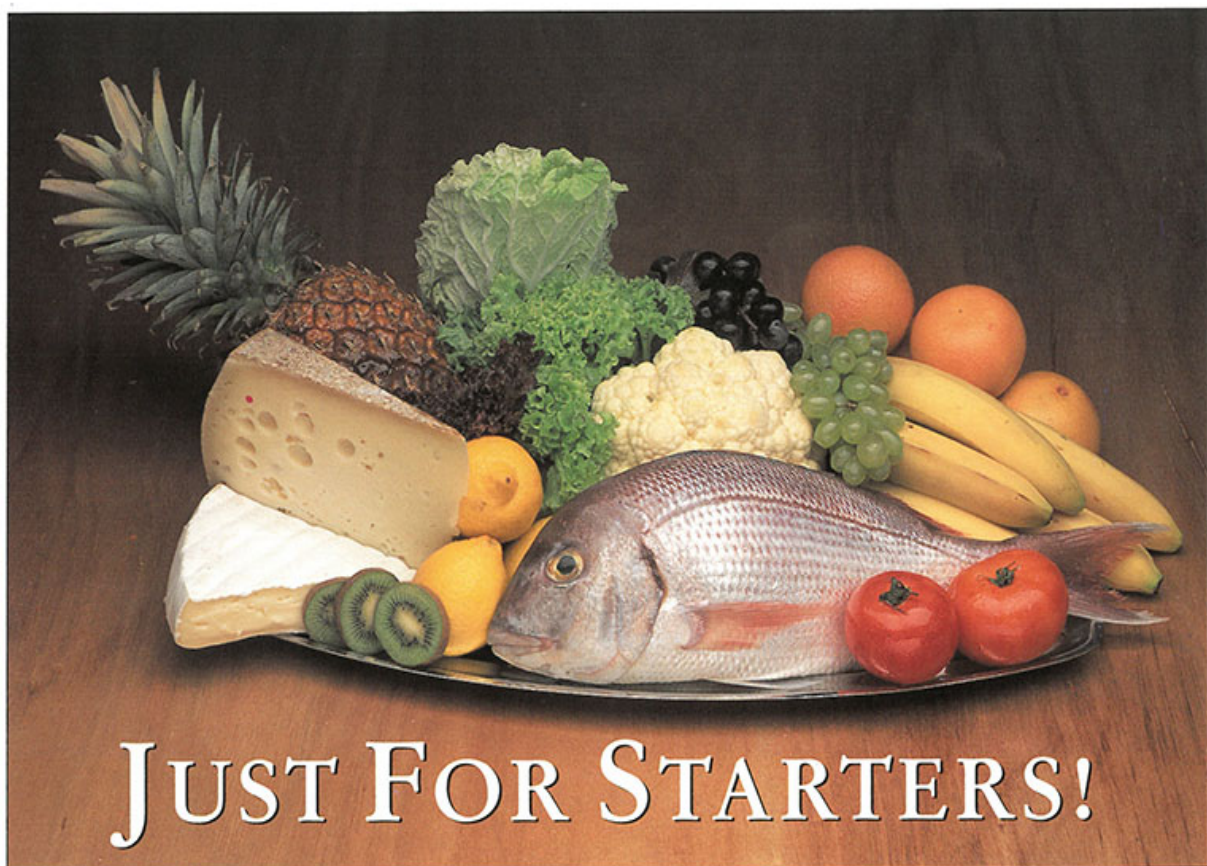
του Αν. Μαντέλη

Μανιφέστο
για την
Ακτοπλοΐα

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



Η Ναυτική Εκπαίδευση διχάζει



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.



BAKER COLLEGE

THE AMERICAN UNIVERSITY COLLEGE

Αναγνωρισμένο από το North Central Association of Colleges and Schools

Το

"ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΚΟΛΕΓΙΟ"

ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΕΩΣ
30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

Το **BAKER COLLEGE** αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ιδιωτικά Πανεπιστημιακά Κολλέγια στην Πολιτεία του Michigan των Η.Π.Α., και αναγνωρισμένο (accredited) από το North Central Association of Colleges and Schools.

Το **BAKER COLLEGE** προσφέρει τώρα και στους απόφοιτους των ΤΕΛ, ΓΕΛ, ΙΕΚ του Πειραιά τη δυνατότητα να αποκτήσουν **Bachelor's** και **Master's Degree** με σπουδές εξ' ολοκλήρου στην Ελλάδα



BAKER COLLEGE

THE AMERICAN UNIVERSITY COLLEGE
Αναγνωρισμένο από το North Central Association of Colleges and Schools

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:

Β. Γεωργίου Α' 3, Τηλ: 4137313

• ΑΘΗΝΑ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΓΛΥΦΑΔΑ • ΠΑΤΡΑ • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Στην Ελλάδα λειτουργεί με την επωνυμία
"ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ BAKER
COLLEGE SYSTEM"

BACHELOR'S DEGREES in

- BUSINESS ADMINISTRATION
- ACCOUNTING
- MANAGEMENT
- MARKETING
- COMPUTER INFORMATION SYSTEMS
- SHIPPING

MASTER'S DEGREES in

- BUSINESS ADMINISTRATION (MBA)
- HUMAN RESOURCE MANAGEMENT
- INTERNATIONAL BUSINESS
- LEADERSHIP STUDIES
- SHIPPING

ΕΠΙΛΕΞΤΕ ΤΟ BAKER COLLEGE ΓΙΑ 12 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

- Interactive διδασκαλία μέσω Internet
- Διδασκαλία στην Ελληνική ή Αγγλική γλώσσα
- Διδασκαλία από Αμερικανούς καθηγητές
- Υπερσύγχρονα εργαστήρια
- Εντατική πρακτική άσκηση
- Ευχέρεια επιλογής μαθημάτων
- Ευελιξία στα προγράμματα σπουδών
- Βιβλιοθήκη
- Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη
- Δυνατότητα απόκτησης δεύτερης κύριας ειδικότητας Double Major
- Άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας
- Σύνδεση με την αγορά εργασίας και με τη στήριξη του Board of Trustees

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



ΦΩΤΟ ΕΞΩΦ. Αγγ. Μπαφτάκης

6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

16. ΟΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ

* του Αν. Μαντέλη, υπουργού
Μεταφορών και Επικοινωνιών

21. ΤΟΛΜΗΡΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άρθρο του Παν. Μελά,
Βουλευτή της Ν.Δ. Α' Πειραιά
και Νήσων

22. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ Συνέντευξη του Χαρ. Ψαραυτή, γενικού διευθυντή του Ο.Λ.Π.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

26. ΣΕ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Υ.Ε.Ν. ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΟ ΝΟΜΟ- ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

30. ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

* του Γ. Βασιλάκη,
υποπλοίαρχου Ε.Ν.

34. ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

* του Γ. Μπάνου

38. Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

* του Χαρ. Μυλωνά, προέδρου
του Association of Cypriot Ship
Owners

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

40. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

* του Τριαντ. Παπαγεωργίου,
υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)
διευθυντή της Ένωσης Ελλή-
νων Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

44. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΜΑΝΙΦΕΣΤΟ

Η Ακτοπλοΐα να ενταχθεί στο
αναπτυξιακό πρόγραμμα
2000-2006

47. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩ ΣΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

49. ΑΝΕΚ ΠΡΟΣΩ ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

50. ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΝΕΛ - ΣΤΡΙΝΤΖΗ

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

52. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α. ΧΡΟΝΙΚΟ

56. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΑΣΠΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

* του Ξεν. Αντωνιάδη,
αντιναυάρχου Λ.Σ. ε.α.

60. ΤΟ ΤΙΜΗΜΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

* του Χρ. Ντούνη, επίτιμου
αρχηγού Λ.Σ., γενικού διευθυ-
ντή Hellenic Hull Management

64. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της
ναυτιλίας μας

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

66. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟ- ΛΟΓΙΟΥ

70. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

* του Τ. Μακρή

ΙΑΤΡΙΚΟ

71. ΑΛΛΕΡΓΙΚΟ ΣΟΚ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

* του Δ. Βαζώνου, καθηγητή
Ιατρικής

72. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΓΙΟΤΙΝΓΚ

74. Η «ΜΑΧΗ» ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. FIRST CLASS... ΕΝΑ ΜΑΚΡΙΝΟ ΟΝΕΙΡΟ ΓΙΑ ΛΙΓΟΥΣ

80. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ... Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

82. AIR NEWS

84. FORUM

86. ENGLISH SUPPLEMENT

Στη σελίδα 13 των ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
οι φωτογραφίες του διαδόχου Φιλίππου
είναι του φωτογράφου
Δημήτρη Κουμαρά.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

A monthly magazine about shipping,
aviation and marine tourism

ISSUE NO 8

September 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

Art Director: John Koumariannos

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
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 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 ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ,

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 8

Σεπτέμβριος 1998

Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης

Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσιας

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέθου

Creative Director:

Βαγγέλης Μαθαξινάκης

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδης

Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,

Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση Διαφήμισης & Επικοινωνίας:

Χρήστος Προφίλης

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

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 πα-
ρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογρα-
φία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντι-
γραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την
προνόυμενη έγγραφη άδεια των
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Η σύσσωμη αντίδραση του εφοπλισμού στο νομοσχέδιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση που κατέθεσε στη Βουλή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί, ουσιαστικά, μια θλιβερή διαπίστωση. Ότι το κράτος νομοθετεί, τις περισσότερες φορές, ερήμην των αμέσως ενδιαφερομένων, που δεν είναι, βεβαίως, άλλοι από αυτούς που θα υποστούν την εφαρμογή του νέου, εκάστοτε, νόμου! Αυτή είναι μια πρακτική, παράδοξη ίσως, για μια χώρα που υποτίθεται ότι γέννησε τη Δημοκρατία και ό,τι η ευρεία έννοιά της περιλαμβάνει. Συνιστά όμως και μια παγκόσμια αποκλειστικότητα. Ασφαλώς ο εφοπλισμός, ο οποίος, σε γενικές γραμμές, έχει δείξει ότι περιβάλλει, ως επιχειρηματικός χώρος, με εμπιστοσύνη την κυβέρνηση Σημίτη, δεν έχει κανένα λόγο να αντιπαρατεθεί «στα καλά του καθουμένου» με τον αρμόδιο υπουργό.

Το ότι όλοι οι πλοιοκτητικοί κλάδοι αντέδρασαν συγχρόνως, κάτι δείχνει. Και πρώτον ότι, τουλάχιστον ο διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας, δεν δικαιούται να ομιλεί για την περίφημη τριμερή συνεργασία η οποία στο παρελθόν συνέβαλε στην εντυπωσιακή ανάπτυξη της εθνικής βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών. Αν υπάρχουν λόγοι που η συνεργασία αυτή έχει διαρραγεί, νομίζουμε ότι δεν θα πρέπει ο υπεύθυνος να αναζητηθεί στο χώρο της πλοιοκτησίας ή των ναυτικών. Οι πολιτικοί πολλές φορές επικαλούνται το επιχείρημα ότι ψηφίζονται από το λαό για να εφαρμόσουν το πρόγραμμά τους. Ορθό επιχείρημα υπό μια προϋπόθεση. Ότι ο λαός ή, εν πάση περιπτώσει, οι κοινωνικές ομάδες τις οποίες αφορούν οι εν συνεχεία καταρτιζόμενοι νόμοι, έχουν ενημερωθεί για τις προϋποθέσεις της υποψήφιας κυβέρνησης.

Και υπό αυτή την έννοια, δεν πιστεύουμε ότι η σημερινή κυβέρνηση είχε τόσο εξειδικεύσει και... τη ναυτιλιακή της πολιτική, ούτως ώστε τώρα να μην μπορεί να αλλάξει το νομοσχέδιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση ο κ. Σουμάκης, ο οποίος αρνείται να το αποσύρει όπως ζητούν όλοι οι εφοπλιστές, ποντοπόροι και μη, μολονότι, κατά τρόπο εμπειριστατωμένο, του έχουν επισημανθεί οι αδυναμίες του νομοσχεδίου και οι ζημιές που θα συνεπάγεται η εφαρμογή του.

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

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Εν πλώ

Ναυτική Εκπαίδευση ή Απαιδευσία;

Όλοι όσοι έχουν μια στοιχειώδη γνώση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, είναι σε θέση να υποστηρίξουν πόσο μεγάλη υπήρξε η συμβολή του έμπυχου δυναμικού στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο της σχέσης αυτής, το γεγονός ότι από τους Έλληνες ναυτικούς «ξεπήδησαν» αρκετοί εφοπλιστές. Άλλωστε το ίδιο το κράτος παραδέχεται ότι καλὰ εκπαιδευμένοι Έλληνες αξιωματικοί αποτελούν εθνικό πλούτο.

Οι όχι πρωτότυπες -επειδή έχουν μονοτόνως επαναληφθεί- επισημάνσεις αυτές γίνονται με αφορμή την κατάθεση στη Βουλή του νέου Νομοσχεδίου για τη Ναυτική Εκπαίδευση, το οποίο αναλύεται, ως προς το περιεχόμενό του, σε άλλες στήλες. Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε ορισμένες επισημάνσεις.

Κατ' αρχάς, το ελληνικό κράτος και, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, θα πρέπει να λιμβάνει υπόψη και τις απόψεις των ενδιαφερομένων, που αντιμετωπίζουν, επί πρακτικής βάσεως, τις ελλείψεις στην εκπαίδευση, εξαιτίας ενός ακατάλληλου ή παρωχημένου συστήματος. Προφανώς, και στην περίπτωση της Ναυτιλίας, συμβαίνει το ελληνικό γνώρισμα, όπου το κράτος ζοα ως παντογνώστης και «φροντίζει πριν από μας για μας», όπως έλεγε και το διαφημιστικό μήνυμα γνωστού σούπερ μάρκετ. (Μα, μήπως υπεραγορά δεν έχει κατατήσει όλη η Ελλάδα;)

Κατόπιν τούτου, ήταν επόμενο να υπάρξουν αντιδράσεις από τους ανθρώπους της ναυτιλίας σε βασικά θεσμικά θέματα. Η δε απορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών είναι αρκετά εύλογη. Πώς είναι δυνατόν να υποστηρίζεται ότι η ναυτική εκπαίδευση θα αναβαθμιστεί και θα εκσυγχρονιστεί, όταν εκφράζονται αντιρρήσεις για τον τρόπο και το περιεχόμενο του εκσυγχρονισμού αυτού, από αυτούς οι οποίοι θα υποστούν τις συνέπειες είτε άστοχων ρυθμίσεων είτε παραλείψεων του νέου Νομοσχεδίου! Μερικές από τις παραλείψεις είναι ενδεικτικές. Πρώτον, σε ποιους θα απευθύνεται το νέο και περισσότερο, υποτίθεται, βελτιωμένο εκπαιδευτικό σύστημα, όταν δεν θα υπάρχουν υποψήφιοι; Δηλαδή, θα έπρεπε να εξασφαλιστεί, συγχρόνως, και η επάρκεια των αξιωματικών. Αυτούς χρειάζεται η ελληνική σημαία. Και όταν δεν υπάρχουν -για να εκπαιδευθούν και κατάλληλα- ποιος πλοιοκτήτης θά αφήσει το πλοίο του στην ελληνική σημαία, όταν ένας βασικός παράγοντας, το έμπυχο δυναμικό δεν θα υφίσταται; Κοντά στο νου και η γνώση...

Κατά δεύτερο λόγο, αναβάθμιση της εκπαίδευσης πρωτίστως σημαίνει

καλύτερο διδακτικό προσωπικό. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν το Νομοσχέδιο προβλέπει βελτίωση του προσωπικού από πηυράς προσό-ντων ή αν οι ήδη υπάρχοντες θα εξακολουθήσουν να προσφέρουν αναβαθμισμένη εκπαίδευση, έστω και αν δεν διαθέτουν τα προσόντα για τις νέες απαιτήσεις της αναβαθμισμένης εκπαίδευσης.

Υπάρχει όμως και μία άλλη παράλειψη, την οποία ήδη η ελληνική ναυτιλία την έχει πληρώσει ακριβά. Κάποτε οι Σχολές Εμπορικού Ναυτικού ήταν περίπου στρατιωτικά οργανωμένες. Και αυτό όχι τυχαίως ή για την ταλαιπωρία των φοιτούντων σε αυτές. Οι συνθήκες του ναυτικού επαγγέλματος είναι τόσο σκληρές που, η εξοικείωση με την πειθαρχία και την αποδοχή συγκεκριμένων κανόνων συμπεριφοράς, μέσα στην απομονωμένη μικρή κοινωνία του πλοίου, κρινόταν απαραίτητη. Τόσο για την καλή λειτουργία του πλοίου όσο και για τη δυνατότητα των αξιωματικών να εμπνεύσουν το σεβασμό στο υπόλοιπο πλήρωμα, κάτω από αντίξοες, συνθήκες, συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Ο «εκδημοκρατισμός» των Σχολών -για να θυμηθούμε, χωρίς να θέλουμε να κάνουμε πολιτική, μια από τις ζημιές που είχαν κάνει στη ναυτική εκπαίδευση, οι πρώτες κυβερνήσεις του Ανδρέα Παπανδρέου- έφερε τα πάνω κάτω. Η πειθαρχία απολέστηκε «στο δρόμο» και, όπως ήταν φυσικό, το πλοίο άρχισε, σταδιακά, να στερείται των αρίστων στελεχών που κάποτε το υπηρετούσαν. Φοβούμεθα ότι το νέο Νομοσχέδιο επιδεινώνει την κατάσταση, με την ουσιαστική υποκατάσταση των διοικούντων αξιωματικών Α.Σ., από πολιτικούς υπαλλήλους. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έχει αντιληφθεί τη σημασία της παραγωγής πειθαρχημένων στελεχών διότι, προφανώς, κάποιοι σύμβουλοί του τον έχουν πείσει ότι δεν υπάρχει διαφορά μεταξύ της λειτουργίας μιας βιομηχανίας ή μιας στεριανής, γενικής, επιχείρησης και του πλοίου, ως προς τη λειτουργία τους. Με άλλα λόγια, το νέο νομοσχέδιο στερεί από τα στελέχη που θα βγουν από τις Σχολές, του πλοίου, πέραν της αναβαθμισμένης εκπαίδευσης -για τους λόγους που προαναφέραμε- και της κατάλληλης ψυχολογικής προετοιμασίας για

να αντιμετωπίσουν τόσο τις σκληρές συνθήκες του ναυτικού επαγγέλματος, όσο και τις αυξημένες απαιτήσεις άσκησης των καθηκόντων τους, υπό τα νέα διεθνή δεδομένα λειτουργίας των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πιστεύουμε ότι η ναυτική εκπαίδευση θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί, στο πλαίσιο της διαμόρφωσης μιας ενιαίας οργάνωσής της. Τι εννοούμε. Περιλαμβάνει ένα πλέγμα πρωτοβουλιών, με επίκεντρο την υπάρχουσα υποδομή, που συνίστανται πρώτον, στην αναδιοργάνωση της λειτουργίας των Σχολών που υφίστανται σήμερα. Δεύτερον, στην ίδρυση νέων Σχολών για την κάλυψη αναγκών σε προσωπικό υψηλής στάθμης, όπως θαλαμηπόλων και μαγείρων, για την επάνδρωση των επιβατηγών και κρουαζιερόπλοιοι. Αυτό πρέπει να γίνει στο πλαίσιο της γενικότερης αναβάθμισης της τουριστικής βιομηχανίας της χώρας, αλλά και για την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού, λόγω της απειλευθέρωσης των αγορών... Τρίτον, στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, με στόχο τη μετατροπή του σε Ναυτιλιακό Πανεπι-

στήμιο. Όλοι αυτοί οι εκπαιδευτικοί Οργανισμοί θα πρέπει να ενταχθούν σε ένα ενιαίο σύστημα κατώτερης, ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης που θα κάνει δυνατή την άσκηση μιας ενιαίας και ορθολογικής εκπαιδευτικής πολιτικής. Αυτό θα επιτρέψει την προσέλευση υποψηφίων ναυτικών, υψηλών δυνατοτήτων, το σχεδιασμό πλήρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, που θα περιλαμβάνουν συνδυασμένη πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση (Sandwich Courses) και τη δημιουργία τμημάτων συνεχούς επιμόρφωσης κατά κλάδο και βαθμό. Εξυπακούεται ότι η εκπαιδευτική αυτή οργάνωση θα πρέπει να στελεχωθεί με εκπαιδευτικούς ειδικών προσόντων, στα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται και οι γνώσεις παιδαγωγικής.

Οι στόχοι της ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να είναι σαφείς και οι Κανονισμοί της να αποτελούν πραγματικά εργαλεία εκσυγχρονισμού, ώστε οι Έλληνες αξιωματικοί να εξελίσσονται σε στελέχη ευρωπαϊκού επιπέδου, με δυνατότητες εργασίας μεγαλύτερες από αυτές που προσφέρει ο ελληνικός εμπορικός στόλος.

Ποιοι είναι οι... κουτόφραγκοι;

Το πόσες φορές ο ελληνικός εφοπλισμός έχει μιλήσει -εις ώτα μη ακουσόντων- περί της ανάγκης να αποκτήσει η ελληνική σημαία την ανταγωνιστικότητά της, είναι γνωστόν τοις πάσι. Η μονότονος επανάληψη των λόγων παρέλκει. Πλέον, μεγαλύτερη σημασία έχει η παράθεση παραδειγμάτων για την προσαρμογή στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, άλλων, «δυσκίνητων» και ακριβών, άλλοτε ναυτιλιών, μετά την αναγνώριση από το κράτος, τη σημαία του οποίου φέρουν, της σημασίας της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομία τους. Θα επικαθεστούμε, εν προκειμένω, το παράδειγμα της Βρετανίας.

Οι προοπτικές της εμπορικής ναυτιλίας της Βρετανίας είναι πολύ καλύτερες, διαπίστωσε ο πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, διότι, όπως είπε, ο αντιπρόεδρος της κυβερνήσεως (ο Τζον Πρέσκοτ) αναγνωρίζει τη σημασία μιας ισχυρής ναυτιλίας. Και υπό αυτή την έννοια, οι Βρετανοί εφοπλιστές μπορεί να είναι αισιόδοξοι, όσον αφορά το μήνυμά τους προς την κυβέρνηση για τη σημασία της ανάπτυξης

του κλάδου. Κατόπιν τούτου, οι Βρετανοί πλοιοκτήτες θεωρούν βέβαιο ότι η κυβέρνηση της χώρας τους έχει ενστερνιστεί ότι δύο δρόμοι υπάρχουν: Είτε να πραγματοποιηθούν περισσότερες επενδύσεις στον κλάδο και να αυξηθούν και οι θέσεις εργασίας είτε να συνεχιστεί η συρρίκνωση του στόλου. Τα πράγματα είναι τόσο απλά και, απ' ό,τι γνωρίζουμε, οι λοιποί Ευρωπαίοι έχουν παύσει προ πολλού να είναι... κουτόφραγκοι.

Ο μαρασμός του Πειραιά

Επί χρόνια ακούμε για την περίφημη εξέλιξη του Πειραιά σε διεθνές εμποροναυτιλιακό κέντρο. Πρόκειται περί ευχολογίου βεβαίως, διότι τίποτε το ουσιαστικό δεν έχει γίνει, αναφορικά προς την υποδομή του πρώτου λιμένας της χώρας, με κραυγαλέα μειονεξία για την τοπική οικονομία, τη φθίνουσα πορεία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Επιπλέον η ανυπαρξία ισχυρής τεχνικής υποδομής στο λιμάνι και στις γύρω περιοχές του, που έχει συμβάλει σημαντικά και στη διόγκωση της ανεργίας αποτελεί επίσης ένα πολύ σοβαρό μειονέκτημα και για την ανταγωνιστικότητα του Πειραιά, η οποία ούτως ή άλλως θίγεται από την αναχρονιστική γραφειοκρατία που ισχύει.

Οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς θα πρέπει να αντιληφθούν ότι έστω και την έσχατη στιγμή θα πρέπει να βρουν τρόπους αναζωογόνησης του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου, εκμεταλλευόμενοι και τις δυνατότητες που προσφέρει και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση. Να σημειώσουμε επί του προκειμένου για τους αρμόδιους -στην αντίληψη των οποίων μπορεί να μην έχουν υποπέσει, ως συνήθως, οι σχετικές εξελίξεις- ότι το Σύμβουλο για τη βιομηχανία της Ε.Ε. προωθεί ένα νέο Κανονισμό που καθιερώνει νέους κανόνες για τη βοήθεια προς τη ναυπηγική βιομηχανία. Ο κανονισμός αυτός θα αρχίσει να ισχύει από 1ης Ιανουαρίου του 1999 και θα εφαρμόζεται μέχρι του Δεκεμβρίου του 2003.

Σύμφωνα με το νέο Κανονισμό, η βοήθεια για τη λειτουργία των μονάδων, μεταβάλλεται σε άρτιου είδους μορφές στήριξης της συγκεκριμένης βιομηχανίας, όπως επενδυτική βοήθεια για ανανέωση των μονάδων, οικονομική βοήθεια υπό αυστηρούς όρους, για την αναδιάρθρωση των μονάδων, ενίσχυση των επενδύσεων στα ναυπηγεία για έρευνες και για μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

Σημειώνεται ότι υπάρχει πρόβλεψη να μπορεί η Κομισιόν να αναθεωρεί, τακτικώς, την κατάσταση της αγοράς στις κατασκευές και τις επισκευές, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι είναι δυνατόν να ισχύσει και πάλι η βοήθεια για κεφάλαιο κίνησης. Αν η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία διαπιστωθεί ότι πλήττεται από πρακτικές που θίγουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό -πρακτικές οιοδήποτε τύπου- η Επιτροπή, όπου χρειάζεται, θα μπορεί να προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος που θα αναφέρεται κάθε φορά.

Δυσκολίες με τον Κώδικα

Κάθε αρχή και δύσκολη και αυτό δεν θα μπορούσε να μην επιβεβαιωθεί και στην περίπτωση του ISM Code. Ήδη παρατηρούνται περιπτώσεις εφοπλιστών που έχουν πρόβλημα στην απόκτηση των κατάλληλων πιστοποιητικών από τα κράτη, τις σημαίες των οποίων φέρουν τα πλοία τους.

Σύμφωνα και με σχετική προειδοποίηση διαφόρων Clubs, τους τελευταίους μήνες τα πιστοποιητικά προσαρμογής στους Κανόνες του Κώδικα και Ασφαλείας που έχουν λάβει, έχουν εκδοθεί από Υπηρεσίες οι οποίες δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις Αρχές της χώρας που φέρει τη σημαία του πλοίου, ενώ σε άλλες περιπτώσεις, τα πιστοποιητικά δεν συνοδεύονται και από αντίστοιχα έγγραφα που να διαβεβαιώνουν για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες

του Κώδικα. Όπως δε έχει υπογραμμιστεί από την ημέρα εφαρμογής του Κώδικα, τα πιστοποιητικά και έγγραφα που δεν έχουν χορηγηθεί από το αρμόδιο κράτος της σημαίας του πλοίου, δεν είναι συμβατά προς τις απαιτήσεις του Κώδικα. Ας προσέξουν αυτές τις λεπτομέρειες οι πλοιοκτήτες, προκειμένου να αποφύγουν και τις συνέπειες ολλή και τις ταλαιπωρίες που στοιχίζουν και σε χρόνο και σε χρήμα.

Χρηματιστήριο και Ναυτιλία

Το Χρηματιστήριο είναι η νέα «ανακάλυψη» των Ελλήνων, οι οποίοι, έστω και αργά, εξετίμησαν τις επενδυτικές διεξόδους που παρέχει, σε μια εποχή που οι καλές μέρες των υψηλών επιτοκίων και των νέων εισοδηματιών που δημιουργούσαν έχουν περάσει ανεπιστρεπτή. Από την άλλη πλευρά, η πορεία του Χρηματιστηρίου αντανακλά, εν τινι μέτρω και την πορεία της Οικονομίας, αφού οι επενδυτές και, κυρίως οι ξένοι, με την είσοδό τους στην ελληνική Κεφαλαιαγορά, συνήθως, προεξοφλούν τις προοπτικές της Οικονομίας.

Το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών δεν αποτελεί μόνο μια εναλλακτική και προσοδοφόρα λύση για τους επενδυτές. Αποτελεί και μια υγιή πηγή άντλησης κεφαλαίων και για τις επιχειρήσεις, οι οποίες, κατ' αυτό τον τρόπο, περιορίζουν το δανεισμό τους και την τόσο σημαντική για την πορεία της επιχείρησης, σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια. Στη Ναυτιλία, το Ελληνικό Χρηματιστήριο έχει παίξει ένα περιορισμένο ρόλο, στο στενό πλαίσιο των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και μόνο. Έτσι, αυτήν τη στιγμή βλέπουμε ότι στη Σοφοκλήους είναι εισηγμένες πέντε ναυτιλιακές εταιρείες του επιβατηγού κλάδου, οι Μινωικές Γραμμές, οι Επιχειρήσεις Αττικής, η ΔΑΝΕ, η Στρίντζης Λόινς και η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου. «Χτυπάει» δε την πόρτα του Χρηματιστηρίου και η ANEK. Δυστυχώς, η σύνδεση της Ναυτιλίας με το Χρηματιστήριο, στη χώρα μας βεβαίως, είναι περιορισμένη. Διότι η σχέση αυτή περιορίζεται μόνο στις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τα ακτοπλοϊκά σκάφη, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει η δυνατότητα διείσδυσης στο Ελληνικό Χρηματιστήριο και

της ποντοπόρου Ναυτιλίας. Το όφελος θα ήταν τεράστιο για τη Σοφοκλήους και, κυρίως για το γόντρό της, αν συμπεριελάμβανε στους κόλπους της και τις διεθνοποιημένες επιχειρήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Θα ήταν ωφέλιμες όμως και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την ποντοπόρο μεταφορική δραστηριότητα, διότι θα είχαν τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων και από μια άλλη πηγή, γεγονός το οποίο θα διπύρυνε τις επενδυτικές τους προοπτικές για την περαιτέρω ανάπτυξη των επιχειρήσεών τους. Τέλος, θα υπήρχε όφελος και για τους επενδυτές της Σοφοκλήους, θεσμικούς και μη, Έλληνες και ξένους, από τη στιγμή που η ώθηση που θα έδινε στο Χρηματιστήριο, η συμμετοχή σ' αυτό εταιρειών της ποντοπόρου Ναυτιλίας, θα δημιουργούσε συνθήκες όχι μόνο κερδοφορίας ολλή και εξαιρετων προοπτικών για το Ελληνικό Χρηματιστήριο.

Ράμπο» για την προστασία της Ναυτιλίας

Θέλουμε δεν θέλουμε, η πειρατεία ανθεί και στις μέρες μας. Η διαπίστωση αυτή γέννησε την ιδέα της συγκρότησης μιας δυνάμεως μισθοφόρων που θα επεμβαίνει στις περιπτώσεις πειρατείας. Να θυμίσουμε επί του προκειμένου ότι τουλάχιστον στην περιοχή της Σομαλίας οι επιθέσεις όλο και αυξάνουν και μαζί με αυτές και τα πτώματα που επιπλέουν στον κόλπο του Άδεν. Οι συνηθέστερες των επιθέσεων, τις οποίες έχουν υποστεί και ελληνικά και ελληνόκτητα σκάφη, είναι αυτές με την εκτόξευση ρουκετών, που αφθονούν στην αγορά, μετά την κατάρρευση του Ανατολικού Μπλοκ και τη διάθεση του οπλοστασίου του στην ελεύθερη αγορά! Στη συνέχεια γίνεται ρεσάλο με αυτόματα όπλα... και τα υπόλοιπα είναι περίπου προβλέψιμα.

Της νέας ομάδας των μισθοφόρων κατά της πειρατείας ηγούνται πρώην μέλη των Βρετανικών Ειδικών Δυνάμεων και του Υπουργείου Αμύνης. Προσφέρονται δε «προς ενοίκιαση» για να αντιμετωπίσουν τις περιπτώσεις πειρατειών, αν αυτό είναι απαραίτητο. Πιο συγκεκρι-

κριμένα, ομάδες αμέσου επεμβάσεως μπορούν να μετακινηθούν στους τόπους δράσης, σε ολόκληρο τον κόσμο, μέσα σε ένα εικοσιτετράωρο. Αυτό διαβεβαιώνει η εταιρεία Marine Risk Management Group που εδρεύει στην Ελβετία και παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες. Υποστηρίζει ακόμη η εταιρεία ότι το προσωπικό της έχει παρέμβει επιτυχώς δύο φορές στα

οισιατικά ύδατα, αρνείται όμως να δώσει περισσότερες λεπτομέρειες και, φυσικά, τα ονόματα των πελατών της.

Βεβαίως, η νέα αυτή «Υπηρεσία», προκαλεί διάφορα ερωτηματικά. Προέρχονται αυτά κυρίως από τους διεθνείς ναυτιλιακούς Οργανισμούς, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι στις απευκταίες αυτές περιπτώσεις είναι προτιμότερο να πείσει κανείς τις κυβερνήσεις των χωρών, στα ύδατα των οποίων συμβαίνει η πειρατεία, να αναλάβουν αυτές δράση.

Το αν θα εισακουστούν οι Οργανισμοί και μάλιστα από τους πλοιοκτήτες οι οποίοι αντιμετωπίζουν τη δαμόκλειο σπάθη της πειρατείας, στα «καλά

καθούμενα» είναι μια άλλη παράγραφος. Προφανώς οι προοπτικές για το νέο αυτόν «κλήδο» είναι ευοίωνες, διότι η εταιρεία έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα κατά της πειρατείας, το οποίο μάλιστα το έχει ονομάσει Maritime Asset Recovery and Protection και το παρουσίασε ήδη στο Μπόητικ.

Συμφώνως προς το πρόγραμμα αυτό, οι σχετικές υπηρεσίες θα παρέχονται σε πλοιοκτήτες, σε P&I Clubs, σε ασφαλιστές αλλιά και σε φορτωτές. Μελλοντικώς, η εταιρεία θα δημιουργήσει ένα Mutual Club, στο οποίο τα μέλη θα πληρώνουν ένα τέλος εισόδου και ετήσια συνδρομή.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΟΝΑΖ

Όλο και περισσότερες χώρες υιοθετούν στο φορολογικό τους σύστημα για τη Ναυτιλία, το φόρο επί της χωρητικότητας του πλοίου. Τόσο οι Δανοί όσο και οι Γερμανοί, αποφάσισαν να αντικαταστήσουν τη φορολογία επί των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με το φόρο επί του τονάζ, κάτι το οποίο έχουν υιοθετήσει η Ολλανδία και η Νορβηγία, ενώ, όπως είναι γνωστό, η χώρα μας από πολλών ετών εφαρμόζει το φορολογικό αυτό σύστημα, μολοντί κρίνεται άδικο για τις περιόδους κρίσεως στη Ναυτιλία. Η ιδέα πάντως για την υιοθέτηση του συγκεκριμένου φορολογικού μέτρου είναι ότι με τον τρόπο αυτόν εξασφαλίζεται ότι οι εφοπλιστές θα βασίζονται στις επενδυτικές τους αποφάσεις στις πραγματικές ανάγκες της αγοράς, παρά σε φορολογικές αξιολογήσεις που μπορεί να διαστρεβλώνουν την προσφορά και τη ζήτηση πλοίων και ενθαρρύνουν τις κερδοσκοπικές παραγγελίες.

Οι Γερμανοί, πάντως, εκτός από τη φορολογία επί του τονάζ, ετοιμάζουν και άλλου είδους βοήθεια προς τη Ναυτιλία. Από το 1999 οι Γερμανοί πλοιοκτήτες θα μπορούν να επιλέγουν μεταξύ του ισχύοντος συστήματος φορολογίας επί των εσόδων εκ της ναυτιλιακής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικών δυνατοτήτων για αποσβέσεις και του φόρου επί του τονάζ. Επιπλέον οι Γερμανοί πλοιοκτήτες θα εξακολουθήσουν να έχουν τη δυνατότητα να κρατούν το 40% του φόρου εισοδήματος των Γερμανών ναυτικών που εκπί-

πτει στην πηγή. Αυτό ισχύει για τις περισσότερες από 183 ημέρες σε πλοία υπό γερμανική σημαία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Το πακέτο αυτό των μέτρων για τους Γερμανούς εφοπλιστές είναι ενδεικτικό του ενδιαφέροντος που η γερμανική κυβέρνηση δείχνει για τη ναυτιλιακή της βιομηχανία και τη σημασία που της αποδίδει στο πλαίσιο της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.

Ας παραδειγματίζονται κάποιοι στην Ελλάδα.

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ και Τέλη

Θα γλιτώσουμε, τελικώς, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για παραβίαση της κοινοτικής νομοθεσίας; Το πρόβλημα έχει προκύψει από το γεγονός ότι η κυβέρνηση έχει καθιερώσει σε Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο ελεύθερες ζώνες, οι οποίες όμως είναι «ελεύθερες» κατ' ευφημισμόν, αφού στις ναυτιλιακές εταιρείες με τακτικές γραμμές προς και από κοινοτικά λιμάνια δεν επιτρέπεται να εκτελωνίζουν τα μεταφερόμενα φορτία, βάσει των απλουστευμένων διαδικασιών που ισχύουν για τις ζώνες αυτές, σύμφωνα και με την κοινοτική νομοθεσία, αλλά είναι υποχρεωμένες να ακολουθούν την περί ελευθέρων ζωνών ελληνική γραφειοκρατία, με επιβάρυνση του κόστους των φορτίων και του χρόνου του πλοίου. Προφανώς, η ελληνική αυτή διαφοροποίηση, κάποια συντεχνιακά συμφέροντα θα εξυπηρετεί...

Εν
πλω

Σε επένδυση της τάξης των 88 εκατομμυρίων δολαρίων προχώρησε η

STRINTZIS LINES, με τη ναυπηγική συμφωνία για σκάφος ταχύτητας 28 κόμβων. Σε ανακοίνωση της εταιρείας αναφέρεται: Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου κατά USD 100.000.000, Η Strintzis Lines βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσει ότι υπέγραψε συμφωνία με το ολλανδικό ναυπηγείο Van Der Giessen De Noord για τη ναυπήγηση ενός υπερσύγχρονου Ro-Pax Ferry ταχύτητας 28 μιλίων.

Το πλοίο αναμένεται να δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρας-Πρίντζι τον Απρίλιο του 2000. Το νέο πλοίο θα έχει μεταφορική ικανότητα 1.600 επιβατών, 125 νταλικών, 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Θα διαθέτει 5.000m² κοινόχρηστους χώρους επιβατών και θα προσφέρει όλες τις ευκολίες και τις ανέσεις για ένα πολυτελές ταξίδι. Ο χρόνος του ταξιδιού θα είναι 8,5 ώρες έναντι 13,5 ωρών που χρειάζεται ένα συμβατικό πλοίο. Με την παραγγελία αυτή η STRINTZIS LINES υλοποιεί την απόφασή της να στραφεί σε πλοία υψηλής ταχύτητας τύπου Ro-Pax τα οποία θα έχουν μεγάλη χωρητικότητα σε φορτηγά αυτοκίνητα.



ύμφωνα με τα ετήσια αποτελέσματα για τη χρονιά που έληξε -και συγκεκριμένα μέχρι στις 20 Φεβρουαρίου 1998- η βελτίωση του εκτιμώμενου και προβλεπόμενου παθητικού καθώς και τα θετικά αποτελέσματα των επενδύσεων ευνόησαν το αποθεματικό της Κοινής Ασφαλιστικής Ένωσης Πλοίων (UK P&I Club), του Ηνωμένου Βασιλείου, δημιουργώντας έτσι νέο ρεκόρ.

Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το συμβούλιο της Ένωσης να περιορίσει την περαιτέρω ανάπτυξη των κεφαλαίων, μειώνοντας τα συμπληρωματικά ασφάλιστρα, για το έτος 1996, από 40% στο 25%. Αυτή η μείωση συνεχίζεται για τέταρτη χρονιά -στα τελευταία 5 χρόνια.

Και αναλυτικότερα, οι προβλεπόμενες απαιτήσεις ήταν ύψους US\$ 844 εκατομμυρίων σε σύγκριση με το αντίστοιχο νούμερο των US\$ 874 εκατομμυρίων για τη χρονιά 1996-97. Το δε συνολικό κεφάλαιο, εξαιρουμένων των επιδομάτων για μελλοντικά συμπληρωματικά ασφάλιστρα, ανήλθε στα US\$ 1,134 εκατομμύρια με αντίστοιχο ποσό των US\$ 1,120 εκατομμυρίων για το 1996-97.

Τα θετικά αποτελέσματα υποβοηθήθηκαν από την επιστροφή του 9,6% των επενδυτικών κεφαλαίων, σε σχέση με το αντίστοιχο νούμερο της προηγούμενης χρονιάς που ήταν 5,4%, ενώ το δε πάγιο επιτόκιο των επενδύσεων παρέμεινε το στήριγμα, οι κοινές μετοχές αυξήθηκαν κατά 27%.

ο αποθεματικό, το οποίο προστατεύει τα μέλη από απροσδόκητες αυξήσεις στο κόστος των απαιτήσεων ενώ παράλληλα εγγυάται τις απαιτήσεις του αξιόχρεου των ασφαλιστικών ρυθμιστικών αρχών, αυξήθηκε σημαντικά. Πιο συγκεκριμένα:

- Για ενδεχόμενα - απρόοπτα: US\$ 474 εκατομμύρια
- Για καταστροφές: US\$ 54 εκατομμύρια
- Επιπρόσθετο ασφαλιστικό απόθεμα για πετρελαιοειδή μόλυνση στις Η.Π.Α.: US\$ 17 εκατομμύρια.

Κατά τη διάρκεια της χρονιάς υπήρξε μια μείωση της τάξεως του 40% στο κόστος επανασφαλίσσεων που αγοράστηκαν από το διεθνές όμιλο των P&I Clubs. Η αντίστοιχη μείωση για το 1996 ήταν 15%.

Οι δραστηριότητες της Ένωσης συνεχίστηκαν και στην αποσόβηση απωλειών. Οι ελεγκτές πλοίων επισκέφτηκαν μέλη του P&I Club στην Ελλάδα, τη Σιγκαπούρη και τη Βόρεια Αμερική για να παράσχουν πρακτικές συμβουλές για την υιοθέτηση του ISM CODE, ενώ τα γραφεία στον Πειραιά και στο Μαϊάμι αναβαθμίστηκαν σε μέλη παροχής υπηρεσιών για την Ελλάδα και τη Νότια Αμερική αντίστοιχα.

Το συμβούλιο καθυσόρισε τις αποφάσεις όλων των μελών του διεθνούς ομίλου για τη μείωση του ορίου κάλυψης από 20% στο 25% του κεφαλαίου περιορισμού δαπανών της ιδιοκτησίας των πλοιοκτητών στο ποσό που έφτασε, περίπου, τα US\$ 4,25 δισεκατομμύρια.

Αλλά και οι «Επιχειρήσεις Αττικής» προχώρησαν σε μια από τις μεγαλύτερες επενδύσεις στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας με την υπογραφή ναυπηγικών συμβολαίων για τέσσερα SUPERFAST. Η επένδυση ανέρχεται στο ποσό των 135 δισ. δρχ.

Τα πλοία θα παραδοθούν για εκμετάλλευση το 2000 και το 2001 και χρηματοδοτούνται με ίδια κεφάλαια και δανεισμό από τη γερμανική τράπεζα KfW. Εκτός των τεσσάρων νέων πλοίων η εταιρεία διατηρεί options για παραγγελία δύο επιπλέον SUPERFAST με τους ίδιους όρους.

Τα πλοία που παραγγέλθηκαν θα έχουν μεταφορική ικανότητα το καθένα 1.500 επιβατών και περίπου 1.000 Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Θα διαθέτουν πολυτελείς χώρους ενδιαίτη-



σης, μεγάλα σαλόνια, εστιατόρια, μπαρ, καζίνο, πισίνα κ.ά.

Με την προσθήκη των νέων πλοίων η εταιρεία «Επιχειρήσεις Αττικής» θα προσφέρει εργασία σε 600 επιπλέον ναυτικούς και υπαλλήλους γραφείων ανεβάζοντας το σύνολο των απασχολούμενων στα 1.200 άτομα.



200% ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΟΥ Α' ΠΕΝΤΑΜΗΝΟΥ 1998

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	12,3 ΔΙΣ ΔΡΧ +13,9%
ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ	+49,5%
ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ	+28,55%

Συνεχίστηκε η εντυπωσιακή πορεία των Καθαρών Κερδών προ Αποσβέσεων της MINOAN LINES και τον μήνα Μάιο, με αποτέλεσμα τα κέρδη του πρώτου πενταμήνου 1998 (1.1-31.5.98) να εμφανίζουν αύξηση κατά 200%, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 1997.

Α. Βασικά Οικονομικά Μεγέθη πενταμήνου 1998

Πιο συγκεκριμένα, στο χρονικό διάστημα 1.1-31.5.98 τα βασικά οικονομικά μεγέθη της MINOAN LINES παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

Κύκλος Εργασιών: Ο κύκλος εργασιών από το σύνολο των δραστηριοτήτων της εταιρείας στις Διεθνείς και Εσωτερικές γραμμές ανήλθε σε 12,3 δισεκατομμύρια δραχμές, σημειώνοντας αύξηση 13,90% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 1997.

Κέρδη προ Αποσβέσεων: Τα κέρδη προ αποσβέσεων από την δραστηριότητα της εταιρείας ανέρχονται σε 1,2 δισεκατομμύρια, έναντι 404 εκατομμυρίων δραχμών το ίδιο διάστημα του έτους 1997. Με την προσθήκη των κερδών ποσού 1,5 δισεκατομμυρίων δραχμών, που προέκυψαν από την πώληση των πλοίων ΚΝΩΣΣΟΣ και ΦΑΙΣΤΟΣ, το σύνολο των Κερδών προ Αποσβέσεων διαμορφώνεται στο εντυπωσιακό ύψος των 2,7 δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο ισοδυναμεί με αύξηση 570% σε σχέση με πέρυσι.

Σημειωτέον, ότι τα οικονομικά αποτελέσματα του πενταμήνου, υπερβαίνουν τις αντίστοιχες προβλέψεις, και δημιουργούν την βεβαιότητα, ότι στο τέλος της χρήσης τα Κέρδη προ Αποσβέσεων του 1998 θα ξεπεράσουν τα 12 δισεκατομμύρια δραχμές, έναντι 9 δισεκατομμυρίων δρχ. το 1997 σημειώνοντας σημαντική αύξηση της τάξεως του 33%.

Οι πρώτες εκτιμήσεις του Ναυπηγείου της Ελευσίνας, όπου κατέληξε την περασμένη Τρίτη το Η/Σ/Φ PASHIPAE για την επισκευή της Ζημίας στα διπύθμενά του, είναι ότι πρόκειται αποκλειστικά γι' ελασματοουργικές εργασίες, γεγονός που επιτρέπει την πρόβλεψη, ότι η επαναδρομολόγηση του πλοίου θα γίνει μέχρι τις 25 Ιουλίου. Η θετική αυτή εξέλιξη, επιτρέπει στην εταιρεία να διατηρεί την αισιοδοξία της, ότι η ιδιαίτερα επιτυχής πορεία των αποτελεσμάτων της για το 1998 δεν θα υποστεί επιπτώσεις.

Αυτή η αισιοδοξία, στηρίζεται στις εξής βασικές παραμέτρους:

Η MINOAN LINES είναι καθημμένη πλήρως ασφαλιστικά για όλες τις δαπάνες οι οποίες θα

προκύψουν για την αποκατάσταση των Ζημιών στο PASHIPAE από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, κυρίως μέσω των Lloyd's Underwriters.

Όλη η ευθύνη της εταιρείας έναντι των επιβαίνοντων στο πλοίο κατά το συγκεκριμένο ατυχές ταξίδι του, που περιλαμβάνει την διακίνηση των επιβατών μέχρι τον τελικό προορισμό τους, καθώς και των οχημάτων (Ι.Χ και φορτηγών) όπως επίσης και τυχόν απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν για οποιοδήποτε λόγο, τυγχάνουν ασφαλιστικής κάλυψης από

	1998	1997	% αύξηση
Επιβάτες	160.055	125.758	27,7
Οχήματα	44.514	33.976	31,02
Ναύλοι Επιβατών & Οχημάτων	4.507.668.946	3.181.870.823	41,67
Φορτηγά	27.453	24.129	13,78
Ναύλοι φορτηγών	4.684.075.897	3.968.291.549	18,04
Σύνολο Ναύλων	9.191.744.843	7.150.162.372	28,55

το P&I CLUB West of England. Παρόμοια ασφαλιστική κάλυψη υφίσταται για τα έξοδα που μπορεί να προκύψουν γι την καλύτερη διακίνηση ή από απαιτήσεις επιβατών, για τα οποία δρομολόγία του πλοίου τους ακυρωθούν.

Η MINOAN LINES έχει ασφαλιστική κάλυψη ημερήσιας αποζημίωσης USD 30.000 για διαφυγόντα κέρδη κατά το διάστημα ακινησίας του πλοίου τους από την Νορβηγική ασφαλιστική αγορά, μέσω Sidwick Bergwall A.S NORWAY.

Β. Εξέλιξη Κρατήσεων και Μεταφορικής Κίνησης α' εξαμήνου 1998

Την αισιοδοξία ότι το 1998 θα είναι από πλευράς αποτελεσμάτων η καλύτερη εταιρική χρήση στην ιστορία της MINOAN LINES επι-

βεβαιώνουν τόσο η εξέλιξη των μέχρι τώρα κρατήσεων επιβατών, όσο και η Μεταφορική Κίνηση του πρώτου εξαμήνου 1998 στις Γραμμές Ειδικά-Ιταλίας.

Η εικόνα της Μεταφορικής Κίνησης έως την 1.7.98 εμφανίζει την παρακάτω εξέλιξη:

Παράλληλα, η MINOAN LINES στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των λειτουργιών της, με στόχο την περαιτέρω βελτίωση των οικονομικών της αποτελεσμάτων καταβάλλει ιδιαίτερη προσπάθεια και προς την κατεύθυνση του περιορισμού των λειτουργικών δαπανών των πλοίων της. Τα πρώτα θετικά στοιχεία αντικατοπτρίζονται στα αποτελέσματα του πρώτου πενταμήνου 1998, όπου τα έξοδα εκμετάλλευσης των πλοίων εμφανίζουν αισθητή μείωση σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 1997, γεγονός που υποβοηθείται και από την καθοδική εξέλιξη των τιμών και των καυσίμων.



Από τη
Λίζα Μαρέθου

Παρα Ναυτιλιακά



Αριστες εντυπώσεις άφησε η φετινή διοργάνωση του Grand Prix Κέρκυρας Formula 1. Ο καιρός επέτρεψε την άψογη διεξαγωγή του και νικητής αναδείχθηκε ο Ιταλός Κατελίνι. Στη δεύτερη θέση τερμάτισε ο Φινλανδός Πέρτι Λέππαλα και στην τρίτη ο Ιταλός Φ. Μπόκα. Εκτός όμως του αγώνα της Formula 1 το Grand Prix περιλάμβανε αγώνες φουσκωτών και Jet Ski. Οι αγώνες των φουσκωτών έγιναν σε τρεις κατηγορίες: Στα σκάφη 70-90 ίππων, νικητής ήταν ο Αι. Καλαϊτζής. Στα σκάφη 115-135 ίππων, ο Αν Σαχίδης και στα σκάφη 150-200 ίππων, ο Γ. Νέγκρης.

Για το πρωτάθλημα των Jet Ski στους αγώνες καθιστά νορμάλ, στο ένα σκέλος νικητής ήταν ο Χ. Φύτρας και στο δεύτερο ο Γ. Ντουρουντάκης. Στα όρθια racing και τα δύο σκέλη κέρδισε ο Ακης Μαλούχος. Στα καθιστά open ο Βασ. Σαγαρέλος και ο Γ. Ντουρουντάκης. Ενώ στο Freestyle νικητής ανακηρύχθηκε ο Π. Πολυχρονόπουλος.



ΜΕΙΩΣΗ

του ναυτιλιακού συναθλήγματος σημειώθηκε στη διάρκεια του διμήνου Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 1998. Ειδικότερα από 344 εκατ. δολ. Η.Π.Α. του αντίστοιχου διμήνου 1997 μειώθηκε σε 325 εκατ. δολ. Η.Π.Α. Κατά το μήνα Φεβρουάριο 1998 το ποσό του ναυτιλιακού συναθλήγματος έφτασε τα 155 εκατ. δολ. Η.Π.Α. έναντι των 164,1 εκατ. δολ. Η.Π.Α. του αντίστοιχου μήνα 1997, σημειώνοντας μείωση 5,5%. Στο πλαίσιο των κοινών προσπάθειών για το σωστό έλεγχο των ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων που διαθέτουν λιμάνια στη θάλασσα άμεσα ή έμμεσα, ο αρχηγός του Α.Σ. αντιναύαρχος Θ. Παπακωνσταντίνου έδωσε οδηγίες στις Λιμενικές Αρχές να προβούν, σε συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, σε:

- Διαπίστωση εφοδιασμού τους με την προβλεπόμενη άδεια διάθεσης λιμνών στη θάλασσα.
- Κατάρτιση σε τοπικό επίπεδο προγράμματος ελέγχου ποιότητας των διατιθέμενων στη θάλασσα λιμνών.

- Έλεγχο τήρησης των ανωτέρω αδειών και ορθής λειτουργίας των συστημάτων επεξεργασίας λιμνών όπως, βιοβιολογικός, χημικός καθαρισμός κλπ.
- Ενέργειες προς τους υπεύθυνους των εγκαταστάσεων για αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων.

Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές οικολογικά ευαίσθητες, με μεγάλο αριθμό κοιμημάτων καθώς και σε εγκαταστάσεις που υπάρχουν υπόνοιες μόλυνσης.

Παράλληλα δόθηκαν εντολές προς τις Λιμενικές Αρχές Πειραιά, Ελευσίνας, Ραφήνας και Λαυρίου και προς τη Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν., να εντατικοποιήσουν την επιτήρηση της περιοχής ευθύνης τους και να προβούν σε λεπτομερείς επιθεωρήσεις πλοίων στον τομέα MARPOL, έτσι ώστε να αποφευχθούν παράνομες λειτουργικές απορρίψεις πετρελαιοειδών μειγμάτων στην ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού και του Νότιου Ευβοϊκού, κυρίως στη διάρκεια της νύχτας. Από τις Λιμενικές Αρχές όλης της χώρας βεβαιώθηκαν 392 παραβάσεις σε 3.227 ελέγχους που διενεργήθηκαν. Οι παραβάσεις αφορούσαν ελέγχους σε θαλάσσια μέσα αναψυχής σε διάστημα που έχει χαρακτηριστεί ως αυξημένη δραστηριότητα στον τομέα ελέγχου των θαλάσσιων μέσων αναψυχής.

Και πιο συγκεκριμένα:

	Ελέγχθηκαν	Είχαν διαπράξει παράβαση
Θαλάσσια μοτοποδήλατα	379	100
Ταχύπλοα σκάφη	1.273	123
Θαλάσσιο σκι	194	123
Αλεξίπτωτο	101	10
Έλικθρο (μπανάνα)	153	10
Ποδήλατα	433	13
Κανό	52	1
Wind Surf	379	10
Μηχανοκίνητοι λέμβοι		
αναψυχής	87	16
Άλλες παραβάσεις	232	64

ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ

Το Πανεπιστήμιο Πειραιώς ιδρύθηκε ως «Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών» το 1938 από το Σύνδεσμο Βιομηχανών και Βιοτεχνών, σύμφωνα με το Ν. 5197/1931 και τον Α.Ν. 28/1936, που σε συνεργασία με το Σύνδεσμο Ανωτάτων Εταιρειών της Ελλάδας έβαλαν για τις βάσεις την οικονομική, νομική και τεχνική παιδεία των στελεχών της βιομηχανίας.

Τον Ιούνιο του 1989, με το ΠΔ 377/89, η Σχολή μετονομάστηκε σε Πανεπιστήμιο Πειραιώς, στο οποίο λειτουργούν τα εξής τμήματα:

- * Οικονομικής Επιστήμης
- * Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων
- * Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης
- * Χρηματοοικονομικής και Τραπεζικής Διοικητικής
- * Τεχνολογίας και Συστημάτων Παραγωγής
- * Ναυτιλιακών Σπουδών
- * Πληροφορικής.

Με στόχο την ανάπτυξη των προγραμμάτων και υποδομών το Π.Π. υλοποιεί 16 Επιχειρησιακά Προγράμματα Εκπαίδευσης και Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης, (ΕΠΕΑΕΚ), όπως Πληροφοριακά Δίκτυα, Εκσυγχρονισμός Βιβλιοθήκης, Εκπαίδευση από απόσταση κ.ά.

Αυτήν τη στιγμή λειτουργούν τρία (3) Μεταπτυχιακά Προγράμματα Σπουδών:

1) Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Διοίκηση Επιχει-

ρήσεων, 2) Ευρωπαϊκό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Διοίκηση Ολικής Ποιότητας, στο Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων και 3) Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Χρηματοοικονομική και Τραπεζική Διοικητική.

Από το φθινόπωρο 1998, το Τμήμα Τεχνολογίας και Συστημάτων Παραγωγής και το Τμήμα Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, σε συνεργασία με τρία πανεπιστήμια του εξωτερικού και με τη συμβολή της Society of Logistics Engineers (SOLE), θα υλοποιήσουν Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών διάρκειας δύο (2) ετών που οδηγεί στην απόκτηση Μεταπτυχιακού τίτλου Σπουδών (Master) σε δύο ειδικό-

τητες:

1. LOGISTICS (Εφοδιασμός & Διακίνηση Προϊόντων)
2. Διαχείριση Ενέργειας & Προστασίας Περιβάλλοντος.

Στο πρόγραμμα θα διδάξουν καθηγητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, καθώς και άλλοι ειδικοί επιστήμονες με σημαντική εμπειρία από την πράξη.

Πληροφορίες:
42.22.165 ή 41.20.561 εσωτ. 222,
41.17.947 ή 41.20.751-55 εσωτ. 310
Ωρες 09.00 - 14.00, fax 41.79.064.

ΤΟ 20 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ Ιστιοπλοϊας Ανοικτής Θάλασσας που έγινε στα τέλη Ιουνίου στο Μικρολίμανο ανέδειξε πρωταθλήτη τον Γιώργο Ανδρεάδη.

Με τα υπερσύγχρονα ιστιοπλοϊκά σκάφη «Corel 45», 80 ιστιοπλοίοι από 5 χώρες

έδωσαν μια δύσκολη όσο και συναρπαστική μάχη που κράτησε τους φίλους του αθλήματος σε αγωνία μέχρι την τελευταία μέρα.

Οι συνδιοργανωτές του αγώνα, ο Ναυταθλητικός Όμιλος Ειρήνης (Ν.Ο.Ε.) και το «αδελφό» σωματείο ο Ναυταθλητικός Όμιλος Αθηνών, απένειμαν το κύπελλο στον πρωταθλητή κόσμο. Ο κ. Γ. Ανδρεάδης ο οποίος είναι, εκτός των άλλων, πρόεδρος του Δ.Σ.Ν.Ο.Ε. και αθλητής του Ν.Ο.Α., νίκησε στην τελευταία ιστιοδρομία τον κυριότερο αντίπαλό του που ήταν ο Γάλλος L. Gellusseru.

Μια από τις σημαντικότερες συμμετοχές του φετινού «Corel 45» ήταν αυτή του διαδόχου του ισπανικού θρόνου πρίγκιπα Φιλίππου. Λό-

γω της συμμετοχής του υψηλού εστεμμένου οι τηλεοράσεις ήταν καθημερινά στις εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Ε. - Ν.Ο.Α. στο Μικρολίμανο. Κάθε κίνηση του πρίγκιπα Φιλίππου καταγράφηκε και μεταδόθηκε με ζωντανές συνδέσεις ή στην ειδησεογραφία απ' όλα τα κανάλια.

Το 2ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ιστιοπλοϊας Ανοικτής Θαλάσσης «Corel 45» έκλεισε με μια υπέροχη βραδιά στο Μικρολίμανο και την απονομή των επάθλων στους νικητές.

Ο διάδοχος του ισπανικού θρόνου, πρίγκιπας Φιλίππος.



Παρα Ναυτιλιακά

Ολοκληρώθηκε το 35ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλι Αιγαίου που διοργάνωσε ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. υπό

την αιγίδα του Ε.Ο.Τ. και τη χορηγία του Wash & Go New Generation. Ο Αίολος αποζημίωσε τους ιστιοπλόους στο τέταρτο και τελευταίο σκέλος του αγώνα με αποτέλεσμα τα σκάφη να πλεύσουν τα 125 ναυτικά μίλια από τη Χίο στη Βουλιαγμένη, με ανέμους εντάσεως ακόμη και 8 μποφόρ.

Πρώτο στον όρμο της Βουλιαγμένης τερμάτισε το σκάφος

Wash & Go-Optimum, με κυβερνήτες τους Π. Λιβιά και Ν. Λάζο, που κέρδισαν και την ιστιοδρομία στην κατηγορία

I.M.S. Racing. Στην ίδια κατηγορία,

στη δεύτερη θέση τερμάτισε το σκάφος

Alsouma - Nounou Light, με κυβερνήτη τον Θ. Γεωργιάδη και τρίτο το AlphaCard 2000, με κυβερνήτη τον Π. Κούρκουλο.

Στην κατηγορία IMS Cruising πρώτο τερμάτισε το De Malo-Appaloosa, με

κυβερνήτη τον Ι. Γιαπαλάκη, στη δεύτερη θέση ήρθε το Riva, με τον Γ. Γιαννίση

ενώ στην τρίτη θέση τερμάτισε το Gio -X (Ιταλία) με τον Ι. Cusumano. Στην κατηγο-

ρία Ε.Α.Θ. οι τρεις πρώτοι ήταν:

Zantino-Teletest, κυβερνήτης Π. Στρούζας, Μαΐστρος (Σχολή Ναυτικών Δοκίμων),

κυβερνήτης Δ. Μπικιάκης, και το

Andromeda, με κυβερνήτη τον Ι. Σμυρναίο.



Stocznia Szczecinska S.A. και οι εταιρείες που διαχειρίζονται από την Ceres Hellenic Shipping Enterprises LTD, συνάψανε συμφωνία για να κατασκευάσουν τέσσερα χημικά πλοία, 40,000 DWT το καθένα. Στα νέα πλοία, που θα παραδοθούν το 2001, η τεχνική διαχείριση θα γίνεται από την Ceres Hellenic

Shipping Enterprises LTD ενώ την εμπορική διαχείριση θα την αναλάβει η Seachem Tankers LTD.

Τα νέα χημικά πλοία θα είναι τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα που έχουν κατασκευάσει οι δύο εταιρείες. Το υψηλό τους τεχνικό επίπεδο και οι προδιαγραφές τους τα κατατάσσουν ανάμεσα στα πιο προηγμένα χημικά πλοία του κόσμου. Οι προδιαγραφές ενσωματώνουν μια σειρά νέων στοιχείων σε ζωτικά συστήματα ξεπερνώντας τα υπάρχοντα μέτρα για την ασφαλή και αξιόπιστη μεταφορά ρευστών υγρών φορτίων.

Αύξηση κατά 29,6 δισ. δρχ. του μετοχικού κεφαλαίου της Strintzis Lines ενέκρινε η έκτακτη γενική συνέλευση της εταιρείας, με κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετοχών και την ιδιωτική τοποθέτηση των νέων μετοχών σε θεσμικούς επενδυτές στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Για το σκοπό αυτό θα εκδοθούν 14.800.000 νέες μετοχές σε τιμή διάθεσης 2.000 δρχ. ανά μετοχή. Οι νέες μετοχές θα έχουν δικαίωμα απόληψης μερίσματος από τα κέρδη του 1998.

Όπως τονίστηκε στη γενική συνέλευση, τα έσοδα από την παρούσα αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα φέρουν την εταιρεία μπροστά από τις εξελίξεις στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και θα της δώσουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει τις απαραίτητες επενδύσεις για να συναγωνιστεί τις άλλες εταιρείες του κλάδου της.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της Strintzis Lines κατά την προσεχή τριετία, μέρος του οποίου θα χρηματοδοτηθεί και από την παρούσα αύξηση - προβλέπει και τα ακόλουθα:

- Επέκταση και εκσυγχρονισμό του στόλου μέσω της εξαγοράς μεταχειρισμένων αλλά και της ναυπήγησης πλοίων για τις αγορές όπου ήδη δραστηριοποιείται.

- Αναπροσανατολισμό του στόλου προς υψηλής ταχύτητας πλοίων τύπου Ro-Pax με αυξημένη χωρητικότητα φορτηγών που θα στοχεύουν κυρίως στην εμπορική κίνηση της αγοράς της Αδριατικής.

- Πώληση, ναύλωση ή αναδρομολόγηση των παλαιότερων σκαφών της εταιρείας σε εναλλακτικές κερδοφόρες γραμμές.



ΜΙΑ σημαντική πρωτιά κατέκτησε στο Ράφι Αιγαίου το ιστιοπλοϊκό Zantino - Telestet. Με αυτήν τη νίκη το Zantino - Telestet, το μοναδικό σκάφος με γυναικείο πλήρωμα και κυβερνήτη τον Π. Στρούζα ξεπέρασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ στα 35 χρόνια θεσμού του αγώνα. Ο καπετάνιος Π. Στρούζας σχολιάζοντας την επιτυχία δήλωσε: «αγωνιστήκαμε σκληρά απέναντι σε δυνατούς και άξιους αντιπάλους. Τη νίκη μας την αφιερώνουμε στη Telestet για τη θερμή και ουσιαστική υποστήριξη που μας προσφέρει εδώ και πέντε χρόνια»

Η ΠΑΙΔΙΚΗ HELMEPA βασίζεται στην εθελοντική συμμετοχή, ευαισθητοποίηση και δραστηριοποίηση παιδιών και εκπαιδευτικών απ' όλη την Ελλάδα, με προγράμματα που αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της χώρας μας. Η εφαρμογή του προγράμματος ξεκίνησε από το 1993 και μέχρι σήμερα έχουνε συμμετάσχει πάνω από 12.500 παιδιά και 500 εκπαιδευτικοί.

Αναλυτικότερα το πρόγραμμα της Παιδικής HELMEPA έχει ως εξής: Κάθε χρόνο οι αρμόδιοι εκπαιδευτικοί οργανώνουν τα παιδιά σε ομάδες 8-10 ατόμων οι οποίες, με την επίβλεψη και καθοδήγησή τους, αναλαμβάνουν να εκτελέσουν 12 δραστηριότητες που επιλέγουν από έναν κατάλογο 25 συνολικά δραστηριοτήτων. Ενδεικτικά μερικές από αυτές είναι:

- Εθελοντικός καθαρισμός ακτής ή σε ορεινές περιοχές, κοίτης ποταμού ή όχθης λίμνης.
- Συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση ή με το Λιμεναρχείο της περιοχής.
- Ανακύκλωση στο σχολείο.
- Δημιουργία περιβαλλοντικού υλικού και τοπική διανομή του.
- Συγγραφή ποιήματος, παραμυθιού ή θεατρικού έργου.
- Έκδοση περιβαλλοντικής εφημερίδας.
- Δημιουργία αρχείου με αποκόμματα τύπου στο σχολείο (σαν βιβλιοθήκη).
- Οργάνωση γιορτής για το περιβάλλον και βιντεοσκόπηση των δραστηριοτήτων τους και άλλες.

Μια επιπλέον δραστηριότητα των ομάδων είναι η συμμετοχή τους στον ετήσιο διαγωνισμό Συλλογικής Αφίσας ΠΑΙΔΙΚΗΣ HELMEPA που κάθε χρόνο έχει και διαφορετικό θέμα. Φέτος το θέμα του διαγωνισμού ήταν: «Η θάλασσα πηγή ζωής ή απέραντος σκουπιδότοπος;» Πάνω από 115 έργα συμμετείχαν και η εξαμελής επιτροπή επέλεξε με κλήρο, λόγω ισοψηφίας δύο έργων, τη ζωγραφιά της ομάδας 136 από τη σχολή Μάνου. Έτσι το Α' βραβείο τυπώθηκε σε αφίσα από την HELMEPA στα ελληνικά και τα αγγλικά. Το Β' βραβείο απονεμήθηκε στην ομάδα 350 από το δημοτικό σχολείο Παναγίας στη Θάσο και το Γ' στην ομάδα από τη σύγχρονη σχολή Αυγουλέα - Λιναρδότου.



Την Τρίτη 21 Ιουλίου 1998 απεβίωσε η Αταλάντη Κ. Πατέρα, σύζυγος του επίσης εκλιπόντος Κώστα Ν. Πατέρα και μητέρα της Μάρως Ι. Χατζηπατέρα, της Χρυσάνθης Πατέρα και της Βικτώριας Α. Χατζηπατέρα. Η νεκρώσιμος ακολουθία, την οποία παρακολούθησε πλήθος του εφοπλιστικού κόσμου, εψάλη στον ελληνικό Καθεδρικό ναό της Αγίας Σοφίας στο Λονδίνο. Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» υποβάλλουν τα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια της εκλιπούσης.



*For you who appreciate the
finest things in life*

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

PETER'S *collection*
Jewels, Arts & Furs

Οι τηλεπικοινωνίες και η ναυτιλία στο κατώφλι της νέας χιλιετίας



Η ανακάλυψη της ραδιοεπικοινωνίας και της ραδιοτηλεγραφίας στα τέλη του περασμένου αιώνα κατέστησε δυνατή την επικοινωνία από και προς τα θαλάσσια σκάφη. Μετά τις επικοινωνίες στα βραχεία κύματα και τον κώδικα Morse, ήρθε το ασύρματο τηλέφωνο.

Η απαρχή των τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων έδωσε το έναυσμα από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 να αρχίσουν να τίθενται σε τροχιά οι δορυφόροι Inmarsat.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 οι επικοινωνίες μεταξύ ξηράς και θάλασσας στηρίζονται ολοένα και περισσότερο στους δορυφόρους.

Του Α. Μαντέλη
υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών

Οι τηλεπικοινωνίες και η ναυτιλία έχουν στη χώρα μας από αιώνες άρρηκτους δεσμούς οι οποίοι επιβεβαιώνονται σήμερα σε ένα πλαίσιο κοινών δραστηριοτήτων και κάτω από την πίεση ενός έντονα ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

Αποτελούν δύο κλάδους με ουσιαστική συμβολή στην ανάπτυξη και ισχυροποίηση της εθνικής οικονομίας της Ελλάδας. Η συμμετοχή της τηλεπικοινωνιακής αγοράς στο ΑΕΠ εκτιμάται ότι από 3,4% το 1998 θα ανέλθει σε πάνω από 4,6% το έτος 2002, μικραίνοντας ουσιαστικά την απόστασή της από τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά επίπεδα.

Η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας οικονομικής δραστηριότητας που η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση παγκόσμια. Παρατηρείται μια συ-

νεχώς διευρυνόμενη συμμετοχή της στην εξέλιξη του ΑΕΠ, ενώ ταυτόχρονα ο ρόλος της ναυτιλίας μας υπήρξε σημαντικός και στη διαμόρφωση του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας.

Η επιρροή των τηλεπικοινωνιών στην παγκόσμια ναυτιλία είναι προφανής. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο των τηλεπικοινωνιών δημιουργούν νέα εργαλεία για τη ναυτιλία. Ένα νέο και ταχύτατο αναπτυσσόμενο δίκτυο υπηρεσιών και εφαρμογών στον τομέα των ναυτιλιακών επικοινωνιών.

Το δίκτυο αυτό με τη σειρά του συμβάλλει στη διαμόρφωση νέας στρατηγικής για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες καλούνται να αξιοποιήσουν αυτές τις νέες τεχνολογικές ευκαιρίες και να δημιουργήσουν έτσι νέες οικονομίες κλίμακας.

Είναι απόλυτα σαφές ότι ο τομέας της ναυτιλίας βαθμιαία έχει στη διάθεσή του, για χρήση, όλο και περισσότερα δίκτυα προηγμένης τηλεπικοινωνιακής υποδομής.

Είναι επίσης σαφές ότι οι δυνατότητες και ευκαιρίες που προσφέρουν οι εξελίξεις αυτές στους τομείς της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών επιδρούν καθοριστικά όχι μόνο στο διεθνές σύστημα μεταφορών και ναυτιλίας, αλλά και ειδικότερα στον επαναπροσδιορισμό του ρόλου και της σημασίας κάθε λιμένα, ναυτιλιακού κέντρου και ναυτιλιακής βιομηχανίας σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Ο μεγάλος ανταγωνισμός της ναυτιλιακής βιομηχανίας απαιτεί γρήγορη, ασφαλή και οικονομική ανταλλαγή μηνυμάτων, παραγγελιών και άλλων πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερόμενων πλεωρών (ναυτιλιακά γραφεία, τράπεζες, προμηθευτές, λιμενικές αρχές, ναυλομεσίτες) προκειμένου να γίνεται καλύτερη διαχείριση των εμπορικών δραστηριοτήτων, με στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αποτελεσματικότερη διακίνηση των εμπορευμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι απαιτήσεις αυτές οδηγούν σε μια κοινή συντεταγμένη. Τηλεπικοινωνιακή υποδομή, μέσω της οποίας οι πληροφορίες, οι υπηρεσίες διακινούνται με αξιοπιστία, ταχύτητα και με χαμηλό κόστος.

Η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας κατά τις τελευταίες δεκαετίες σε συνδυασμό με τις επαναστατικές αλλαγές στις τηλεπικοινωνίες αλλά και τον μεγάλο ανταγωνισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δημιούργησε αυξημένες και επείγουσες τηλεπικοινωνιακές ανάγκες στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Η μετατόπιση του κέντρου του παγκόσμιου εμπορίου προς την Άπω Ανατολή, η αναμενόμενη αύξηση του εμπορίου με τη Μαύρη Θάλασσα, η ύπαρξη χιλιών και πλόνων ναυτιλιακών εταιρειών δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω αναβάθμιση του Πειραιά και τη μετατροπή του σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας ακτινοβολίας.

Η ανάγκη αναβάθμισης της τηλεπικοινωνιακής υποδομής του Πειραιά και των λοιπών λιμένων της Επύδαας και η δημιουργία ενός υπερασύγχρονου τηλεπικοινωνιακού κέντρου κατέστη άμεση και επιτακτική.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ανέλαβε την πρωτοβουλία και έδωσε σχετικές οδηγίες για την επίλυση πολλών από τα τηλεπικοινωνιακά προβλήματα της ναυτιλίας και για την ικανοποίηση των

ανάγκων του ζωτικού αυτού τομέα της εθνικής μας οικονομίας.

Προς την κατεύθυνση αυτήν ο ΟΤΕ είχε αρχίσει να επεξεργάζεται λύσεις και να προγραμματίζει επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου, την ψηφιακοποίηση, το ISDN, τις δορυφορικές και κινητές επικοινωνίες, τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας κ.ά. Η σύμπραξη

του ΟΤΕ, της εφοπλιστικής κοινότητας

του Πειραιά (ΕΕΕ) και η δημιουργία της εταιρείας MAPITEA (Ναυτιλιακές Τηλεπικοινωνιακές Υπηρεσίες Πειραιά ΑΕ) για την ανάπτυξη και εγκατάσταση ενός υπερασύγχρονου τηλεπικοινωνιακού κέντρου στον Πειραιά για την παροχή σύγχρονων, τεχνολογικά προηγμένων, υψηλής ποιότητας, σε ανταγωνιστικές τιμές τηλεπικοινωνιακών προϊόντων και υπηρεσιών δημιουργεί νέες δυνατότητες, προοπτικές και οφέλη στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, συμβάλλει στην ανάπτυξη του Πειραιά σε τηλεπικοινωνιακό κέντρο της Μεσογείου και βοηθά στην προετοιμασία για την

Η μετατόπιση του κέντρου του παγκόσμιου εμπορίου προς την Άπω Ανατολή, η αναμενόμενη αύξηση του εμπορίου με τη Μαύρη Θάλασσα, η ύπαρξη χιλίων και πλόνων ναυτιλιακών εταιρειών δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω αναβάθμιση του Πειραιά και τη μετατροπή του σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας ακτινοβολίας.



κοινωνία της πληροφορίας του 21ου αιώνα στη χώρα μας.

Στόχος είναι οι πληροφορίες να διακινούνται γρήγορα και με ασφάλεια στους αποδέκτες όπου και αν βρίσκονται, στην ξηρά και στη θάλασσα, με τον οικονομικότερο αλλά και αποτελεσματικότερο τρόπο, αυξάνοντας έτσι την επιχειρησιακή αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα της ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

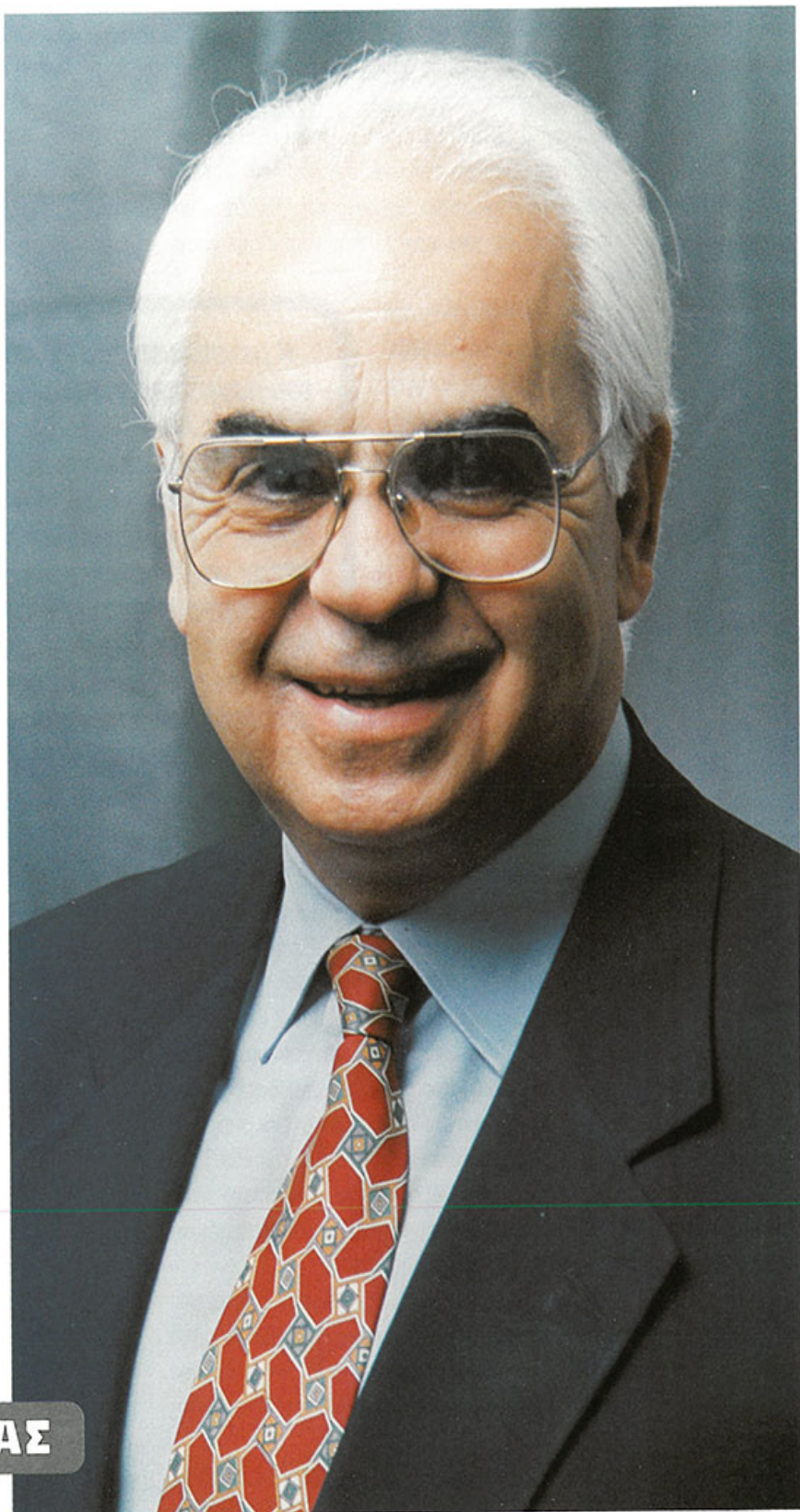
Όραμά μας είναι:

- Ο Πειραιάς να είναι το τηλεπικοινωνιακό κέντρο της Μεσογείου και όχι μόνο.
- Ο πελάτης Έλληνας και ξένος της ελληνικής Ναυτιλίας να έχει άριστη εξυπηρέτηση.
- Το μειωμένο τηλεπικοινωνιακό κόστος για τη ναυτιλία.
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Η προσέλευση Ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Επύδαα.

Ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ
 Νίκος Σκουλάς αναλύει,
 σε συνέντευξή του στα
 «Ναυτικά Χρονικά», το σύγχρονο
 τουριστικό πρόβλημα και
 τις προοπτικές της ελληνικής
 τουριστικής βιομηχανίας.
 Προσαρμοσμένη στις σύγχρονες
 απαιτήσεις που δημιουργεί
 ο σημερινός περιηγητής,
 η τουριστική πολιτική της χώρας
 αποσκοπεί στη δημιουργία ενός νέου
 «τουριστικού προϊόντος», ελκυστικού
 και, για το λόγο αυτόν, ικανού να
 αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το διε-
 θνή ανταγωνισμό, ο οποίος στην πε-
 ριοχή της Ανατολικής Μεσογείου
 είναι ιδιαίτερα σκληρός.

Συνέντευξη στον Νάσο Πουλακίδα

ΝΙΚΟΣ ΣΚΟΥΛΑΣ



**«Νέο πακέτο υπηρεσιών
 για το σύγχρονο τουρίστα»**

Τα προβλήματα του ΕΟΤ είναι γνώριμα σε εσάς. Μετά από τη μακρόχρονη παρουσία σας στο χώρο του τουρισμού, πού τα εντοπίζετε και ποιες είναι οι προτεινόμενες λύσεις

Τα προβλήματα, αβήα και οι ευκαιρίες για τον ελληνικό τουρισμό, είναι πολλή. Όμως τα τελευταία χρόνια όλοι οι εμπλεκόμενοι στον τουρισμό, αβήα οι αηοί πηήτες, συνειδητοποιώντας τη σημασία του κήδου για την οικονομία, έχουν συμβάλει, ο καθένας στο μέτρο των δυνατοτήτων του, στην αναβάθμιση του ελληνικού τουρισμού.

Το μήνυμα που θέλω να δώσω, είναι ότι θα πρέπει όλοι, σε εθεληνική βάση, και με γενναιοψυχία να συμβάλουμε στην αναβάθμιση των παρεχόμενων προς τους τουρίστες υπηρεσιών. Ευτυχώς όλοι οι ασχολούμενοι με τον τουρισμό -και όχι μόνο οι επιχειρηματίες- έχουν κατανοήσει το όφελος που προκύπτει όταν ο τουρισμός πάει καλά.

Ποια είναι η σημερινή εικόνα της τουριστικής υποδομής της χώρας; Σε ποιους τομείς υπάρχει επάρκεια και ποιους θα χαρακτηρίζατε ως ελλείψεις;

Αναμφίβολα έχουν γίνει ιδιαίτερα σημαντικές πρόοδοι στο θέμα της υποδομής, τόσο της δημόσιας όσο και της ιδιωτικής. Παράλληλα, πολλή σημαντικά έργα που θα συμβάλουν καθοριστικά στην περαιτέρω βελτίωση της υποδομής, τουριστικής και γενικότερης, βρίσκονται σε εξέλιξη. Σίγουρα είμαστε σε καλό σημείο, υπάρχουν όμως περιθώρια βελτιστώσεων.

Ποιες χώρες που διαθέτουν τουριστικά πακέτα συγκρίσιμα με τα δικά μας, θεωρείτε ανταγωνιστικές και ειδικότερα με την Τουρκία;

Αρκετές χώρες στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου προσφέρουν παρόμοιο με το ελληνικό, τουριστικό, προϊόν σε καλύτερες τιμές, όχι όμως το ίδιο. Η αύξηση του ανταγωνισμού στην περιοχή και η διαφαινόμενη περαιτέρω έντασή του, μας οδήγησε στην κατεύθυνση της διαφοροποίησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και πιστεύω ότι είμαστε στη σωστή κατεύθυνση. Το στρατηγικό μας marketing πρέπει να διέπεται από την κεντρική ιδέα της σταδιακής μετάβασης από την προσφορά και διάθεση ενός μαζικού παραθεριστικού προϊόντος (leisure product), σε ένα εμπλουτισμένο προϊόν δραστηριότητας (activity oriented tourism), που ανταποκρίνεται σε ποικίλα ενδιαφέροντα και που θα ικανοποιεί τη ζήτηση περισσότερο εύπορων, εκλεκτικών και απαιτητικών κοινωνικο-οικονομικών ομάδων. Είναι ευνόητο ότι η σταδιακή μετάβαση στο εμπλουτισμένο τουριστικό προϊόν και την προσέλκυση αντίστοιχης ζήτησης, προϋποθέτει τη μη διακινδύνευση της σημερινής θέσης της χώρας ως προορισμού μαζικού τουρισμού από τις κύριες ευρωπαϊκές αγορές και, κατά συνέπεια, ότι παράλληλα το μάρκετινγκ της χώρας μας θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συντήρηση της εικόνας της χώρας ως τέτοιου προορισμού, με στόχο, όμως, τη σταδιακή ποιοτική αναβάθμιση και της ζήτησης του μαζικού τουρισμού. Το νέο ελληνικό τουριστικό προϊόν, που συνθέτουμε ημέρα με την ημέρα, θα απευθύνεται στο σύγχρονο ενεργητικό (active) τουρίστα και θα καλύπτει όλες του τις ανάγκες, καθώς κάθε φιλοξενούμενός μας πλέον θέλει να βιώσει μια συνολική εμπειρία και όχι μόνο

Πρωτοαντίκρισε τη θάλασσα όταν ήταν δέκα ετών και συγκεκριμένα όταν εγκαταστάθηκε στο Ηράκλειο. Γεννήθηκε το 1934 στα ορεινά Ανώγεια Μυλοποτάμου της Κρήτης. Είναι παντρεμένος εδώ και είκοσι δύο χρόνια με τη Λουίζ και έχει τρία παιδιά. Σπούδασε στην Αμερική και τον Καναδά, εργάστηκε εκεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και, μετά το τέλος της δικτατορίας, επέστρεψε στη χώρα μας. Διετέλεσε πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος των Ηπειρωτικών Γραμμών, ενώ μετά το 1981 και επί έξι συναπτά έτη κατείχε διάφορες κυβερνητικές θέσεις. Υπήρξε υπουργός Αναπληρωτής Εθνικής Οικονομίας, υπουργός Τουρισμού, γ.γ του Ε.Ο.Τ, υπεύθυνος της Γραμματείας Προβληματικών Επιχειρήσεων, συντονιστής στο Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού και αλλού. Παράλληλα εργάστηκε σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς είναι γνώστης πολλών παραμέτρων που αφορούν τη διοίκηση, την προώθηση και το μάρκετινγκ.

ήλιο και θάλασσα. Συνεδριακός τουρισμός, γκολφ, τουρισμός υγείας, μονοπάτια, οικολογικές, διαδρομές, θαλάσσιοθεραπεία, αθλητικός τουρισμός, τουρισμός περιπέτειας, τουρισμός περιήγησης στα μοναδικά στον κόσμο αρχαία μνημεία και βυζαντινά μοναστήρια, σε σύνδεση με την πλούσια σύγχρονη πολιτιστική παραγωγή, θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρες, ιστιοπλοία, ναυταθλητισμός), γαστρονομία, οινική παράδοση. Αυτά είναι μερικά μόνο από τα θεματικά στοιχεία του νέου ελληνικού τουριστικού προϊόντος, τα οποία προσφέρουν μια συνολική αξέχαστη εμπειρία στους φιλοξενούμενους μας. Ξανατονίζω ότι το νέο αυτό προϊόν δεν

προσφέρεται -στο σύνολό του τουλάχιστον- από τις νέες ανταγωνίστριες χώρες στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Ο ανταγωνισμός σε τούτη τη γωνιά της Γης γίνεται βασικά στην τιμή και εμείς κάναμε το λάθος και μπήκαμε στη λογική αυτή.

Πιστεύετε ότι η βοήθεια του κράτους είναι ικανοποιητική για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας;

Πιστεύω ότι η βοήθεια του κράτους είναι πράγματι πολύ σημαντική για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Όμως θα πρέπει πλέον να γίνει κατανοητό ότι το κράτος έχει περασμένες δυνατότητες και πόρους και ότι ο ιδιωτικός τομέας θα πρέπει πλέον να πάρει τη σκυτάλη, στις σημερινές συνθήκες. Η εποχή του κρατικού παρεμβατισμού, ιδιαίτερα με τη μορφή των επιχειρηματικών δράσεων έχει παρέλθει ανεπιστρεπτή. Και, επιτέλους, ας προσπαθήσουμε όλοι, ο καθένας στο μέτρο του δυνατού, να δραστηριοποιηθούμε, πέρα και έξω από το κράτος, σε γόνιμες προσπάθειες που θα αναβαθμίσουν τη ζωή μας, τα οικονομικά μας, τις επιχειρήσεις μας.

Ο λεγόμενος «υψηλής κλάσης» τουρισμός, πιστεύετε ότι αποδίδει και κατά συνέπεια συμφέρει περισσότερο τη Χώρα;

Είναι απολύτως προφανές ότι ο υψηλού εισοδηματικού επιπέδου τουρισμός, αφενός είναι περισσότερο αποδοτικός για τη χώρα και τους ανθρώπους που ασχολούνται με τον τουρισμό και αφετέρου προάγει την καλώς νοούμενη τουριστική συνείδηση, αφού έχει ποικίλα ενδιαφέροντα, προκαλεί μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον κ.ο.κ.

Το πρόβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας πιστεύετε ότι έχει αρνητικό αντίκτυπο στη φετινή τουριστική σεζόν;

Δυστυχώς τα προβλήματα στον εθνικό μας αερομεταφορέα επηρεάζουν αρνητικά τόσο τον εισαγόμενο όσο και τον εγχώριο τουρισμό. Χωρίς να έχουμε ακριβή στοιχεία, γνωρίζουμε ότι υπήρξαν κάποιες ακυρώσεις από τις τελευταίες αρνητικές εξελίξεις στην Ολυμπιακή. Χειρότερο όμως από τις ακυρώσεις είναι το αρνητικό κλίμα που δημιουργείται στο εξωτερικό και το οποίο λειτουργεί αποτρεπτικά σε νέες κρατήσεις. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω ότι οι έννοιες εθνικός αερομεταφορέας και ελληνικός τουρισμός, είναι απολύτως αλληλένδετες.

Τι κινήσεις έχουν γίνει ώστε να εξυπηρετηθούν σωστά οι τουρίστες;



Ο ΕΟΤ, κάθε χρόνο, μέσω των υπηρεσιών του, αλληλά και σε συνεργασία με όλα σχεδόν τα υπουργεία -αφού ο τουρισμός «αγγίζει» το σύνολο σχεδόν του οικονομικού και κοινωνικού μας γίγνεσθαι- προχωρά σε ρυθμίσεις, αλληλά και ελέγχους για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών. Μάλιστα σε τακτά χρονικά διαστήματα ανακοινώνουμε τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών, καθώς και τις αυστηρές ποινές που επιβιβάζονται στους παραβάτες.

Η κρίση στην Άπω Ανατολή θα επηρεάσει την τουριστική κίνηση προς Ελλάδα; Επίσης, πιστεύετε ότι η πρόσφατη υποτίμηση της δραχμής έγινε σε λάθος χρονική στιγμή και πόσο θα επηρεάσει την τουριστική αγορά γενικότερα;

Η απόφαση για την υποτίμηση ήταν εθνική απόφαση και δεν μπορούσε να επηρεαστεί από τη χρονική συγκυρία για τον τουρισμό. Από εκεί και πέρα όμως, οι θετικές επιπτώσεις από την υποτίμηση θα φανούν στην επόμενη χρονιά. Για φέτος πάντως θα υπάρξει κάποια περιορισμένη ευνοϊκή επίδραση στις κρατήσεις της «τελευταίας στιγμής» (last minute bookings).

Όσον αφορά την κρίση στην Άπω Ανατολή, είναι προφανές ότι θα μας επηρεάσει, όπως επηρεάζει η οικονομική κρίση σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη. Όμως η περιοχή αυτή δεν αποτελεί σημαντική «δεξαμενή» αντίληψης τουριστών για τη χώρα μας. Στο σημείο αυτό δεν θα ήθελα να πω ότι από την Ιαπωνία, που είναι ο μεγαλύτερος «πελάτης» μας στην περιοχή, περιμένουμε εφέτος αύξηση του εισερχόμενου τουριστικού ρεύματος, λόγω των προσπαθειών του ΕΟΤ στις αγορές αυτές, μέσω των τοπικών γραφείων, αλληλά και της διαφημιστικής καμπάνιας. Και παύει δυστυχώς η διακοπή της απευθείας γραμμής Τόκιο-Αθήνα, από την Ολυμπιακή Αεροπορία, και ανεξάρτητα από τους λόγους που την προκάλεσαν, είχε και εξακολουθεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην κίνηση από την Ιαπωνία.

Πώς σκέπτεστε να αξιοποιήσετε το βασικότερο πλεονέκτημα του τουρισμού μας, τη θάλασσα; Ποια είναι τα σχέδια του ΕΟΤ για μαρίνες, γλίστρες και γενικότερα υποδομή, η οποία θα λύσει

προβλήματα ετών, έτσι ώστε να αναπτυχθεί το γιότινγκ;

Υπάρχει σε εξέλιξη ένα ιδιαίτερα μεγάλο και φιλόδοξο πρόγραμμα κατασκευής μαρινών, καταφυγίων κ.ο.κ., το οποίο μάλιστα προχωρά με γοργούς ρυθμούς, στο πλαίσιο ενός εθνικού δικτύου λιμενικών διευκολύνσεων. Πιστεύουμε ότι πολύ σύντομα οι τουρίστες που αρέσκονται στο θαλάσσιο τουρισμό, θα μπορούν να διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες, από την Κέρκυρα μέχρι τη Σαμοθράκη, απολαμβάνοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στις μαρίνες, δημόσιες και ιδιωτικές. Και το λέω αυτό γιατί, όπως γνωρίζετε, στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων του ΕΟΤ περιλαμβάνονται και οι μαρίνες. Κατά τα τελευταία έτη ο ΕΟΤ έχει εντατικοποιήσει τις προσπάθειές του για την ενίσχυση του ναυταθλητισμού που κυριολεκτικά ανθεί, και αυτό αποτελεί μεγάλη συμβολή στην προβολή της χώρας.

Απορροφώνται από τον ΕΟΤ τα σχετικά κοινοτικά κονδύλια ή



Ο ΕΟΤ, κάθε χρόνο, μέσω των υπηρεσιών του, αλληλά και σε συνεργασία με όλα σχεδόν τα υπουργεία -αφού ο τουρισμός «αγγίζει» το σύνολο σχεδόν του οικονομικού και κοινωνικού μας γίγνεσθαι- προχωρά σε ρυθμίσεις, αλληλά και ελέγχους για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών.

πολλά χάνονται λόγω γραφειοκρατικών ή άλλων καθυστερήσεων;

Ξεκινήσαμε καθυστερημένα, λόγω των ποικίλων προβλημάτων. Όμως πάμε καλά και καθημερινά τρέχουμε ολοένα και περισσότερο. Με τις νέες εντάξεις 62 έργων, ολοκληρώθηκε ο σχεδιασμός όλων των Μέτρων του υποπρογράμματος «Τουρισμός».

Σημειώνεται ότι οι δεσμεύσεις πόρων για τα συγκεκριμένα έργα, από 44% που ήταν πριν από ένα χρόνο, ξεπερνούν πλέον το 90%.

Πιστεύετε στην ιδιωτική πρωτοβουλία και εάν ναι σε ποιους τομείς θα θέλατε να αναπτυχθεί;

Ο ρόλος του κράτους πλέον είναι ο ρόλος ενός σύγχρονου, ευέλικτου επιτελικού οργάνου, που θέτει τους κανόνες του «παιχνιδιού», χωρίς το ίδιο να «φορτώνεται» τη δουλειά. Ας τις σημερινές συνθήκες ο ΕΟΤ οφείλει να παίζει τον επιτελικό, συντονιστικό και υποστηρικτικό ρόλο του κεντρικού φορέα, που μελετά και εισηγείται στόχους και μέτρα πολιτικής, διαμορφώνει standards ποιότητας, προδιαγραφές και λειτουργικές διαδικασίες, καθώς την εθνική στρατηγική marketing και διεξάγει την προβολή και διαφήμιση του τουριστικού προϊόντος σε εθνικό επίπεδο.

Τολμηρές λύσεις για τη Ναυτιλία

Ναυτιλία και Πειραιάς είναι έννοιες αδιαίρετες, αφού έχουν ακολουθήσει κοινή πορεία στο πέρασμα του χρόνου. Η πόλη του Πειραιά έχει συνδέσει την τύχη της με τον πρωταρχικό κλάδο της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας, την ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Όμως την ακμάζουσα ναυτιλία μας οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, συμπεριλαμβανομένης και της σημερινής, με τη λανθασμένη και άτολμη πολιτική που ακολούθησαν, την έχουν φέρει στα πρόθυρα της καταστροφής.

Ενώ ο πρωθυπουργός κ. Σημίτης τονίζει στα λόγια, όπου σταθεί και όπου βρεθεί, ότι «ο ελληνικός λαός ψήφισε το ΠΑΣΟΚ για να κάνει την ελληνική οικονομία ανταγωνιστική» στα έργα είναι αυτός ο ίδιος που με την τακτική του, τις αποφάσεις και την πολιτική του φροντίζει να οδηγήσει σε μαρσά και τον κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος ήταν έως τώρα αποδεδειγμένα διεθνώς ανταγωνιστικός.

Πέρα όμως από τον οικονομικό της χαρακτήρα, η ελληνική ναυτιλία διαδραμάτισε και διαδραματίζει ζωτικό ρόλο για τα γεωπολιτικά συμφέροντα της χώρας μας και προσδίδει εθνικό κύρος και γόητρο στην πατρίδα μας η οποία βρίσκεται σε κρίσιμο γεωπολιτικό χώρο και αντιμετωπίζει προβλήματα εθνικής ασφάλειας.

Όμως τόσο η πολιτική των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ όσο και η ατομία της σημερινής κυβέρνησης, η οποία καθρεφτίζεται στα μέτρα που έλαβε για την ελληνική ναυτιλία και με τα οποία προσπάθησε να κρατήσει ισορροπίες, οδήγησαν στη συρρίκνυσή της.

Η υπό ελληνική σημαία ποντοπόρος ναυτιλία έχασε τα τελευταία χρόνια το 1/3 της αρχικής της δύναμης και τώρα αντιμετωπίζει θανάσιμη κρίση. Ήδη το κόστος είναι τρομακτικό. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, από τον Ιανουάριο του 1996 έως το Φεβρουάριο του 1998 υπέστησαν την ελληνική σημαία 175 ποντοπόρα πλοία, με αποτέλεσμα να χαθούν 1.800 θέσεις εργασίας, ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώθηκε κατά 7%.

Η αύξηση των Ελλήνων ανέργων ναυτικών συνεχίζεται με αμείωτο ρυθ-



**Του Παν. Μελέτα
Βουλευτή Ν.Δ.
Α' Πειραιά και Νήσων**

μό, όπως παραδέχθηκε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με αποτέλεσμα ο Πειραιάς να οδηγείται σε έντονη οικονομική δυσπραγία και αύξηση του ποσοστού ανεργίας στο 18%.

Την ίδια ώρα, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) βυθίζεται στα χρέη από τις χα-

ριστικές και πρωτοδοτικές διατάξεις, τις παροχές της μη ανταποδοτικότητας και τη μείωση των εισφορών, λόγω της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο.

Ήδη ο κλάδος των κρουαζιερόπλοίων θα αντιμετωπίσει από την επόμενη χρονιά τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια κινδυνεύουν, λόγω της ισχύουσας νομοθεσίας, είτε να χρεοκοπήσουν είτε να υποστείθουν την ελληνική σημαία ώστε να γίνουν πιο ανταγωνιστικά.

Η κυβέρνηση, στην καταδικασμένη προσπάθειά της να κρατήσει τις ισορροπίες και να διασφαλίσει την εργασία ελάχιστων ναυτικών, οδηγεί στην ανεργία ολόκληρο τον κλάδο των ναυτεργατών.

Για να ξεφύγουμε από το αδιέξοδο αυτό χρειάζονται λύσεις τολμηρές και πολιτική συγκεκριμένη με τολμηρά διαρθρωτικά μέτρα.

- Για την ακτοπλοία πρέπει να αναθεωρηθεί το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο είναι αναχρονιστικό, κυρίως όσον αφορά την έκδοση αδειών σκοπιμότητας και στα ναυτολόγια. Δεν πρέπει να μας φοβίζει ο αυξανόμενος ανταγωνισμός, εν όψει μάλιστα και της άρσης του καμποτάζ.

- Πρέπει να δοθούν κίνητρα για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

- Στο διευρυνόμενο διεθνές ανταγωνισμό που οδηγούμαστε, με απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι αναγκαίο να ισχύσουν ίσοι όροι μεταχείρισης για όλα τα κράτη.

- Απαραίτητη η εφαρμογή ενεργητικής πολιτικής στήριξης, προσέγγισης και αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και θέσπιση κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

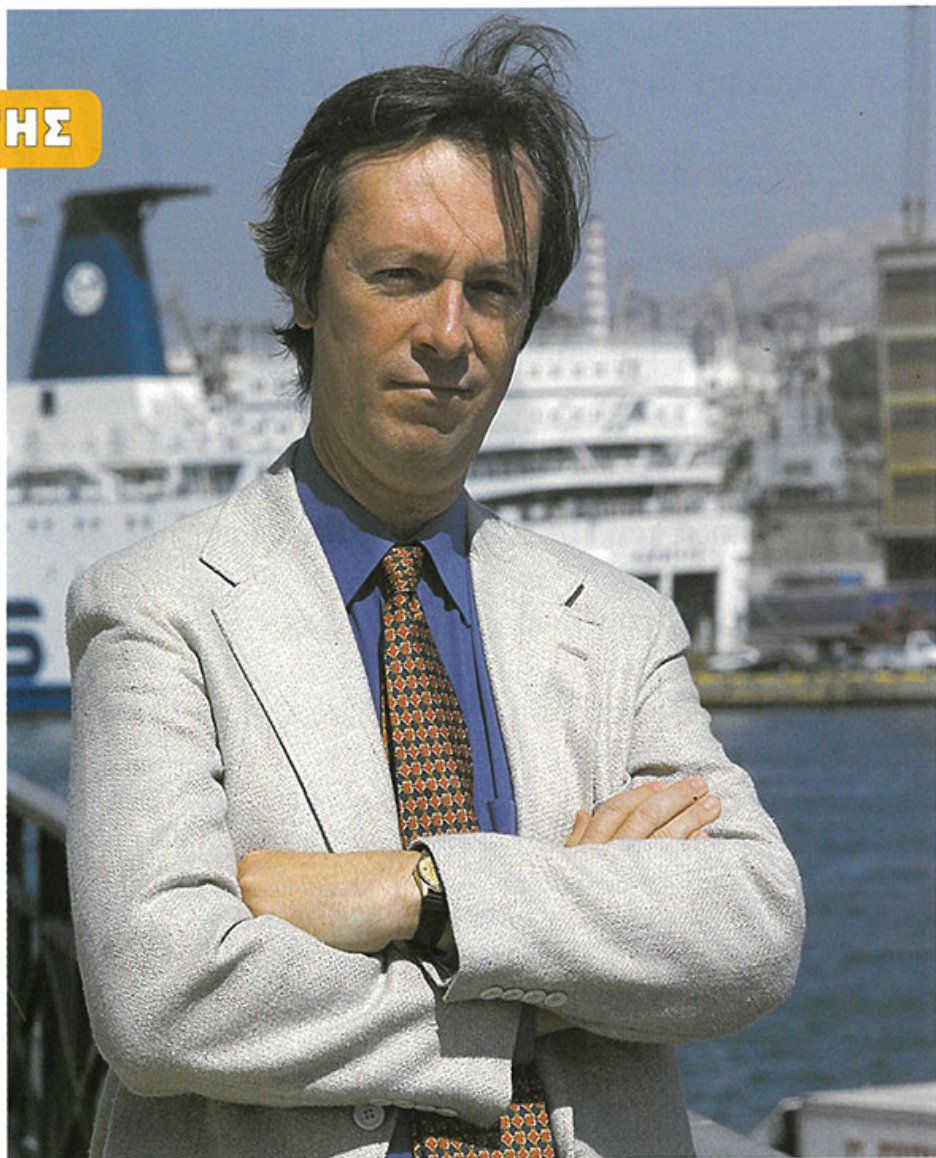
- Εξυγίανση του NAT με θαρραλέα πολιτική. Κατάργηση των χαριστικών και πρωτοδοτικών διατάξεων. Παροχές που να βασίζονται στην ανταποδοτικότητα. Εκσυγχρονισμός και λειτουργία μηχανογραφικού συστήματος στο ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών.

Το μοντέλο του Ο.Λ.Π. πρέπει να αλλάξει

ΧΑΡ. ΨΑΡΑΥΤΗΣ

**του Νάσου Πουληκίδα
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης**

Βρίσκεται στην ηγεσία του ΟΛΠ περισσότερο από δύο χρόνια. Γνωρίζει πλέον τα «μυστικά» του Οργανισμού και με την πείρα του θα βοηθήσει τα μέγιστα το νέο πρόεδρο Κ. Μανιατόπουλο. «Χαμηλών τόνων» ο Χαρ. Ψαραύτης, γενικός διευθυντής του ΟΛΠ, δεν θριαμβολογεί για την πρόσφατη αύξηση κατά 51% στην κίνηση των



εμπορευματοκιβωτίων: «Πρέπει ο Πειραιάς να είναι υπερήφανος από αυτή την εξέλιξη» αναφέρει χαρακτηριστικά στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ». Ο κ. Ψαραύτης αναφέρει τις απόψεις του για την κερδοφορία του Οργανισμού, το πόσο ευέλικτος είναι στις αποφάσεις του, για το δίκιο ή άδικο των χρηστών που δυσανασχετούν με τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Ακόμα μιλάει για την ιδιωτικοποίηση, το στρατηγικό ενδιαφέρον του πειραιϊκού λιμανιού, τη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Πρόσφατα ανακοινώσατε ότι η κίνηση container δια μέσου του ΟΛΠ παρουσίασε αύξηση 51%. Πώς σχολιάζετε μια τέτοια εξέλιξη;

Πράγματι, είχαμε μια τέτοια θεαματική αύξηση το πρώτο εξάμηνο του 1998 σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 1997. Τη στιγμή που άρχισα να θα θριαμβολογούσαν εάν πετύχαιναν αύξηση 10% ή 20%, εμείς απλώς λέμε ότι ο Πειραιάς θα πρέπει να είναι περήφανος που μπορεί να παίζει με αξιώσεις στο σκληρό παιχνίδι του διεθνούς ανταγωνισμού. Όντως, ένα μεγάλο μέρος του 51% οφείλεται στο ότι κατορθώσαμε και προσελάψαμε φορτία από άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου. Τα φορτία αυτά (φορτία transit) δεν ήρθαν στον Πειραιά γιατί ήταν αναγκασμένα να έρθουν, γιατί οι εταιρείες που τα διακινούν μας έκαναν χάρη, αλλά γιατί επείσθησαν ότι τους συμφέρει να κάνουν μεταφόρτωση στον Πειραιά και όχι αλλού. Οι εταιρείες αυτές (MSC & Norasia) υπέγραψαν διετή σύμβαση με τον ΟΛΠ και ήδη διακινούν (ακόμη και μετά την πρόσφατη δήμευση) φορτία κατά πολύ μεγαλύτερο των συμβατικών τους υποχρεώσεων, πράγμα που δεν θα γινόταν εάν ήταν δυσαρεστημένες από τις υπηρεσίες που τους παρέχουμε.

Το σχέδιο ιδιωτικοποίησης ΟΛΠ και ΟΛΘ, πώς το βλέπετε από τη δική σας σκοπιά, σύμφωνα με τις κυβερνητικές εξαγγελίες;

Το μοντέλο βάσει του οποίου λειτουργεί ο ΟΛΠ (αλλά και ο ΟΛΘ) είναι μοντέλο της δεκαετίας του '60 και είναι καιρός να αλλαχθεί αν θέλουμε το λιμάνι να παρακολουθήσει τις διεθνείς εξελίξεις οι οποίες τρέχουν με αμείλικτους ρυθμούς. Η αλλαγή αυτή πρέπει οπωσδήποτε να γίνει το ταχύτερο δυνατό. Η διαδικασία είναι δύσκολη και πρέπει να γίνει σωστά.

Οι σύλλογοι των εργαζομένων υποστηρίζουν ότι ο ΟΛΠ είναι κερδοφόρος και δεν πρέπει να υπάρξει αλλαγή του θεσμικού πλαισίου. Έχουν βάση οι ανησυχίες τους για μη μετατροπή του Οργανισμού σε Α.Ε.;

Το επιχείρημα της κερδοφορίας (ή μη) του ΟΛΠ το χρησιμοποιεί κανείς κατά το δοκούν. Ήλιοι ποτέμιοι της ιδιωτικοποίησης λένε ότι ακριβώς επειδή ο ΟΛΠ δεν είναι κερδοφόρος δεν μπορεί να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο. Το ζητούμενο είναι το εξής: Μπορεί κάποια παραλλαγή του ισχύοντος θεσμικού μοντέλου να αποτελέσει τη βάση για μια δυναμική εξέλιξη του ΟΛΠ, τέτοια που να του δίνει τη δυνατότητα να παίζει σοβαρά με τους ανταγωνιστές του στη Μεσόγειο;

Είμαι προσωπικά πεπεισμένος πως όχι.

Ως Α.Ε. θα είναι πιο ευέλικτος ο ΟΛΠ στη λήψη αποφάσεων απ' ό,τι σήμερα;

Σίγουρα. Ως ΑΕ ο ΟΛΠ θα είναι πιο ευέλικτος στη λήψη αποφάσεων και διαμόρφωση πολιτικής, πράγμα απαραίτητο στην εποχή που ζούμε. Οι σημερινές δυσλειτουργίες αποκλείεται να εκλείψουν αν γίνουν μόνο παρεμβάσεις στο ισχύον μοντέλο.

Υπάρχουν συνεχείς καταγγελίες ή μάλλον διαμαρτυρίες από πλευράς Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως για την κατάσταση στο ΣΕΜΠΟ. Ποια είναι η πραγματικότητα, κύριε γενικέ;

Η πραγματικότητα είναι ότι όντως υπάρχουν προβλήματα και οι χρήστες έχουν δίκιο που δυσασχετούν. Το κύριο πρόβλημα εντοπίζεται στην εκπνεκτική αύξηση της κίνησης και συγκεκριμένα στο ότι έχουμε σοβαρή έλλειψη τεχνικών χειριστών στα διάφορα μηχανήματα. Από πέρυσι έχουμε δομοποληθεί τη λύση στο πρόβλημα αυτό και απ' όσα ξέρω η σχετική



νομοθετική ρύθμιση πρόκειται σύντομα να περάσει από τη Βουλή. Βέβαια, τα προβλήματα αυτά ανήκουν στην κατηγορία των «ευχάριστων» προβλημάτων. Κανένας (ούτε ο ΟΛΠ, ούτε οι χρήστες) δεν νομίζω να προτιμούσε αντί για αύξηση της κίνησης να έχουμε μείωση και να ψάχνουμε τώρα για φορτία.

Η συμμετοχή ιδιωτών σε ποιο βαθμό θα βοηθήσει τον Οργανισμό;

Τη στιγμή που σε πολλή χώρες του κόσμου (ακόμη και στη Λαϊκή Κίνα, στην οποία είχα πάει πρόσφατα) τα λιμάνια επιζητούν την ενεργή συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη χρηματοδότηση και λειτουργία τους (joint ventures), δεν καταλαβαίνω γιατί εδώ στην Ελλάδα επιμένουμε στο σταθινικό μοντέλο: Ότι η ανάπτυξη των λιμανιών θα πρέπει να γίνει χωρίς τη συμμετοχή αυτή. Πολλώ μάλλον που στην Ελλάδα το Κράτος δεν έχει δώσει ποτέ κονδύλια στα δύο μεγάλα λιμάνια, αλλιώς τους έχει πει «βγάψτε τα पैρα μόνοι σας». Στη γειτονική Ιταλία γίνεται αυτή τη στιγμή οργασμός λιμενικής ανάπτυξης, με την ενεργή συμμετοχή ιδιωτών. Εμείς γιατί πρέπει να καθήσουμε με σταυρωμένα χέρια; Μόνο εάν αφεθούμε ελεύθεροι να αναπτυχθούμε δυναμικά θα μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε εργασία για το λιμάνι και για τους εργαζόμενους σ' αυτό. Επομένως, νομίζω ότι οι εργαζόμενοι θα πρέπει να ανησυχούν εάν μείνουμε όπως είμαστε τώρα.

Ο ΟΛΠ θα πρέπει να διατηρήσει το στρατηγικό έλεγχο του λιμανιού;

Θα ήταν μεγάλο λάθος να πουληθεί το λιμάνι ή να δημιουργηθεί ένα ιδιωτικό μονοπώλιο στη θέση του ΟΛΠ. Επομένως ναι, ο ΟΛΠ θα πρέπει να διατηρήσει το στρατηγικό έλεγχο του λιμανιού. Αυτό άξιζε συμπαίγει στα μεγαλύτερα λιμάνια της Δ. Ευρώπης στα οποία δραστηριοποιούνται ιδιώτες, πολλή από τα οποία μάλιστα ανήκουν στις ομώνυμες πόλεις (Αμβούργο, Ρότερνταμ, Αμβέρσα κ.λπ.). Η συμμετοχή ιδιωτών θα πρέπει να γίνει με σαφείς κανόνες, που θα προσδιορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και θα βαδίζουν στην κατεύθυνση της δημιουργίας ανταγωνισμού και όχι μονοπωλιακών καταστάσεων. Εξάλλου, η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι αντίθετη σε κάθε μορφή μονοπωλιακής παροχής υπηρεσιών, ακόμη και στα λιμάνια.

Ξένοι επενδυτές έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον;

Ναι, αλλά δεν μπορώ για προφανείς λόγους να σας δώσω λεπτομέρειες. Ο Πειραιάς λόγω στρατηγικής θέσης πάντα έχει τη δυνατότητα να προσελκύει τέτοιο ενδιαφέρον. Αλλά στη φάση αυτή οι επενδυτές θέλουν να αποσαφηνιστούν οι κανόνες του παιχνιδιού προτού αποφασίσουν αν πράγματι θα ενδιαφερθούν να επενδύσουν στον Πειραιά. Προσωπικά μου γνώμη είναι ότι είναι επιτακτικό αυτό το ξεκαθάρισμα να γίνει το συντομότερο δυνατό και ει δυνατόν πριν από τη μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ. Το ίδιο άλλωστε ζητούν και οι εργαζόμενοι στον ΟΛΠ, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να

ξέρουν πώς προδιαγράφεται το μέλλον του Οργανισμού, άρα και το δικό τους.

Κατά την προσωπική σας άποψη, κύριε Ψαραύτη, ποιο πρέπει να είναι το επιθυμητό μοντέλο εκμετάλλευσης του ΟΛΠ;

Υπάρχουν πολλή τέτοια μοντέλα διεθνώς και σίγουρα δεν χρειάζεται να εφεύρουμε ξανά τον τροχό. Προσωπικά θα πρότεινα να δούμε με μεγάλη προσοχή τι έκαναν η Ιταλία και η Ισπανία. Αλλά η τελική επιλογή μπορεί να γίνει μόνο μετά από επιστομένη ανάλυση και μελέτη από ειδικούς επί του θέματος.

Δηλαδή και άλλη μελέτη, πέραν εκείνης του Πανεπιστημίου Πειραιώς;

Κατ' εντολή δική μας, η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς εξέτασε μόνο το σενάριο της μονομετοχικής ΑΕ. Δεν εξέτασε κανένα σενάριο ιδιωτικοποίησης και γι' αυτό οποιοδήποτε συμπέρασμα ότι τέτοια σενάρια είναι ανέφικτα σαφώς δεν προκύπτει από τη μελέτη. Το σενάριο της μονομετοχικής ΑΕ είναι ριζικά διαφορετικό από μια συμμετοχή ιδιωτών μέχρι 49%. Επειδή υπάρχουν πολλή δυνατά σενάρια ιδιωτικοποίησης, χρειάζεται σίγουρα ανάλυση από ειδικούς συμβούλους σε θέματα μετοχοποίησης και ιδιαίτερη διεθνής εμπειρία σε θέματα λιμανιών. Οι σύμβουλοι αυτοί θα μπορούσαν να αναλάβουν και τη διαχείριση της όλης διαδικασίας μετάβασης στο νέο σχήμα.

Έχει προχωρήσει ο ΟΛΠ στην ανάθεση μιας τέτοιας νέας μελέτης;

Δεν πρόκειται μόνο για μελέτη, αλλά για το πλήρες management της όλης διαδικασίας μετάβασης από ένα σχήμα σε ένα άλλο. Αυτό θα ανατεθεί κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού αφού πρώτα ο ΟΛΠ μετατραπεί σε ΑΕ, αλλά ένα τμήμα της διαδικασίας (π.χ. η σύνταξη των προδιαγραφών ή ακόμη και ο ίδιος ο διαγωνισμός) θα ξεκινήσει άμεσα, δηλαδή παράλληλα με τη διαδικασία μετατροπής σε ΑΕ.

Ποιο είναι το δυσκολότερο πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί προτού ο ΟΛΠ γίνει ΑΕ;

Υπάρχουν αρκετά τέτοια θέματα, αλλά χωρίς αμφιβολία το δυσκολότερο από αυτά είναι το ασφαλιστικό. Τονίζω όμως ότι το πρόβλημα αυτό είναι υπαρκτό ακόμη και εάν ο ΟΛΠ παραμείνει ΝΠΔΔ. Όπως ξέρετε ο ΟΛΠ, εκτός από λιμάνι, από το 1961 είναι και κύριος φορέας ασφάλισης του μόνιμου προσωπικού του (πλην λιμενεργατών). Τα χρήματα που ξοδεύουμε κάθε χρόνο για πληρωμές συντάξεων είναι κατά πολύ περισσότερα όσων εισπράτουμε από τις εισφορές των εν ενεργεία υπαλλήλων μας και έχουν φτάσει τώρα στο 15% των ετήσιων εξόδων μας. Το έλλειμμα αυτό συνεχώς αυξάνει, καθ' όσον οι εν ενεργεία υπάλληλοι είναι αυτή τη στιγμή λιγότεροι των συνταξιούχων. Είναι ευκαιρία η μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ να διευθετήσει ικανοποιητικά το θέμα αυτό, τόσο για τους νυν εργαζόμενους και συνταξιούχους όσο και για τη μελλοντική αναπτυξιακή προοπτική του ΟΛΠ ως ΑΕ.



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

ΣΕ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Υ.Ε.Ν.



Με αφορμή το νομοσχέδιο για τη **Ναυτική Εκπαίδευση**

Σε δεινή φάση περιέρχεται το μείζον ζήτημα της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, αφού το Νομοσχέδιο που κατάρτισε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και κατατέθηκε στη Βουλή έχει προκαλέσει τα πυρά όλων των εφοπλιστικών Ενώσεων, μηδέ της Επιτροπής Ναυτικής Συνεργασίας του Λονδίνου εξαιρουμένης.

Οι αντιδράσεις πλοιοκτητών, τους οποίους ενδιαφέρει άμεσα το θέμα της κατάρτισης των στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού, θέτουν για μια ακόμα φορά το ερώτημα για την έκταση της συνεργασίας του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας με τους συντελεστές της ναυτιλιακής δραστηριότητας ώστε να προκύπτει το ιδανικότερο, κατά το δυνατόν, αποτέλεσμα. Και στην περίπτωση της αναβαθμίσεως της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως η έλλειψη προηγούμενης συνεννοήσεως και συνεργασίας των φορέων της Ναυτιλίας είναι προφανής.

Όλες οι Ενώσεις ζητούν την απόσυρση και ανασύνταξη του Νομοσχεδίου, αίτημα το οποίο επί του παρόντος απορρίπτει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

του Νάσου Πουλακίδα
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Η ΕΕΕ προτείνει την απόσυρση και ανασύνταξη του νομοσχεδίου με τη στενή συνεργασία των άμεσα ενδιαφερομένων επαγγελματικών φορέων και βάσει ενός συνοδικού σχεδίου με βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους.

Με το σχέδιο αυτό, κατά την ΕΕΕ, θα αντιμετωπίζονται και ρυθμίζονται όλα τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τον αριθμό και τρόπο λειτουργίας των σχολών-καθηγητών-διδασκτών ύλης-εκπαιδευτικού εξοπλισμού-υπολογισμού των εισαγόμενων σπουδαστών κ.ά.

Όπως υποστηρίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στο νομοσχέδιο που κατετέθη και παρά τις διαβεβαιώσεις δεν ελήφθησαν υπόψη ουσιαστικές παρατηρήσεις και αντιρρήσεις επί σοβαρών θεσμικών ρυθμίσεων. «Είναι απορίας άξιον πώς επιχειρείται αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης με την αντίθεση του ελληνικού εφοπλισμού ο οποίος αναπόφευκτα θα υποστεί τις συνέπειες άστοχων ρυθμίσεων και παραλείψεων του νομοσχεδίου», τονίζεται σε ανακοίνωση της Ένωσης. Οι σημαντικότερες αντιρρήσεις των εφοπλιστών στο νομοσχέδιο για τη ναυτική εκπαίδευση είναι οι ακόλουθες:

1. Δεν λαμβάνεται πρόνοια ώστε παράλληλα με την αμφισβητούμενη ποιοτική αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος να εξασφαλιστεί κατ' αρχήν η αριθμητική επάρκεια αξιωματικών των ελληνικών εμπορικών πλοίων παρότι ο κίνδυνος μεγαλύτερης έλλειψης είναι ήδη ορατός.

2. Δεν επιτυγχάνεται αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού των σχολών, αφού εντάσσονται σε μόνιμες θέσεις οι ήδη υπηρετούντες καθηγητές χωρίς να λαμβάνεται μέριμνα για τη σταδιακή αντικατάσταση εκείνων που δεν έχουν τα απαιτούμενα προσόντα. Παράλληλα δε δημιουργούνται για τους ήδη υπηρετούντες κίνητρα και προϋποθέσεις για τη δυνατότητα απόκτησης αυτών των προσόντων.

3. Επιχειρείται η κατ' ουσία υποκατάσταση των διοικητών αξιωματικών Λιμενικού Σώματος από πολιτικούς υπαλλήλους της επιλογής της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ. Η ρύθμιση αυτή θα οδηγήσει κατά την Ένωση, σε ποίμνη και σε διοικητική διάλυση και θα αλλοιώσει το χαρακτήρα των ναυτικών σχολών που προϋποθέτουν αυξημένη κυριαρχία.

4. Έχουν διατηρηθεί κι άλλες διατάξεις μικρότερης σημασίας για τις οποίες η ΕΕΕ αντιτίθεται.

Το λεπτομερές κείμενο της ανακοίνωσης της Ενωσης έχει ως εξής: Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, διερμηνεύοντας τον μόνιμο και έντονο προβληματισμό του ελληνικού εφοπλισμού σε ό,τι αφορά την άρτια εκπαίδευση των Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού είναι υποχρεωμένη να ανακοινώσει τις ριζικές αντιρρήσεις της αναφορικά με το νομοσχέδιο για τη ναυτική εκπαίδευση που κατετέθη πρόσφατα στην Βουλή. Στο νομοσχέδιο αυτό δεν ελήφθησαν υπόψη, παρά τις περί του αντιθέτου διαβεβαιώσεις, ουσιαστικές παρατηρήσεις και αντιρρήσεις της Ενωσης επί σοβαρών θεσμικών ρυθμίσεων και είναι απορίας άξιον πώς επιχειρείται αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης με την αντίθε-

ση του ελληνικού εφοπλισμού ο οποίος αναπόφευκτα θα υποστεί τις συνέπειες άστοχων ρυθμίσεων και παραλείψεων του νομοσχεδίου.

Συγκεκριμένα:

1. Δεν λαμβάνεται πρόνοια, παρά τη σαφή πρόταση της ΕΕΕ, ώστε παράλληλα με την αμφισβητούμενη ποιοτική αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος να εξασφαλιστεί κατ' αρχήν η αριθμητική επάρκεια αξιωματικών των ελληνικών εμπορικών πλοίων παρότι ο κίνδυνος μεγαλύτερης ακόμη έλλειψης είναι ήδη ορατός και παρότι υπάρχει έντονη διεθνής κινητοποίηση για το θέμα αυτό τα τελευταία χρόνια. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι χωρίς επάρκεια ικανών στελεχών ο υπό ελληνική σημαία στόλος θα δυσκολευθεί να επιβιώσει, αλλήλ ακόμη και ο ελληνόκτητος θα υποστεί δραματική συρρίκνωση.

2. Δεν επιτυγχάνεται η επιχειρούμενη με το νομοσχέδιο αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού των Σχολών, αφού εντάσσονται σε μόνιμες θέσεις οι ήδη υπηρετούντες καθηγητές χωρίς να λαμβάνεται μέριμνα για την σταδιακή αντικατάσταση εκείνων που δεν έχουν τα απαιτούμενα προσόντα. Παράλληλα δεν δημιουργούνται για τους ήδη υπηρετούντες κίνητρα και προϋποθέσεις για τη δυνατότητα απόκτησης αυτών των προσόντων. Επιβαρύνεται έτσι ο προϋπολογισμός των σχολών χωρίς την άμεση και απαραίτητη βελτίωση του εκπαιδευτικού προσωπικού.

3. Επιχειρείται η κατ' ουσία υποκατάσταση των Διοικητών Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος από πολιτικούς υπαλλήλους - Διευθυντές Σχολών της επιλογής της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ. Η ρύθμιση αυτή θα οδηγήσει σε ποίμνη και διοικητική διάλυση και θα αλλοιώσει ακόμα περισσότερο τον διεθνή καθιερωμένο χαρακτήρα

των Ναυτικών Σχολών που προϋποθέτει για λόγους αντικειμενικούς αυξημένη πειθαρχία και αυστηρότερους ειδικούς κανονισμούς από, τι ισχύει στα άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Ως εκ τούτου η ρύθμιση αυτή θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις σε ό,τι αφορά την άρτια προετοιμασία των Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού που υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους υπό αυστηρό και πειθαρχικό καθεστώς εθνικών και διεθνών διατάξεων και κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος κ.λπ., έχοντας τα κατάλληλα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά προσόντα καθώς και την κατάλληλη ψυχολογική προετοιμασία. Πεποίθηση της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι ότι οι άρτια εκπαιδευμένοι και προετοιμασμένοι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού αποτελούν εθνικό κεφάλαιο σε περιόδους ειρήνης και πολέμου.

4. Διατηρούνται άλλες μικρότερης σημασίας διατάξεις για τις οποίες διατυπώσαμε την αντίθεσή μας.

Μετά από όσα εκτίθενται ανωτέρω η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προτείνει την απόσυρση και ανασύνταξη του Νομοσχεδίου με τη στενή συνεργασία των άμεσα ενδιαφερομένων επαγγελματικών φορέων και βάσει ενός συνοδικού σχεδίου (Master Plan) με βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους, με το οποίο θα αντιμετωπίζονται και θα προ-

Με το σχέδιο αυτό, κατά την ΕΕΕ, θα αντιμετωπίζονται και ρυθμίζονται όλα τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τον αριθμό και τρόπο λειτουργίας των σχολών-καθηγητών-διδασκτών ύλης-εκπαιδευτικού εξοπλισμού-υπολογισμού των εισαγόμενων σπουδαστών κ.ά.



γραμμатίζονται όλα τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν (αριθμός και τόπος λειτουργίας των σχολών-καθηγητές-διδασκεία ύλη-εκπαιδευτικός εξοπλισμός-θαλάσσια υπηρεσία κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης-τρόπος υπολογισμού των κατ' έτος εισαγομένων σπουδαστών σε ΑΔΣΕΝ, Ναυτικά Λύκεια, Ιδιωτική Εκπαίδευση).

Μόνον έτσι θα επιτευχθεί η κατά το δυνατόν ορθολογικότερη ρύθμιση των άκρως σοβαρών θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης η οποία αποτρέπει θεμελιώδη προϋπόθεση αναπτύξεως και επιβιώσεως της εμπορικής μας ναυτιλίας και μάλιστα χωρίς, την άνευ λόγου και προγραμματισμού, κατασπατάληση των διαθεσίμων για τη ναυτική εκπαίδευση πόρων. Την ανωτέρω πρόταση του Master Plan η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει επανειλημμένως υποβάλει από δεκαετίας και πλέον στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να αποφεύγονται οι κατά καιρούς πρόχειρες και σπασμωδικές παρεμβάσεις στο όλο εκπαιδευτικό σύστημα όπως είναι αυτή που επιχειρείται σήμερα, υποσχόμενη εκσυγχρονισμό των ναυτικών σχολών με το ίδιο εκπαιδευτικό προσωπικό και χωρίς έγκαιρη αντιμετώπιση όλων των άλλων σοβαρών βασικών προβλημάτων.

Το Κομμάτι

Αλλά και από το Λονδίνο ο πρόεδρος της Επιτροπής της Εμπορικής Ναυτιλιακής Συνεργασίας κ. Ι. Χατζηπατέρας ζήτησε την απόσυρση του σχετικού νομοσχεδίου τονίζοντας ότι «η μετονομασία των Σχολών σε Ακαδημίες, σε συνδυασμό με την επικύρωση ορισμένων κακών, σημερινών, υφιστάμενων και η πολιτικοποίηση του προσωπικού, δεν είναι αυτό που

Ζητεί η Ναυτική Εκπαίδευση.

Σε σχετική επιστολή του προς τον υπουργό Ναυτιλίας Γ. Σουμάκη ο κ. Χατζηπατέρας αναφέρει, μεταξύ άλλων τα εξής:

«Είναι γνωστό και παραδεδομένο από πάντας τους εν ναυτιλία ασχολούμενους, ότι το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης προέχει προ παντός άλλου.

Η σωστή εκπαίδευση και μετεκπαίδευση των αυριανών ηλιόρχων και μηχανικών, που θα ταξιδεύουν τα μεγαθήρια της σημερινής τεχνολογίας είναι όχι απαραίτητη αλλά επιτακτική. Οι Έλληνες δόκιμοι πρέπει να αποδείξουν ότι το καλύτερο τους προσφέρει η Πολιτεία και οι άλλοι παράγοντες.

Από κοινού η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εγνώρισε στο Υπουργείο Ναυτιλίας τις παρατηρήσεις μας επί του μελετούμενου νομοσχεδίου για την εκπαίδευση.

Σήμερα είναι κατατεθειμένο το Νομοσχέδιο στη Βουλή με αγνοούμενες τις βασικές αντιρρήσεις μας σε απολύτως θεμελιώδη θέματα».

Η Ε.Ε.Ε.Π.

Έντονη υπήρξε και η αντίδραση της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, η οποία, με υπόμνημα που υπογράφει ο πρόεδρος της Α. Ποταμιάνος, αναφέρει τα εξής:

Η Ένωσή μας και γενικότερα η επιβατηγός μας ναυτιλία στα πλαίσια της οποίας όπως είναι γνωστό απασχολείται πλέον του ημίσεως του ναυτεργατικού μας δυναμικού, είναι πολύ εύλογο να ενδιαφέρεται ζωηρά, εξ ίσου με τις λοιπές μας εφοπλιστικές ενώσεις, για το εξαιρετικού και ζωτικού, ως εκτιμούμε, για την επιβίωση και περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου, όλων των κατηγοριών, θέμα της εκπαίδευσης των αξιωματικών που στελεχώνουν τα πλοία μας. Ως εκ τούτου κρίνουμε επιβεβλημένο να επανέλθουμε επ' αυτού του θέματος και να σας γνωρίσουμε για μία ακόμη φορά τις ακόλουθες γενικότερες παρατηρήσεις, σχόλια και προτάσεις μας, αναφερόμενες εις το προς ψήφιση προωθούμενο εν θέματι Νομοσχέδιο.

Παρατηρείται ότι δεν κατοχυρώνεται η πράγματι απαιτούμενη αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού των Σχολών, είτε με την είσοδο ικανών και προσοντούχων καθηγητών, είτε με δυνατότητες απόκτηση προσόντων από τους ήδη υπηρετούντες. Δεν ρίχνεται προφανώς το υφιστάμενο πρόβλημα με απλές εντάξεις σε μόνιμες θέσεις, ήδη υπηρετούντων καθηγητών, μη επαρκών εν πολλοίς προσόντων, αλλά αντιθέτως το πρόβλημα επιτείνεται. Δεν νοείται εν προκειμένω π.χ. ο Διευθυντής Σπουδών Ακαδημίας ΕΝ, να είναι, έστω και αν πρόκειται περί αρίστου καθηγητού, απλώς όμως προεβέβησε ΑΕΙ και όχι ένας έμπειρος Πλοίαρχος Α' Τάξεως. Τα μαθήματα είναι ναυτικά και ο Διευθυντής Σπουδών επιβάλλεται να έχει και ναυτική εκπαίδευση και ναυτική εμπειρία.

Είναι ορατό εκ του συσχετισμού των σχετικών διατάξεων του εν λόγω νομοσχεδίου, ότι ο σοβαρός ρόλος και η υψηλή αποστολή των Διοικητών των Σχολών Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, επιχειρείται να υποβαθμιστεί και ελαχιστοποιηθεί, με πρόθεση υποκαταστάσεώς τους από πολιτικούς υπαλλήλους - Διευθυντές Σχολών. Μια τέτοια ρύθμιση οδηγεί ασφαλώς σε ακανθώδη και επικίνδυνα προβλήματα διοικήσεως των Σχολών και στον κλονισμό του απαιτούμενου, ως εκ του προορισμού των εκπαιδευομένων, υψηλού πνεύματος πειθαρχίας. Δεν νοείται παραδείγματος χάριν η πειθαρχική δικαιοδοσία για όλο το προσωπικό της ΑΕΝ να μην ασκείται από το Διοικητή της. Δεν νομίζουμε ακόμα ότι νοείται ο Διοικητής της ΑΕΝ να λαμβάνει απλώς και μόνο γνώση, εκ των υστέρων,

των θεμάτων που πρόκειται εκάστοτε να συζητηθούν στο εκπαιδευτικό συμβούλιο και τούτο δι' αλληλογραφίας (άρθρο 7 παρ. 4 εδάφιο α' Νομοσχεδίου) και να μην έχει την επιβαλλόμενη συμμετοχή κατά τη σύνταξη της λίστας των θεμάτων.

Κατόπιν των ανωτέρω και των όσων ακόμη παρατηρήσεων και σχολίων σας έχουν ήδη διατυπωθεί και της εγέρσεως σοβαρών και ουσιωδών αντιρρήσεων εκ μέρους όλων των ενδιαφερομένων εφοπλιστικών Ενώσεων και του ΝΕΕ επί ενός τόσο σοβαρού για τη ναυτική μας εκπαίδευση νομοσχεδίου, επιβάλλεται η απόσυρση και ανασύνταξη του με τη συνεργασία πάντα των αμέσως ενδιαφερομένων επαγγελματικών φορέων και με βάση ένα «συνολικό σχέδιο» (Master plan), όπως το προτεινόμενο εκ μέρους της ΕΕΕ το οποίο μας βρίσκει απολύτως σύμφωνους.

Πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ, ότι με τη σύνθεση και την ορθή εκτίμηση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων που σας διακρίνει, θα ανταποκριθείτε εις το ως άνω εφοπλιστικό αίτημα, για το καλό της δοκιμαζόμενης ναυτιλίας μας και την επίτευξη του υψηλού στόχου μίας άρτιας και ανταποκρινόμενης στις κρατούσες συνθήκες, ναυτικής εκπαίδευσης. Όπως υποστηρίζουν οι εφοπλιστές «Πρόχειρες» οι παρεμβάσεις του ΥΕΝ στη ναυτική εκπαίδευση. Πρόχειρες και σπασμωδικές χαρακτηρίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τις παρεμβάσεις που επιχειρεί ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης με το νομοσχέδιο το οποίο προ ημερών κατέθεσε στη Βουλή για τη ναυτική εκπαίδευση.

Η αντίδραση Σουμάκη

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας απέρριψε τις αιτιάσεις του εφοπλισμού, με αιχμές για τις σχετικές ανακοινώσεις.

Μιλώντας στους ναυτιλιακούς συντάκτες είπε: «Ειλικρινά, δεν γνωρίζω τι προτείνει η Ένωση Εφοπλιστών. Η κατάσταση στη ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να παραμείνει όπως έχει σήμερα. Είναι αναγκαία η προσαρμογή στο νέο πλαίσιο. Εμείς το λημάμε και δεν θα παραμείνουμε απαθείς στο σημερινό τέλμα».

Εξ άλλου για τις νομοθετικές ρυθμίσεις στα «Κέντρα Επιμόρφωσης Στελλετών Εμπορικού Ναυτικού» από το ΥΕΝ δόθηκαν στη δημοσιότητα τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Καταρτίστηκε σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος το οποίο προβλέπει τα ακόλουθα:

- Καθιερώνονται όργανα Διοίκησης στο ΚΕΣΕΝ και αναβαθμίζεται ο ρόλος των Εκπαιδευτικών με τη δυνατότητα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων σε εκπαιδευτικά θέματα, καθώς και στην ανάδειξη οργάνων Διοίκησης και Εκπαίδευσης (κατάρτιση αναλυτικών προγραμμάτων, επιλογή Διευθυντή Σπουδών και Αναπληρωτή Διευθυντή Σπουδών Σχολής κ.λπ.).
- Δημιουργούνται βαθμίδες Εκπαιδευτικού προσωπικού με αυξημένα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά προσόντα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις αυξημένες σημερινές και μελλοντικές απαιτήσεις της ναυτικής εκπαίδευσης.
- Για την καλύτερη λειτουργία των ΚΕΣΕΝ θεσμοθετούνται Διοικητικές Υπηρεσίες όπως Γραμματείες Σπουδών σε κάθε Διεύθυνση Σπουδών.
- Εισάγει για το Εκπαιδευτικό Προσωπικό, την υποχρέωση, για μετεκπαίδευση και επιμόρφωση σε εκπαιδευτικά ιδρύματα και παραγωγικές μονάδες για εμπλουτισμό και ανανέωση των επαγγελματικών και τεχνολογικών γνώσεων.

2. Καταρτίστηκε σχέδιο Υπουργικής Απόφασης για την κύρωση νέου Κανονισμού Εκπαίδευσης των ΚΕΣΕΝ στον οποίο περιλαμβάνονται τα νέα



ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα των βασικών κύκλων και των Ειδικών Σχολίων τα οποία είναι σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την αναθεωρημένη Διεθνή Σύμβαση STCW 1995.

Συγκεκριμένα:

α. Για την απόκτηση διπλώματος Β' τάξης Ε.Ν. καθιερώνεται ο εισαγωγικός κύκλος φοίτησης με μαθήματα υποδομής και μάθημα Αγγλικής Γλώσσας όπου θα φοιτούν υποχρεωτικά όλοι οι υποψήφιοι και εν συνεχεία θα παρακολουθούν τους υπόλοιπους κύκλους σπουδών.

β. Ο χρόνος φοίτησης για την απόκτηση διπλώματος Β' Τάξης Ε.Ν. παραμένει ίδιος ενώ ο χρόνος φοίτησης για την απόκτηση διπλώματος Α' Τάξης μειώνεται κατά έναν κύκλο.

Επίσης γίνονται παρεμβάσεις στην αναλυτική ύλη των Ειδικών Σχολίων.

γ. Καθιερώνονται ώρες εργαστηρίων και πρακτικών εφαρμογών με προοπτική αύξησης των ωρών αυτών μετά την προμήθεια του απαιτούμενου εργαστηριακού εξοπλισμού.

δ. Μέχρι σήμερα το περιεχόμενο των μαθημάτων που διδάσκεται στους υποψήφιους για απόκτηση διπλώματος Α' και Β' Τάξης Ε.Ν. ήταν το ίδιο.

Για την επίτευξη των στόχων του ΚΕΣΕΝ απαιτούνται μέτρα διοικητικής υποστήριξης και κύρια, δημιουργία υλικοτεχνικής υποδομής για την επιμόρφωση και κατάρτιση των στελλετών του Ε.Ν.

Στον τομέα της υλικοτεχνικής υποδομής έχει ξεκινήσει πρόγραμμα προμήθειας προσομοιωτών Γέφυρας, ARPA μηχανοστασίου CMDSS, καθώς και δημιουργία Εργαστηρίου Πληροφορικής στα ΚΕΣΕΝ/Π.Μ.

Εμπειρίες από την εφαρμογή του κώδικα ISM στα πλοία

Μου ζητήθηκε να εκφέρω την άποψή μου για τον πλέον γνωστό σε όλους Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας, το λεγόμενο ISM CODE ή INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE, όπως δηλαδή τον γνώρισα και τον δέχτηκα κατά την εφαρμογή του στα πλοία της εταιρείας MARE MARITIME, στην οποία εργάζομαι ως υποπλοίαρχος. Μην θέλοντας να γίνω κουραστικός και επιθυμώντας να εμμείνω στα ουσιώδη, θα ήθελα να αναφερθώ με απλό και αντικειμενικό τρόπο στις εντυπώσεις, ανησυχίες και προφανώς στις δυσκολίες που εμφανίστηκαν στην προσπάθεια εφαρμογής του κώδικα μέσα από τη δική μου θέση στο πλοίο.

**Από τον
Γεώργιο Βασιλάκη,
υποπλοίαρχο Ε.Ν.**



Όπως καταλαβαίνετε, όσα πρόκειται να σας αναφέρω είναι καθαρά προσωπική μου άποψη και δεν μπορώ να γνωρίζω κατά πόσο αυτή συμβαδίζει με την αντίστοιχη συναδέλφων πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Θα ήμουν ακόμη πιο ικανοποιημένος βέβαια αν είχαμε περισσότερες ευκαιρίες, με τους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς, να ανταλλάξουμε απόψεις και να συζητήσουμε τέτοιου είδους θέματα στη στεριά κάτι που, δυστυχώς, περιορίζεται πολύς φορές μόνο στα καπνιστήρια των πλοίων. Θα ξεκινήσω λοιπόν από την πρώτη μου επαφή με όλη αυτή την ιστορία που λέγεται ISM CODE.

Πριν από κάποια χρόνια ακούγαμε γι' αυτό τον κώδικα και είχαμε την εντύπωση ότι επρόκειτο για απλά μια επιθεώρηση όχι πολύ διαφορετική αυτών που μέχρι τώρα αντιμετωπίζαμε. Μια επιθεώρηση που μόνο τη ζωή πιο δύσκολη θα μας έκανε στα πλοία.

Ψάχναμε λοιπόν για εγχειρίδια με τυχόν ερωτηματολόγια σκεπτόμενοι ότι κάποιος επιθεωρητής θα έκανε κάποιες συγκεκριμένες ερωτήσεις και ότι, τέλος πάντων, εμείς θα έπρεπε να είμαστε προετοιμασμένοι να πείσουμε με τις απαντήσεις μας.

Με την πάροδο του χρόνου βέβαια συνειδητοποιήσαμε ότι η φιλοσοφία και το μέγεθος της ισχύος του ήταν πολύ πιο διαφορετικά.

Δεν σας κρύβω ότι όταν άκουσα ότι η εταιρεία που εργαζόμουν διεκδικούσε από πολύ νωρίς το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του διεθνούς κώδικα, το λεγόμενο "DOCUMENT OF COMPLIANCE" (DOC) και κατά συνέπεια το "SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE" για κάθε πλοίο, το μόνο που με απασχολούσε ήταν οι παραπάνω σκοτούρες της όλης προσπάθειας. Πράγματι, κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας μας για την εφαρμογή και εκτέλεση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης ή απλά "SAFETY MANAGEMENT SYSTEM" (SMS), της εταιρείας οι προβληματισμοί και τα ερωτηματικά δεν ήταν λίγα.

Διαπιστώσαμε ότι οι διάφορες εργασίες στο πλοίο θα έπρεπε να είναι πιο συντονισμένες και να δένουν κατά κάποιον τρόπο μεταξύ τους, έχοντας πάντα ως τελικό στόχο τη μείωση ατυχημάτων προερχομένων από ανθρώπινα λάθη μέσα από μια ολοκληρωμένη ασφαλή διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων. Όχι βέβαια ότι πριν από τον κώδικα δεν προσπαθούσαμε να εργαζόμαστε με ασφάλεια ή ότι αδιαφορούσαμε για την προστασία του περιβάλλοντος. Δεν νομίζω ότι έλειπε ποτέ το αίσθημα ευθύνης.

Απλά, κάποια στιγμή νιώσαμε ότι ο έλεγχος έγινε πιο συγκεκριμένος και αρκετά διαφορετικός, δηλαδή συστηματοποιήθηκε. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης μιας εταιρείας κρίνεται, ξεκινώντας από τον τελευταίο ναυτικό του κάθε πλοίου. Ο κώδικας προϋποθέτει τη συμμετοχή όλων και τη γνώση του συστήματος απ' όλους.

Κάπου εδώ ένιωσα και την πρώτη ικανοποίησή μου, όταν δηλαδή διαπίστωσα ότι για πρώτη φορά θα υπάρξει ένας πιο ουσιαστικός έλεγχος σε θέματα ασφάλειας, έλεγχος που δεν θα σταματήσει όμως στο πλοίο αλλά θα προχωρήσει και παραπέρα ή μάλλον θα ξεκινά από το γραφείο με την προετοιμασία κατάλληλων εγχειριδίων (manuals) και διαδικασιών και θα επεκταθεί στη συνέχεια στα πλοία.

Γιατί, όπως όλοι γνωρίζουμε, επιθεωρήσεις και ελέγχους ουσιαστικά μέχρι τώρα μόνο τα πλοία δέχονταν και σχεδόν πάντοτε τις ευθύνες για τυ-

χόν μη συμμορφώσεις ή παρατηρήσεις μετά από μια επιθεώρηση τις επωμιζόταν κατά κύριο λόγο ο πλοίαρχος και το πλήρωμά του.

Με το νέο κώδικα ασφαλείας όσο και αν η ζωή μας δυσκολεύτηκε στα πλοία νιώθουμε ότι δεν κρίνουμε μόνο εμείς που εργαζόμαστε σε αυτά αλλά ένα ολοκληρωμένο σύστημα που το απαρτίζουν όλοι οι εργαζόμενοι μιας εταιρείας. Έτσι όλοι νιώθουμε μεγαλύτερη σιγουριά αλλά και ευθύνη.

Η γνώμη του πλοίαρχου για παράδειγμα, από τη στιγμή που είναι συνεπής στις υποχρεώσεις του, που σίγουρα έχουν αυξηθεί με τα νέα δεδομένα, αποκτά πλέον περισσότερη βαρύτητα.

Μέσα από τα master's review, defect reports, non conformities, accident reports ή κάθε άλλου είδους αναφορές ακόμη και από τις διάφορες παραγγελίες που κάνει για το πλοίο, νιώθει πλέον ότι η ανταπόκριση που θα έχει από τα διάφορα τμήματα του γραφείου θα είναι διαφορετική. Γνωρίζει πλέον ότι όλα και όλοι κάποια στιγμή θα ελεγχθούν, κάτι που σίγουρα κάνει τον επαγγελματία ναυτικό να νιώθει περισσότερο καλυμμένος και λιγότερο εκτεθειμένος.

Αναμφίβολα όλοι μας νιώσαμε ότι ο νέος κώδικας ασφαλείας παρεμβαίνει στη διεθνή ναυτιλία μ' έναν τρόπο πολύ πιο δυναμικό και συγκεκριμένο και δεν έχουμε λόγους να αμφισβητήσουμε στο ότι στοχεύει στην πραγματικά ομαλή και πιο ασφαλή εκμετάλλευση των πλοίων.

Βέβαια ακόμη ο κώδικας βρίσκεται στα πρώτα βήματά του και υπήρξαν αρκετές δυσκολίες και ερωτηματικά στο ξεκίνημα της εφαρμογής του.

Παρ' όλα αυτά, όμως, οι Έλληνες αξιωματικοί προσπάθησαν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του κώδικα και, όπως αποδείχτηκε από τις επιθεωρήσεις, τα κατάφεραν. Στο μέλλον όμως ενδέχεται οι επιθεωρητές να είναι πιο απαιτητικοί και αυστηροί.

Ως εκ τούτου δεν πρέπει να εφησυχάσουμε απλά, αντίθετα, να συνεχίσουμε αδιάκοπα την εξοικείωσή μας με τις διαδικασίες που επιβάλλει ο κώδικας.

Κάπου εδώ θα ήθελα να σταθώ με δύο λόγια σε κάποιες από τις δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε στο στάδιο της προσαρμογής.

Επιτρέψτε μου όμως να περιοριστώ σε θέματα που αφορούν διάφορες εργασίες στο πλοίο και ειδικότερα σε αυτές των χημικών. Όπως καταλαβαίνετε, οι απαιτήσεις και ευθύνες σε τέτοιου είδους πλοία είναι κατά πολύ περισσότερο αυξημένες και οποιεσδήποτε επιπλέον δραστηριότητες όσο κι αν έχουν στόχο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή την προστασία του περιβάλλοντος, αν δεν προσαρμοστούν κατάλληλα, εύκολα μπορεί να επιβαρύνουν ή, αν θέλετε, να δυσχεράνουν τις συνθήκες εργασίας και στο τέλος κάθε άλλο από τα επιθυμητά αποτελέσματα να επιφέρουν.

Επομένως, ένα πρώτο ερώτημα που θα μπορούσε να προκύψει είναι κατά πόσο η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία βοηθάει μέσω της οργάνωσης και προγραμματισμού της στην καλύτερη και πιο εύκολη εφαρμογή του κώδικα στα πλοία.

Ένα δεύτερο ερώτημα είναι κατά πόσο αξιωματικοί και πληρώματα έχουν την κατάλληλη υποδομή και επαγγελματική κατάρτιση ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις.

Τέλος, ένα τρίτο θα μπορούσε να είναι τι ακριβώς ενδιαφέρει τους διά-

Αναμφίβολα όλοι μας νιώσαμε ότι ο νέος κώδικας ασφαλείας παρεμβαίνει στη διεθνή ναυτιλία μ' έναν τρόπο πολύ πιο δυναμικό και συγκεκριμένο και δεν έχουμε λόγους να αμφισβητήσουμε στο ότι στοχεύει στην πραγματικά ομαλή και πιο ασφαλή εκμετάλλευση των πλοίων.

φορους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών; Όντως ακολουθούμε και εκτελούμε πιστά ένα σύστημα ασφαλιούς διαχείρισης για να έχουμε πραγματικά ως πρωταρχικό στόχο τη μείωση των ατυχημάτων στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος ή απλά υπάρχει το ενδιαφέρον μόνο για την προσπέραση των εμποδίων της κάθε επιθεώρησης ώστε να φτάσουμε στην τελική απόκτηση των απαιτούμενων πιστοποιητικών;

Σίγουρα κάποια πράγματα είναι αναγκαία να ξεκαθαριστούν. Και για να δώσω μια καλύτερη εικόνα των παραπάνω, θα ήθελα να αναφέρω ένα απλό παράδειγμα.

Μια από τις απαιτήσεις του κώδικα αναφέρεται, λοιπόν, στην εκπαίδευση του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Θα πρέπει, λοιπόν, ο πλοίαρχος και



κάποιοι από τους αξιωματικούς του πλοίου να ετοιμάζουν, κάθε τρεις μήνες περίπου, ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης με θέματα τις διάφορες δραστηριότητες και εργασίες πάνω στο πλοίο.

Η φιλοσοφία είναι ως εξής: ο εκπαιδευτής πλοίαρχος ή αξιωματικός έχει την υποχρέωση, τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα βάσει του προγραμματισμένου θέματος, να επινοεί μεθόδους και πρακτικές μετάδοσης των γνώσεων και μηνυμάτων που ο ίδιος έχει κρίνει ως απαραίτητες για το συγκεκριμένο πλήρωμα.

Βέβαια η όλη διαδικασία μπορεί να φαίνεται απλή, κάτι που στην πραγματικότητα δεν είναι. Ας μην ξεχνάμε ότι οι αξιωματικοί που αναλαμβάνουν αυτή την ευθύνη δεν είναι ούτε εκπαιδευτικοί αλλά ούτε και απόλυτα ενημερωμένοι για όλα τα ζητήματα (όσο και αν αυτό δεν θέλουμε να το παραδεχτούμε). Από την άλλη το πλήρωμα δεν έχει πάντα τη νοσηρότητα του καλού μαθητή αλλά ούτε τη διάθεση μέσα από αυτό τον ιδιαίτερο ρυθμό εργασίας στο πλοίο να αποτελέσει πάντα το επιθυμητό κοινό.

Όταν ξεκινήσαμε, λοιπόν, να εφαρμόζουμε τέτοιου είδους προγράμματα και χρειάστηκε να αναλάβω αυτό το έργο, κατάλαβα ότι έπρεπε να αφιερώσω αρκετό χρόνο για την προετοιμασία ενός θέματος. Και αυτό γιατί ούτε και ο χρόνος να χαθεί άσκοπα από τη στιγμή που θα γινόταν η συνάντηση. Έπρεπε, λοιπόν, για πολλή θέματα να ψάχνω τα εγχειρίδια της εταιρείας και μερικές φορές και άλλες εκδόσεις για να επιλέξω τα πιο ουσιαστικά και να απλοποιήσω το υλικό (σε μια γλώσσα που οπωσδήποτε δεν είναι η μητρική μου). Παράλληλα έπρεπε να βρω τον πρακτικό τρόπο που θα κινούσε το ενδιαφέρον των ακροατών αλλά και θα βοηθούσε στην ενεργή συμμετοχή όλων. Πιστεύω ότι τα εγχειρίδια για να είναι κατανοητά και να χρησιμοποιούνται εύκολα και γρήγορα πρέπει να συνοψίζονται.

Όπως καταλαβαίνετε, απαιτείται κάποιος χρόνος και κόπος που αυτός εξαρτάται κάθε φορά από το επίπεδο γνώσεων και την ικανότητα του κά-

θε εκπαιδευτή. Ίσως, λοιπόν, μερικοί από τους αξιωματικούς να πρέπει να ολοκληρώσουν τη θεωρητική προετοιμασία τους στη στεριά σε ειδικά προς τούτο σεμινάρια-κέντρα για να είναι σε θέση να μεταδώσουν τις γνώσεις όταν θα βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, όμως, επιλέγοντας μια τέτοιου είδους παρέμβαση στο χώρο εργασίας (που ομοιογενώς είναι ουσιαστική) δεν έχουμε τα περιθώρια αλλά να ήλμε κατά τη διάρκεια των συναντήσεων και άλλα, στην πραγματικότητα, να εφαρμόζουμε. Και αυτό το ήλω γιατί κάποιες φορές, μέσα από τις διάφορες πιέσεις, μερικές εργασίες δεν πραγματοποιούνται με τον ιδανικότερο τρόπο.

Εν πλώ, δηλαδή και κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού δεν νομίζω ότι υπάρχουν ουσιαστικά εμπόδια για τη σωστή εφαρμογή του όλου προγράμματος, εκτός βέβαια από κάποιες ώρες που θυσιάζουμε από αυτές της συντήρησης του πλοίου, κάτι που δυστυχώς καμιά φορά μας ενοχλεί. Πράγματι, κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού αν όντως γινόταν συνειδητή προσπάθεια εκτέλεσης και πρακτικής εφαρμογής του συστήματος, τα αποτελέσματα θα ήταν ικανοποιητικά. Οπότε και η εκπαίδευση στο πλοίο γινόταν σύμφωνα με το πρόγραμμα αλλά και η συμπλήρωση των διάφορων εντύπων, check lists και άλλου είδους αναφορών ήταν πράγματι αποτέλεσμα των εργασιών που είχαν γίνει. Κάτω από τέτοιες συνθήκες, όσες δυσκολίες κι αν αντιμετωπίζαμε στην αρχή, φαντάζομαι ότι κάποια στιγμή θα φτάναμε (μετά βέβαια από αρκετό χρονικό διάστημα) στο σημείο που και τα διάφορα καθήκοντά μας βάσει του Κώδικα πιο εύκολα θα εκτελούσαμε αλλά και τον επιθυμητό στόχο θα πλησιάζαμε περισσότερο.

Τι γίνεται όμως στην περίπτωση που για μεγάλα χρονικά διαστήματα ένα πλοίο βρίσκεται κάτω από τις συνεχείς πιέσεις προετοιμασίας του; (π.χ. φόρτωση, εκφόρτωση, διαδικασία πλήσης του κ.ά.) Αναγκαστικά, λόγω



περιορισμένου χρόνου και κούρασης σε αυτές τις περιπτώσεις αναβάλλουμε το πρόγραμμα εκπαίδευσης όπως και άλλες εργασίες για την επόμενη δυνατή ευκαιρία, γιατί όπως αντιλαμβάνεστε θα ακουγόταν περίεργο αν κάποιος πλοίαρχος δήλωνε σε κάποιο εκπρόσωπο της εταιρείας το εξής: «Ξέρετε, είχαμε κάποιες ώρες καθυστέρησης γιατί έπρεπε να γίνουν τα προγραμματισμένα γυμνάσια ή safety meetings».

Πολύ συχνά, λοιπόν, σε τέτοιου είδους πλοία, οι προκαθορισμένες ημερομηνίες, για παράδειγμα ενός προγράμματος εκπαίδευσης, παραιτούνται και συγκεντρώνονται αρκετά θέματα μαζί σε ένα χρονικό διάστημα που περνάει κατά πολύ το ήδη οροθετημένο των τριών μηνών. Αυτό ενέχει τον κίνδυνο να συμπληρώνονται ορισμένα έντυπα βεβαιωμένα και να σημειώνονται παραλήψεις. Έντυπα όπως τα familiarization forms, τα διάφορα check lists σοβαρών εργασιών, τις διάφορες υποχρεωτικές αναφορές και άλλα πολλά.

Σίγουρα κάποια πράγματα πρέπει να ξεκαθαριστούν και αυτά μέσα από συναντήσεις και συζητήσεις μεταξύ των εκπροσώπων της εταιρείας και αυτών που εργάζονται στα πλοία. Είναι αρκετές οι συνθήκες και νοοτροπίες που πρέπει να ξεπεραστούν, όσον αφορά τον τρόπο εργασίας. Δεν θα σταθώ στο ποιος φταίει αλλά στην ανάγκη να ξεκαθαριστούν κάποια πράγματα αν θέλουμε να ακολουθήσουμε κάποιες προοδευτικές ιδέες.

Στο παρελθόν, για παράδειγμα, δίνανε μεγάλη βαρύτητα στην εμφάνιση του πλοίου πιθανόν σε βάρος άλλων πιο ουσιαστικών εργασιών. Τώρα πλέον το βάρος πέφτει στις εργασίες που έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου, δηλαδή στα ουσιαστικά και, αναπόφευκτα, μερικές ώρες που αφιερώνονταν στη συντήρηση θα χρησιμοποιούνται για την ενημέρωση του πληρώματος, για γυμνάσια και το σωστό σχεδιασμό ορισμένων εργασιών. Θα απαιτηθεί, λοιπόν, ενθάρρυνση και παρότρυνση από τους ανθρώπους των γραφείων έστω και αν παραμεληθεί για λίγο ο καθηλωτισμός του πλοίου.

Ένα επίσης σημαντικό ζήτημα είναι η ενημέρωση του γραφείου για τα διάφορα ατυχήματα στα πλοία. Θυμάμαι χαρακτηριστικά όταν κάποτε χρειάστηκε να συμπληρώσουμε ένα "accident report". Εκείνο που με απασχολούσε περισσότερο ήταν κατά πόσο θα εκτιθέμεθα παρουσιάζοντας την πραγματικότητα. Ανησυχούσαμε δηλαδή πιο πολύ για το αν θα μας γινόταν αρνητική κριτική από το γραφείο για τις τυχόν παραλήψεις μας και τη μη αποτροπή του ατυχήματος. Εύκολα μπορούσαμε να σιωπήσουμε για να αποφύγουμε τις επικρίσεις, αγνοώντας ίσως τη συμβολή που θα είχε μια τέτοιου είδους αναφορά στην καλύτερη μελλοντική διαχείριση των πλοίων μέσω της αποφυγής παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Ξεκάθαθα όμως φαίνεται και εδώ ότι αν για παράδειγμα σε ένα «accident» ή «near the accident report» κάποιοι εκτός πλοίου προσπαθούσαν να παρέμβουν με τρόπο αρνητικό ή προσβλητικό σε τέτοιο γεγονός σίγουρα θα αποθάρρυναν την όλη προσπάθεια. Τώρα πλέον γνωρίζουμε ότι μετά την εφαρμογή του ISM CODE τέτοιες παρεμβολές από τη στεριά δεν γίνονται. Αντίθετα μάλιστα, το σύστημα αναφοράς των ατυχημάτων SAFIR κατά τα νορβηγικά πρότυπα είναι άκρως ηλεπομετρητικό και απαιτεί έκθεση του παραμικρού συμβάντος.

Η ανάγκη της μύσής μας σε ένα διαφορετικό τρόπο σκέψης, σε πολλή ζητήματα, είναι άμεση. Ταυτόχρονα, όμως, άμεση είναι και η ανάγκη εύρεσης πρακτικών λύσεων για ορισμένα άλλα. Συχνά αντιμετωπίζουμε αδιέξοδα, όπως για παράδειγμα αυτό των υπερωριών του πληρώματος. Είναι γνωστή σε όλους μας η ειδική φόρμα υπερωριών για τις ειδικότητες με ανοιχτή σύμβαση, φόρμα που με ακρίβεια πρέπει να συμπληρώνεται, γιατί μέσω αυτής ο ναυτικός θα πληρωθεί. Μετά όμως τις νέες απαιτήσεις του Κώδικα, σε συνδυασμό με την αναθεωρημένη STCW 95, είμαστε υποχρεωμένοι να συμπληρώνουμε για όλο το πλήρωμα και νέες φόρμες όχι μόνο με τις ακριβείς ώρες εργασίας (υποχρεωτικών και υπερωριών) και τις ώρες ξεκούρασης.

Όλοι γνωρίζουμε ότι λόγω των αναγκών των επειγουσών εργασιών του πλοίου ενδέχεται να μην μπορούμε να τηρήσουμε με ακρίβεια τις ώρες ανάπαυσης σύμφωνα με το STCW 95.

Σε πολλές περιπτώσεις, π.χ. φορτώσεις, εκφορτώσεις, διαδικασίες πλύσης κ.ά. δεν μπορούμε να εξασφαλίσουμε δέκα ώρες ξεκούρασης το 24ωρο. Θα πρέπει να εξευρεθεί μια λύση με τη συνεργασία του γραφείου.

Οπωσδήποτε δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τα οικονομικά κίνητρα κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, άρα λοιπόν δεν παύει να είναι ένας από τους κυριότερους λόγους της ύπαρξής της. Όμως και αυτό με τη σειρά του ενισχύει την ανάγκη ουσιαστικότερης επικοινωνίας μεταξύ των εργαζομένων της στεριάς και αυτών της θάλασσας. Φαντάζομαι ότι θα ήμασταν πιο θετικοί στη συμπεριφορά αλλά και σε ανταπόκριση αν γνωρίζαμε περισσότερα

από τα προβλήματα που απασχολούν τους ανθρώπους εκτός πλοίων. Μην ξεχνάτε ότι ο ναυτικός, πέρα από τη στέρηση και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει στη θάλασσα, έχει έντονα ανεπτυγμένο το αίσθημα της μοναξιάς, κάτι που πολλές φορές τον κάνει να είναι αντιδραστικός σε διαδικασίες γραφειοκρατικές, στη μελέτη πολυσέλιδων εγχειριδίων και στην αποστήθιση πολυήλικων κανονισμών, γενικά σε οτιδήποτε προϋποθέτει ψυχική ηρεμία και πνευματική διαύγεια.

Όλοι μας πιστεύω έχουμε τη διάθεση να γίνουμε καλύτεροι στη δουλειά μας και να προσφέρουμε περισσότερα, άρα λοιπόν είναι κάτι που όταν επιτυγχάνεται μας δίνει περισσότερη αυτοπεποίθηση. Σίγουρα είναι προσωπική ευθύνη του καθενός για το πόσο σωστός επαγγελματίας θέλει να είναι, όμως μην ξεχνάμε ότι κάποια πράγματα τον βοηθάνε προς αυτή την κατεύθυνση και κάποια άλλα όχι.

Για παράδειγμα, μια πιο συχνή επίσκεψη ενός αρχιμηχανικού ή αρχιπλοίαρχου στα πλοία είναι προσφορά για όλους. Δεν είναι μόνο ο έλεγχος ή οι συζητήσεις για τα εκάστοτε προβλήματα ενός πλοίου, αλλά πολύ περισσότερο η τριβή με το όλο σύστημα διαχείρισης μαθαίνοντας έτσι για τυχόν τροποποιήσεις, αλλαγές ή σημεία που πρέπει να προσέξουμε περισσότερο. Αρκεί βέβαια και ο κάθε επισκέπτης να μην παραμένει απλά επισκέπτης ή, αν θέλετε, να είναι μόνο αρνητικός κριτής των τυχόν παραλείψεών μας. Κάτι που σίγουρα δεν πρέπει να αγνοείται και κατά την περίοδο που ο ναυτικός γυρίζει πίσω. Όταν, μετά κάποιο χρονικό διάστημα στέρησης και κούρασης, καλείται μέσα στο χρόνο των δύο ή τριών μηνών, ανάλογα, να ξεκουραστεί, να ζήσει με την οικογένειά του αλλά και σίγουρα να ασχοληθεί με πράγματα που δεν μπορεί όταν λείπει, έχει και τότε ανάγκη τα ηθικά ή οικονομικά κίνητρα, που θα τον παροτρύνουν να αφιερώσει παραπάνω χρόνο σε διάφορες δραστηριότητες, όπως μαθήματα ή κάθε είδους σεμινάρια χρήσιμα για την εξέλιξή του.

Συνεχίζοντας θα ήθελα επίσης να εκφράσω την πεποίθησή μου ότι η παρουσία επαρκούς και σταθερού προσωπικού βοηθάει με τη σειρά του στην καλύτερη και πιο άνετη πραγματοποίηση των στόχων μιας εταιρείας. Είναι εμφανές ότι ένα σύστημα δεν μπορεί να ορθοποδήσει από τη στιγμή που τα πληρώματα αλληλόζουν σε τρόπους και σε χρόνους ανεξέλεγκτους, κάτι που συχνά συμβαίνει και σε ειδικότητες κλειδιά στο πλοίο. Οι κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις είναι ανάγκη να υπάρξουν όχι μόνο για την προσέληψη ικανών στελεχών αλλά και για την παραμονή τους στον ίδιο χώρο.

Θα θεωρούσα όμως παράληψή μου ή, αν θέλετε, μικροψυχία αν δεν αναφερόμουν στις καλές παρούσες συνθήκες εργασίας της εταιρείας που βοηθούν έστω και έμμεσα στην ευκολότερη προσαρμογή μας στις νέες απαιτήσεις. Πράγματι, πιστεύω ότι τα standards είναι υψηλά και συνοδεύονται μάλιστα από μια εξίσου ποιοτική πολιτική. Κάτι που αποκτά επιπλέον αξία, αν σκεφτεί κανείς ότι η εταιρεία ουσιαστικά προσφέρει τις υπηρεσίες της σε πλοιοκτήτες μιας ιδιαίτερης κατηγορίας πλοίων, αυτής των χημικών. Άρα λοιπόν ήταν από τις πρώτες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα που προσαρμόστηκαν στα νέα δεδομένα του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας και δεν έχω λόγους να αμφιβάλλω ή να μην είμαι αισιόδοξος για την ακόμη καλύτερη και ουσιαστικότερη εφαρμογή του στο μέλλον.

Κλείνοντας θα ήθελα να εκφράσω την ικανοποίηση, αλλά και πολύ περισσότερο την εκτίμησή μου στην ιδέα που θέλει και το ναυτικό να συμμετέχει και να εκφράζει την άποψή του μέσα από τέτοιου είδους συναντήσεις.

Η διάλυση ενός πλοίου, δηλαδή η ηθελημένη διαίρεσή του στα «εξών συνετέθη», αποτελεί το μοναδικό ανθρώπινως ελεγχόμενο τρόπο απαλλαγής της αγοράς από το παλαιό, ακατάλληλο, δαπανηρό στη λειτουργία του και, συχνά, επικίνδυνο πλοίο. Η δεύτερη, και εν πολλοίς αυτονόητη, εναλλακτική περίπτωση είναι η ολική του απόβληση εκ ναυαγίου ή άλλης μορφής ή και αιτίας δυστυχήματος που, σαν τέτοια, είναι σκληρό να μνημονεύεται, δυστυχώς, όμως, μπορεί στατιστικά να υπολογιστεί και, ακόμα, να προϋπολογιστεί τόσο σαν απόλυτος αριθμός ή όγκος όσο και σαν ποσοστό της με τη φυσική εξαφάνιση συνολικά απομακρυνόμενης χωρητικότητας.

**ΜΙΑ ΘΕΩΡΗΣΗ
ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ
ΑΓΟΡΑΣ
ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

του Γ. Μπάνου

Μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυτομεσιτικής εταιρείας
του Πειραιά George Moundreas & Company S.A.

Για την πληρότητα της ανάλυσης, ίσως πρέπει εδώ επίσης να μνημονεύσουμε μια άλλη μορφή φυσική (αληθινή και πρόσκαιρη) «εξαφάνιση» ενός πλοίου από την αγορά, εκείνη του παροπλισμού, που διαφέρει, όμως, ριζικά από τη διάλυση αφού, έστω και εκτός αγοράς, ένα παροπλισμένο πλοίο συνιστά πάντοτε δυνατότητα απειλής λόγω της δυνατότητας της επανεμφάνισής του κατά πάντα χρόνον, με δυσμενείς συνέπειες στη διατήρηση ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης.

Πότε ένα πλοίο διαλύεται

Η απόφαση διάλυσης ενός εμπορικού πλοίου είναι αποτέλεσμα ορισμένων εκτιμήσεων εμπορικής κυρίως φύσεως. Περιπτώσεις που οδηγούν σε τέτοια απόφαση συνήθως είναι:

1. Όταν, λόγω ζημιών εξ ατυχήματος ή και εκ φυσικής φθοράς, το άθροισμα του κόστους των απαιτούμενων επισκευών και της αξίας του πλοίου ως ύλης (scrap value) υπερβαίνει την εμπορική αξία του (επισκευασμένου) πλοίου.
2. Όταν οι συνθήκες (και οι προοπτικές) της ναυτιλαγίας ή αυξημένες απαιτήσεις τεχνικής φύσης εκ μέρους τόσο των υπογνωμόνων όσο και άλλων αρμόδιων Αρχών (επιθεωρήσεις λιμένων, κλπ.) κάνουν την παραπέρα εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου ασύμφορη ή και επιχειρηματικώς επικίνδυνη.
3. Όταν απαιτείται άμεση «ρευστοποίηση» προς αντιμετώπιση άμεσων αναγκών της δεδομένης ναυτιλιακής επιχείρησης ή προς επένδυση σε νέες μονάδες και ο χρόνος για «άνετη» πώληση προς παραπέρα εκμετάλλευση δεν επαρκεί.

Διαλυτήρια πλοίων

Τα διαλυτήρια των πλοίων είναι εμποροτεχνικές μονάδες που, μορφολογικά τουλάχιστον, μοιάζουν με ναυπηγείο, αν και το έργο τους είναι το ακριβώς αντίθετο εκείνου ενός ναυπηγείου.

Από την άποψη του εξοπλισμού, ένα διαλυτήριο πλοίων (scrap yard) διακρίνεται για σχετική απλότητα. Δεν απαιτεί παρά μία εύκολη προσβάσιμη και ομαλή διαμορφωμένη ως προς τα βάθη του θαλάσσιου νερού ακτή και πλήτος παραλίας ικανό να πάρει ένα μέρος του σκάφους κατά την έννοια του μήκους. Γενικά, πλήτος 100 μέτρων είναι αρκετό.

Στο πλῆθος μακρινό από την ακτή σημείο, είναι εγκατεστημένο ένα δυνατό βαρούλικο επάνω σε ενδυναμωμένη βάση από τσιμέντο και σίδερα. Στο τύμπανο του βαρούλικου είναι περιεπιγμένο ένα ισχυρό συρματόσχοινο μήκους μεγαλύτερου από την απόσταση του βαρούλικου από την ακτή ώστε να μπορεί να φθάσει και κάτι που βρίσκεται ακόμα εξ ολοκλήρου στη θάλασσα.

Ένας πλωτός γερανός με ψηλό «βελόνι», που να επιτρέπει την πρόσβαση και στο υψηλότερο ακόμη μέρος ενός πλοίου που είναι προσαρτημένο κάθετα προς την παραλία εξασφαλίζει την ανύψωση και τη μεταφορά στην ακτή των αποκοπόμενων μερών του πλοίου. Εκεί, αν το μέγεθος και το βάρος των εν λόγω μερών επιτρέπουν την άμεση φόρτωση, φορτώνονται σε αυτοκίνητα ή τσιλίκες προς μεταφορά στον τόπο προορισμού, άλλως, κάτω από προφανώς πλεον ευνοϊκές παρά επί του πλοίου συνθήκες, κόβονται σε μικρότερα μέρη και φορτώνονται.

Ένας μεγάλος αριθμός συσκευών κοπής σιδηροειδωμάτων με τα αναγκαία εργαλεία (κόφτες, φιάλες οξυ-

γόνου, κ.λπ.) συμπληρώνει τον όλο εξοπλισμό. Δεν απομένει παρά η ανθρώπινη εργασία.

Πότε ευνοείται η λειτουργία βιομηχανίας διαλύσεων πλοίων

Ας αποπειραθούμε τώρα τη διερεύνηση εκείνων των συνθηκών και προϋποθέσεων που να επιτρέπουν την ορθολογική λειτουργία μιας μονάδας διαλύσεων πλοίων. Προηγουμένως, όμως, χρειάζεται να επισημάνουμε ορισμένα χαρακτηριστικά μιας τέτοιας μονάδας που θα μας βοηθήσουν στην έρευνα.

Αρχίζουμε με μερικές απλές αλλά βασικές διαπιστώσεις:

1. Η βιομηχανία διαλύσεων πλοίων είναι εργατοβόρος (labour intensive) επιχείρηση.

2. Η εργασία είναι σχετικά απλή και δεν απαιτεί ιδιαίτερα εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό ούτε υψηλή τεχνολογία.

3. Το προϊόν (παιδιά ούδηρος και μετάλλια, παλιές συσκευές και μηχανήματα) είναι σχετικά χαμηλής κατά μόνα αξίας και απαιτεί συμπίεση του κόστους κοπής και εμπορίας.

4. Η κατά τα παραπάνω σχετικά προβληματική διάθεση του εκ της διαλύσεως προϊόντος απαιτεί:

α) Την ύπαρξη παρακείμενης βιομηχανίας χάλυβος, ικανής και πρόθυμης να χρησιμοποιήσει τον παιδιαό χάλυβα.

β) Τη δυνατότητα διαθέσεως, χωρίς ή μετά από επίσκευ, μερικών τουλάχιστον από τα παλαιά μηχανήματα ή άλλα υλικά (ακόμη και σκόνη τεμάχια φύλλων του παιδιαού χάλυβος).

Τα παραπάνω κατά κάποιον τρόπο περιγράφουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μιας χώρας όπου μπορεί να «σταθεί» βιομηχανία διαλύσεων πλοίων. Αυτή πρέπει να είναι:

1. Μια χώρα που μορφολογικά να διαθέτει τις κατάλληλες ακτές και επίσης χώρους εγκατάστασης και ανάπτυξης του διαλυτηρίου με τις αναγκαίες, έστω στοιχειώδεις, προαβασίες.

2. Μια υπανάπτυκτη (ή υπο ανάπτυξη) χώρα με διαθέσιμο άφθονο και φθινό εργατικό δυναμικό.

3. Παρά την υπανάπτυξη, την ύπαρξη μέσα στην ίδια χώρα ή σε γειτονική χώρα με ελεύθερη, όμως, επικοινωνία, εργοστασίου παραγωγής χάλυβος ή παρεμφερούς φύσεως, ικανού και πρόθυμου να απορροφήσει το σύνολο ή ένα μεγάλο ποσοστό της παραγωγής παιδιαοειδήρου, προσέτι, με δυνατότητα αποδοχής προς παραπέρα χρήση παιδιαών μηχανημάτων που σε μια ανεπτυγμένη χώρα, για λόγους ασφαλείας ή και αρχής, τέτοια χρήση αποκλείεται.

Μετά από αυτήν τη «φωτογράφιση», είναι εύκολο πλὴν να ονομάσουμε και τις χώρες όπου λειτουργεί σχετικά σπρόσκωπα η βιομηχανία διαλύσεων πλοίων. Ας αναφέρουμε τις κυριότερες με κάποια σειρά αξιολόγησης, τουλάχιστον για την ώρα σύνταξης αυτού του κειμένου:

**Ινδία
Πακιστάν
Μπανγκλαντές
Ταϊλάνδη**

**Κίνα
Ταϊβάν
Βιετνάμ
Τουρκία**

Και με κάποιες
ιδιαιτερότητες:

Όσον αφορά τις τέσσερις πρώτες, νομίζουμε ότι οι ήδη μνημονευθείσες συνθήκες και προϋποθέσεις βρίσκουν την πλήρη πρακτική εφαρμογή τους ενώ, όσον αφορά τις τέσσερις επόμενες, κάποια παραπέρα σχόλια είναι απαραίτητα.

Η Κίνα, παρά την πρόσφατη και άκρως ενδιαφέρουσα δράση της στον τομέα των διαλύσεων, ήδη αντιμετωπίζει πρόβλημα (!) ανάπτυξης, πράγμα που σημαίνει ότι υπεισέρχεται «αξιολόγηση» δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων η βιομηχανία των διαλύσεων δυνατόν να μην έχει προτεραιότητα έναντι τρίτων επιλογών, ως οι ναυπηγήσεις και οι επισκευές πλοίων, που δεν οδηγούν σε «υπερθέρμανση» της οικονομίας ούτε σε εξαγωγή συναλλήλαγματος, ιδίως όταν η ζήτηση χάλυβος είναι δυνατόν να καλυφθεί άπληως (χαλυβουργεία, εισαγωγές φθηνού χάλυβος με διακανονισμό, κ.λπ.).

Ιδιαίτερη μνεία, για «ιστορικούς» κυρίως λόγους, αξίζει στην Ταϊβάν, τον τόπο που, μέχρι και προ ολίγων ετών, κάλυπτε το 50% περίπου της παγκόσμιας δραστηριότητας των διαλύσεων πλοίων! Και δεν είναι ασφαλώς παράδοξο ότι με την είσοδό της στη χορεία των ανεπτυγμένων χωρών, με όλες τις γνωστές πλὴν επιπτώσεις, απεσύρθη από τον τομέα των διαλύσεων στρέφοντας το εργατικό δυναμικό προς πλὴν εξειδικευμένους και, συνεπώς, πλὴν παραγωγικούς τομείς, μεταξύ των οποίων κυρίαρχη η θέση της φορτο-εκφόρτωσης (και μεταφόρτωσης) εμπορευματοκιβωτίων (containers), όπου εδόθηκε ολόκληρος σχεδόν ο φυσικός χώρος των πρώην διαλυτηρίων.

Το Βιετνάμ ευρίσκεται ακόμη σε ένα αρχικό στάδιο της ανάπτυξης της σχετικής δραστηριότητας και ενώ οι διεκδικείσες προϋποθέσεις φαίνεται να υπάρχουν, το καταλυτικό ερώτημα που προβάλλει ανήγεται στη σφαίρα της πολιτικής και κοινωνικής ανάπτυξης μάλλον, που μελλοντικά θα διαμορφώσει το image της χώρας.

Η Τουρκία, τέλος, ένας μάλλον σημαντικός μέχρι πρόσφατα «εταίρος» στην παγκόσμια βιομηχανία διαλύσεων, φαίνεται ότι εγκαταλείπει σχέδια παραπέρα ανάπτυξης και υπό το βάρος της άκρας ακαταληκτικότητας των ακτών της στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και λόγω των υπέρ του τουρισμού και της οικολογίας επιλογών της στις μεσογειακές ακτές, οδηγείται σε ολοκληρωτική αποχή από τις διαλύσεις.

Για την πληρότητα της μελέτης, απλώς θα αναφέρουμε την Ισπανία και τη νυν Κροατία (τότε μέρος της Γιου-



γκοσθαβίας) που έκαναν μια σχετικά αξιόλογη παρουσία μέχρι και πρότινος για να αποσυρθούν πρακτικά στη συνέχεια.

Σε όλη τις λοιπές σχεδόν χώρες του κόσμου, βιομηχανία διαλύσεων ουσιώδους μεγέθους πρακτικώς ουδέποτε υπήρξε και όπου τούτο συνέβη, ήταν τοπικής σημασίας και, κατά κανόνα, δεν ανταποκρίθηκε στις στοιχειώδεις αρχές της επιχειρηματικής σκοπιμότητας. Αυτό ισχύει ακόμη και για χώρες του βελιγνικού μιας Ιαπωνίας και Κορέας, που τόσο αξιόλογες επιδόσεις έχουν στον τομέα των ναυπηγήσεων.

Η διάλυση πλοίων σαν επιχείρηση/επένδυση

Το «εργατοβόρον» της βιομηχανίας διαλύσεων πλοίων, η έλλειψη υψηλών τεχνολογικών απαιτήσεων και η σχετικά χαμηλή τιμή μονάδας του τελικού προϊόντος οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, από αυστηρώς επιχειρηματική/επενδυτική άποψη η επένδυση σε διαλυτήριο πρέπει να είναι η χαμηλότερη δυνατή, πάντοτε, βεβαίως, σε συνδυασμό με την ουσιώδη ύπαρξη όρων εκείνων των προϋποθέσεων στις οποίες ήδη αναφερθήκαμε. Οι μέχρι και τώρα σχετικές μελέτες είναι εν προκειμένω εύγλωττες, αν και κατά καιρούς πολλή ακούγονται περί δημιουργίας υποδομής για την ίδρυση διαλυτηρίων, ιδίως από κρατικούς φορείς που διέπονται από γραφειοκρατικό πνεύμα.

Η διαδικασία πωλήσεως πλοίου προς διάλυση

Όταν για οιοδήποτε από τους λόγους που ήδη αναφέραμε ληφθεί η απόφαση πώλησης ενός δεδομένου πλοίου προς διάλυση, η ακολουθητέα διαδικασία είναι σχετικά απλή. Αρκεί κανείς να προσδιορίσει τον τόπο παράδοσης του πλοίου, αναλόγως προς τη γεωγραφική θέση του και με γνώμονα τις προσδοκίες για καλή τιμή, δεδομένου ότι η ύψιστη τιμή είναι, φυσικά, επιτευκτική με παράδοση στο διαλυτήριο. Στις λοιπές περιπτώσεις, λαμβάνονται υπόψη τα έξοδα μεταφοράς του πλοίου (με ρυμούλκηση ή άλλη πώ) στο διαλυτήριο, με αντίστοιχη έκπτωση επί της τιμής.

Ας ακολουθήσουμε όμως την κλασική περίπτωση (παράδοση στο διαλυτήριο) που εφαρμόζεται συχνότατα (ίσως στα 90% των περιπτώσεων). Απαιτείται τότε μια «κατάλληλη» περιγραφή του πλοίου, που συνίσταται στα εξής (κατά σειρά σπουδαιότητας):

1. Δήλωση περί του «ελαφρού εκτοπίσματος» του πλοίου (lightweight), δηλαδή, του βάρους του που εκφράζεται συνήθως σε αγγλικούς τόνους (long tons), το οποίον και πιστοποιείται με έναν ή περισσότερους από τους εξής τρόπους:

α) Έγγραφο βεβαίωση του ναυπηγείου που κατασκεύασε το πλοίο. Ο τρόπος αυτός είναι ίσως ο πλέον αξιόπιστος, συχνά, όμως, είναι ανεφάρμοστος διότι το ναυπηγείο, μετά από τόσο πολλά χρόνια μπορεί να μη λειτουργεί πλέον ή να μη διατηρεί τα αρχεία παλαιών πλοίων ή, τέλος, να είναι απρόθυμο ή και αργό στη διαδικασία έκδοσης της βεβαίωσης.

β) Πρωτότυπο «Capacity Plan», όπου σαφώς εμφανίζεται το εκτόπισμα του πλοίου.

γ) Επίσημο αντίγραφο του «Βιβλίου Ευσταθείας» του πλοίου (Stability Booklet) με παρόμοια ένδειξη.

δ) Παν όλη αποδεικτικό έγγραφο ή απλή ένδειξη που ήθελε γίνει αμοιβαίως αποδεκτή.

2. Περιγραφή της εν λειτουργία και της αμοιβής (spare) έλικος (υλικό και βάρος) και του αμοιβού τελικού άξονα (spare tailendshaft), εάν, φυσικά, υπάρ-

χουν επί του πλοίου.

3. Βασικές διαστάσεις του σκάφους, όφορτο βύθισμα και σύντομη γενική περιγραφή.

4. Τυχόν υψηλή περιεκτικότητα του πλοίου σε μέταλλα εξ εκείνων που «έχουν τιμή» στην αγορά και επηρεάζουν την αξία του.



Προσφορά Διαλυτού

Με τη λήψη της σχετικής πρότασης του πλοιοκτήτη, ο ενδιαφερόμενος διαλυτής υποβάλλει προσφορά που λαμβάνει υπόψη την περιγραφή και τον τόπο παράδοσης. Συνήθως η προσφορά αυτή γίνεται με βάση την τιμή ανά τόνο ελαφρού εκτοπίσματος, χωρίς αναφορά σε άλλα στοιχεία της περιγραφής που απλά λαμβάνονται υπόψη.

Αντίθετα με ό,τι συνήθιζεται με τις αγοραπωλησίες από «δεύτερο χέρι» (second hand sales), η πληρωμή δεν γίνεται σε μετρητά (cash) αλλά, δεδομένου ότι στις πλείστες χώρες η αγορά πλοίου προς διάλυση θεωρείται πράξη «εισαγωγής εμπορεύματος» μόλις παρά ναυτιλιακή σύμβαση, με Επιστολή Πιστώσεως (Letter of Credit). Τούτο συνεπάγεται ολόκληρη σειρά διαδικασιών που καταλήγουν στην έκδοση ικανού αριθμού εγγράφων προς υποβολή στην Τράπεζα που εξέδωσε το L/C προκειμένου να εισπραχθεί το τίμημα. Εδώ απαιτείται μια ιδιαίτερη προσοχή στο λεκτικό και στη σύνταξη των σχετικών εγγράφων ώστε να συμφωνούν απολύτως με τα προβλεπόμενα στο πωλητήριο συμβόλαιο και, ιδίως, στο L/C. Παρεκτροπές από τον κανόνα μπορεί να επιφέρουν ανωμαλίες και καθυστέρηση στην πληρωμή, με κίνδυνο μεταώσεως της πληρωμής ακόμη σε ακραία περίπτωση.

Παράδοση

Η παράδοση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη στον διαλυτή γίνεται άμα τη άφιξη του πλοίου στο διαλυτήριο ή σε πλησίον όρμο. Στη δεύτερη περίπτωση, πολύ συχνά η επίσημη παράδοση και πληρωμή γίνεται με την άφιξη (ή μετά από επιθεώρηση από το διαλυτή, αν έχει τούτο ρητά συμφωνηθεί) ακολουθεί δε περίοδος αναμονής με το πλοίο επισήμως μεν «παραδοθέν» αλλά με κάποιο μέρος του πληρωμματος παραμένον στο πλοίο εξόδους του πωλητού μέχρι και της προσαράξεώς του στον τόπο διαλύσεως.

Η πώληση προς διάλυση σαν συμβασιακή πράξη

Έναντι των λοιπών ναυτιλιακών συμβάσεων συνήθους τύπου (αγορά ή πώληση πλοίου, ναύληση, ναυπήγηση) η πώληση πλοίου για διάλυση περιλαμβάνει κάποιους ιδιαίτερους κινδύνους που κυρίως απορρέουν από 1) το πολλαπλό αμφίβοτο οικονομικό υπόβαθρο και τη σαθρή εμπορική πίστη μεγάλου αριθμού διαλυτών, 2) το σαθρό πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον στις χώρες όπου βρίσκονται πολλά διαλυτήρια και που ευθέως ανακλάται και στην περί συναληθικών νέων αντίληψη πολλών διαλυτών, 3) από την πληρωμή με L/C που, όπως είδαμε, ενέχει κινδύνους και 4) από τη συχνή αδυναμία ακριβούς περιγραφής του πλοίου, που μπορεί να οδηγήσει σε διενέξεις, κακή ή κακή τη πίστη και αποίτηση για επαναδιαπραγμάτευση της τιμής κάτω από δυσμενείς για τον πωλητή συνθήκες. Για τους παραπάνω λόγους, η διαπραγμάτευση πώλησης ενός πλοίου προς διάλυση απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, πείρα και καλή γνώση της αγοράς, με έμφαση στο ποιόν του υποψήφιου αγοραστή.

Τρέχουσα κατάσταση στην παγκόσμια αγορά διαλύσεων

Η τελευταία μεγάλη «στροφή» προς τις διαλύσεις χρονικά σημειώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980, πιο συγκεκριμένα μεταξύ 1984 - 1986, όταν περί τα 30 εκατομμύρια DWT διαλύονταν κάθε χρονιά. Έκτοτε και με την άνοδο της διεθνούς ναυτιλαγιάς από το Μάρτιο του 1987, ο αριθμός και ο όγκος των διαλύσεων περιορίστηκε σημαντικά. Με την εκ νέου έξαρση της ναυπηγικής δραστηριότητας (1993), ο περιορισμός των διαλύσεων, παρά την αξιολογημένη αύξηση του μεταφορικού έργου, άσκησε σαφώς αρνητική επίδραση στη διατήρηση της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης και ήδη αποτελεί «δυνάμει» απειλή για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.

Είναι προφανές, ότι η τρέχουσα δραστηριότητα στην αγορά των ναυπηγήσεων, όσο και αν «εκλογικευθεί», δεν είναι δυνατόν παρά να διαταράξει την ισορροπία, εάν δεν συνδυαστεί και με την αντίστοιχη διάλυση των παλαιών πλοίων που γίνεται έτσι η μοναδική οδός προς επίτευξη της ποθητής ισορροπίας. Πρόβλημα όμως ανακύπτει ως προς τη δυνατότητα της παγκόσμιας βιομηχανίας διαλύσεων να ανταποκριθεί σε αυξημένο όγκο και αριθμό διαθέσιμης χωρητικότητας.

Πώς και πού θα διαλυθούν τόσα πλοία;

Το παρόν δυναμικό της παγκόσμιας βιομηχανίας διαλύσεως πλοίων είναι προφανώς ανεπαρκές σε περίπτωση μαζικής στροφής προς τα διαλυτήρια. Ούτε ο τρέχων αριθμός και το δυναμικό των διαλυτηρίων μήτε η ζήτηση παλαιού χαλύβος εκ διαλύσεων είναι επαρκή ώστε να απαλλάξουν την αγορά από τα παλαιά πλοία μέσα σε εύλογο χρόνο και με όρους που να καθιστούν τη διάθεση των παλαιών πλοίων οικονομικώς εφικτή για τον πλοιοκτήτη.

Βεβαίως, σε μια τέτοια περίπτωση, οι τιμές θα υφίσταντο κάποια κάθιση, πράγμα που θα πύξανε σημαντικά το ενδιαφέρον των διαλυτών και θα οδηγούσε τις μεν υφιστάμενες μονάδες σε επέκταση, εκείνες δε τις χώρες που για ποικίλους λόγους έχουν αναστείλει ή περιορίσει τη δραστηριότητά τους, σε αναθεώρηση της πολιτικής τους (π.χ. Κίνα).

Οτιδήποτε όμως και αν συμβεί, οιαδήποτε και αν είναι η μέθοδος ή οι μέθοδοι, που τελικά θα επιλεγούν, ένα είναι πλέον ή βέβαιον: Ότι οι ήδη μνημονευθείσες προϋποθέσεις λειτουργίας των διαλυτηρίων πρέπει να λαμβάνονται πάντοτε υπόψη και ότι πάσα αντίθετη σκέψη/ενέργεια, όπως η τεχνητή, μέσω επιδοτήσεων ή άλλως πώς, αύξηση της ζήτησης scrap ή η εγκατάσταση μονάδων διαλύσεως σε ανεπτυγμένες χώρες (με την άσκοπη χρήση «υψηλής τεχνολογίας») δεν οδηγούν παρά στην κατασπατάληση χρήματος.

** Το παραπάνω κείμενο είναι μια επιλογή από τις παραδόσεις του συντάκτη προς τους μεταπτυχιακούς φοιτητές του Οικονομικού Πανεπιστημίου.*

Του Χαρ. Μυρωνά
προέδρου του Association
of Cypriot Ship Owners

Η κυπριακή Ναυτιλία στο κατώφλι της Ευρώπης



Η Ναυτιλία, γενικώς και ιδιαίτερα η κυπριακή Ναυτιλία, σήμερα διέρχεται μια περίοδο δομικών αλλαγών, ως αποτέλεσμα εξωτερικών πιέσεων αλλά και ως αποτέλεσμα εγγενών παραγόντων χαρακτηριστικών της Ναυτιλίας. Θα χωρίσω τα θέματα σε τρεις ενότητες:

Α' Πληθώρα νέων κανονισμών και πιέσεις στο πλοίο:

Το πλοίο είναι το δεύτερο περιβαλλοντικά ασφαλές μέσο μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Το πρώτο είναι το γαϊδούρι.

Παρ' όλο όμως ότι είναι ασφαλές, το πλοίο και οι διαχειριστές του υπόκεινται σε μια ατέλειωτη σειρά πιέσεων, αρχίζοντας από επιθεωρήσεις Νηογνώμωνων, επιθεωρήσεις Λιμενικών και Υγειονομικών Αρχών, επιθεωρήσεις τοπικής Ακτοφυλακής, επιθεωρήσεις της σημαίας, επιθεωρήσεις αλληλοασφαλιστικών οργανισμών, επιθεωρήσεις ναυηλωτών... και η λίστα δεν έχει τελειωμό.

Ας υποθέσουμε ότι το πλοίο σας ηλικίας 15 ετών είναι επιθεωρημένο από Διεθνή Νηογνώμονα και εφοδιασμένο με όλα τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Για να φορτώσει όμως στη Βραζιλία, όλα αυτά τα πιστοποιητικά δεν είναι αρκετά.

Θα πρέπει να ξαναεπιθεωρηθεί από κάποιον άλλο επιθεωρητή, ΑΛΛΟΥ Νηογνώμονα και όχι από το Νηογνώμονα που εξέδωσε τα διεθνή Πιστοποιητικά στο πλοίο μας.

Και η Επιθεώρηση θα πρέπει να γίνει στη παρουσία του Λιμενικού Αξιωματικού της βραζιλιάνικης Ακτοφυλακής.

Το θέμα των ημερών είναι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων που εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου.

Αφού έχετε καλέσει ειδικούς εμπειρογνώμονες για την οργάνωση του γραφείου σας στα Διεθνή Πρότυπα, Αφού έχετε υιοθετήσει τις αρχές και τις διαδικασίες για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς και Ποιοτικής διαχείρισης και αφού με καμάρι, τόσο το γραφείο σας όσο και τα πλοία σας απέκτησαν το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης προς τον Κώδικα, θα έλθετε στο λιμάνι για να συναντήσετε το U.S. COAST GUARD ή τους επιθεωρητές του 7ου Τμήματος της Υπηρεσίας Θαλάσσιων Μεταφορών της Ε.Ε. για να ελέγξουν απ' αρχής το πλοίο για να βεβαιωθούν αν το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης προς τον Κώδικα ISM εδόθη καλώς και αν η πραγματική κατάσταση στο πλοίο ανταποκρίνεται στα όσα αναγράφονται στα πιστοποιητικά.

Εν ονόματι της ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης του πλοίου και της προστασίας του περιβάλλοντος έχει δημιουργηθεί μια σωρεία Αρχών και επιθεωρητών, που ο ένας προσπαθεί να ελέγξει τον άλλον.

Η μια αρχή δεν εμπιστεύεται την άλλη... και τελικός αποδέκτης των διαφορών είναι το πλοίο.

Έλεγχοι και ρυθμίσεις που προάγουν την ασφαλεία στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

ήντος είναι καλοδεχούμενοι. Αλλά ως αποφασίσουν, τέλος πάντων, οι Αρχές ποιος θα κάνει τι και όχι όλοι για όλα.

Είναι φανερό ότι μέσα από αυτά τα προβλήματα ο πλοίαρχος θα έχει πλέον την ανάγκη για μια αυξημένη υποστήριξη από τη στεριά, θα έχει την ανάγκη του εξειδικευμένου διαχειριστή που θα του προσφέρει σύνομες, πρακτικές και οικονομικές λύσεις.

Και ερωτάται:

«Μήπως σήμερα γεννιέται στην Κύπρο μια νέα επιχείρηση, του τεχνοκράτη διαχειριστή, του επιχειρηματία που θα οργανώσει την υποδομή για να προσφέρει λύσεις στην ασφαλή και ποιοτική διαχείριση του πλοίου;» Για να μη σας δημιουργήσω λανθασμένες εντυπώσεις θα πρέπει, σαν πρόεδρος της Ένωσης Κυπρίων Εφορηστών, να βεβαιώσω ότι όλη τα μέλη μας πιστεύουν απόλυτα στο θεσμό ασφαλή και ποιοτικής διαχείρισης των πλοίων και όλοι ανεξαιρέτως έχουν αποκτήσει το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης στον Κώδικα ISM.

Επίσης σαν Ένωση Κυπρίων Εφορηστών επικροτούμε και καλωσορίζουμε τα μέτρα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας για να απαλλάξει τη σημαία από το στίγμα του σημαδεμένου στην Ευρώπη και Αμερική.

Β' Το δεύτερο σημαντικό στοιχείο της ανασκόπησης είναι τα νέα χρηματοοικονομικά δεδομένα της εποχής μας και οι διεθνείς συγκυρίες στη ναυτιλία και το ειδικό φορολογικό καθεστώς στη Κύπρο.

Σήμερα οι Διεθνείς Τράπεζες και οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί διαθέτουν τεράστια ρευστότητα.

Οι απλοί επενδυτές αποκτούν μια άνεση και μια συνάφεια με τη ναυτιλιακή βιομηχανία αρχής γενομένης από τα K.S. Companies των Σκανδιναβών ή τα K.G. partnerships των Γερμανών ή των διαφόρων θεσμικών επενδυτών της Αμερικής. Εκεί είναι τα λεφτά. Γιατροί, δικηγόροι και υψηλόμισθοι, με γνώμονα τη νόμιμη φοροαποφυγή, επενδύουν στη ναυτιλία.

Στην Κύπρο τώρα:

Είναι γνωστό πως το ειδικό φορολογικό καθεστώς που εδόθη στις υπεράκτιες και στις ξένες ναυτιλιακές εταιρείες έχει συγκεντρώσει έναν αριθμό εταιρειών. Είναι όμως εξίσου γνωστό ότι το φορολογικό καθεστώς έχει ημερομηνία λήξεως. Εξαρτάται από τη διαπραγμάτευση μας με τη Ε.Ε. πόσο μακριά μπορούμε να σπρώξουμε τη λήξη τους. Ίσως ακόμα, μέσα από τα ψιλά γράμματα των εξαιρέσεων των κοινοτικών οδηγιών, να μπορούμε να περισώσουμε μερικές εξαφύνσεις.

Όμως είναι ανάγκη η Κύπρος να μη βασίζεται σε ημερομηνία λήξεως. Η μακροπρόθεσμη χάραξη πολιτικής δεν μπορεί να στηρίζεται σε ληξιπρόθεσμα γραμμάτια ή στα ψιλά γράμματα πιθανών εξαιρέσεων.

Γ' Το τρίτο και ίσως το σπουδαιότερο στοιχείο αυτής της ανασκόπησης είναι η μόρφωση των παιδιών μας, είτε σαν αυριανών πλοιοκτητών είτε σαν διαχειριστών και τεχνοκρατών της κυπριακής Ναυτιλίας.

Σαν αυριανοί πλοιοκτήτες ή ακόμα σαν απλοί επενδυτές στη ναυτιλία τα δικά σας παιδιά ή οι κόρες μου ξέφυγαν από την παραδοσιακή ναυτιλιακή μόρφωση. Σπούδασαν και εξειδικεύτηκαν με το νέο επιχειρησιακό

πνεύμα.

Με το νέο τύπο της μόρφωσης τα παιδιά μας εξοικειώθηκαν σε νέα μοντέλα χρηματοδότησης, έμαθαν να χειρίζονται τις χρηματαγορές, να χρησιμοποιούν τα νέα οικονομικά προϊόντα όπως:

SWAPS, OPTIONS, HIGH YIELD BONDS, INITIAL PUBLIC OFFERINGS και άλλα παρόμοια.

Η παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων πέρασε ήδη το κατώφλι του σπιτιού μας.

Το κυπριακό Χρηματιστήριο, η Κεντρική και η Τράπεζα Αναπτύξεως μαζί με τις Εμπορικές Τράπεζες θα πρέπει να ξεφύγουν από τον παλαιό προστατευτισμό και τα στενά τοπικά όρια αν θέλουν να επιζήσουν ή να κάνουν κάποια ουσιαστική συνεισφορά.

Η κυβέρνηση θα πρέπει επίσης να αγκαλιάσει τους Κύπριους επιχειρηματίες με πρακτικά μέτρα, αρχής γενομένης με τη φιλελευθεροποίηση της οικονομίας και με την ισότιμη μεταχείριση των Κυπρίων με τους ξένους διαχειριστές πλοίων.

Είναι πάνω σ' αυτή την ανισότητα που η Ε.Ε. ενίσταται στα φορολογικά κίνητρα προς τους ξένους. Ίσως δεν είναι αρκετό για την Κύπρο να δημιουργεί μόνο γραμματείς και λογιστές που θα επιζητούν εργασία σε κάποια υπεράκτια υπηρεσία; Ίσως είναι καιρός το ανθρώπινο δυναμικό και το ντόπιο επιχειρηματικό κεφάλαιο, σε συνδυασμό με τα ποσά από τις αδρανοποιημένες καταθέσεις Κυπρίων και ξένων, με σωστά κίνητρα να απωχθούν σε μια μεταλλασμένη μορφή οικονομικής δραστηριότητας. Έναντι αυτών των δεδομένων θα πρέπει να τοποθετήσετε τη νομισματική κρίση στη ΝΑ Ασία και την πτώση της ναυτιλίας στα χαμηλότερα επίπεδα εδώ και 23 χρόνια.

Ο δείκτης ναυτιλαγούς του Baltic γνωστός ως BIFFEX από τις 2.100 μονάδες που ήταν πριν από 1 χρόνο περίπου έπεσε σήμερα στις 850 μονάδες, δηλαδή τα ναύλα συνολικά έπεσαν κατά 250%.

Το συνεπακόλουθο είναι οι τιμές των πλοίων.

Και ερωτάται:

Μήπως είναι η ώρα της επένδυσης; Είναι η ώρα της αγοράς;

Ανέκαθεν στην Κύπρο η λαϊκή ρήση πρόσταζε:

«Για πράσσε για μετάπρασσε για που τη Κύπρο λείνε».

Και η Ναυτιλία είναι ίσως η μόνη παγκοσμιοποιημένη επιχείρηση που δεν εισπράττει αλλά προσφέρει στο κοινό ταμείο της χώρας μας.

Με αυτές τις παραμέτρους επανέρχομαι στο αρχικό ερώτημα:

«Η θέση της καλλιέργειας Κυπρίας εν όψει της ένταξης της Κύπρου στην Ε.Ε.».

Ίσως την καλύτερη περιγραφή της τωρινής κατάστασης της κυπριακής Ναυτιλίας την έδωσε ο SHAKESPEARE όταν έλεγε:

«Στις δουλειές του κάθε ανθρώπου υπάρχει πάντοτε η περίοδος ανακατατάξεων και αν καταφέρεις να αρπάξεις την ευκαιρία, μπορεί να βρεθείς με τραντοχτά αποτελέσματα».

Και τώρα είναι η στιγμή των μεγάλων ανακατατάξεων στην κυπριακή Ναυτιλία.



Η Κοινοτική Οδηγία για την Ακτοπλοΐα

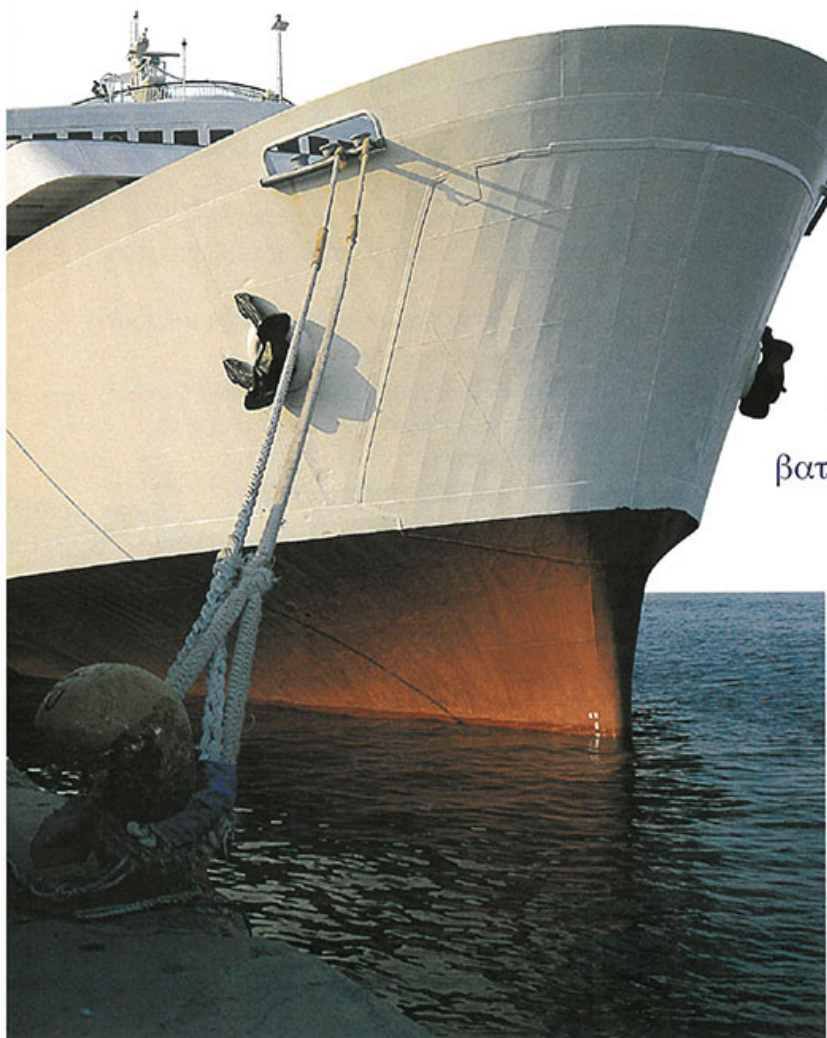
Του υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)
Τριαντ. Παπαγεωργίου
Διευθυντή της Ένωσης Εφοπιστών
Ακτοπλοΐας

Με αφορμή το πολύνεκρο ναυάγιο του επιβατηγού οχηματαγωγού ΕΣΘΟΝΙΑ στη Βόρεια Θάλασσα το Σεπτέμβριο του 1994, τόσο ο ΙΜΟ όσο και η Ευρωπαϊκή Ένωση ανακίνησαν θέμα ασφάλειας των Επιβατηγών Οχηματαγωγών Πλοίων δίνοντας την εντύπωση ότι

υπαίτια ήταν η μειωμένη αντοχή του πλοίου σε κακές καιρικές συνθήκες. Ο μ α δ α

των εμπειρογνομώνων που συγκροτήθηκε από τον ΙΜΟ κατάρτισε πίνακα με 53 σημεία τα οποία αναφέρονταν σε κατασκευαστικά και άλλα καίρια για την τύχη του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου ζητήματα. Το κυ-

ριότερο και επαχθέστερο από όλα τα προταθέντα μέτρα ήταν ο διαχωρισμός των γκαράζ κατά το διάμηκες ή κατά το εγκάρσιο που αν υιοθετείτο θα επέφερε σημαντική μείωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου



Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας μετέχοντας από κοινού με την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων στις προσπάθειες περιορισμού των εξο-
ντωτικών σε βάρος του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοΐ-
ου μέτρων, παρακολούθησε από κοντά τις σχετικές με το
θέμα εξελίξεις και παρενέβη όσο ήταν δυνατόν για την
αποτροπή λήψης αυστηρών αποφάσεων, που θα ήταν
καταλυτικές χωρίς ιδιαίτερο λόγο, για την τύχη του πλοΐ-
ου.

Αποτέλεσμα αυτών των συλλογικών κινητοποιήσεων,
στις οποίες ασφαλώς πρωτοστάτησε το YEN, συμφωνή-
θηκε σε επίπεδο IMO η προσαρμογή των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων
στις απαιτήσεις της SOLAS 90, όπως τροποποιήθηκε το
1994 και αποφεύχθηκε η υποχρέωση συμμετοχής της Ελ-
λάδας σε περιφερειακές συμφωνίες από τις οποίες πο-
 πιθανόν να προκύψουν σοβαρά προβλήματα για τα υπάρ-
χοντα πλοία.

Στη συνέχεια και επειδή από την πρώτη κιόλας στιγμή
διεφάνη η πρόθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επεκτεί-
νει τα μέτρα που είχαν συμφωνηθεί, σε διάσκεψη ορισμέ-
νων χώρων για τη Βόρεια Θάλασσα και στη Μεσόγειο, οι
Ενώσεις Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και Επιβατηγών Πλοίων
συνεργάστηκαν με τις αντίστοιχες Ενώσεις των άλλων
μεσογειακών χωρών υπό το σχήμα MED-GROUP και πέρα-
σαν το μήνυμα ότι τα μέτρα που λήφθηκαν στη Στοκχόλ-
μη από τις χώρες που συμμετείχαν στην εκεί Διάσκεψη,
για διάφορους αντικειμενικούς λόγους (ήπιες καιρικές
συνθήκες, κατάλληλα διοικητικά για τους πλοίες μέτρα
όπως είναι η απαγόρευση απόπλου σε περιπτώσεις κακο-
καιρίας) δεν ήταν αναγκαία για τα επιβατηγά-οχηματαγω-
γά πλοία που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο.

Η παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα αυτόν από
την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας εξακολουθεί να γίνε-
ται μέσω ειδικού οργάνου (MIRROR GROUP) στις εργασίες
του οποίου μετέχει με εκπρόσωπό της.

Πρωτοβουλίες Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σύμφωνα με την πιο πάνω αναφερόμενη απόφαση του
IMO που λήφθηκε στη Διάσκεψη του Νοεμβρίου 1995, τα
επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλοίων, έχουν υποχρέωση
προσαρμογής στις απαιτήσεις της SOLAS 90, που θα αρχίσει την
1/10/98 και θα ολοκληρωθεί την 1-10-2005 σταδιακά, ανάλογα με το
βαθμό A/AMAX του κάθε πλοίου.

Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εσωτερικού, για τα οποία μέ-
χρι τώρα ίσχυαν εσωτερικοί κανονισμοί και μέτρα, η Ευρωπαϊκή Ένω-
ση έλαβε την πρωτοβουλία και προώθησε οδηγία για την επέκταση
προσαρμογής τους στις απαιτήσεις της SOLAS και στα πλοία αυτά (ευ-
στάθεια, πυρασφάλεια, σωστικά, GMDSS, ναυπηγικά, μηχανολογικά κ.λπ.).

Για τα υπάρχοντα πλοία οι προσαρμογές αυτές θα πρέπει να γίνουν
στις απαιτήσεις της SOLAS 90, ενώ για τα νέα πλοία της μεγάλης
ακτοπλοΐας (Κατηγορία Α) οι προσαρμογές θα γίνουν στις απαιτήσεις
της SOLAS 94.

Η οδηγία αυτή γνωστή ως EUROSOLAS ήδη ολοκληρώθηκε με τη δη-
μοσίευσή της στις εφημερίδες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και τίθε-
ται σε εφαρμογή από 1/7/98.



Ο κ. Τριαντ. Παπαγεωργίου, υποναύαρχος Α.Σ. (ε.α.)

Προβληματισμοί και δυσκολίες στα υπάρχοντα ελληνικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία εσωτερικού

Η προσαρμογή των υπάρχοντων ελληνικών επιβατηγών οχηματαγωγών
πλοίων στις απαιτήσεις της EUROSOLAS δεν είναι υπόθεση απλή. Η ολο-
κλήρωσή της αποτελεί συνάρτηση διαφόρων βασικών παραμέτρων που
παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην όλη υπόθεση και δημιουργούν προβληματι-
σμούς που δεν είναι εύκολο να ξεπεραστούν. Πρωταρχικός παράγοντας
στην προσαρμογή είναι η κατηγορία πλοίων του κάθε πλοίου που, σύμ-
φωνα με τις κατατάξεις που επιχειρήθηκαν από τη Διεύθυνση Ελέγχου
Εμπορικών Πλοίων, διαφοροποιούνται από τα μέχρι σήμερα ισχύοντα. Η
ακριβής κατηγοριοποίηση των πλοίων είναι η πιο σημαντική παράμετρος
διότι από αυτήν εξαρτώνται άμεσα τα είδη και τα μεγέθη των προσαρ-
μογών και επομένως η δαπάνη που θα προκύψει για κάθε συγκεκριμένο
πλοίο. (Εκτιμάται ότι αναλόγως του πλοίου θα κυμανθεί μεταξύ 3 και 4

εκατ. δολλαρίων.) Δεν πρέπει στο σημείο αυτό να αγνοηθεί ότι παρά τις μεγάλες προσπάθειες που έχουν γίνει και από τη ΔΕΕΠ και από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, τα πράγματα δεν έχουν ξεκαθαρίσει λόγω κυρίως της πολυπλοκότητας των δρομολογιακών γραμμών και της ιδιομορφίας που παρουσιάζουν μεταξύ τους ορισμένες προσεγγίσεις.

Δεύτερο σημαντικό επίσης στοιχείο είναι η ηλικία του πλοίου από την οποία, κατά κύριο λόγο, εξαρτάται η δυνατότητα απόσβεσης της δαπάνης που θα απαιτηθεί για την προσαρμογή.

Το θέμα της ηλικίας, ειδικώς για τα υπάρχοντα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, είναι απόλυτα καθοριστικό διότι, σε αντίθεση με τις άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει το όριο των 35 ετών με τη συμπλήρωση του οποίου κάθε Ε/Γ-Α/Κ πλοίο υποχρεωτικά αποσύρεται.

Βεβαίως στον πιο πάνω προβληματισμό θα μπορούσε κάποιος καλόπιστα να αντιτάξει ότι ειδικά για τα υπάρχοντα ελληνικά Ε/Γ πλοία προβλέπεται από την Κοινοτική Οδηγία η δυνατότητα της εξαίρεσης από ορισμένες συγκεκριμένες απαιτήσεις της SOLAS για όσα πλοία την 1/10/2000 συμπληρώνουν ηλικία 27 ετών. Το θέμα όμως δεν είναι τόσο απλό όσο φαίνεται. Πρώτον διότι, είτε ένα πλοίο κάνει χρήση είτε όχι της εξαίρεσης, δεν μπορεί να αποφύγει ορισμένες εργασίες προσαρμογής τις οποίες ο πλοιοκτήτης δεν είναι σε θέση αυτήν

τη στιγμή να γνωρίζει ακριβώς. Και δεύτερον διότι, στη φάση αυτή (που είναι υποχρεωμένος άμεσα να δηλώσει ότι θα κάνει χρήση της εξαίρεσης), δεν έχουν εκδηλωθεί οι προθέσεις του YEN στην πρόταση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας για την κατάργηση της 35ετίας ή, εάν η πρόταση δεν υιοθετείται, κατά πόσο θα προταθεί η τροποποίηση της Οδηγίας ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στο πλοίο που δεν θα κάνει χρήση της εξαίρεσης και θα προσαρμοστεί στις απαιτήσεις της Κοινοτικής Οδηγίας να παραμείνει σε δράση και μετά τη συμπλήρωση της 35ετίας, δηλαδή να έχει τη δυνατότητα που θα έχουν τα Ε/Γ πλοία των άλλων κοινοτικών χωρών-μελών.

Στους πιο πάνω προβληματισμούς που είναι καθοριστικοί για τη μια ή την άλλη απόφαση του πλοιοκτήτη θα πρέπει να προστεθούν ασφαλώς και πολλοί άλλοι που σχετίζονται με την αλληλαγία του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της Ακτοπλοΐας, την εναρμόνιση της ελληνικής προς την Κοινοτική νομοθεσία και τη λήψη μέτρων που εν όψει της κατάργησης του Cabotage πρέπει να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού επιβατηγού ακτοπλοϊκού πλοίου.

Η απαρίθμηση των μέτρων αυτών στη σύντομη αυτήν αναφορά για την εφαρμογή της Κοινοτικής Οδηγίας ούτε απαραίτητη είναι ούτε σκόπιμη.

Το YEN ως φορέας που εποπτεύει την ακτοπλοΐα γνωρίζει τις θέσεις της Ένωσης που έχει υποβάλει συγκεκριμένες για τους πιο πάνω στόχους προτάσεις.

Για να επισημάνω τη σημασία που έχει η εναρμόνιση και η λήψη μέτρων περιορίζομαι να πω μόνο ότι ο διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης της σύνθεσης (που επιχειρείται μάλιστα με την τροποποίηση του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 3577/92 να μεταπέσει από το καθεστώς της χώρας υποδοχής στο καθεστώς της σημαίας του πλοίου), τόσο στο συνολικό κατά αριθμό και ειδικότητες πλήρωμα όσο και για τα σωστικά μέσα, της 35ετίας και της πρακτικής που βρίσκουν τα περισσότερα κοινοτικά κράτη να ενισχύουν την ακτοπλοΐα (ανάληψη ασφαλιστικών εισφορών,

φορολογικές ελαφρύνσεις κ.λπ.), δεν προάγει ασφαλώς την υπόθεση της ακτοπλοΐας που είναι απόλυτη ανάγκη να παραμείνει σε ελληνικά χέρια και μετά το 2004, όχι μόνο για οικονομικούς αλλά και για σοβαρούς στρατηγικούς και εθνικούς λόγους.

Συμπεράσματα - προτάσεις

Πριν δοθούν από τη ΔΕΕΠ ή ενδεχομένως και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι απαραίτητες διευκρινίσεις ως προς ορισμένα σημεία της Κοινοτικής Οδηγίας, πριν ορθούν και οι τελευταίες αμφιβολίες ως προς την κατηγοριοποίηση των πλοίων και την ορθή οριστικοποίηση των θαλάσσιων διαδρομών, για καθένα από τα πλοία, πριν αποφασιστεί η πρόθεση του YEN για την κατάργηση ή μη της 35ετίας ή την προσθήκη στην εξαίρεση της δυνατότητας για όσα ελληνικά πλοία δεν κάνουν χρήση της εξαίρεσης και προτιμήσουν να συμμορφωθούν, να παραμείνουν στην ενέργεια και μετά τη συμπλήρωση της 35ετίας και ακόμη πριν εγκριθούν οι εξαίρεσεις εφαρμογής ορισμένων απαιτήσεων της οδηγίας που έχουν ζητηθεί από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, σκόπιμο είναι να αναβληθεί

η εφαρμογή της έστω και αν για την αναβολή αυτή χρειαστεί να απευθυνθούμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η σύγχυση που επικρατεί αυτήν τη στιγμή στην ακτοπλοΐα ως προς το τι συμφέρει και τι δεν συμφέρει να γίνει για να έχουμε τις λιγότερες δυνα-

τές δυσμενείς επιπτώσεις από την εφαρμογή της Κοινοτικής Οδηγίας, καθώς και οι δυσκολίες που υπάρχουν για την προσαρμογή στη νέα τάξη πραγμάτων από την άρση του Cabotage, δεν δικαιολογούν εσπευσμένες αποφάσεις που μπορούν αργότερα να αποβούν μοιραίες για την τύχη του ελληνικού επιβατηγού ακτοπλοϊκού πλοίου.

Θα μπορούσα να αναφερθώ σε λεπτομέρειες της Κοινοτικής Οδηγίας που η εφαρμογή τους ίσως αποδεικνυόταν μοιραία για την τύχη του.

Δεν νομίζω όμως ότι χρειάζεται. Εκείνο που προέχει είναι να γίνει κατανοητό απ' όλους ότι επιβάλλεται να επιδειχθεί σύνεση ώστε να αποφευχθούν οι υπερβολές στην εφαρμογή μέτρων που, ενώ δεν προσφέρουν τίποτα στην ασφάλεια, επιδεινώνουν τη θέση του ελληνικού Ε/Γ πλοίου.

Με μια τέτοια θετική αντιμετώπιση είναι βέβαιο ότι η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα θα βρει το δρόμο της και θα διατηρήσει τον κυρίαρχο ρόλο της στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της Ευρώπης και μετά την άρση του Cabotage.

Διαφορετικά, μέσα σε λίγα χρόνια, λαμβανομένων υπόψη και των δυσκολιών που υπάρχουν για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού επιβατηγού στόλου, τα πλοία με την κυανόλευκη στις ελληνικές θάλασσες θα μετριούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού και τότε θα είναι πολύ αργά για την αναστροφή των πραγμάτων και την αποφυγή των δεινών.

Οι ανωτέρω εκφράζουν αυστηρά προσωπικές απόψεις του γράφοντος, είναι δε πιθανόν να μην απηχούν είτε στο σύνολό τους είτε μερικώς τις θέσεις της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας *

Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΜΑΝΙΦΕΣΤΟ



Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΝΑ ΕΝΤΑΧΘΕΙ ΣΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2000-2006

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Συμμετοχή στην Επιστημονική Γραμματεία της Διυπουργικής Ομάδας Σχεδιασμού για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα 2000-2006, επιδιώκει η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας η οποία, με την προβολή των θέσεών της, επιχειρεί να προσεγγίσει το μείζον πρόβλημα του κρατικοπαρεμβατικού χαρακτήρα της ακτοπλοΐας το οποίο συνδέεται άμεσα με την ουσιαστική βελτίωση των υπηρεσιών αλιείας και με την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, στην προσπάθειά της να συμβάλει στη σύνταξη του Αναπτυξιακού Προγράμματος, κατέθεσε τις απόψεις της στον υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας, Χρήστο Πάχτα, τις οποίες ταυτοχρόνως κοινοποίησε στους υπουργούς Ναυτιλίας και ΠΕΧΩΔΕ, Σταύρο Σουμάκη και Κώστα Λαλιώτη.

Εκλυτικό αίτιο αυτής της έγγραφης παρέμβασης των εφοπλιστών, που φέρει τις υπογραφές του προέδρου της Ένωσης, Παντελή Σφηλιά και του γενικού γραμματέα, Γιάννη Λεφάκη, είναι η έλλειψη κρατικής ενίσχυσης του κλάδου σε αντίθεση με την Ολυμπιακή Αεροπορία η οποία ανταγωνίζεται αθέμιτα την ακτοπλοΐα σε πολλές γραμμές μέσω των υποτιμημένων ναύλων της.

Εκτός όμως της ανύπαρκτης κρατικής ενίσχυσης, το κράτος με το χαρακτήρα που έχει προσδώσει στην ακτοπλοΐα, αποστερεί απ' αυτήν τη δυνατότητα παραγωγής στα νέα δεδομένα που έχουν προκύψει. Θα πρέπει να σημειωθεί, και αυτό είναι ενδεικτικό της επι-

κρατούσας κατάστασης στον κλάδο, ότι η τελευταία ουσιαστική ανανέωση του στόλου έγινε πριν από 16 χρόνια με τον αναπτυξιακό νόμο 1262/82.

Αυτή λοιπόν η έλλειψη κινήτρων σε συνδυασμό με την επικείμενη άρση του cabotage οδήγησε τους εφοπλιστές στην «πύρτα» του υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας και στην έμμεση υποβολή αιτήματος για τη συμμετοχή της στην Επιτροπή που θα ασχοληθεί με τη σύνταξη του Αναπτυξιακού Προγράμματος της εξαετίας, 2000-2006.

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Στην επιστολή τους οι ακτοπλοϊκοί εφοπλιστές δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στη λιμενική υποδομή του λιμανιού του Πειραιά, η οποία, όπως τονίζουν, δεν μπορεί ν' ανταποκριθεί στις ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί. Η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση υπολείπεται λόγω των ανύπαρκτων διασυνδέσεων με τα οδικά δίκτυα, του ασφυκτικού εναγκαλισμού του λιμανιού από την πόλη και κυρίως των υπερφορτωμένων δρόμων και κόμβων προσέγγισης.

Γι' αυτούς τους λόγους οι εφοπλιστές εισηγούνται την αποσυμφόρση του Πειραιά με τη δημιουργία και άλλων λιμανιών στην Αττική. Προτείνουν μάλιστα το λιμάνι του Λαυρίου, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση για αρκετά αιγαίοπελάγιντα νησιά, σε συνδυασμό με την αποπεράτωση των εργασιών στο αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ». Ωστόσο, υπάρχουν έντονες επιφυλάξεις για την καταλληλότητα των εκτελούμενων λιμενι-

κών έργων υποδομής (διαμόρφωση προβλητών-πλευρικοί άνεμοι-κ.ά) με το σκεπτικό τα μεγέθη της κίνησης των πλοίων τα οποία θα εξυπηρετούνται.

Η πρόταση αναφέρει ότι η αξιοποίηση της καταλληλότητας των εκτελούμενων έργων πρέπει να γίνεται από λιμενολόγους, κάτω από το πρίσμα των νέων συνθηκών που διαμορφώνονται για την περιοχή του Λαυρίου και ειδικά για το λιμάνι.

Αντίθετα, λόγω των λιμενικών προβλημάτων στη Ραφήνα, οι εφοπλιστές ισχυρίζονται ότι δεν χρειάζεται περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού, αφού κάτι τέτοιο θα πρόσθετε δημόσιο κόστος χωρίς ανάλογη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης.

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

Απογοητευτική χαρακτηρίζεται, στην επιστολή των εφοπλιστών, η λιμενική υποδομή των νησιών. Όπως επισημαίνεται οι κίνδυνοι από πλευράς ναυσιπλοΐας είναι σημαντικοί λόγω των ανύπαρκτων μώλων, των υφάδων και την ανεπαρκή προστασία σε πλευρικούς ανέμους.

Το πρόβλημα όμως συνεχίζεται και στη στεριά όπου τα προβλήματα στο οδικό δίκτυο είναι εμφανή. Επιπλέον δεν υπάρχουν terminals και οι προσβάσεις είναι ανύπαρκτες αφού, με εξαίρεση λιμανιών που μετρώνται στα δάκτυλα του ενός χεριού, οι πόλεις περισφίγγουν τους λιμενικούς χώρους που τις περισσότερες φορές χρησιμοποιούνται για τουριστικές και εμπορικές υπηρεσίες.

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

Τα Λιμενικά Ταμεία με τη σημερινή μορφή τους αδυνατούν ν' αντεπεξέλθουν στις σύγχρονες ανάγκες. Σύμφωνα με τις θέσεις των εφοπλιστών το πρόβλημα μπορεί να εντοπίζεται στα Λιμενικά Ταμεία, αλλιώς η βραδύτητα και η αδράνεια που τα χαρακτηρίζει αφορά κυρίως τα Υπουργεία και τους Κεντρικούς φορείς. Το παράδειγμα του HIGH SPEED 1 είναι ενδεικτικό του προβλήματος. Αυτό το σύγχρονο πλοίο αντιμετωπίζει σοβαρές καθυστερήσεις λόγω της ανύπαρκτης υποδομής και λειτουργεί σαν παράδειγμα αποφυγής μια επένδυση, που κάτω από κανονικές συνθήκες, θα ήταν παράδειγμα προς μίμηση.

Την ίδια στιγμή που συμβαίνουν αυτά τα Λιμενικά Ταμεία, προχωρούν σε αυξήσεις τελών και, όπως αναφέρεται πρόσφατα, η αύξηση των τελών έφθασε το 200-300% (πριν από δύο χρόνια η αύξηση ήταν της τάξης του 500%) σε μια περίοδο που όλοι οι οικονομικοί κλάδοι του ιδιωτικού τομέα καθλούνται να συγκρατήσουν τον πληθωρισμό και με την ακτοπλοΐα να της εγκρίνεται αύξηση του ναυλολογίου επιβατών και οχημάτων μόλις 3,3%.

Η πρόταση της Ε.Ε.Α είναι συγκεκριμένη:

Τα πλοία είναι αδύνατο να εκσυγχρονιστούν εάν δεν εξασφαλιστεί η προσαρμογή της λιμενικής υποδομής εξυπηρέτησης των πλοίων στις νέες συνθήκες. Σε αντίθετη περίπτωση, όπως επισημαίνουν, κάθε εφοπλιστική πρωτοβουλία θα αποδεικνύεται άκαιρη και από επιχειρηματικής πλευράς ζημιολογία.

Η επικρατούσα άποψη στους κύκλους των ακτοπλοϊών είναι ότι, είναι απαράδεκτο οι επιβάτες να στοιβάζονται κυριολεκτικά σε χώρους που δεν είναι κατάλληλοι ακόμα και για ζώα ή να περιμένουν το πλοίο κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Το Ι.Χ. αυτοκίνητο και το φορτίο που σήμερα διακινείται με το φορτηγό, απαιτεί δρόμους πρόσβασης και επαρκείς όσο και άνετους χώρους διαμονής.

Αυτές οι προσαρμογές, κρίνουν οι εφοπλιστές ότι δεν μπορούν να

υλοποιηθούν κάτω από τα σημερινά δεδομένα λειτουργίας και οργάνωσης των λιμανιών. Η πρόταση προς τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας, είναι να γίνουν κατά μεγάλα σύνολα λιμανιών ιδιωτικοί φορείς οργάνωσης, λειτουργίας, σχεδιασμού και ανάπτυξης των λιμανιών σε αντικατάσταση των Λιμενικών Ταμείων, κατά το πρότυπο άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Όπως αναφέρουν, μ' αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί γρήγορα ο εκσυγχρονισμός, που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των νησιών και κυρίως τη μείωση του δημόσιου κόστους.

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Οι δυτικές πύλες εισόδου στη χώρα είναι επιεικώς απαράδεκτες. Το πλοίο, ο επιβάτης και το φορτηγό αντιμετωπίζουν συνθήκες Μεσαίων. Η Πάτρα, που είναι η κυριότερη δυτική πύλη και ταυτόχρονα η πλησιέστερη στην πρωτεύουσα, έχει προ πολλού ξεπεράσει τις δυνατότητές της. Ταυτόχρονα η διώρυγα της Κορίνθου με τα γνωστά προβλήματά της αλλιώς και λόγω της συνεχούς μεγέθυνσης των πλοίων δεν μπορεί να δώσει εναλλακτικές λύσεις στην κίνηση. Η ανάγκη



ωστόσο μιας νέας δυτικής πύλης, πλησιέστερης στην πρωτεύουσα και χωρίς τα προβλήματα της Πάτρας, είναι μεγάλη και επιτακτική. Με το πέρασμα στο νέο αιώνα η κίνηση με την Ευρωπαϊκή Ένωση συνεχώς θα αυξάνει και οι φόρτοι στα δίκτυα θα γίνουν απαγορευτικοί. Μόνη λύση κρίνουμε ότι είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού και εμπορευτικού λιμανιού στην Κόρινθο. Η λύση αυτή είχε προταθεί και από τη μελέτη σχεδιασμού των ελληνικών λιμανιών το 1985, που όμως τότε πέρασε απαρατήρητη ενώ σήμερα αναδεικνύεται σε μια αναγκαιότητα.

Βεβαίως και για τη λύση αυτή θα απαιτηθούν νέοι συνδετήριοι οδοί με το εθνικό δίκτυο, καθώς ο πολεοδομικός ιστός περισφίγγει το λιμάνι. Απαραίτητη προϋπόθεση για ένα σύγχρονο λιμάνι είναι η κατασκευή σύγχρονου επιβατικού και εμπορευματικού τερματικού σταθμού (terminal) για την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων με μήκος μεγαλύτερο των 200μ. και βύθισμα μεγαλύτερο των 8μ. Είναι προφανές ότι αυτά που περιγράφηκαν πιο πάνω για τα νησιώτικα λιμάνια ισχύουν κατά μείζονα λόγο και για την περίπτωση αυτή πολλώ μάλλον αφού η διακίνηση Ι.Χ. αυτοκινήτων είναι αναλογικά αυξημένη ενώ, όπως ισχύει και στο εξωτερικό, όλο και περισσότερα φορτία θα διακινούνται με ρυμουλκούμενα αμαξώματα (trailers), χωρίς τους εθιστήρες, απαιτώντας αυξημένους χώρους αναμονής και εναπόθεσης των ρυμουλκούμενων.



ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΥΠΟ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Στην επιστολή καταγράφεται ο έντονος προβληματισμός για τις αλλαγές που θα ακολουθήσουν μετά την άρση του Cabotage το 2004. Ο κανονισμός 3577/92 που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ασαφής, αφού αφήνει αναπάντητα ερωτήματα ως προς τον τρόπο και την έκταση απειλευθέρωσης του Cabotage. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι με δεδομένη τη σημασία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών όχι μόνον για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών αλλά και για την ενίσχυση και άμυνα της χώρας και γνωστού όντως ότι λιγότερες από τα δάχτυλα του ενός χεριού είναι οι οικονομικά βιώσιμες γραμμές, μένει να εξεταστεί ο τρόπος και η έκταση της κάλυψης των ζημιωγόνων εκατοντάδων συνδέσεων και το κόστος που αυτό θα συνεπάγεται για το Δημόσιο. Η αναγκαία προετοιμασία έχει ήδη καθυστερήσει πολύ, ενώ από πλευράς Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής Ζητείται να εξεταστεί όχι μόνον το επιθυμητό αλλά και το εφικτό, αυτά δηλαδή που σαν ρυθμίσεις ή ενισχύσεις είναι δυνατόν να επιτραπούν από την Ε.Ε. μέσα στο περιοριστικό πλαίσιο που έχει καθοριστεί από αυτή. Σαν από παράδειγμα αναφέρεται η άδεια σκοπιμότητας που λειτουργήσει όχι μόνον σαν προνόμιο για το συγκεκριμένο πλοίο αλλά και σαν σύμβαση στιγμής εκμετάλλευσής του από το κράτος, μειώνοντας στο μηδέν την επιχειρηματική ευελιξία και απαιτώντας αντιπαροχές που σήμερα προβληματίζουν αν είναι μικρότερες ή μεγαλύτερες από τα δικαιώματα που δημιουργούν. Η αντικατάσταση επομένως των αδειών σκοπιμότητας από συμβάσεις παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών για τα υπηρετούντα πλοία θα ήταν σκόπιμη, εφόσον η Ε.Ε. θα αποδεχόταν αυτές εν όψει της άρσης του Cabotage, και εφόσον παράλληλα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν οι απαιτήσεις και τα κόστη των άγονων γραμμών και προσεγγίσεων.

ΣΥΝΕΝΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Πέραν αυτών φαίνεται ότι θα απαιτηθεί ο ανασχεδιασμός των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, ο οποίος όμως πρέπει να γίνει σε συνεργασία με την ακτοπλοία ώστε να αποφευχθούν άστοχες αλλαγές και ζημιωγόνες αποφάσεις που θα βάλουν σε κίνδυνο επιχειρήσεις που βρίσκονται σήμερα σε οριακό σημείο. Τα μεγάλα ακτοπλοϊκά πλοία δεν μπορούν να προσεγγίζουν στα μικρά νησιώτικα λιμάνια, αλλά και τα μικρά πλοία που θα μπορούσαν να εκτελούν τις τοπικές διασυνδέσεις θα αντιμετωπίζουν περισσότερα «απαγορευτικά» λόγω καιρού, μειώνοντας έτσι την αξιοπιστία του ακτοπλοϊκού συστήματος και προκαλώντας ανεπανόρθωτες ζημιές στην τοπική οικονομία. Εξάλλου τα σκάφη αυτά δεν θα μπορούσαν παρά να λειτουργούν συμπληρωματικά και σε συνεργασία το ένα με το άλλο. Είναι εύλογο λοιπόν να απαιτείται συνένωση των σημερινών ακτοπλοϊκών εταιρειών σε ευρύτερα επιχειρηματικά σχήματα, ώστε και βελτίωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων να γίνει και να επιτευχθούν σημαντικές οικονομίες και περιορισμός του κόστους τέτοιος που θα δημιουργήσει τα αναγκαία οικονομικά αποτελέσματα και προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και τη βελτίωση του στόλου. Προς την κατεύθυνση αυτή η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής εργάζεται συστηματικά και πολλή μέλη της έχουν κατανοήσει την αναγκαιότητα αυτήν προετοιμάζοντας την «επόμενη μέρα».

Τέλος, στην επιστολή τους που υπό μια ευρεία έννοια αποτελεί και ένα είδος μανιφέστου, οι ακτοπλοϊκοί αφήνουν ανοικτό το ενδεχόμενο διαχωρισμού της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, ενώ τόνιζαν ότι σε κάθε περίπτωση μια σύνθετη και οικονομικά επιτυχής λύση θα πρέπει να αναζητηθεί, σε συνεργασία με την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής.

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ

Οι επιπτώσεις του ΕΥΡΩ σε ακτοπλοΐα - κρουαζιέρες

του Χάρη Παυλίδη

Με το ξεκίνημα του 21ου αιώνα αρχίζουν τα «δύσκολα» για την ακτοπλοΐα και τα κρουαζιερόπλοια, αφού εντός μια τριετίας δύο σημαντικά γεγονότα θα αλλιάξουν ουσιαστικά τους ρυθμούς αυτών των δύο συναλλαγματοφόρων κλάδων της ελληνικής Ναυτιλίας. Το 2001, κατ' αρχάς, θα είναι το έτος κορύφωσης της μεταβατικής περιόδου, όσον αφορά το ευρώ, όχι μόνο για κρουαζιερόπλοια και πλοία ακτοπλοΐας αλλά και για τα μεσογειακά φορτηγά και τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, ενώ αμέσως μετά όλοι οι προαναφερόμενοι κλάδοι θα κληθούν να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις της άρσης του cabotage.



Το 2001 αναμένεται, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, να έχει ολοκληρωθεί η προσπάθεια προσαρμογής της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στις καινούριες συνθήκες που επιβάλλει η καθιέρωση του ευρώ.

Τα στελέχη του ΥΠΕΘΟ αλλά και παράγοντες της ναυτιλιακής κοινότητας θεωρούν ότι η ακτοπλοΐα και τα κρουαζιερόπλοια, είναι οι κλάδοι που θα επηρεαστούν περισσότερο από την εφαρμογή του ευρώ.

Ο Γιάννος Παπαντωνίου ήταν απόλυτα ειλικρινής όταν, πρόσφατα, παρουσιάζοντας το Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης στο Ευρώ, σημείωνε ότι η καθιέρωση του νέου νομίσματος δεν θα έχει ενιαία επίδραση σε όλους τους τομείς της επιχειρηματικής δράσης.

Είναι προφανές ότι, ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας αναφερόταν στους κλάδους εκείνους που συναρτηθούν με τις χώρες της ζώνης ευρώ, όπως και εκείνους τους κλάδους που δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά στην Ευρώπη και αυτοί είναι κατά κύριο λόγο οι εμπορευματικές μεταφορές και τα κρουαζιερόπλοια.

Το Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης είναι, κατά συνέπεια, ο οδηγός μιας περιόδου ιδιαίτερα κρίσιμης για το μέλλον της ελληνικής Ναυτιλίας, από την οποία θα κριθεί σ' ένα μεγάλο βαθμό και η πορεία της.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η ελληνική Ναυτιλία με το διεθνές χαρακτήρα της συναρτησεται με το διεθνές τραπεζικό σύστημα, κατά κύριο λόγο σε δολλάρια και κατά συνέπεια τα λογιστικά βιβλία των επιχειρήσεων καθώς και ένα μεγάλο μέρος των αποθεματικών τους, είναι σ' αυτό το νόμισμα. Αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν θα επηρεαστούν στο βαθμό εκείνο άλλων επιχειρήσεων που έχουν δάνεια σε ευρωπαϊκά νομίσματα και θα απαιτηθεί η σχετική μετατροπή. Σε αυτές τις επιχειρήσεις, όπως είναι οι ακτοπλοϊκές και των κρουαζιερόπλοιων, θα επηρεαστούν άμεσα τα έσοδα και οι δαπάνες καθώς και η λογιστική απεικόνισή τους.

Στο Σχέδιο λοιπόν που παρουσίασε ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας, Γιάννος Παπαντωνίου, επισημαίνεται ότι η συναρτηστικότητα ιστιμίας του ευρώ έναντι του δολλαρίου και τα και τα επιτόκια τα οποία θα επικρατήσουν μετά την καθιέρωση του ενιαίου νομίσματος, θα επηρεάσουν τις εισροές ναυτιλιακού συναρτησματος, αλλά και τις επιροές των ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως στη διατήρηση των αποθεματικών τους.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν ήδη καταγράψει τις νομοθετικές ρυθμίσεις που κρίνονται απαραίτητες και αφορούν τις εργοδοτικές εισφορές στα τέλη, τα πρόστιμα, τους μισθούς και τα επιδόματα και στη διαχείριση κεφαλαίων.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά μισθούς και επιδόματα, θα ακολουθηθεί η γενική πολιτική του ΥΠΕΘΟ και οι ρυθμίσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους.

Ενιαία θα είναι η νομοθετική ρύθμιση, στις αρχές της μεταβατικής περιόδου, για τα υπόλοιπα θέματα, είτε με βάση την ιστιμία δραχμής και ευρώ είτε κατά περίπτωση.

Όσο για τα επιβατηγά πλοία, τα κρουαζιερόπλοια, τα μεσογειακά φορτηγά και τα σκάφη αναψυχής, η περίοδος προετοιμασίας προβλέπει την έκδοση νέων λογιστικών εντύπων καθώς και την προσαρμογή των ηλεκτρονικών συστημάτων-λογιστικών απεικονίσεων.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Με βάση το Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης, έντονη θα είναι αυτή η μεταβατική περίοδος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των κλάδων που λίγο πιο πριν αναφέραμε. Και αυτό γιατί η κυβέρνηση θα παρακολουθεί συστηματικά το ύψος των επιβαρύνσεων προς αποφυγή πληθωριστικών πιέσεων.

Σε αυτό το σημείο επισημαίνεται η ανάγκη συντονισμού σε αυτή την

περίοδο μια και στη ναυτιλία είναι ιδιαίτερα σημαντική η εξάρτηση δραστηριοτήτων σε τέτοιο βαθμό που να απαιτεί τη συνεργασία μεταξύ όλων των φορέων, τόσο του Δημοσίου όσο και των επιχειρήσεων, των πρακτορείων, των προμηθευτών κλπ.

Το 2001 θα είναι, όπως γράψαμε και στην αρχή του σημειώματος, έτος κορύφωσης μιας προσπάθειας που ήδη αρχίζει. Και αν αυτή η προσπάθεια για το κράτος δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα και υπερβολικές δαπάνες, για τις επιχειρήσεις το

κόστος θα είναι ιδιαίτερα σημαντικό.

Εκτός των επενδύσεων που θα απαιτηθούν για ηλεκτρονικούς υπολογιστές, λογισμικό κ.ά., οι επιχειρήσεις πρέπει να επενδύσουν και σημαντικά ποσά στην εκπαίδευση του προσωπικού τους όχι μόνο στα κεντρικά τους γραφεία αλλά και στα πρακτορεία τους και στα περιφερειακά τους παραρτήματα.

Βέβαια, όπως αναφέρεται στο Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης, ένα μέρος του κόστους για τη μετάβαση προς το ευρώ θα κορυφωθεί, αφού οι προσαρμογές στα ηλεκτρονικά συστήματα θα γίνουν παράλληλα προς τις αλλαγές του ενιαίου νομίσματος.

ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΙ

Το οικονομικό επιτελείο της κυβέρνησης προβληματίζεται με τη βασικότερη πηγή εσόδων των ακτοπλοϊκών μια και η διαπίστωση είναι ότι οι ναυτοί απειλούν να αυξήσουν τον πληθωρισμό. Γι' αυτό και στο Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης γίνεται ειδική αναφορά στη στρωγγυλοποίηση των επιβατικών και μεταφορικών ναυίων, προκειμένου κατά τη διαδικασία να μην αναζωπυρωθεί ο πληθωρισμός.

Ίσως δεν είναι τυχαίο ότι, πριν ξεκινήσει αυτή η διαδικασία, η κυβέρνηση επιδιώκει να προλάβει τις εξελίξεις φιλοδοξώντας να δημιουργήσει έναν καινούριο ακτοπλοϊκό χάρτη με νέα δρομολόγια και τιμές εισιτηρίων που θα κινούνται σε επίπεδα που να μην... προκαλούν τον πληθωρισμό.



Πρόσω

ολοταχώς για το

Χρηματιστήριο

Με ποσοστό γύρω στο 92%, η γενική συνέλευση των μετόχων της ANEK αποφάσισε την εισαγωγή της εταιρείας στη Αίτηση Βάσης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Με το ίδιο ποσοστό εγκρίθηκε και η πρόταση του απερχόμενου Διοικητικού Συμβουλίου για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της χανιώτικης εταιρείας.

Τα καλά νέα όμως δεν περιορίστηκαν μόνο στο γεγονός της εισαγωγής της ANEK στο ΧΑΑ, αλλά και στην «επιστροφή» του Σήφη Βαρδινογιάννη, για τον οποίο πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι εξελέγη στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο από τα μέσα Ιουνίου, όταν διεξήχθη η πρώτη γενική συνέλευση.

Τα νέα μέλη που εξελέγησαν στην ιστορικής σημασίας γενική συνέλευση, εκτός του Σ. Βαρδινογιάννη, είναι: οι κ. Μανώλης Μαριακάκης, Στέλιος Ζαμπετάκης, Δημήτρης Αγοραστάκης, Βαγγέλης Κησινός, Κρίτων Μαραθάκης, Στέλιος Σαριδάκης, Μιχάλης Γεωργασάκης, Σήφης Μανουσogiαννάκης, Αντώνης Αγγελίδης, Αντώνης Δημητράκης και Δημήτρης Σπυριδάκης.

Πρόεδρος της ANEK είναι ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σεθίου Ειρηναίος, ενώ στο νέο συμβούλιο θα μετέχουν ο εκάστοτε δήμαρχος Χανίων και εκπρόσωπος από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της πόλης.

Στόχος των ανθρώπων της εταιρείας είναι να αντλήσουν από το Χρηματιστήριο το ποσό των 14 δισ. δρχ., το οποίο εν συνεχεία θα διαθέσουν για τη ναυπήγηση δύο νέων πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας, ώστε να τεθεί σε εφαρμογή η υλοποίηση του προγράμματος για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της.

Αυτό εν όψει της άρσης του Cabotage θα δώσει τη δυνατότητα στην ANEK να προχωρήσει με πιο γρήγορους ρυθμούς στην επίτευξη ενός άλλου σημαντικού στόχου, που είναι η αναδιάρθρωση των πλοίων της σε όλες τις υπάρχουσες γραμμές.

Όσον αφορά την αύξηση του Μ/Κ κατά 25% όλων των μετόχων, που αποφασίστηκε, θα γίνει με την κεφαλαιοποίηση μέρους του αποθεματικού από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιον, ύψους 2.453.576.500 δρχ., με την έκδοση 4.907.153 κοινών ονομαστικών μετοχών αξίας 500 δρχ. η καθεμία, οι οποίες θα διατεθούν δωρεάν στους μετόχους με αναλογία μιας νέας μετοχής προς τέσσερις κοινές και προνομιούχες μετοχές. Το Μ/Κ θα αυξηθεί και κατά 3,191 δισ. δρχ. με την έκδοση 6.384.000.000 κοινών ονομαστικών μετοχών, από τις οποίες οι 200.000 θα διατεθούν με ιδιωτική τοποθέτηση και 6.184.000 με δημόσια εγγραφή, με παραίτηση των μετόχων από το δικαίωμα προτίμησης.

Τα κέρδη της ANEK που έφθασαν το '97 στο ποσό των 5 δισ. δρχ., επιτρέπουν στην εταιρεία να επεκταθεί και σε άλλες δραστηριότητες που μπορεί να μην έχουν άμεση σχέση με τη θαλάσσια αλλά είναι συνυφασμένες με αυτήν.

Βιομηχανία και Τουρισμός παράλληλα με τη ρότα που χαράχθηκε προς τη Σοφοκλέους, θα αποτελέσουν τα επόμενα επενδυτικά ανοίγματα με τα οποία θα ασχοληθεί το νεοεκλεγέν συμβούλιο. Οι πρώτες σκέψεις επικεντρώνονται στην κατασκευή ξενοδοχειακού συγκροτήματος και στη δημιουργία μονάδας συσκευασίας ευπαθών αγροτικών προϊόντων της Κρήτης. Αυτές οι νέες δραστηριότητες υποδηλώνουν τη φιλοσοφία του σχεδίου, αφού με αυτές τις δύο κινήσεις η εταιρεία αξιοποιεί στο έπακρο τη σχέση της με τους χιλιάδες των επιβατών της, όχι μόνο στη γραμμή της Κρήτης αλλά και στην Αδριατική.

Η δημιουργία του ξενοδοχειακού συγκροτήματος αποτελεί σχέδιο πολλών ετών και η επανεμφάνισή του στο προσκήνιο, αυτήν ειδικά τη χρονική περίοδο, έχει σχέση με την εισαγωγή της εταιρείας στο Χ.Α.Α. Σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο, η ANEK θα προσφέρει στους επιβάτες των πλοίων της (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν θα συνεργάζεται και με tour operators) τη δυνατότητα να συνεχίσουν τις διακοπές τους στην Κρήτη, παρέχοντας ολοκληρωμένο πακέτο διακοπών σε ιδιαίτερα προσιτή τιμή.

Η κατασκευή του εργοστασίου συσκευασίας, που αποτελεί τη δεύτερη επιχειρηματική κίνηση, έχει ως βασικό στόχο την προώθηση των ευπαθών κρητικών προϊόντων προς τους τουρίστες, οι οποίοι για πολλούς λόγους αδυνατούν να προσεγγίσουν την εγχώρια παραγωγή.

Σ' ένα επόμενο στάδιο, το πρότυπο συσκευαστήριο που οραματίζονται οι άνθρωποι της ANEK, θα ενισχυθεί ώστε να βελτιωθούν οι ρυθμοί παραγωγής και ένα μέρος αυτών των προϊόντων να εξάγεται στην ελληνική αλλά και τη διεθνή αγορά.

Αξίζει να σημειωθεί, τέλος, ότι ως προς την κατασκευή του ξενοδοχειακού συγκροτήματος, ήδη η διοίκηση της ANEK -σύμφωνα με δημοσιεύματα- έχει εντοπίσει την τοποθεσία που την ενδιαφέρει και αυτή βρίσκεται στη Χρυσή Ακτή που είναι ιδιοκτησία του ΕΟΤ και του Ελληνικού Στρατού.



ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ...

ΣΤΡΙΝΤΖΗ - ΝΕΛ

του Χάρη Παυλίδη

«Άλλος για Χίο τράβηξε κι άλλος για Μυτιλήνη», μόνο που αν θέλαμε να αλλάξουμε το στίχο του γνωστού τραγουδιού θα λέγαμε ότι η Strintzis Lines τράβηξε για Χίο αλλά ο «άλλος» (στην προκειμένη περίπτωση η Ναυτι-

λιακή Εταιρεία Λέσβου) τραβάει για Κεφαλονιά με σκοπό να «πληρώσει» με το ίδιο νόμισμα της Strintzis Lines σπάζοντας το μονοπώλιό της.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά που θα μας οδηγήσει στη «σύγκρουση» που επήλθε μεταξύ των δύο ακτοπλοϊκών εταιρειών, μετά την πρόταση που κατέθεσε η Strintzis Lines για τη γραμμή της Χίου.

*στη Χίο πάνε
δυο δυο;*



Ο Γεράσιμος Στρίντζης δεν έκρυψε ποτέ το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του για τη γραμμή της Χίου, γι' αυτό άλλωστε είχε επιχειρήσει και στο παρελθόν να αποκτήσει την πολυπόθητη άδεια σκοπιμότητας, πλην όμως το εγχείρημα είχε αποτύχει αφού η ΓΕΑΣ είχε απορρίψει το αίτημα. Αυτή τη φορά η εταιρεία του ελπίζει ότι το αίτημά του δεν θα απορριφθεί, επικαλούμενος το γεγονός ότι δεν τον ενδιαφέρει η Μυτιλήνη, ενώ ήδη έχει με το μέρος του το Νομαρχιακό Συμβούλιο της Χίου, το οποίο έχει ταχθεί υπέρ του αιτήματος.



Οι προϋποθέσεις της εταιρείας γνωστοποιήθηκαν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στάθηκαν αφορμή για να ξαναζωντανέψει η διαμάχη με τη NEA όταν, πριν από ένα χρόνο περίπου, είχε διατυπωθεί το ίδιο αίτημα.

Η πρόθεση της Strintzis Lines να δρομολογήσει το IONIAN BRIDGE, που είναι δρομολογημένο στη γραμμή της Ιταλίας, στη γραμμή Πειραιά-Χίου, προκάλεσε το αιχμηρό σχόλιο της NEA για «ένα πλοίο 22 ετών, το οποίο δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές που έχει θέσει το YEN για τις γραμμές Χίου-Λέσβου».

Επί της ουσίας το συγκεκριμένο πλοίο είναι χωρητικότητας 850 επιβατών και μπορεί να μεταφέρει 140 Ι.Χ. και 65 νταλίκες.

Πάντως η εταιρεία Strintzis Lines είναι αποφασισμένη να ακολουθήσει επιθετική πολιτική και αυτό φάνηκε όταν ανακοίνωσε, στις αρχές Αυγούστου, την αγορά ενός Ro-Pax για τη γραμμή Πάτρας-Αγκώνα. Η συμφωνία της με την HAYASHI MARINE Co Ltd για την αγορά του Ro-Pax Ferry, το οποίο αναμενόταν να παραδοθεί στο τέλος του προηγούμενου μηνός και θα δρομολογηθεί το Δεκέμβριο του '98, προηγήθηκε της δημοσιοποίησης του ενδιαφέροντος για τη γραμμή της Χίου και είναι ενδεικτικό της πολιτικής που προτίθεται ν' ακολουθήσει η εταιρεία.

Η Strintzis όμως δεν «άνοιξε μέτωπο» μόνο με τη NEA, αλλά όπως δείχνουν τα πράγματα ανοίγει και με την ANEK με την επαναδιατύπωση του αιτήματος για τη δρομολόγηση ενός επιβατηγού-οχηματογού στη γραμμή Πειραιά-Χανίων.

Σύμφωνα με πληροφορίες, τα δύο αυτά αιτήματα συμπληρωματικά (:) συμπνίπταν με τις προθέσεις της ηγεσίας του YEN να δημιουργήσει ένα νέο ακτοπλοϊκό χάρτη και να αντικαταστήσει τις σημερινές άδειες σκοπιμότητας, για τις οποίες τόσο ο Γ. Στρίντζης όσο και ο Π. Παναγόπουλος έχουν ταχθεί υπέρ της κατάργησής τους.

Το γεγονός ότι ταυτόχρονα η Strintzis Lines επιχειρεί να μπει σφήνα σε δύο γραμμές που εκμεταλλεύονται δύο «παραδοσιακές» εταιρείες

δεν πρέπει να είναι τυχαίο και, το κυριότερο, πρέπει να εντάσσεται σ'ένα γενικότερο σχέδιο αμφισβήτησης του «μονοπωλιακού» χαρακτήρα ορισμένων γραμμών.

ΚΙ ΑΛΛΟΣ ΓΙΑ...ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ

Ενοχλημένοι παρακολουθούν τις εξελίξεις οι άνθρωποι της NEA, οι οποίοι απαντούν στον Γερ. Στρίντζη ότι «στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σχοινί», υπονοώντας σαφώς ότι όταν μιλάει για «μονοπωλιακό» χαρακτήρα στην ακτοπλοΐα, θα πρέπει πρώτα να ρίξει μια ματιά στη γραμμή της Κεφαλονιάς της οποίας η εταιρεία του έχει την αποκλειστική εκμετάλλευση.

Κύκλοι της NEA σημείωναν ότι στην πρόσκληση ενδιαφέροντος του YEN ανταποκρίθηκε μόνο η NEA, τηρώντας τη νόμιμη διαδικασία.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» επικοινωνήσαν με ανώτατο στέλεχος της NEA, το οποίο μας δήλωσε αποκλειστικά ότι στο επόμενο Δ.Σ. της εταιρείας θα εισηγηθεί όπως η εταιρεία υποβάλει αίτημα για άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή της Κεφαλονιάς. Όπως τόνισε το ίδιο στέλεχος, θεωρεί την όλη ιστορία περίεργη αφού δεν πιστεύει ότι έχει αλλοίξει κάτι ώστε το YEN να εγκρίνει ένα αίτημα που είχε απορρίψει, όταν μάλιστα το αίτημα αφορά ένα πλοίο ηλικίας 22 ετών υπό κυπριακή σημαία που δεν ανταποκρίνεται, σε καμιά περίπτωση, στην πρόσκληση ενδιαφέροντος που το ίδιο έχει προκηρύξει.

Πάντως στη NEA το κλίμα, αν και επικρατεί ψυχραιμία, είναι αρκετά φορτισμένο αφού όλοι διαβλέπουν σκοπιμότητα πίσω από το αίτημα της Strintzis Lines. Όπως λένε, η συγκεκριμένη εταιρεία «επιχειρεί να εμφανίσει όλες περίπου τις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές σαν μονοπωλιακές», ενώ επιχειρώντας να πάρουν μαζί της και την ANEK αναφέρουν «μηνό και των γραμμών της Κρήτης εξαιρουμένων» η Strintzis Lines «ήσυχονεί να αναφερθεί στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Ιονίου, που τις θεωρεί οικογενειακή υπόθεση».

Τέλος, τα ηγετικά στελέχη της NEA, εμμέσως πλην σαφώς, στέλνουν ένα μήνυμα στο YEN επισημαίνοντας ότι, «ο νόμος προβλέπει η ακτοπλοΐα (τουλάχιστον αυτήν τη στιγμή) ασκείται από ελληνικές επιχειρήσεις τουλάχιστον κατά 51%».

Ας ασχοληθεί κάποιος με τη μετοχική σύνθεση της Strintzis Lines όπου μετά την τελευταία αύξηση το 40% περίπου του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει σε αλλοδαπούς και δεν αποκλείεται με μια μετακίνηση του 10% του μετοχικού της κεφαλαίου να μην έχει δικαίωμα άσκησης ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας».

ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ NEA

Πάντως αυτή η κινητικότητα με τη γραμμή της Χίου βρίσκει τη NEA σε μια πορεία ανοδική αφού, εκτός των δύο υπεταχύπλων πλοίων που έχει παραγγείλει, σημείωσε και αύξηση εσόδων επταμήνου 14%.

Το Corsaire 12000 είναι το ένα από τα δύο υπερσύγχρονα χαλύβδινα μονοκάρενα, που θα ταξιδεύουν καθημερινά μεταξύ Πειραιά ή Ραφήνας προς Χίο, Μυτιλήνη και Κυκλάδες καλύπτοντας τις δύο άδειες σκοπιμότητας που έχει πάρει η NEA από το YEN. Το πλοίο θα αναπτύσσει ταχύτητα 36 κόμβων, θα έχει χωρητικότητα 1.000 επιβατών και θα μεταφέρει 210 Ι.Χ. αυτοκίνητα ή συνδυασμό Ι.Χ. και φορτηγών.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α.

από 10/07 έως 3/8/98



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

Μετοχή	Τιμή 10/7	Τιμή 3/8	Μεταβολή %	Μέση Ημερήσια Εμπορευσιμότητα	Όγκος Περίοδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	980	946	3	0.052	39210
ΔΑΝΕ	532	660	24	0.478	755300
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	4600	5000	8.2	0.156	1005272
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	1900	1950	2.6	0.298	128060
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	7110	7220	1.5	0.231	927722
ΝΕΛ	1215	1700	40	1798	1206305
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2600	2110	18.8	1246	7861848

Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.030	13/7	922	31/7
ΔΑΝΕ	880	21/7	532	10/7
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	5.095	21/7	4530	13/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2000	23/7	1875	14/7
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	7650	14/7	7130	30/7
ΝΕΛ	1700	3/8	1110	10/7
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2974	16/7	2057	29/7

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (05/06/98-10/07/98)

Κύκλος Εργασιών	Μέση Ημερήσια Κίνηση Σε Δισ. Δραχμές
10/7-3/8 1039.319	43.3

Γενικός Δείκτης Χ.Α.Α.

Τιμή 7/10	Τιμή 3/8	Απόδοση%
2667.1	2789.23	4.58

Δείκτης Χ.Α.Α.

Κλάδος	Τιμή 05/06/98	Τιμή 10/07/98	Απόδοση %
Τραπεζικός	5156.27	5390.79	4.55
Κατασκευαστικός	488.54	586.07	19.96
Συμμετοχών	2029.82	2140.55	5.45
Βιομηχανικός	1815.07	1908.29	5.13
Ασφαλιστικός	1220.40	1242.49	1.81
Επενδύσεων	865.01	839.9	2.90
Leasing	456.3	420.83	7.77
Διάφορες	1942.27	1915.13	1.40
Παράλληλη	184.39	190.23	3.17
FTSE/ASE 20	1629.86	1705.31	4.63

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 10/07/98

Μετοχή	Αρ.Μετοχών	Τιμή	Χρημ/κή Αξία(δισ)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	946	4.217
ΔΑΝΕ	9.929.149	660	6137
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	37.843.200	5.000	189.216
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	1.950	4.936
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	23.642.000	7.220	170.695
ΝΕΛ	7.256.655	1.700	12.336
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	2.110	78.335

ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ

Η εταιρεία μετεξελιίσσεται με ταχύ ρυθμό στο μεγαλύτερο συγκρότημα εμπορίας μετάλλων στα Βαλκάνια. Αφετηρία της επιτάχυνσης των ρυθμών μεγέθυνσης υπήρξε η εισαγωγή της στο Χ.Α.Α., η οποία της παρέσχε τη δυνατότητα να διευρύνει το χρονικό ορίζοντα της αποθεματοποίησης και διακίνησης μετάλλων, με συνέπεια να πολλαπλασιαστεί η ικανότητα της απορρόφησης των παραγομένων μεταλλευμάτων και η συνεπακόλουθη διάθεσή τους προς κατεργασία, με σκοπό τη διάθεσή τους στην εγχώρια και διεθνή αγορά. Παράλληλα με αμείωτους ρυθμούς συνεχίζεται και η εξαγωγική προσπάθεια, με αποτέλεσμα η συνεισφορά των εξαγωγών (κυρίως σε USD) να υπερβαίνει το 30% των συνολικών πωλήσεων.

Το 70% των πωλήσεων της εταιρείας προέρχεται από μη σιδηρούχα μέταλλα (χαλκός, ψευδάργυρος, μόλυβδος, αλουμίνιο) και το υπόλοιπο από σιδηρούχα (σίδηρα κατασκευών, χαλυβουργικά προϊόντα, προϊόντα νικελίου). Στην εγχώρια αγορά η εταιρεία κατέχει το 20% της εμπορίας χαλκού, το 90% της εμπορίας ψευδαργύρου, το 92% της εμπορίας μόλυβδου και το 15% της εμπορίας αλουμινίου, αφού εξαιρεθεί ο όμιλος ΒΙΟΧΑΛΚΟ που εισάγει αλουμίνιο δια ιδίαν χρήση. Επίσης κατέχει το 20% της εμπορίας προϊόντων σιδήρου στην Ελλάδα. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ 1997: Η εταιρεία επιτάχυνε τους ρυθμούς μεγέθυνσής της και τα αποτελέσματά του α' εξαμήνου υπερέβησαν όλες τις προβλέψεις, παρά το γεγονός ότι η εταιρεία έχει εμπλακεί σε ένα

μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα όχι μόνο στην ελληνική επικράτεια, αλλά και στις χώρες των Βαλκανίων. Στην Ελλάδα η εταιρεία υλοποιεί ταχύτατα τη δημιουργία μεγάλου αποθηκευτικού κέντρου στην περιοχή των Ιωαννίνων, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί ως κόμβος συλλογής εμπορευμάτων από τις χώρες των Βαλκανίων και ως χώρος διανομής προς τις μεταλλουργικές μονάδες της εγχώριας αγοράς. Ήδη ολοκληρώθηκε με επιτυχία η μετάταξη της εταιρείας στην κύρια αγορά και ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα του δεκαμήνου, από τα οποία διαφαίνεται ότι η εταιρεία θα υπερβεί και τις αναθεωρημένες προβλέψεις του οκταμήνου, με συνέπεια τα κέρδη προ φόρων του 1997 να

διαμορφωθούν στα επίπεδα των 2,7 δισ. δραχμών έναντι 2,2 δισ. δραχμών της αναθεωρημένης πρόβλεψης.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ: Η πολυετής εμπειρία της εταιρείας στο χώρο της εμπορίας μετάλλων, έναν τομέα που κυριαρχείται από τις ρευστές συνθήκες που διαμορφώνονται από τα χρηματιστήρια μετάλλων, έχει αποδείξει ότι έχει την ικανότητα να αντιπορεύεται τις αντίθετες συνθήκες, που κατά περιόδους εμφανίζονται, όπως επίσης και τις παροδικές κρίσεις των αγορών (του αλουμινίου το 1994 ή του χαλκού το 1995). Η εμπειρία αυτή οδήγησε την εταιρεία σε αλλαγή του στρατηγικού της προσανατολισμού και των επιλογών της, με πρώτο στάδιο την απόκτηση ελέγχου επί των πηγών των πρώτων υλών -δηλαδή ορυ-

χείων και την αναγκαστική διεύρυνση του χρονικού ορίζοντα της εμπορίας, λόγω της δημιουργίας μεγάλων αποθεμάτων. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η συμφωνία αξίας 517 εκατομμυρίων USD για την πενταετή εκμετάλλευση των ορυχείων TREPACA, που μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει και τον εκσυγχρονισμό τους με σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό και την αναβάθμιση των μεταλλουργικών εγκαταστάσεων, όπως επίσης και η συμφωνία με τα ορυχεία SASA των Σκοπίων. Οι πρόσφατες εξελίξεις στη σερβική αυτή επιχείρηση καθώς και η αδυναμία της να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της συμφωνίας, πιθανότατα να οδηγήσουν με συναίνεση της σερβικής κυβέρνησης στην είσοδο της εταιρείας στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των ορυχείων, τα οποία αποτελούν την

κυριότερη πηγή μολύβου και ψευδαργύρου στα Βαλκάνια. Παράλληλα η εταιρεία προωθεί ανάλογες κινήσεις στην Αλβανία και τη Βουλγαρία, έχοντας ως στόχο να ελέγχει όχι μόνον ένα μεγάλο μέρος της παραγωγής, αλλά και τη διακίνηση αρκετών βασικών μετάλλων (υπό μορφή πρώτης ύλης) στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Από την άλλη πλευρά, με την εξαγορά της τεχνικής εταιρείας ΕΛΕΜΚΑ, που ειδικεύεται σε μεταλλικές κατασκευές, εισέρχεται με σοβαρές προοπτικές, ως υποκατασκευάστρια σε ένα ευρύ φάσμα των έργων υποδομής. Οι κινήσεις αυτές θα διατηρήσουν τουλάχιστον επί μία διετία ακόμη τους φρενέριους ανοδικούς ρυθμούς της εταιρείας.

Α. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

	1995	1996	1997
Πάγια	556	943	1799
Απαιτήσεις	2.829	5.240	10.575
Ίδια Κεφάλαια	1.366	1.805	4.850
Ενεργητικό	5.586	10.149	23.244
Δανεισμός	2.313	5.388	12.192
Κύκλος εργασιών	17.337	26.010	56.100
Λειτουργικά έξοδα	468	867	1.752
Χρημ/κά έσοδα(έξοδα)	161	497	361
Κέρδη προ φόρων	735	1.245	2.770
Μέρισμα	28+	50	25*

*Επί του νέου αριθμού μετοχών.

+Απροσαρμοσμένο

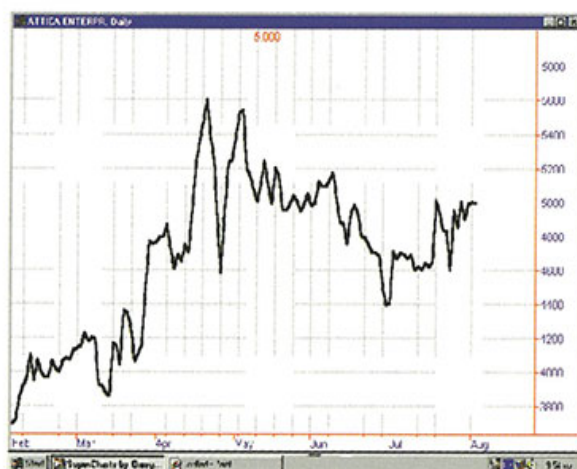
Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (από 1 έως 5)

Γ. ΜΕΤΟΧΗ

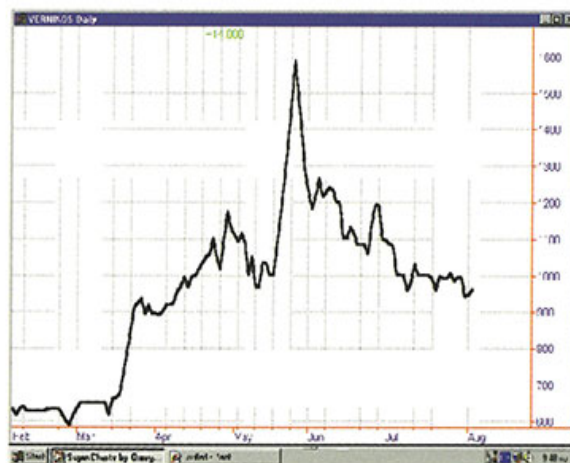
Κλάδου	4	Χαρακτηριστικά	Υψηλή Απόδοση Μέση Ασφάλεια
Εταιρείας	5	Ελαστικότητα	Μέση προς Χαμηλή
Προϊόντων	4	Εμπορευσιμότητα	Μέση προς Υψηλή
Αγοράς	4	P/E 96 (31/12/96)	6.2
Εξέλιξη κερδών	5	P/E 97 (31/12/97)	4.3
Προβλεψιμότητας	5	Μερισματική απόδοση 96'	1.5%
Επενδυτικής Ασφάλειας	4	Μερισματική απόδοση 97' (Ε)	1,4%
		Beta	0.86
		R ²	0.19
		Συμμετοχή Θεσμικών	5.65%

ΠΙΝΑΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

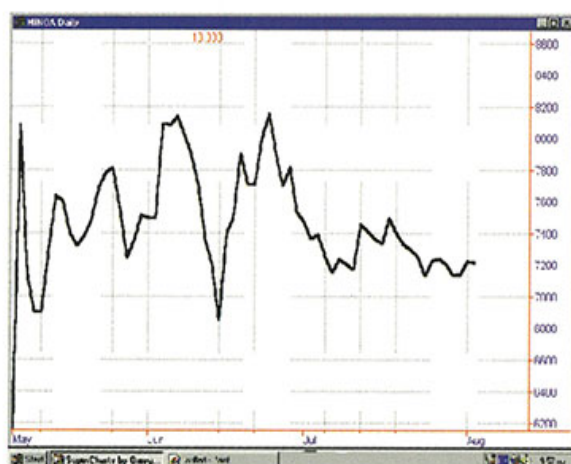
ΑΤΤΙΚΑ



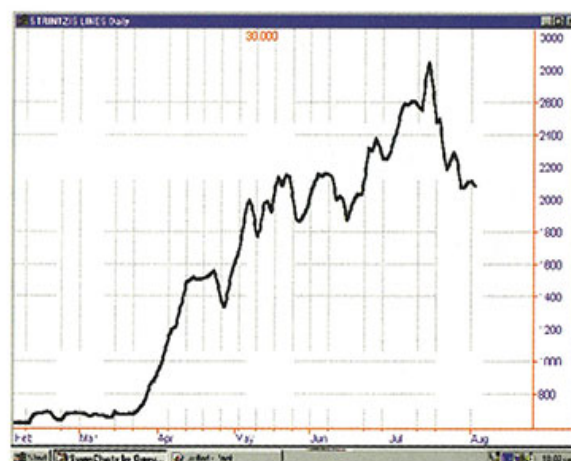
ΒΕΡΝΙΚΟΣ



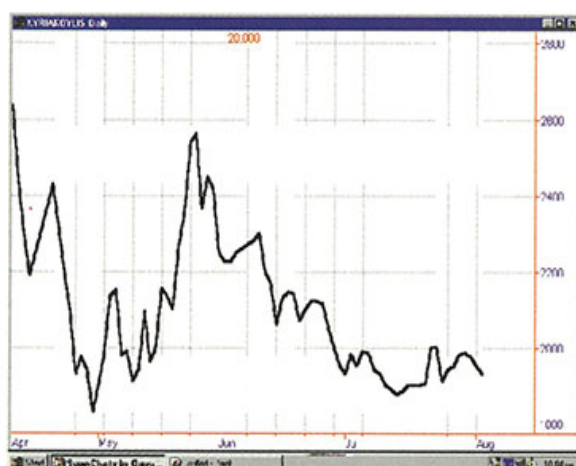
ΜΙΝΟΑ



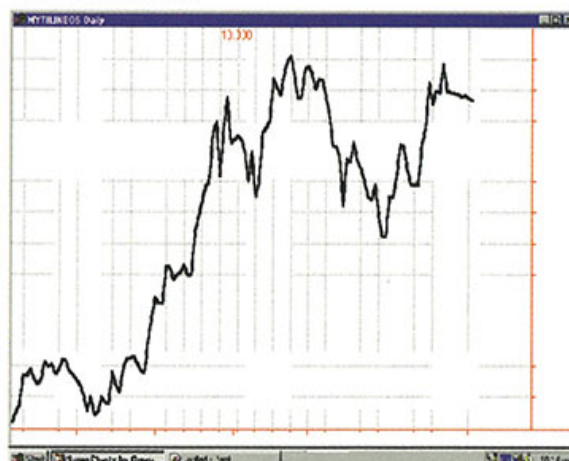
STRINZIS LINES



ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ



ΜΥΤΙΛΙΝΕΟΣ



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΩΝ 4, ΠΛ.ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ ΤΗΛ. (0241) 39730-39731

ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 70070 email:epend@rdo.forthnet.gr

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:

ΑΝΘΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ:7295306, 7295307

ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326 email:epend@ath.forthnet.gr

ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ

Η ιστορία της ναυτιλίας μας στα χρόνια της τουρκοκρατίας δεν μας είναι άγνωστη. Τόσο τα γενικά συγγράμματα της ιστορίας του Εμπορικού Ναυτικού όσο και οι ειδικότερες μελέτες για την ελληνική ναυτιλία της εποχής εκείνης, παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τη δύναμη και τη δράση της υπόδουλης ελληνικής ναυτιλίας. Μιας ναυτιλίας που αποτέλεσε βασικό παράγοντα άμεσα μεν για την επιβίωση μιας μεγάλης μερίδας του πληθυσμού και έμμεσα για τη δημιουργία μιας τάξης ναυτικών ραγιάδων, ασκημένων στη σκληρή ζωή της θάλασσας και εφοδιασμένων με τα ανεκτίμητα και δυσπόκτητα προσόντα της μάθησης και της

εμπειρίας που, όπως ήταν φυσικό, τέθηκαν στη διάθεση του αγώνα όταν έφθασε η ώρα του ξεσηκωμού.

του Ξενοφώντα Α. Αντωνιάδη
Αντιναυάρχου Α.Σ. ε.α.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΑΣΠΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Εκείνο που μέσα από αυτές τις καταγραφές ξεχωρίζει είναι το εντυπωσιακό δείγμα της ναυτοσύνης ενός λαού που αψηφώντας την πανταχού παρούσα καταπίεση, τη βία και την αναρχία, κατάφερε μόνος του, χωρίς εθνική σημαία και χωρίς καμιά προστασία, να επιβληθεί στο θαλάσσιο εμπόριο και να συναγωνιστεί ακόμα και τα μεγάλα ναυτικά κράτη της εποχής.

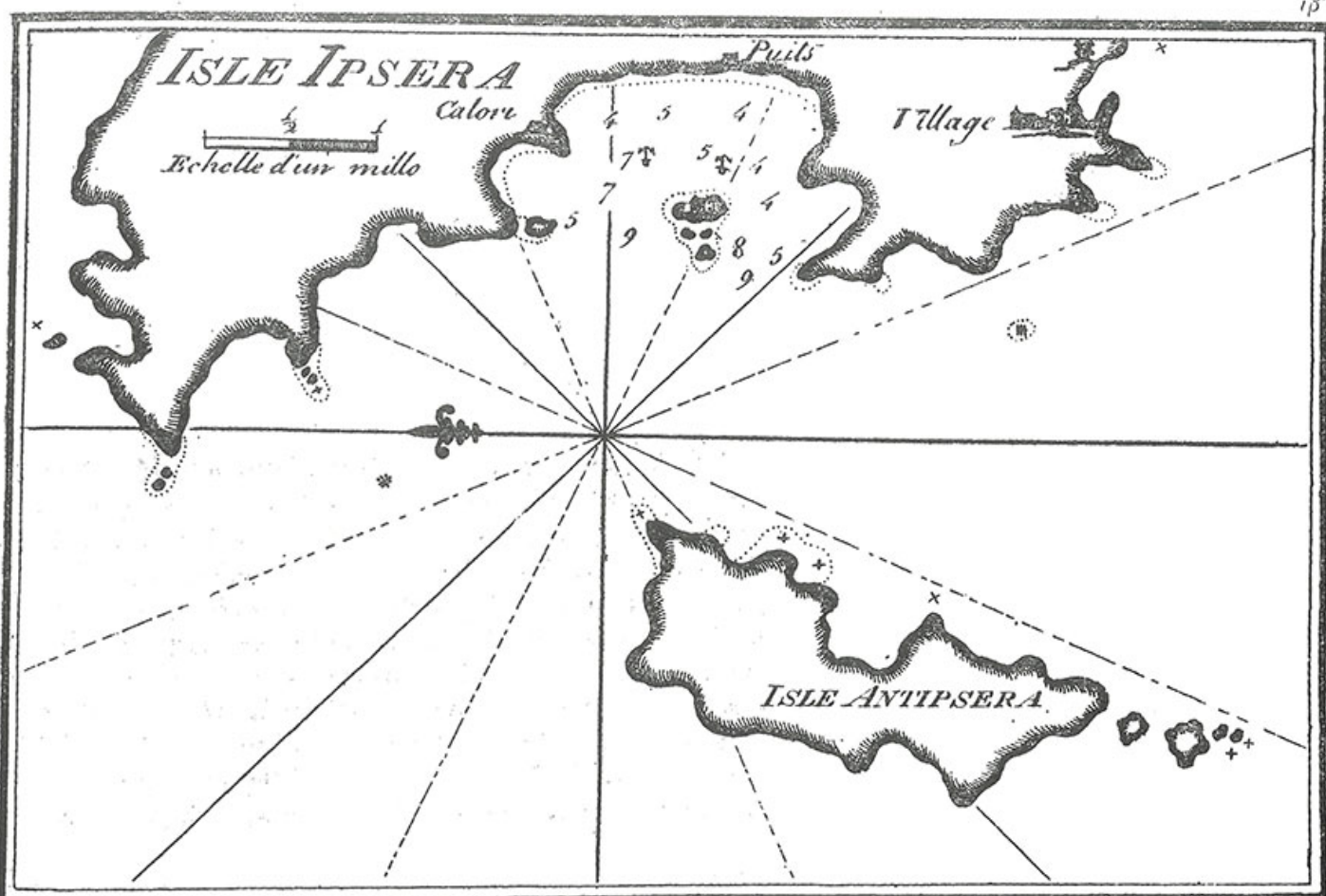
Από τις πρώτες κοιτίδες της αναγεννώμενης ναυτιλίας του Μεσοπογγίου και του Γαλαξειδίου μέχρι τη διεξόδυση στο εμπόριο και την ποταμοπλοΐα των παραδουναβίων και από την εμποροναυτική δραστηριότητα των Επτανησίων στην Αδριατική μέχρι την εκπληκτική ναυτική ακμή των νησιών της 'σπρης θάλασσας, παρακολουθούμε βήμα προς βήμα τους ανεξάντλητους αγώνες και τις θυσίες του υπόδουλου ελληνισμού που θεμελίωσαν τη ναυτική μας δημιουργία.

Ιδιαίτερα στα νησιά της 'σπρης θάλασσας, όπως έλεγαν το Αιγαίο, πηλάι στις δόξες και τις δάφνες της 'Υδρας, των Σπετσών και των Ψαρών, στέκεται η επιβλητική παρουσία και πολλών άλλων νησιών, όπως η Άνδρος, η Κάσος, η Μύκονος, η Σκόπελος κ.λπ. που το καθένα τους χωριστά και όλα μαζί έχουν να παρουσιάσουν ένα θαυμαστό, για τις περιστάσεις εκείνες, αριθμό σε καράβια, кара-

βοκύρηδες και συντροφοναύτες.

Αλλά αν για τα ναυτικά αυτά νησιά η θαλασσινή ιστορία τους, των τελευταίων αιώνων, δίκαια έγινε θρύλος και ανάγνωσμα, ελάχιστα είναι γνωστή η ναυτική επίδοση άλλων, μικρών ή μεγάλων, νησιών του Αιγαίου που μοιρονότι δεν μπορούν να καυχηθούν για θαλασσινά πρωτεία, δεν έμειναν απάθη στο κάλεσμα της προγονικής ναυτοσύνης. Παράδειγμα η απόμακρη Σκύρος, που παρά τη γεωργική και κτηνοτροφική οικονομία της και παρά την παραγωγική ατμόσφαιρά της, έδωσε και αυτή ένα αξιομνημόνευτο παρών στη ναυτεμπορική σκηνή της εποχής εκείνης.

Από το σωζόμενο σκυριανό αρχαιολογικό υλικό της τουρκοκρατίας, μαρτυρείται επίσημα και αναμφισβήτητα, όχι μόνο η προσφυγή των Σκυριανών στο θαλάσσιο εμπόριο κατά τα χρόνια της σκληράς αλλοίωσης και η ενεργός συμμετοχή τους στους ναυτικούς αγώνες του έθνους κατά τα χρόνια της Επανάστασης. Σκυριανοί εμπορεύμενοι ή γαιοκτήμονες συντροφεύουν με έμπειρους ρεϊζήδες, φτιάχνουν ή αγοράζουν καράβια, τα τσουρμάρουν με ντόπιους ψαράδες και θαλασσινούς, δανείζονται για τη σερμονιά, συνεργάζονται με τα γειτονικά Ψαρά και την Κύμη, συνεταιρίζονται με τους πατριώτες της Σμύρνης και της Πόλης, οργάνουν το Αιγαίο και μαζεύουν τα γρόσια και τα ασθάνια τους για να θέσουν τελικό στην



13'

PSARA

ΨΑΡΡΑ

υπηρεσία της αγωνιζόμενης πατρίδας το άψυχο και έμψυχο υλικό τους.

Μερικές πτυχές αυτής της θαλασσινής εμπορικής δράσης των Σκυριανών της τουρκοκρατίας επιχειρούμε να παρουσιάσουμε σήμερα, δημοσιεύοντας ορισμένα χαρακτηριστικά ανέκδοτα έγγραφα από το πατρογονικό ατομικό μας αρχείο.

Χαρακτηριστικό δείγμα συντροφικής σεργμαγιάς είναι ένα έγγραφο του 1806 με το οποίο ο θανάσης Οικονόμου και ο Σκυριανός Γιάννης Τζανής βάζουν από 600 γρόσια για την αγορά φορτίου ρακής, να το στείλουν στην Αίγυπτο (Μισίρ) για τη συνοδεία του θανάση. Εκεί πουλώντας τη ρακή θα αγοράσει καφέ, ριβάνι και ό,τι άλλο έκρινε συμφέρον. Τα εμπορεύματα αυτά θα τα πουλούσαν στην επιστροφή («ερχόμενος με υγεία») και θα μοίραζαν («στη μέση») τα κέρδη ή («θεός φυλάξει») τις τυχόν ζημιές. Μοιλονότι δεν διευκρινίζεται στο κείμενο, υποθέτουμε ότι συμμετοχή στην επιχείρηση είχε και ο караβοκύρης για τον οποίο απηλώς αναφέρεται: «να τα αποκρίνεται ο θανάσης» που σημαίνει ότι ο θανάσης θα πλήρωνε τις απέναντι του караβοκύρη υποχρεώσεις των συντρόφων. Το έγγραφο έχει συνταχθεί στη Σμύρνη, όπου έγινε η συμφωνία, και υπογράφεται ιδιοχειρώς από τους δύο συντρόφους και από ένα μάρτυρα, τον επίσης Σκυριανό Γιώργη Γιαθούρη. Αλλά ως αφήσουμε καλύτερα να μας διηγηθεί την υπόθεση ο ολιγογράμματος συντάκτης του εγγράφου με τη δική του σύνταξη και ορθογραφία:

«Δια του παρότος μας σιφονιτικού και/σιτροφιακού γράματος φανερόνομαι ημείς/τα δύο μαίρι ό,τε αθανάσι του Οικονόμου/και γιάνι γεοργίου Τζανί πως ό,τι/εψουνίσαμε μαιρικό πράμα ήγουν ρακί διά/μισίρι και βάζι ο κη-αθανάσις γρόσια εξακόσια ήέγω νούμαιρο γρο 600/και ο γιάνι του ποτέ γεόργι τζανί γρο 600/και σιπόζι τω

διόνε η σεργμαγιά γρ 1200/και η τη άλλο ήθελε πάρι από кара/βοκί-ρι να το αποκρένεται ο θανάσις/που ήθελε πάγι μαζί και πιγένο-ντας/καλό καταβόδιο να τα επουήσι και να/ψουνίσι τα αφτά γρό-σια ότν ήθελε των ε/φοτήσι ο θεός καβέ ριβάνι η τη άλλο/και ερ-χάμενος με ηγία ότν διάφορο/ή Ζιμιά που ο θεός φυλάξι ης τη μαι-σι/δι ο εγράφι τω παρό μας ης έδιξι και ασφά/θια μαι των ιποκά-τωθε γεγραμμένο/μαρτήρο 1806 οκτώβρι 30 σμίρνις».

Με ένα άλλο έγγραφο του 1808 ο Σκυριανός καπετάνιος Φραγκούλης συντροφεύει με το συμπατριώτη του Κωσταντή Λαγουδέρη για να αγοράσουν ένα καϊκι (παρτίδο=πλοίο, καράβι). Για το σκοπό αυτόν ο Λαγουδέρης έβαλε 1.000 γρόσια ενώ ο Φραγκούλης θα έβαζε τα υπόλοιπα σε μετρητά ή σε εργασία. Όταν τελείωνε το ταξίδι θα γινόταν λογαριασμός, θα πληρωνόταν το τσούρ-μο και το υπόλοιπο θα μοιραζόταν σε δύο μερίδια ανάλογα με τα γρόσια που είχε βάλει ο καθένας. Με την ίδια αναλογία θα μοιρα-ζόταν και η τυχόν Ζιμιά (ο μη γένοιτο!). Η συμφωνία φαίνεται πως έγινε στα Ψαρά, αφού συντάκτης του εγγράφου είναι ο Ψαριανός παπα-Μανόλης. Μας είναι γνωστή άλλωστε η στενή σχέση και συ-νεργασία που είχαν ανέκαθεν οι Ψαριανοί με τους Σκυριανούς. Πα-ραθέτουμε κατωτέρω το έγγραφο σε διορθωμένη μεταγραφή.

«Δια του παρόντος συμφωνητικού γράμματος γίνεται παρόν υπό των/υποκάτωθεν μαρτύρων ότι εσυμφώνησαν τα δύο μέρη, ο κύ-ριος/Κωσταντής Φραγκούλης και ο κύριος Κωσταντής Λαγουδέρης διά/να φτιάσουν ένα παρτίδο δια κυβερνήσιν τους, δίδει ο Κωστα-ντής/Λαγουδέρης του Κωσταντή Φραγκούλη γρόσια 1000 ήέγω γρόσια/χίλια τα δε εναπολειφθέν όπου ήθελε κοστίσει το καϊκι να/τα βάζη ο Κωσταντής Φραγκούλης δουλεύοντας με το θέλημα του/θεού κάνοντας λογαριασμόν να παίρνει ο καθένας κατά

"Ο λαός της θάλασσας"

πολύτιμοι φίλοι μας

Ετσι αποκαλούσαν οι αρχαίοι μας πρόγονοι τα δελφίνια αναγνωρίζοντας με τη σοφία τους τη δύναμη, τη χάρη και την ευφυΐα που τα χαρακτηρίζει.

Ζωντανός δείκτης υγείας του θαλασσίου περιβάλλοντος, μειώνονται συνεχώς από ανθρωπογενείς αιτίες όπως η ρύπανση των θαλασσών και η υπεραλίευση.

Η μόνη εξουσιοδοτημένη, μη κρατική, μη κερδοσκοπική Ελληνική Εταιρία Μελέτης και Προστασίας Δελφινιών και Φαλαινών - ΔΕΛΦΙΣ δραστηριοποιείται ουσιαστικά στη μελέτη και προστασία τους:

- συλλέγοντας & καταγράφοντας στοιχεία για την παρουσία τους στις Ελληνικές θάλασσες,
- αναγνωρίζοντας & εντοπίζοντας τα είδη που υπάρχουν,
- μεριμνώντας για τη διάσωση όσων χρειάζονται φροντίδα & υποστήριξη,
- ενημερώνοντας & ευαισθητοποιώντας την κοινή γνώμη.



© ΔΕΛΦΙΣ / ΦΩΤ.: ΒΑΓ. ΚΑΒΑΛΕΡΟΣ

ΕΝΗΜΕΡΩΘΕΙΤΕ & ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΤΕ

**ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ, ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ & ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΔΕΛΦΙΝΙΩΝ & ΦΑΛΑΙΝΩΝ**

ΔΕΛΦΙΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ 2, 121 32 ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ - ΤΗΛ./FAX: (01) 2656917
e-mail: delphis@hol.gr

 **βαρδαβας®**
ΟΠΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΧΟΡΗΓΟΣ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΡΔΑΒΑΣ - ΟΠΤΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ

Το τίμημα της θάλασσας

Β' συνέχεια από
το προηγούμενο τεύχος

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

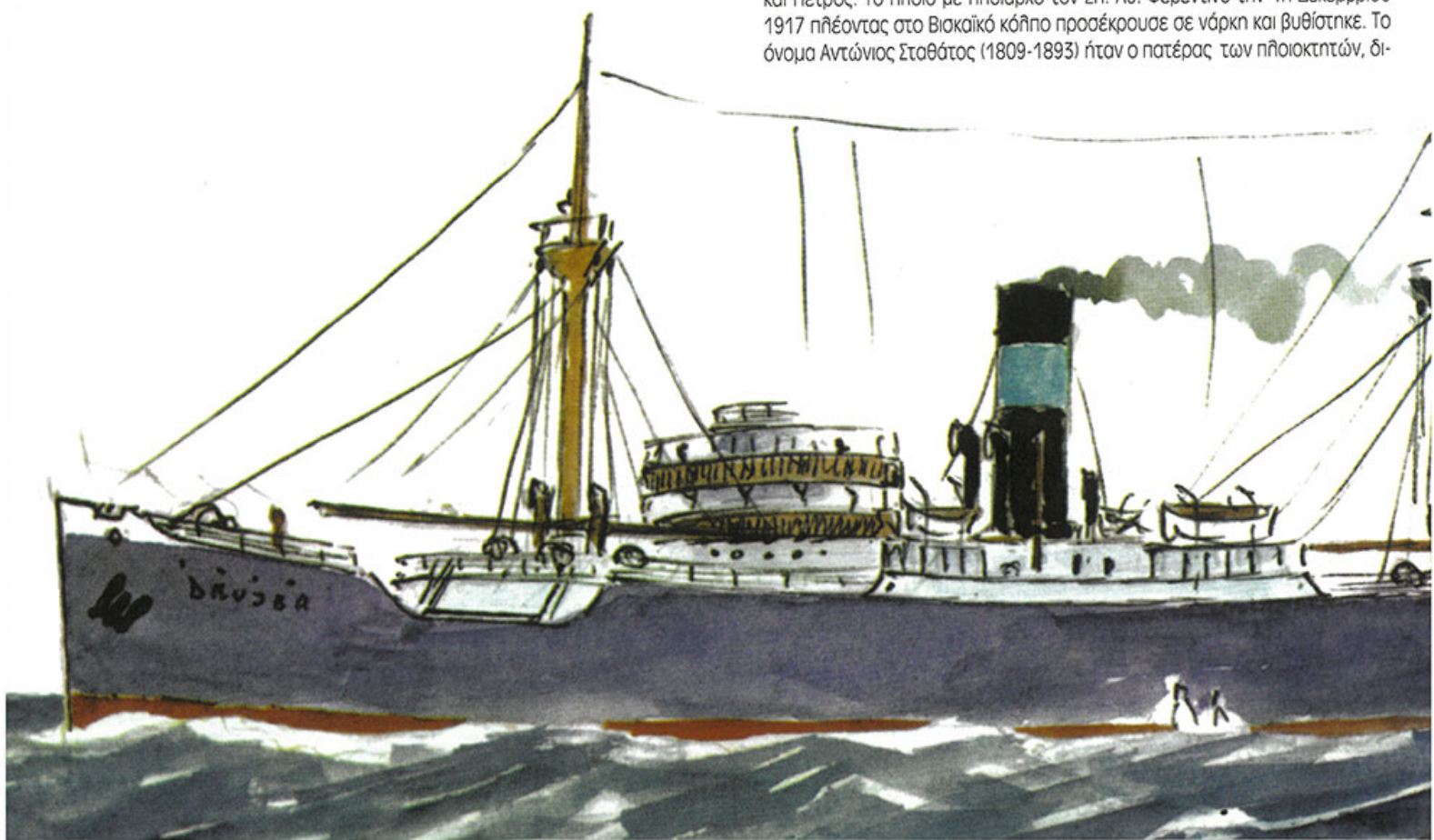
«Στο πλαίσιο του εορτασμού της «Ναυτικής Εβδομάδας» ο κ. Χρ. Ντούνης ανακηρύχθηκε επίτιμος δημότης για την προσφορά του στους Ιθακήσιους ναυτικούς και ιδιαίτερα για τη συγγραφική του ιδιότητα που προέβαλε και συνεχίζει να προβάλλει τη ναυτική Ιθάκη. Τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν την ομιλία του αντιναυάρχου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

Ομως όπως η κάθε ναυτική κοινωνία πληρώνει μέσα στο χρόνο το αντίτιμο από τα καλά της θάλασσας, έτσι και η ναυτομάνα Ιθάκη δεν το απέφυγε. Σε πλοία και σε ναυτικούς οι θυσίες των Ιθακήσιων στο βωμό του Ποσειδώνου είναι αναλογικά αρκετά μεγάλες θα προσπαθήσω να το απαριθμήσω - χωρίς να διεκδικώ το σθένος - γιατί είμαι βέβαιος ότι πολλὰ από τα ονόματα πλοίων και ναυτικών κάτι θα θυμίζουν σε εσάς και τις οικογένειές σας.

1. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΥ (του Ευστ. Βησάσπουλου) ολικής χωρητικότητας 2.685 κάρων απωλήσθη το 1892 στις ακτές της Γαλλίας στον Ατλαντικό. Παρασκευή ήταν το όνομα της κόρης του πλοιοκτήτη.

2. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ καθαρής χωρητικότητας 1.006 κάρων ναυπηγήσεως 1883 των Αδελφών Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ιωάννη Παϊζη (Λιούρη) ναυάγησε την 3η Φεβρουαρίου 1891 στις ακτές της Κέας λόγω πυκνής ομίχλης. Ο πλοίαρχός του απωλήσθηκε. Το όνομα Ανδριάννα ήταν της Ανδριάννας Αντ. Σταθάτου (1816-1897), μητέρας των τριών αδελφών Σταθάτου (Ιθωνα-Κων/νου και Διονυσίου). Υπήρξε και νεότερο πλοίο με το ίδιο όνομα που πωλήθηκε αργότερα σε Ανδριώτες και μετά υποβλήθηκε στην Άνδρο.

3. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ ολικής χωρητικότητας 2.762 κάρων ναυπήγησε 1901 πλοιοκτησίας αρχικά της εταιρείας Αδελφοί Σταθάτου στη συνέχεια ο Κων/νος Σταθάτος και στη συνέχεια οι γιοι του Αντώνιος και Πέτρος. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ση. Αθ. Φερεντίνου την 1η Δεκεμβρίου 1917 πλέοντας στο Βισκαϊκό κόλπο προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε. Το όνομα Αντώνιος Σταθάτος (1809-1893) ήταν ο πατέρας των πλοιοκτητών, δι-



δάσκαλος στην Ιθάκη. Υπήρξε και δεύτερο πλοίο αργότερα με το ίδιο όνομα που πωλήθηκε το 1939 στο οποίο για πολλά χρόνια πλοίαρχευσε ο Καπετάν Βίκτορας Καραβίας.

4. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ ολικής χωρητικότητας 3.338 κόνων ναυπηγήσεως 1906 πλοιοκτησίας Γεωργίου Αντ. Δρακούλη και Γερ. Νικ. Σταθάτου κλη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Αλεξ. Παν. Μάτζαρη πλεόντας στη Μεσόγειο, βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο την 18η Ιανουαρίου 1918.

5. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΣ (πρώην ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΣΟΦΙΑ) ολικής χωρητικότητας 2.282 κόνων ναυπηγήσεως 1889 πλοιοκτησίας αρχικά Αντώνιου Νικ. Θεοφιλάτου και στη συνέχεια του γιου του Κων/νου Αντ. Θεοφιλάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Γρηγ. Κορυσσό τορπιλίστηκε στη Μεσόγειο την 7η Μαρτίου 1918. Το πλοίο μετά το θάνατο του πλοιοκτήτη πήρε το όνομά του. Ο Αντώνιος Νικ. Θεοφιλάτος (1814-1911) ήταν ο ένας από τα 4 αγόρια του Νικολάου Θεοφιλάτου (τα άλλα ήταν ο Πάνος, ο Σπυρίδων και ο Ιωάννης) που μετανάστευσαν στη Ρουμανία όπου και ίδρυσαν την εταιρεία ΑΔΕΛΦΟΙ ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΥ.

6. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΙΣΤΡΟΣ (η αρχαία ονομασία του Δούναβη) ολικής χωρητικότητας 2.229 κόνων ναυπηγήσεως 1903. Πλοιοκτήτης αρχικά ο Αντώνιος Νικ. Θεοφιλάτος και στη συνέχεια ο γιος του Κων/νος Αντ. Θεοφιλάτος. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Πάνο Π. Φιαμπόλη την 9η Μαΐου 1916 ευρισκόμενο έξω από τον λιμένα της Tarragona της Ισπανίας τορπιλίστηκε και βυθίστηκε από Αυστριακό υποβρύχιο. Υπήρξε και νεότερο ατμόπλοιο με το όνομα ΙΣΤΡΟΣ II τύπου Λίμπερτι του Νικ. Σπ. Βήσαςόπουλου.

7. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΛΑΕΡΤΗΣ ολικής χωρητικότητας 3.823 κόνων ναυπηγήσεως 1912 πλοιοκτησίας Γεωργίου Κ. Δρακούλη κατά 52% και 25 ακόμη μετόχων κυρίως Ιθακίων. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Φραγκίσκο Π. Πιέρρο την 17η Φεβρουαρίου 1917 πλεόντας στα ανοιχτά της Σικελίας τορπιλίστηκε και βυθίστηκε.

8. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΝΗΡΙΤΟΣ ολικής χωρητικότητας 3.756 κόνων ναυπηγήσεως του 1906 και πλοιοκτησίας Γεωργίου Κ. Δρακούλη κατά 53% και Γεωργίου Δ. Γράτσου 15% και 14 ακόμη συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ιωάν. Α. Καταπόδη πλεόντας στην Μεσόγειο τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο την 30ή Μαρτίου 1917 και βυθίστηκε.

9. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΟΔΥΣΣΕΥΣ ολικής χωρητικότητας 3.463 κόνων ναυπηγήσεως 1915 πλοιοκτησίας των τριών αδελφών Δρακούλη και του γαμπρού τους Γεωργίου Γράτσου και 19 ακόμη συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Στυλ. Α. Μαράτο τορπιλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο την 31η Μαρτίου 1917 περί τα 30 μίλια πριν φθάσει το Γιβραλτάρ κατευθυνόμενο από Νέα Ορλεάνη στην Μασσαλία. Με το όνομα ΟΔΥΣΣΕΥΣ υπήρξαν 4 πλοία το πρώτο ήταν των αδελφών Θεοφιλάτου κοκ 983 που πωλήθηκε το 1897 το δεύτερο των αδελφών Δρακούλη κοκ 2.849 που πωλήθηκε το 1915 το τρίτο τορπιλίστηκε το 1917 και το τέταρτο πάλι των αδελφών Δρακούλη που ναυάγησε το 1927.

10. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΠΑΡΘΕΝΩΝ ολικής χωρητικότητας 2.934 κόνων ναυπηγήσεως 1904 πλοιοκτησίας Διονυσίου Αντ. Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Νικ. Μανωλάτο πλεόντας από Νέα Υόρκη για Χάβρη την 15η Απριλίου 1917 τορπιλίστηκε και βυθίστηκε στα ανοιχτά των Νοτιοδυτικών ακτών της Ιρλανδίας. Υπήρξε και το «παλιό» ΠΑΡΘΕΝΩΝ που είχε νηολογηθεί στην Ιθάκη το 1877 και πωλήθηκε το 1897.

11. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΣΑΛΑΜΙΣ ολικής χωρητικότητας 3.927 κόνων

ναυπηγήσεως 1905 πλοιοκτησίας Αναστ. Διον. Καλλιμικά, Γ. Ραζή και Κων/νου Αλεξανδράτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Δημ. Κομνηνό την 30ή Σεπτεμβρίου 1916 τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στα ανοιχτά των Καναρίων Νήσων κατά το ταξίδι του από Κάρδιφ για το Μοντεβίδεο.

12. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ ολικής χωρητικότητας 2.388 κόνων ναυπηγήσεως 1892 πλοιοκτησίας Ελευθ. Κων. Βήσαςόπουλου και 12 ακόμη συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Νικ. Βασιλιάνο τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο την 21η Ιουλίου 1916 στα ανοιχτά των Ιρλανδικών ακτών κατά τον πλοίο του από Κάρδιφ για τη Γένοβα.

13. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ ολικής χωρητικότητας 3.801 κόνων ναυπηγήσεως 1882 πλοιοκτησίας Γεράσιμου Νικ. Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Μικέ Φιλίππιν από την Άνδρο (αδελφός της γυναίκας του πλοιοκτήτη) απωλέσθηκε την 13η Δεκεμβρίου 1920 σε απόσταση 40 μίλια από το ακρωτήριο Ortega κατά το ταξίδι του BARRY DOCKES της Αγγλίας για τη Γένοβα, φορτωμένο με κάρβουνο.

14. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. ολικής χωρητικότητας 4.406 κόνων ναυπηγήσεως 1907, πλοιοκτησίας Αναστάσιου Θεοδ. Καλλιμικού. Το πλοίο την 3η Ιουλίου 1929 με πλοίαρχο τον Διονύσιο Σπαθή από το Γαλιξίδι εξόκειλε στη νησίδα Lobos της Ουρουγουάης στην περιοχή του Μοντεβίδεο.

15. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΔΡΙΣΚΟΣ ολικής χωρητικότητας 2.833 κόνων ναυπηγήσεως 1891 πλοιοκτησίας Δημητρίου Ι. Θεοφιλάτου και Γεωργ. Χατζηκυριάκου. Το πλοίο τορπιλίστηκε την 17η Ιουνίου 1917 και βυθίστηκε στα ανοιχτά του Ushant κατά το ταξίδι του από Bonn για Tees (Αγγλία).

16. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΟΔΥΣΣΕΥΣ ολικής χωρητικότητας 3.527 κόνων ναυπηγήσεως 1921 πλοιοκτησίας Γεωργ. Κ. Δρακούλη και 42 συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Γερασ. Σ. Μαρούλη (Τζανετής-1894-1927) είχε αποπλεύσει από το Novorossisk για την Αμβέρσα με φορτίο σιτηρών. Την 16η Ιανουαρίου 1927 είχε προσεγγίσει στη Μόλτα για να μην δώσει μετά τον απόπλου σημεία ζωής βυθισθέν αυτόνδρο με τα 32 μέλη του πληρώματος από τους οποίους 18 ήταν Ιθακίοι: Αντ. Μαρούλης, Νικ. Ι. Μαρούλης, Κων. Ευστ. Καραβίας (Μαθηπάνος), Διον. Δρακόπουλος, Δεστ. Λιόμπος, Γεωρ. Πόρτολος, Γερ. Πόρτολος, Γαλιότης, Γερ. Ευαγγελιάτος, Τηλ. Α. Μωραϊτης, Δελιαπόρτας (Περαχώρι), Γ. Πεταλός (Εξωγή), Νικ. Τροχούλης, Γ. Μαρούλης, Τζώρτζε, Νικ. Δαμουλιάνος, Αναστ. Κανδηλιώτης (Υπ/ρχος).

17. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ολικής χωρητικότητας 3.283 κόνων ναυπηγήσεως 1912 πλοιοκτησίας Αριστ. Γ. Καραβία, Ιωάν. Μαρ. Καραβία, Γεωργ. Χρ. Τριλιβία. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Χαρ. Καρβούνη είχε αποπλεύσει από τον Πειραιά για την Καϊκούτα όταν διαπλεόντας τη διώρυγα του Σουέζ την 4η Φεβρουαρίου 1941 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε. Απωλέστηκαν οι Ιθακίοι Χαρ. Καρβούνης και Γερ. Κανδηλιώτης.

18. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ ολικής χωρητικότητας 4.513 κόνων ναυπηγήσεως 1919 πλοιοκτησίας Αριστ. Βήσαςόπουλου, Ιωάν. Μαρ. Καραβία, Χρυσ. Τριλιβία, Πανδώρας Γ. Τριλιβία. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Σπ. Καλλιμάνη είχε καταπλεύσει στον Πειραιά από την Αργεντινή με φορτίο κριθάρι και σόκους με βοήθεια του Ερυθρού Σταυρού. Την 21η Απριλίου 1941 δέχθηκε επίθεση γερμανικού αεροπλάνου και βυθίστηκε. Τραυματίστηκε βαριά και πέθανε στη συνέχεια στο νοσοκομείο ο Ιθακίος ναύτης Θωμάς Φερεντίνας.

19. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ ολικής χωρητικότητας 1.570 κόνων ναυπηγήσεως 1912 πλοιοκτησίας Μαρίας συζύγου και των υιών του Γεωργίου Δρακούλη, Αντώνιου, Κων/νου και Αριστείδη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Παν. Ανδρ. Φερεντίνο χρησιμοποιείτο ως θυρόπλοιο στον Βόρειο Λιμένα της Χαλκίδας όταν την 17η Απριλίου 1941 δέχθηκε επίθεση γερμανικών αεροπλάνων και βυθίστηκε.

20. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ ολικής χωρητικότητας 5.168 κόνων ναυπηγήσεως 1919 πλοιοκτησίας των αδελφών Δημητρίου Διον. Σταθάτου και Αντ. Διον. Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ευθύμιο Βασιλιάνο την 11η Δεκεμβρίου 1940 κατά το ταξίδι του από Κανόδα για Αγγλία συμμετέχοντας σε νηοπομπή απώλεσε λόγω κακοκαιρίας το πηδάλιο. Έγινε έρμαιο των κυμάτων εγκαταλειφθέν από το πλήρωμα του που παραλήφθηκε με ασφάλεια από αμερικάνικο πλοίο.

21. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ ολικής χωρητικότητας 5.217 κόνων ναυπηγήσεως 1918 πλοιοκτησίας Μαρίας χήρας Γεωργίου



Δρακούλη και τον υιόν της Αντωνίου, Κων/νου και Αριστείδη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Πάνο Ανδρ. Φερεντίνο ταξιδεύοντας από Μπουένος Άϊρες για το Newcastle την 20 Ιανουαρίου 1940 торπηλίσθηκε από γερμανικό υποβρύχιο πορτί ανοικτά των πορτογαλικών ακτών. Απωλέσθησαν 6 από το πλήρωμα από τους οποίους οι 4 ήταν Ιθακίοι Παν. Σιμήρης, Φωτ. Μαρούλης, Χαρ. Καραβίας, Ερωτ. Κόμντας

22. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ ολικής χωρητικότητας 5.626 κόρων ναυπηγήσεως 1919 πλοιοκτησίας Δημ. Διον. Σταθάτου και Δημ. Ι. Νεγρεπόντη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Δημ. Γράτσο (1895-1946) και Υπο/ρχο των Δημ. Μανωλάτο την 28η Ιανουαρίου 1940 торπηλίσθηκε και βυθίστηκε στον Βόρειο Ατλαντικό κατά το ταξίδι του από Αγγλία για την Φλώριδα με αποτέλεσμα να απωλεσθούν 12 από το πλήρωμα από τους οποίους οι 3 ήταν Ιθακίοι, ο Ανθ/ρχος Ι. Παν. Μαρτότος (Λεύκη), ο Ελευθ. Κορυσσής και ο Αναστ. Αμάραντος.

23. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΕΛΕΝΗ ολικής χωρητικότητας 5.655 κόρων ναυπηγήσεως 1918 πλοιοκτησίας Ανασ. Θ. Καλλίνικου και 16 ακόμη συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Γερ. Καλλίτη και Υποπ/ρχο τον Αναστ. Χαλκιδούλη (Μπαμπούρο) εξερχόμενο από το δίαυλο του λιμένα Nicosia της Αργεντινής προσέκρουσε στο ναυάγιο του ελληνικού φορτηγού ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ με αποτέλεσμα να παρουσιαστεί εισροή υδάτων από ρήγματα και το σκάφος να επικαθίσει στο βυθό. Το σκάφος χαρακτηρίστηκε ως τεκμηριωτή ολική απώλεια.

24. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΙΘΑΚΟΣ ολικής χωρητικότητας 3.916 κόρων ναυπηγήσεως 1906 πλοιοκτησίας των Αδελφών Γεωργίου, Περικλέους και Έκτορος Κ. Δρακούλη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Άγγελο Μομώλη την 14η Μαΐου 1940 ευρισκόμενο στην Αμβέρσα καταλήφθηκε από τους Γερμανούς ύψωσε τη γερμανική σημαία και χρησιμοποιείτο για τις δικές τους μεταφορές. Το πλήρωμά του επαναπατρίστηκε στην Ελλάδα. Το ΙΘΑΚΟΣ μετά τον πόλεμο ανευρέθη σε Νορβηγικό λιμένα και με διαμεσοδήληση της Ελλ. Κυβέρνησης επιστράφηκε στους πλοιοκτήτες.

25. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΚΑΣΤΩΡ ολικής χωρητικότητας 5.497 κόρων ναυπηγήσεως 1921 πλοιοκτησίας των αδελφών Γράτσου (Κων/νου, Δημήτριου, Αλκιμίου και Πάνου) κατά 25% στον καθένα. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Γεωρ. Π. Τριβίβα торπηλίστηκε και βυθίστηκε από ιταλικό υποβρύχιο την 1η Αυγούστου 1942 στον Ατλαντικό ανοικτά των Βορείων ακτών της Νοτίου Αμερικής κατά το ταξίδι του από Βομβόν-Κέιν Τάουν για το Σεν Τζον του Καναδά. Από τα 35 μέλη του πληρώματος απωλέσθησαν 4 ναυτικοί.

26. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΑΚΗΣ ολικής χωρητικότητας 3.546 κόρων ναυπηγήσεως 1906 πλοιοκτησίας Ελευθ. Κ. Βήσσας-Παυλίου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Κων/νο Αθ. Βαλιδιάνο από τις Κεραμίες και Υποπ/ρχο τον Σπ. Ευαγ. Βήσσας-Παυλίου από την Ιθάκη την 11η Ιουνίου 1940 πλέοντας στη Μεσόγειο κατά το ταξίδι του από Barry Docks της Αγγλίας για τη Θεσσαλονίκη με φορτίο Κάρβουνο προσέκρουσε σε νάρκη περί τα 10 μίλια Βόρεια της νήσου Pantelaria (Ιταλική) και βυθίστηκε. Το πλήρωμα διασώθηκε.

27. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΑΞ ΓΟΥΛΦ (MAX WOLF) ολικής χωρητικότητας 6.694 κόρων ναυπηγήσεως 1817 πλοιοκτησίας αρχικά Γεωρ. Πορτάλη. Το πλοίο με πλοίαρχο του Ιωαν. Περικλ. Ματαράγκα έμφορτο με σιτάρι από το Μπουένος Άϊρες είχε καταπλεύσει στην Αμβέρσα οπότε υπήρξε άτυχος αφού λόγω της προέλασης των Γερμανών και τους βομβαρδισμούς της γερμανικής Αεροπορίας δέχθηκε την εκφόρτωση και απέπλευσε για τη Χάβρη της Γαλλίας όπου μέσα στο Σηκουάνα και σε απόσταση περί τα 25 μίλια από τη Χάβρη δέχθηκε συνεχή επίθεση από γερμανικά αεροπλάνα και βυθίστηκε στο ποτάμι. Από τα 24 μέλη του πληρώματος απωλέσθησαν 2. Ο πλοίαρχος Ι. Ματαράγκας διασώθηκε οπότε απωλέσθη το 1942 μαζί με τον Υποπ/ρχο τον Βήσιο Νικ. Κοττιβά κατά τον торπηλισμό του φορτηγού πλοίου ΒΑΥΟΥ.

28. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ ολι-

κής χωρητικότητας 6.303 κόρων ναυπηγήσεως 1922 πλοιοκτησίας Δημ. Διον. Σταθάτου και Γερασ. Νικ. Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Αντώνιο Κακογιάννη την 26η Απριλίου 1941 είχε αποπλεύσει από τον Πειραιά έμφορτο για το Πορτ-Σαϊν και κατά το ταξίδι του προσέγγισε και αγκυροβόλησε στον όρμο της Μήλου όπου και δέχθηκε επίθεση γερμανικών αεροπλάνων βυθίστηκε. Στο πλοίο επέβαινε ο Ν. Αλευράς ως υποπλοίαρχος ο Διον. Αλημεριώτης, Ανθ/ρχος και ο Αναστ. Τηλ. Καραβίας ως Ανθ/ρχος και ακόμη μερικοί Ιθακίοι από το πλήρωμα καταστρώματος και μηχανής.

29. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΕΝΤΩΡ ολικής χωρητικότητας 3.050 κόρων ναυπηγήσεως 1902 πλοιοκτησίας των τριών αδελφών Δρακούλη (Γεωργίου, Περικλή, Έκτωρ) την επαδεληφή γαμπρού τους Γεωρ. Γράτσου και ακόμη 47 συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Νικόλαο Λουράνδο торπηλίστηκε και βυθίστηκε στον Βόρειο Ατλαντικό με αποτέλεσμα να απωλεσθούν 7 από τους οποίους οι 3 Έλληνες

30. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΝΕΜΕΑ ολικής χωρητικότητας 5.101 κόρων ναυπηγήσεως 1919 πλοιοκτησίας Γερ. Ν. Σταθάτου και Δημ. Διον. Σταθάτου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ελευθέριο Μεταξά έμφορτο με κάρβουνο από το Barry Docks της Αγγλίας για τη Θεσσαλονίκη торπηλίστηκε στα ανοικτά των Ιρλανδικών ακτών τη 15η Ιανουαρίου 1941 με αποτέλεσμα να απωλεσθούν 18 ναυτικοί και μεταξύ αυτών οι Ιθακίοι Ελευθ. Μεταξάς, Βασ. Ρωμάνης, Δημ. Καλλίνικος, Στυλ. Καλλίγερος, Γερα. Δαλέσης, Διον. Δορίζας και Γερ. Ρωμάνης.

31. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΝΗΙΟΝ ολικής χωρητικότητας 5.154 κόρων ναυπηγήσεως 1918 πλοιοκτησίας Αν. Διον. Καλλίνικου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Γεράσο. Κωλιττή την 22 Ιουνίου 1940 ταξιδεύοντας από το Μπορντό της Γαλλίας για το Φάλημους της Αγγλίας торπηλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο και βυθίστηκε.

32. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΝΗΡΙΤΟΣ ολικής χωρητικότητας 3.854 κόρων ναυπηγήσεως 1907 πλοιοκτησίας των τριών αδελφών Δρακούλη (Γεωργίου, Περικλέους και Έκτορος). Το πλοίο με πλοίαρχο τον Πάνο Σ. Καλλίνικο торπηλίστηκε και βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο στον Βόρειο Ατλαντικό την 18 Οκτωβρίου 1940. Σημειώνεται ότι το ΝΗΡΙΤΟΣ λίγους μήνες νωρίτερα την 11η Μαρτίου 1940 με πλοίαρχο τον Κάπτεν Γιάννη Δωρίζα είχε προσκρούσει σε νάρκη στις ακτές του Ντόβερ της Αγγλίας κατά τον πλου του από Κούβα για την Αμβέρσα. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος οπότε ο πλοίαρχος βλήθηκε να μην βυθίζεται επιβίβαστηκε και πήδη στο σκάφος που τελικά κατάφερε να το οδηγήσει στο Λονδίνο.

33. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΠΟΛΥΚΤΩΡ ολικής χωρητικότητας 4.077 κόρων ναυπηγήσεως 1914 πλοιοκτησίας Γεωργ. Κ. Δρακούλη και 100 ακόμη συμπλοιοκτητών. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Νικ. Κοντζα την 9η Φεβρουαρίου 1943 ταξιδεύοντας από το Σεν Τζον του Καναδά για Μπένφοστ торπηλίστηκε στον Βόρειο Ατλαντικό. Απωλέσθησαν 8 Έλληνες και 22 αλλοδαποί, ενώ ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός παρελήφθησαν αιχμάλωτοι από το υποβρύχιο. Μεταξύ των απωλεσθέντων ήταν και ο Υποπ/ρχος Κων/νος Δημ. Κοττιβάς από την Λεύκη.

34. Ελληνικό Δεξαμενόπλοιο ΒΙΚΤΟΡΥ (VICTORY) ολικής χωρητικότητας 12.469 κόρων ναυπηγήσεως 1960 πλοιοκτησίας Αδελφών Σταύρακα και Φούλη Καλλιμάνη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Βασ. Μιχαηλιδάκη και πλήρωμα 32 φορτωμένο με μελάνη την 11 Φεβρουαρίου 1982 κόπηκε στα δύο λόγω τρικυμίας και βυθίστηκε σε στίγμα 46-55 Βόρειο και 25-26 Δυτικό στον Βόρειο Ατλαντικό. Πολλοί ναυτικοί αποκλείστηκαν και μεταξύ αυτών και ο Ιθακίος Ανδρέας Μωραΐτης. Στο πλοίο επέβαιναν και άλλοι Ιθακίοι που δεν διασώθηκαν. Το ναυάγιο του ΒΙΚΤΩΡ είχε ιδιαίτερα συγκινήσει το Πανελλήνιο, αφού το σκάφος είχε κοπεί στα δύο και οι επιβιβασθέντες στη σωσίβια λέμβο 15 ναυτικοί απωλέσθησαν ενώ οι παραμεινόντες στο πρυμναίο τμήμα του σκάφους που επέπλεε διασώθηκαν από ολλανδική φρεγάτα.

35. Φορτηγό πλοίο ΓΑΡΔΕΛΑΚΙ ολικής χωρητικότητας 2.282 κόρων ναυπηγήσεως 1888 πλοιοκτησίας των αδελφών Ευσταθίου και Σπυρίδωνος Κων/νου Θεοφιλάτου. Το πλοίο κατασχέθηκε από τις ισπανικές Αρχές το 1937 κατά τη διάρκεια του Ισπανικού Εμφύλιου Πολέμου.

36. Ελληνικό φορτηγό ατμόπλοιο ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ολικής χωρητικότητας 1.490 κόρων ναυπήγησε 1918 στο ναυπηγείο P.H. DOYEN S.B.CO. του Portland της Μασαχουσέτης ιδιοκτησίας του ναυπηγού Γρηγορίου Ι. Θεοφιλάτου. Το πλοίο



το 1922 με πλοίαρχο τον Ιωάννη Σταύρου Πεταλά (1890-1937) (ο Γιάννης του Σταύρου) πλέοντας στην περιοχή του Ακρωτηρίου Ponta Del Canton των Αζόρων παρουσίασε εισροή υδάτων και βυθίστηκε.

37. Το φορτηγό ατμόπλοιο τύπου Λίμπερτι HPA ολικής χωρητικότητας 7.218 κόνων ναυπηγήσεως 1943 στα Ναυπηγεία Permanente Metals Corporation του Richmond των Ηνωμένων Πολιτειών ιδιοκτησίας της εταιρείας Δρακούλη. Το σκάφος βυθίστηκε την 19η Ιουνίου 1966 λόγω εισροής υδάτων σε στίγμα 1756 Βόρειο και 5820 Ανατολικό στην Αραβική Θάλασσα κατά το ταξίδι από το Mormugao για Trieste έμφορτο με μεταλλεύματα.

38. Φορτηγό πλοίο ΙTHAKA με σημαία Μπαχάμες ιδιοκτησίας Γερ. Κοχάιτης και Ιω. Γλυκύ. Το πλοίο προηγουμένως ανήκε στην εταιρεία Σταύρακα με το όνομα AROLA. Το σκάφος το 1961 ευρισκόμενο στο Chaurchill Bay του Καναδά παρασύρθηκε λόγω ξαφνικής θύελλας και επέπεσε στους βράχους της ακτής όπου και εξόκειλε.

39. Φορτηγό πλοίο ΙTHAKA ISLAND με σημαία Λιβερίας ολικής χωρητικότητας 7.426 κόνων ναυπηγήσεως 1947 στα ναυπηγεία Lithogows Limited της Γλασκώβης ιδιοκτησίας αδελφών Αργυρίου και Γεωργ. Σταύρακα. Το πλοίο είχε αποπλεύσει την 1η Οκτωβρίου 1968 από το Hampton Roads για το Manchester με πλοίαρχο τον Νικόλαο Φλώρο και με φορτίο σιτηρών. Την 11 Οκτωβρίου ο πλοίαρχος έδωσε στίγμα 45° βόρειο και 36474 Ανατ. Από τότε χάθηκαν τα ίχνη του και τα Μέλη του πληρώματος θεωρήθηκαν απωλεσθέντα. Μεταξύ των Μελών και οι Ιθακίσιοι ναυτικοί α) Παν. Κανέλλος, β) Γερ. Πετράτος, γ) Κίμων Κανέλλος

40. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΙONION ολικής χωρητικότητας 1.164 κόνων ναυπηγήσεως 1880 στα ναυπηγεία PALMERS CO του Newcastle ιδιοκτησίας Αναστ. Διον. Καλλιπικού. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Ιάκωβο Πουλιέζο την 15 Ιουνίου 1925 προσάραξε λόγω πυκνής ομίχλης στην περιοχή του ακρωτηρίου Φινιστέρο και απωλέσθη χωρίς θύματα.

41. Το φορτηγό πλοίο INGINIER N. VLASSOPOL με σημαία Ρουμανίας ολικής χωρητικότητας 3610 κόνους ναυπηγήσεως 1911 στα ναυπηγεία, Greenock and Grangemouth Co. Ltd. του Greenock, ιδιοκτησίας Σπ. Νικ. Βλασσόπουλου. Το πλοίο βυθίστηκε το 1942 λόγω πολεμικής ενέργειας.

42. Το φορτηγό ατμόπλοιο FLORIDA (πρώην GIMBELZERSON) με παναμαϊκή σημαία, ιδιοκτησίας Ευσταθίου Κων. Θεοφιλάτου. Είχε ολική χωρητικότητα 1435 κόνους ναυπηγήσεως 1903 στα ναυπηγεία Mackie & Thompson της Γλασκώβης. Το πλοίο με πλοίαρχο τον ίδιο τον πλοιοκτήτη του έμφορτο με μεταλλεύματα ναυάγησε το 1941 στις ακτές της Βόρειας Αφρικής.

43. Μικρό δεξαμενόπλοιο ΠΟΡΤΟΛΟΣ 17. Ιδιοκτησίας εταιρείας Πόρτολου. Το πλοίο την 17η Σεπτεμβρίου 1970 με πλοίαρχο τον Νικόλαο Καλλιπικό (γεννηθέντα στην Ιθάκη το 1922) ευρισκόμενο στο αγκυροβόλιο Πειραιά σημειώθηκε έκρηξη, απωλέσθησαν 3 άτομα και στη συνέχεια το σκάφος ρυμουλκίστηκε σε όρμο της Σαλαμίνας όπου και προσάραξε.

44. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΑΡΙΑ ολικής χωρητικότητας 4.225 κόνων ναυπηγήσεως 1907 στα Ναυπηγεία Northumberland S.B. Co. του Newcastle ιδιοκτησίας Ιωάννου και Σπυριδώνος Ν. Βλασσόπουλου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Σπ. Αν. Φερεντίνο παραπλέοντας στις ακτές της Βραζιλίας έμφορτο με κάρβουνο την 7η Ιουνίου 1937, έπιασε φωτιά στα κύπη του που γρήγορα επεκτάθηκε με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί από το πλήρωμα.

45. Επιβατηγό ΖΑΚΥΝΘΟΣ ολικής χωρητικότητας 411 κόνων ναυπηγήσεως 1881 ιδιοκτησίας Κων. Στ. Θεοφιλάτου. Το πλοίο λόγω κακοκαιρίας με πλοίαρχο τον ίδιο τον πλοιοκτήτη προσέκρουσε στα κρηπιδώματα του λιμένα της Πάτρας και βυθίστηκε. Ο Κων/νος Θεοφιλάτος 1850-1927 ήταν ο πατέρας του πλοιάρχου Ευσταθίου και Σπυριδώνος Θεοφιλάτου.

46. Το φορτηγό πλοίο ΜΑΡΙΑ ολικής χωρητικότητας 3.513 κόνων ναυπηγήσεως 1957 συμπλοκήθηκε Δημητρίου Ι. Παίτη (Δανάη). Το πλοίο έμφορτο με φορτίο φασολιών πλέοντας στην Ερυθρά Θάλασσα έπιασε φωτιά στο μηχανοστάσιο την 20ή Μαΐου 1981. Εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του αλλήλ στη συνέχεια ρυμουλκίστηκε για να προσαρχει σε απόσταση 5 μίλια από το Σουέζ και να δηλωθεί ως τεκμαρτή ολική απώλεια.

47. Φορτηγό πλοίο ΚΥΡΑ-ΕΛΕΝΗ ολικής χωρητικότητας 2.290 κόνων ναυπηγήσεως 1949 ιδιοκτησίας αρχικά Γεωρ. Κουτσουβέλη και συνέχεια Γερ. Καλλογρόπου. Στο πλοίο είχαν πλοιαρχήσει ο Γιάσος ο Μαρτάτος και ο Βαγγέλης Καραβίας. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Παν. Μούρτζη και 18 μέλη πλή-

ρωμα είχε αποπλεύσει από το Λαύριο για τη Βουλγαρία, αλλήλ την 6η Ιανουαρίου 1978 παραπλέοντας τη νήσο Πατρόςκλου στην περιοχή των Λεγραιών προσέκρουσε επί των βράχων και βυθίστηκε. Το πλήρωμα διασώθηκε.

48. Το φορτηγό ατμόπλοιο CAPTAIN JOHN C. (πρώην ΜΕΡΟΠΗ του Ωνάση) ολικής χωρητικότητας 7.588 κόνων ναυπηγήσεως 1919 ιδιοκτησίας Ονούφριου (Φούλη) Ιω. Καλλιμάνη (1924-1998). Το πλοίο με πλοίαρχο του Διομήδη Καραβία εξόκειλε το 1958 στις ακτές της Ισπανίας.

49. Το φορτηγό πλοίο ΚΙΟΝΙ ολικής χωρητικότητας 1.922 κόνων ναυπηγήσεως 1948 ιδιοκτησίας Ιω. Παίτη. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Λάμπρο Τριβίβα ταξιδεύοντας από Lagoulette για Valencia κενό φορτίου με 24 μέλη πλήρωμα πλέοντας Δυτικά της Σαρδηνίας σημειώθηκαν εκρήξεις στο μηχανοστάσιο με αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί από το πλήρωμα την 21η Ιουνίου 1968. Το πλήρωμα επιβιβάσθεν στις σωσίβιες σχεδίες διασώθηκε.

50. Το φορτηγό ατμόπλοιο ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ ολικής χωρητικότητας 8.222 κόνων ναυπηγήσεν 1957 ιδιοκτησίας των αδελφών Νικ. και Ιω. Βλασσόπουλου. Το πλοίο με πλοίαρχο τον Δημήτριο Γιαννιώτη είχε καταπλεύσει και αγκυροβόλησει στο λιμένα Chaina του Ανατ. Πακιστάν για εκφόρτωση λιπασμάτων όταν την 24η Νοεμβρίου 1971 σημειώθηκαν εκρήξεις στα κύπη οφειλόμενες σε δολιοφθορά. Παρατηρήθηκε εισροή υδάτων. Οι προσπάθειες διάσωσης δεν ευδοκλήθηκαν λόγω κηρύξεως στρατιωτικού νόμου και εγκαταλείψης του πλοίου από το πλήρωμά του.

51. Το φορτηγό πλοίο ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ ολικής χωρητικότητας 9.412 κόνων ναυπηγήσεως 1949 ιδιοκτησίας αδελφών Νικ. και Ιω. Βλασσόπουλου. Στο πλοίο με πλοίαρχο τον Ανδρέα Μαρούλη που ταξιδεύει στον Ινδικό Ωκεανό την 29η Σεπτεμβρίου 1970 εξερρήγη πυρκαγιά με αποτέλεσμα να βυθιστεί το σκάφος σε στίγμα 02-58 Βορ. και 82-83 Ανατ.

52. Το φορτηγό πλοίο POLYNESIA DIKAN ολικής χωρητικότητας 4.207 κόνων ναυπηγήσεως 1961 ιδιοκτησίας Νικ. Αναγνωστάτου και Διακόπουλου. Το πλοίο εν πλω από Pago Pago για το Λος Άντζελες με φορτίο τούνας σε 71 κοντέινερ παρουσίασε αιφνίδια κλίση στα ανοικτά της Baja California του Μεξικού περί τα 235 μίλια νοτιοδυτικά του San Diego την 3η Ιουλίου 1975. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το σκάφος και παραλήφθηκε από ελικόπτερα των Ηνωμένων Πολιτειών ενώ ο πλοίαρχος και ο ραδιοτηλεγραφητής παρέμειναν επί του πλοίου το οποίο και ρυμουλκίστηκε προς το Λος Άντζελες. Το σκάφος τελικά βυθίστηκε κατά τη διάρκεια της ρυμουλκίσεως την 7η Ιουνίου 1975.

53. Το φορτηγό πλοίο ΤΟΛΜΙΔΗΣ ολικής χωρητικότητας 9.481 κόνων ναυπηγήσεως 1959 ιδιοκτησίας των αδελφών Νικ. και Ιω. Βλασσόπουλου το πλοίο έμφορτο με 12.000 τόνους Μαγκανέζα είχε αποπλεύσει από τη Βαλτιμόρη για τη Σιγκαπούρη όταν παραπλέοντας τις ακτές της Βόρειας Καρολίνας την 18η Ιανουαρίου 1978 παρατηρήθηκε εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο με αποτέλεσμα μέρος του πληρώματος να παραληφθεί από τα ελικόπτερα, ενώ 11 μέλη του παρέμειναν επί του πλοίου που επέστρεψε στο Norfolk. Το πλοίο χαρακτηρίστηκε ως τεκμαρτή ολική απώλεια.

Όμως κατά τον πόλεμο απωλέσθησαν Ιθακίσιοι ναυτικοί και σε μη Ιθακισιανά πλοία γι' αυτό και θεωρώ ότι στο μνημόσυνο αυτό πρέπει και αυτοί να μνημονευτούν:

Ιωαν. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΗΣ στο Φ/Γ ΑΙΓΑΙ, Διον. ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΣ Ε/Γ ΑΤΤΙΚΗ, Σταύρ. ΔΩΡΙΖΑΣ Ε/Γ ΑΤΤΙΚΗ, Ιωαν. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ Φ/Γ ΒΑΥΟΥ, Βλάσιος Ν. ΚΟΛΥΒΑΣ Φ/Γ ΒΑΥΟΥ, Οδυσ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ Φ/Γ ΒΑΥΟΥ, Κων/νος ΑΛΦΟΝΣΟΣ Φ/Γ ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ, Παν. Ε. ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ Φ/Γ ΕΛΙΖ, Σπυρ. ΔΕΛΛΑΠΟΡΤΑΣ Ε/Γ ΕΣΠΕΡΟΣ, Σπυρ. ΚΑΡΑΤΖΗΣ Φ/Γ ΚΛΕΑΝΘΗΣ (πλοίαρχος), Παν. ΔΕΝΔΡΙΝΟΣ Δ/Ε ΚΟΣΜΟΣ II, Λάμπρ. ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΣ Δ/Ε ΚΟΣΜΟΣ II, Αργ. ΓΡΑΤΣΟΣ Φ/Γ ΜΑΡΟΥΣΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ (Υπ/ρχος), Γεωρ. ΒΑΡΒΑΡΗΓΟΣ Φ/Γ ΝΙΚΟΚΛΗΣ, Δημ. ΛΙΟΣΑΤΟΣ Φ/Γ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (πλοίαρχος), Αναστ. ΚΑΝΔΗΛΙΩΤΗΣ Φ/Γ ΠΕΡΣΕΥΣ, Γρηγ. ΚΑΛΛΙΝΙΚΟΣ Φ/Γ ΠΕΡΣΕΥΣ (Αποφ. Σχολής Υδρας), Μάριος ΑΡΤΑΒΑΝΗΣ Φ/Γ ΡΑΜΑΡΟ, Κων/νος ΒΑΡΒΑΡΗΓΟΣ Φ/Γ ΦΛΩΡΑ, Νικ. ΒΕΡΥΚΙΟΣ Φ/Γ ΩΡΩΠΟΣ (Α' Μηχανικός), Επαμ. ΚΟΜΝΗΝΟΣ Λονδίνο (πλοίαρχος), Χρήστος ΧΑΝΟΣ Ε/Γ ΑΛΜΠΕΡΤΑ, Σταύρος ΧΑΝΟΣ Ε/Γ ΑΛΜΠΕΡΤΑ.



Ο πρωθυπουργός Σοφοκλής Βενιζέλος, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κιζάνης και ανώτατοι αξιωματικοί του υπουργείου, μετά των αφιχθέντων εις Αθήνας εκπροσώπων των ιταλικών Ναυπηγείων Ansaldo-Adriatico-Tatanto. Οι Ιταλοί θα ανέλαμβάναν τη ναυπήγηση των νέων ελληνικών επιβατηγών ατμοπλοίων. 1950.

Φώτο: Αρχείο Νίκου Σίμου



Η γνωστή σταρ Ρίκα Διαλυνά μετά του συζύγου Παπαδάτου. Έχει επιστρέψει με το υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη» από την Αμερική, την οποία επισκέφτηκε ως νεοεκλεγείσα «Σταρ Ελλάς» και με την ευκαιρία φρόντισε να φωτογραφηθεί με το σύζυγό της με «κάδρο» ένα σωσίβιο του υπερωκεάνιου.



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανδριανόπουλος απονέμει το Χρυσούν Μετάλλιον στον κ. Σαμαράκη, διευθυντή της Εθνικής Γραμμής Αμερικής, πλοιοκτήτριας εταιρείας του υπερωκεάνιου «Βασίλισσα Φρειδερίκη», για τις υπηρεσίες που έχει προσφέρει στην Εμπορική Ναυτιλία. Ο κ. Σαμαράκης είναι αδελφός του γνωστού λογοτέχνη Αντώνη Σαμαράκη.



Το φορτηγό «Αρετή» υπό σημαία Παναμά, στο λιμένα Πειραιά. Κατέπλευσε παρά το μποϊκοτάζ στα πλοία με σημαία ευκαιρίας και άρχισε να ξεφορτώνεται κανονικά στον Πειραιά.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στην κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή, Γιώργος Βογιατζής, φωτογραφιζόμενος με τα μέλη της Πανελληνίου Ενώσεως Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, μετά τη συνέλευση του κλάδου στην οποία προήδρευσε. Κατά τη συνέλευση συζητήθηκαν τα εκκρεμή ζητήματα των εμποροπλοιάρχων.



Ο πλοίαρχος Παναγιώτης Παγώνης, διευθυντής Ναυτιλίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο εφημέριος του Ναού του Αγίου Νικολάου Πειραιώς και ο γενικός διευθυντής του ΥΕΝ ναύαρχος Α.Σ. Ανδρ. Σταθακόπουλος, κατά τον αγιασμό για τον απόπλου 14 αλιευτικών πλοιορίων. Δεύτερος εξ αριστερών ο Δρ Νόρις Γουίλσον, γεν.διεθ. της Παγκοσμίου Εκκλησιαστικής Υπηρεσίας.

«Βουτιά» πάλι του ελληνικού νηολογίου κατά τον περασμένο μήνα Ιούλιο, μετά τα χαμόγελα αισιοδοξίας του Ιουνίου.

Οι διαγραφές πλοίων τον Ιούλιο ήταν υπερδιπλάσιες από τις εγγραφές, με αποτέλεσμα μετά από 22 μήνες να υπάρξει μόνο ένα «ευχάριστο διάλειμμα», αυτό του Ιουνίου.

Τον Ιούλιο ύψωσαν την ελληνική σημαία τέσσερα πλοία και την υπέστειλαν 11, ενώ η δύναμη του στόλου μας μειώθηκε κατά 85.569 κόρους. Να σημειωθεί ότι τον Ιούνιο

η δύναμη είχε αυξηθεί κατά 355.811 κόρους και ο υπουργός Ε.Ν. Στ. Σουμάκης είχε δηλώσει πως τον ενδιαφέρει η ποιοτική ναυτιλία και ποτέ η ελληνική σημαία δεν θα γίνει ευκαιρία.

Η πορεία του νηολογίου

Μείωση του εμπορικού μας στόλου τον Ιούλιο

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ	Ν.Π. 10574	1967	Φ/Γ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	Ν.Π. 10573	1984
Ε/Γ	ΘΡΑΚΗ 2	Ν.ΚΑΒΑΛΑΣ 21	1994	Δ/Ε	ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ	Ν.Π. 10575	1998
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.075				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 81.519			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17 έτη				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 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
Α/Κ	ΡΟΒΙΝΣΟΝ ΙΙ	Ν.Π. 4543	1973	Διάλυση	Φ/Γ-Χύδην	ΡΟΔΑΝΘΗ	Ν.Π. 9409	1969	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI	Ν.Π. 6010	1964	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	Ν.Π. 8641	1984	Π.Α. (ΜΑΡΣΑΛ ΙΣΛ)
ΕΓ/ΤΡ	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	Ν.ΘΕΣ/ΚΗΣ 143	1944	Βύθιση	Δ/Ε	ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	Ν.Π. 9974	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΑΠΑΝΕΜΟ	Ν.Π. 10104	1975	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΝΟΡΝΤΑΝΑ	Ν.Π. 10534	1981	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
						ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ			
					Φ/Γ	ΧΙΩΤΙΣΑ	Ν.Π. 9173	1970	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	Ν.Π. 10127	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΜΑΡΙΑ Σ	Ν.Π. 10315	1979	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 788					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 167.375				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 38 έτη					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 έτη				

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES 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	
SYJY	ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ II	Ε/Γ Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8.129	ΜΕΚ (2)	1981	2.913	590	Μετονομάσθηκε σε ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ
1/06/98	THALIS O MILISIOS II	PASSENGER F/B	PIRAEUS		2X1.000BHP				RENAMED POSIDON HELLAS
SX2859	KONTINENT V	A/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.286	ΜΕΚ (1)	1979	297	89	Μετονομάσθηκε σε ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ
15/06/98	CONTINENT V	FISHING VESSEL	PIRAEUS		500BHP				RENAMED TO GRECOMAR
SW6923	MARIKA	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.712	ΜΕΚ (1)	1967	994	583	Μετονομάσθηκε σε ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΗΣ
26/06/98	MARIKA	CARGO	PIRAEUS		750 BHP				RENAMED TO KAPETAN NIKOLIS

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

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	
SW 4681	ΙΑΣΩΝ	P/K	ΠΕΡΑΙΑΣ	7.028	ΜΕΚ (1)	1955	183	23	πρώην ΠΑΤΡΑΣ
19/06/98	JASON	TUG	PIRAEUS		1.000BHP				ex PATRAS 412
SYOM	ΠΑΣΙΦΑΗ	ΕΓ/ Ο/Γ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	28	ΜΕΚ (1)	1998	30.010	9.003	πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ
22/06/98	PASIPHAË	PASSENGER F/B	IRAKLIO		4X11.120KW				ex PIRAEUS 10.559

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	ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 6710	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ 2000	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.554	ΜΕΚ(4)	1998	805	271	USD	ΣΕΡΕΣ ΥΔΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.
3/06/98	FLYING DOLPHIN 2000	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	PIRAEUS		4X2320KW				\$9.476.855	N.959/79 Αντικλ. Βικότος Ν. τηλ. 4591615
SZMN	ΤΖΩΡΖ ΛΥΡΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.555	ΜΕΚ(1)	- 1984	22.322	13.442	USD	KASTALIA COMP. NAV. S.A. PANAMA
3/06/98	GEORGE LYRAS	CARGO	PIRAEUS		9.768KW				\$23.097.894	Αντικλ. Καθόργης Στεφ. τηλ. 42.21.310
SYFK	ΣΗΚΟΥΗΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.557	ΜΕΚ(1)	1997	61.617	32.750	USD	PRIOR TREADING INC. (LIBERIA)
5/06/98	SEAQUEEN	CARGO	PIRAEUS		15.540KW				\$44.750.000	Αντικλ. Μορφέτας Γεράσιμος. τηλ. 89.09.601
SWWJ	ΧΑΝΤΖΙΝ ΦΕΛΙΞΣΤΟΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.558	ΜΕΚ(1)	1990	37.193	15.205	USD	JUPITER INTERNATIONAL INC.
11/06/98	HANJIN FELIXSTOWE	CARGO	PIRAEUS		33.250BHP				\$24.000.000	Αντικλ. Παπαθανασίου Ιωάννης τηλ. 80.90.200
SYOM	ΠΑΣΙΦΑΪ	Ε/Γ Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.559	ΜΕΚ(4)	1998	30.010	9.003	NOK	MINQIKES GRAMMES A.N.E.
12/06/98	PASIPHAË	PASSENGER F/B	PIRAEUS		4X11.120KW				716.901.890	Αντικλ. Ποπογιαννάκης τηλ. 40.30.001
SYZG	ΑΙΓΑΙΟΝ III	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.561	ΜΕΚ(1)	1967	2.758	1.348	USD	MENTOIA II N.E.N.95979
16/06/98	AEGEAN III	TANKER	PIRAEUS		2.021KW				\$310.000	Αντικλ. Αιδονίδης Στεφ. τηλ. 42.92.530
SX6671	ΑΘΗΝΑ 2004	Ε/Γ Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.562	ΜΕΚ(2)	1997	608	200	D.M.	ΜΕΓΙΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
17/06/98	ATHINA 2004	PASSENGER F/B	PIRAEUS		9.698KW				19.421.340	Αντικλ. Γούτος τηλ. 61.35.422
SZGK	ΑΡΙΕΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.563	ΜΕΚ(1)	1979	14.231	11.059	ΔΡΧ.	CHESTERFIELD SHIPPING CO. NY LTD
17/06/98	ARIES	CARGO	PIRAEUS		7.900BHP				6.000.000	Αντικλ. Ζαφειρέας τηλ. 93.80.701

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

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	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
JHYI	ΓΚΙΚΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7.594	ΜΕΚ(1)	1980	10.322	5.657	1 δολ. ΗΠΑ& δόλλων	Πώληση σε αλλοδαπούς
2/06/98	GHIKAS	CARGO	PIRAEUS		6.000 BHP				αξιάς των παροχών	Sale to foreigners
SYED	ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΙΤΑΝ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.975	ΜΕΚ(1)	1978	48.648	26.645	1 δολ. ΗΠΑ& δόλλων	Πώληση σε αλλοδαπούς
10/06/98	ENALIOS TITAN	TANKER	PIRAEUS		16.800BHP				αξιάς των παροχών	Sale to foreigners
SXRB	ΟΜΗΡΟΣ Τ.	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5.451	ΜΕΚ(1)	1955	5.296	3.214	-	Πώληση σε αλλοδαπούς
15/06/98	OMIROS T.	CARGO	PIRAEUS		5.340BHP				-	Sale to foreigners
SXBR	ΣΕΡΕΝΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.209	ΜΕΚ(1)	1982	52.378	26.489	1 δολ. ΗΠΑ& δόλλων	Πώληση σε αλλοδαπούς
17/06/98	SERENO	TANKER	PIRAEUS		19.080BHP				αξιάς των παροχών	Sale to foreigners
SXIF	ΙΚΑΡΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.069	ΜΕΚ(1)	1981	67.713	40.323	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
23/06/98	IKARIA	CARGO	PIRAEUS		18.400BHP				\$ 12.500.000	Sale to foreigners
SWCG	ΠΕΛΛΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.013	ΜΕΚ(1)	1985	22.102	13.043	1 δολ. ΗΠΑ& δόλλων	Πώληση σε αλλοδαπούς
24/06/98	PELLA	TANKER	PIRAEUS		10.900BHP				αξιάς των παροχών	Sale to foreigners
SWUJ	ΣΤΕΛΛΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.235	ΜΕΚ(1)	1974	13.000	8.007	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
29/06/98	STELLA	CARGO	PIRAEUS		9.000BHP				\$ 785.000	Sale to foreigners

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX6794	ΔΕΣΠΙΝΑ	Ε/Γ Τ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.556	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	KOX	KOX
4/06/98	DESPINA	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	228	108
SV7235	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.546	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	1.063	504
5/06/98	GEORGIOS S	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	498	359
SXDD	ΝΗΡΗΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.531	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	56.127	32.751
7/06/98	NIRIS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	56.127	32.751
SYJX	ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΕΝΑΪΣΑΝΣ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.525	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	11.429	4.429
17/06/98	WORLD RENAISSANCE	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	11.429	4.429
SZXA	ΝΟΡΤΑΝΑ ΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.534	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	15.903	8.105
17/06/98	NORDANA CHALLENGER	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	15.903	8.105
SXEL	ΜΑΕΡΣΚ ΤΟΪΑΜΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.535	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	40.238	16.983
29/06/98	MAERSK TOYAMA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	40.238	16.983
SXCE	ΑΪΣ ΚΙΝΓΚ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.545	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	7.085	2.937
30/06/98	ICE KING	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	7.085	2.937
SYPC	ΑΪΣ ΚΟΥΗΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.549	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης Από/From	7.085	2.937
30/06/98	ICE QUEEN	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage Σε/To	7.085	2.937

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX4709 11/06/98	ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β. ARISTOYIOLOS V	Ε/Γ Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.487	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	KOX 189 187	KKX 127 120
SX3374 17/06/98	ΙΛΙΟΝ ILION	Ε/Γ Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.667	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	239 471	71 181
SX3458 17/06/98	ΑΡΙΑΔΝΗ ΟΦ ΝΑΞΟΣ ARIADNE OF NAXOS	Ε/Γ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.310	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	194 248	68 135

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

9/9/98

Ε/Γ - Ο/Γ «ΑΛΚΗΣΙΣ» ΝΠ 3045 ΚΟΧ.: 627,06

Δικ. Επιμελήτρια: Κ. Καραγεωργίου

Συμβ/φος: Μ.Μάγγου

Τόπος: Δήμος Ελευσίνας

1η προσφορά Δολ. ΗΠΑ (\$100.000)

16/9/98

Α) Ε/Γ - Υ/Γ «ΙΠΤΑΜΕΝΟΣ ΕΡΜΗΣ Ι» Ν.Π10071

ΚΟΧ.: 124,81

Δικ. Επιμελ.: Ν. Ζηλάκος

Συμβ/φος: Γ. Παπαθανασίου (Πειραιά)

Τόπος: Δήμος Κερατσινίου

1η προσφορά 22.000.000 δρχ.

Β) Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» ΝΠ:2937 ΚΟΧ.: 825

Δικ. Επιμελ.: Ν. Βαρζακάκος (Γύθειο)

Συμβ/φος: Θ.Τσαβδαριδής

Τόπος: Δήμος Νεάπολης

1η προσφορά Δολ.ΗΠΑ \$750.000

23/9/98

Α) 1) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΠΑΞΟΙ» ΒΚ ΝΠ 4942

2) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΙΘΑΚΗ» ΒΚ ΝΠ 4943

3) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΛΕΥΚΑΔΑ» ΒΚ ΝΠ 4941

4) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ» ΒΚ ΝΠ 4944

5) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΚΕΡΚΥΡΑ» ΒΚ ΝΠ 4940

6) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΖΑΚΥΝΘΟΣ» ΒΚ ΝΠ 4945

Δικ.Επιμελ. (Χαλκίδας) Α.Παπαϊωάννου

Συμβ/φος: Β. Παππάς

Τόπος: Κοινότητα Αυλίδας

1η προσφορά και για τα έξι 10.000.000

Β) «Δ/Ε ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» ΝΠ 4249 ΚΟΧ 463,19

Δικ.Επιμελ.: Ι. Χονδροκούκης

Συμβ/φος: Γ. Παπαθανασίου

Τόπος: Δήμος Κερατσινίου

1η προσφορά 8.000.000 δρχ.

30/9/98

Α) Πλωτός Γερανός «ΜΑΣΤΡΟΗΛΙΑΣ» ΝΠ49

(N457/76) ΚΟΧ:625,05

Δικ. Επιμελ.: Πλάτων Καρατζαφέρης

Συμβ/φος: Ε. Βασιλακάκη

Τόπος: Δήμος Περάματος

1η προσφορά 40.000.000δρχ.

Β) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΜΑΡΙΑ» ΝΠ 5709 ΚΟΧ.: 20,33

Δικ.Επιμελ.: Ν.Σταυρόπουλος

Συμβ/φος: Μ. Λεβέντης

Τόπος: Δήμος Αλίου

1η προσφορά Δολ. ΗΠΑ \$55.000

Γ) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΡΙΒΑ» ΝΠ 4657 ΚΟΧ.: 70,53

Δικ.Επιμελ.: Μ.Μυλωνά

Συμβ/φος: Ε. Κοτζιά Κυριαζή

Τόπος: Δήμος Αλίου

1η προσφορά 10.000.000 δρχ.

του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

 παρ' όλο που η ναυτιλαγιά βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα της δεκαετίας και στην αδράνεια της καλοκαιρινής περιόδου, τα πλοία με καλές προδιαγραφές και ηλικίας 5-15 ετών συγκεντρώνουν αυξημένο αγοραστικό ενδιαφέρον.

Η δραστηριοποίηση στο χώρο της αγοράς πλοίων των Junk Bonds Players, έρχεται σε αντιδιαστολή με τη μείωση της χορήγησης δανείων από τις τράπεζες και ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν τον κυριότερο συντελεστή της διατήρησης των τιμών των πλοίων σε υψηλά για την περίοδο επίπεδα.

 Η παλιά συνταγή της ανανέωσης του στόλου κατά τη χαμηλή αγορά, πιστεύουμε ότι, τουλάχιστον κατά την καλοκαιρινή περίοδο, δεν θα εφαρμοσθεί στα πλοία ξηρού φορτίου.

 Μείωση του αριθμού πράξεων παρατηρείται και στα δεξαμενόπλοια παρ' όλο που οι τιμές παραμένουν σταθερές με τάση βελτίωσης, γεγονός που κυρίως οφείλεται στην έλλειψη προσφοράς πλοίων καλών προδιαγραφών προς πώληση. Τέλος, ενώ ο αριθμός των πλοίων που προσφέρονται για διάλυση αυξάνεται συνεχώς οι αναφερθείσες πωλήσεις ήταν λίγες και τα επίπεδα τιμών παρέμειναν σταθερά, ήτοι δολλάρια Η.Π.Α. 120 έως 128 ανά τόνο light για τις Ινδίες και τις γύρω περιοχές και 100 έως 107 για την Κίνα, με τα συνήθη premiums για πετρελαιοφόρα. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα 15/7 έως 22/7 1998.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το "NAGANITA", 42.156 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 7.500.000 σε αγοραστές των

Η δραστηριοποίηση στο χώρο της αγοράς πλοίων των Junk Bonds Players, έρχεται σε αντιδιαστολή με τη μείωση της χορήγησης δανείων από τις τράπεζες και ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν τον κυριότερο συντελεστή της διατήρησης των τιμών των πλοίων σε υψηλά για την περίοδο επίπεδα.

Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων, το "HUDSON BAY", 54.309 DWT ναυπηγήσεως 1981 στη Ρουμανία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 2.800.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Multipurpose "CHOFU" και "OFHU", 22.500 DWT ναυπηγήσεως 1987 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 10.300.000 και για τα δύο συνολικά στην Τ.Β.Σ. των Βερμούδων και "DANAI" "VIVIAN" "MAVELIN", 15.200 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Γιουγκοσλαβία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 2.500.000 και για τα τρία συνολικά σε Έλληνες αγοραστές. Επίσης τα ψυγεία

"NISSOS HYDRA" 8.500 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 2.000.000 σε Έλληνες αγοραστές και "BIYO" "KEIYO", 7.000 DWT ναυπηγήσεως 1984 και 1983 αντίστοιχα στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 6.400.000 και για τα δύο συνολικά στην Del Monte. Τέλος, το μικρό singledecker "MURNI BAYU", 6.500 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 500.000 σε αγοραστές της Άνω Ανατολής.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το "KANTAN JAYA EXPRESS", 83.930 DWT ναυπηγήσεως 1986 στη Δανία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 23.000.000 σε Έλληνες αγοραστές με τριετή χρονοναύλωση για δολλάρια Η.Π.Α. 16.000 ημερησίως, το "MANTINIA" 60.000 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 15.500.000 στην Pegasus και το υψηλών προδιαγραφών "OTTOMAN", 6.400 DWT ναυπηγήσεως του 1985 στη Γερμανία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 9.400.000 σε Σουηδούς αγοραστές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το φορτηγό "AGRARI", 79.900 DWT ναυπηγήσεως του 1973 στην Ιταλία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 127.5 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το φορτηγό "EUROLIBERTY", 29.600 DWT ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 125 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, και το φορτηγό tweendecker "SU XIA", 12.180 DWT και 6.150 t light αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 125 ανά τόνο light επίσης σε αγοραστές της Ινδίας.

Αλλεργικό Shock στο πλοίο

Στο τραπέζι που τρώγαμε στο ταξίδι μας με το κρουα-ζιερόπλοιο είχε αρχίσει μια ατέλειωτη συζήτηση. Το θέμα: πώς ο δεύτερος πλοίαρχος έσωσε μια νεαρή ξανθή Βορειοευρωπαία από αλλεργικό shock που έπαθε. Ο «εγκυκλοπαιδικά μορφωμένος» συνδαιτυμόνας μας έκανε ολόκληρο μάθημα. Και μερικά πράγματα, ομολογώ, δεν τα είχα σκεφτεί. Μια ουσία, είπε, συνήθως μεγάλου μοριακού βάρους αντιγόνο, μπορεί να μπει στον οργανισμό μας και να προκαλέσει τη δημιουργία ουσιών αντισώματα που στο μέλλον εξουδετερώνουν το αντιγόνο που θα ξανασεισβάλλει στον οργανισμό μας. Έτσι οι επιστήμονες «βάζουν» στον οργανισμό μας, πολλές φορές, τέτοια αντιγόνα -μας εμβολιάζουν- ώστε να μην παθαίνουμε αρρώστιες όταν ερχόμαστε σε επαφή με μικρόβια που δρουν με τέτοια επιθετικά μέσα (αντιγόνα).

Βέβαια η άμυνα του εμβολιασμένου ανθρώπου στα παθογόνα μικρόβια είναι επιθυμητή. Δυστυχώς, όμως, με τον ίδιο τρόπο μια αντίδραση αντιγόνου-αντισώματος δεν καταλήγει σε άμυνα αλλά σε γένεση δυσάρεστης κλινικής αντίδρασης υπερευαισθησίας, τις αλλεργικές εκδηλώσεις. Αυτές οι εκδηλώσεις μπορούν να εμφανιστούν αμέσως, όπως με φάρμακα (π.χ. πενικιλίνη) ή σιγά σιγά, όπως με τη γύρη των πεύκων ή με μια αλλοιφή ή με κάποιο ύφασμα που ακουμπάει στο δέρμα μας.

Η άμεση υπερευαισθησία, συμφωνήσαμε όλοι, ενδιαφέρει κυρίως αυτούς που ταξιδεύουν. Η «κοινωνία» στο πλοίο είναι κλειστή και απομονωμένη. Έτσι οι ίδιοι, πλήρωμα και ταξιδιώτες, μπορούν να σώσουν κάποιον που παρουσιάζει αυτές τις κεραυνοβόλες αντιδράσεις μετά την αντίδραση αντιγόνου-αντισώματος και μάλιστα σ' έναν επιβάτη που δεν ξέρει πως είναι αλλεργικός στο αντιγόνο που του προκάλεσε την υπερευαισθησία. Μέσα σε λίγα λεπτά μπορεί να πεθάνει ο συνάνθρωπός μας. Συνήθως αισθάνεται αναπνευστική δυσχέρεια - δεν μπορεί να αναπνεύσει γιατί παθαίνει οίδημα στο λάρυγγα και σπασμό των βρόγχων. Μετά πέφτει η πίεσή του, δεν μπορεί να πάρει οξυγόνο, ακολουθεί αγγειακή διαστολή, collapsus. Πολλές φορές το collapsus επέρχεται αμέσως χωρίς να προηγηθεί δυ-

σχέρεια στην αναπνοή. Αν δεν προλάβουμε, ο άνθρωπος χάνεται. Ο δεύτερος πλοίαρχος που έσωσε την ξανθή Βορειοευρωπαία ήξερε τι να κάνει και πρόλαβε. Και στο πλοίο υπήρχαν τα φάρμακα του φαρμακείου του, αλλά και ο υποπλοίαρχος τα 'χε μαζί του «για καλό και για κακό». Μισή αμπούλα αδρεναλίνης υποδορίως και μια ένεση κορτιζόνης (Solu-Cortef) ενδομυϊκά (δεν ήξερε και δεν μπορούσε να την ενέσει ενδοφλεβίως) ήταν αρκετές.

Στους επιβάτες βρέθηκε λίγο αργότερα μια αδελφή του ΕΕΣ. Τοποθέτησε ενδοφλεβίως έναν ορό και άφησε την ασθενή ξαπλωμένη, παρακολουθώντας την.

Ευτυχώς, δεν χρειάστηκε άλλη θεραπεία ούτε αντιισταμινικό ούτε να ξανακάνει «κορτιζόνη». Άλλες φορές μπορεί να χρειαζόταν.

Η κυρία που καθόταν απέναντι στο τραπέζι έθεσε ένα άλλο θέμα: «μπορούσε μέλος του πληρώματος που θα ήταν γιατρός να εφαρμόσει θεραπευτική αγωγή».

Οι πιο πολλοί συμφώνησαν ότι όταν πρόκειται να σώσεις κάποιον επιβάτη να βοηθήσεις, όταν ξέρεις έστω και «εγκυκλοπαιδικά» τι πρέπει να κάνεις. «Γιατί, ρώτησε, το φιλί της ζωής δεν είναι θεραπευτική αγωγή»; Ο διπλανός μου ρώτησε: «ο δεύτερος πλοίαρχος έδωσε τέτοιο φιλί στην ξανθή παθούσα»;



Του Δ. Βαρώνου
καθηγητή Ιατρικής

**ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ Αριθμός αποφάσεως 959/1998 11292/1996
(Τακτική Διαδικασία)**

Ιδιωτική διαφορά υπό διεθνή έννομη σχέση. Θέμα εφαρμοστέου δικαίου. Μετασυμβατικός καθορισμός τούτου. Σύμβαση Ρώμης, άρθρο 4 παρ. 1,2. Εφοπλιστική ιδιότητα εκναυλωτή. Τεκμήριο εκμετάλλευσης για τον κύριο του πλοίου. Ανατροπή τεκμηρίου. Γνώση τρίτων. Εφοπλισμός υπάρχει και στη σύμβαση χρονοναυλώσεως όταν στο ναυλωτή ανήκει η εκμετάλλευση και η ναυτική διεύθυνση του πλοίου, ενώ, αν την τακτική διαχείριση διατηρεί ο εκναυλωτής, αυτός εξακολουθεί να είναι πλοιοκτήτης (και να φέρει τους κινδύνους από την εκμετάλλευση). Η ρήτρα διαιτησίας αφορά μόνο τους συμβληθέντες και όχι τους τρίτους που δεν συμμετείχαν στην κατάρτιση της (π.χ. τον υποκαταστάθεντα ασφαλιστή). Τρόποι επίδοσης δικογράφων στο εξωτερικό κατά τη Σύμβαση της Χάγης του 1965. Βεβαίωση επίδοσης, αλλιώς απαράδεκτη η αυζήτηση. Τα ημεδαπά Δικαστήρια έχουν κατά κανόνα διεθνή δικαιοδοσία (δλθ. εξουσία για την απονομή της δικαιοσύνης επί διεθνών ιδιωτικών διαφορών ανεξάρτητα από την ιθαγένεια των διαδίκων), με την απαραίτητη προϋπόθεση ύπαρξης στοιχείου θεμελιωτικού κάποιας τοπικής αρμοδιότητας. Επιπρεπτός, με έγγραφη συμφωνία, ο αποκλεισμός της δικαιοδοσίας των Ελληνικών Δικαστηρίων επί διαφορών με περυσιακό αντικείμενο. Δικονομικές (διαδικαστικές) συμβάσεις. Το κύρος και ο τρόπος ερμηνείας τους κρίνονται από το δίκαιο της Χώρας του Δικαστηρίου στο οποίο ανακύπτει το ζήτημα (lex fori) αρκεί γενική ρήτρα για την υπαγωγή στη διαιτησία των διαφορών που θα προκύψουν από συγκεκριμένη σύμβαση. Εγγραφή η συμφωνία περί διαιτησίας.

Με την ένδικη αγωγή εισάγεται προς διάγνωση και επίλυση ιδιωτική διαφορά από διεθνή έννομη σχέση, δηλαδή σχέση με στοιχεία αλλοδαπότητας, τίθεται θέμα εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου και διέπεται την επίδικη διαφορά. Σχετικά με το θέμα αυτό πρέπει να λησθούν τα ακόλουθα: α) ως προς την σύμβαση ναυλώσεως (κατά το στάδιο της οποίας επήλθε η επικαλούμενη ζημία της παραλήπτριας εταιρείας) και τη σχετική ευθύνη της εναγομένης (μεταφορέα) έναντι της παραλήπτριας του φορτίου (τα δικαιώματα της οποίας ασκεί καθ' υποκατάσταση η ενάγουσα), εφαρμοστέο δίκαιο είναι, κατ' άρθρο 3 παρ. 1 της Σύμβασης της Ρώμης (ν. 1792/88), το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο κατά μετασυμβατικό καθορισμό τούτου, αφού επ' αυτού στηρίζεται τόσο η ενάγουσα την αγωγή της, όσο και η εναγομένη τους ισχυρισμούς και τις ενστάσεις της. Συνεπώς η κρίνόμενη αγωγή είναι νόμιμη και στηρίζεται στις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3 παρ. 3-4, 4 παρ. 5β (όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968) της Δ.Σ. των Βρυξελλών (ν. 2107/92), β) ως προς την επικαλούμενη αυτοδίκαιη από το νόμο υποκατάσταση της ενάγουσας, με την καταβολή του ασφαλισματος, στις απαιτήσεις της ασφαλισμένης της, παραλήπτριας του φορτίου, κατά του μεταφορέα εφαρμοστέο δίκαιο είναι, κατ' άρθρο 4 παρ. 1, 2 της Σύμβασης της Ρώμης του τουρκικό ουσιαστικό δίκαιο, εφόσον με την Τουρκία συνδέεται στενότερα η σύμβαση ασφάλισης αφού όχι μόνο η ενάγουσα έχει την κύρια εγκατάστασή της στην Τουρκία, αλλά και η ασφαλισμένη της είναι τουρκική εταιρεία. Ειδικότερα η ένδικη αξίωση στηρίζεται στη διάταξη του άρθρου 1301 του Τουρκικού Εμπορικού Κώδικα, η οποία προσκομίζεται σε νόμιμη αποσπασματική μετάφραση στην ελληνική γλώσσα (άρθρο 53 Κωδ. περί Δικηγόρων). Επί πλέον η αγωγή ως προς τα παρεπόμενα αίτημα της στήριζεται στις διατάξεις των άρθρων 291, 346 ΑΚ, 907, 908, 176 Κ.Πολ.Δ. Νόμιμο, εξ' αλλού, είναι μόνο το αίτημα της αγωγής περί καταβολής του ισότιμου του αλλοδαπού νομίματος κατά το χρόνο της πληρωμής (ΑΠ 1038/1981). Δεν είναι, όμως, νόμιμο και πρέπει ν' απορριφθεί το αίτημα περί καταβολής νομίμων τόκων από την ημέρα καταβολής του ασφαλισματος αφού η ημερομηνία αυτή ούτε δήλη ημέρα αποτελεί, ούτε περιστατικό όχλησης επικαλείται η ενάγουσα ότι έλαβαν χώρα κατ' αυτήν. Μετά από αυτά η ένδικη αγωγή θα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω και ως προς την ουσιαστική της βασιμότητα.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 105 ΚΙΝΔ η εφοπλιστική ιδιότητα του χρονοναυλωτή αποδεικνύεται κατ' αρχήν με τη δήλωση περί εφοπλισμού στη Λιμενική Αρχή του τόπου νηολόγησης του πλοίου. Αν αυτή η δήλωση δεν γίνει τότε τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει και την εκμετάλλευση αυτού. Ο κύριος του πλοίου μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο αυτό και να προτείνει ότι ο πλοίαρχος που εξέδωσε την φορτωτική δεν ενεργούσε για λογαριασμό του. Στην περίπτωση, όμως, αυτή δεν αρκεί να αποδείξει ότι έγινε παραχώρηση του πλοίου π.χ. με τη μορφή της χρονοναυλώσεως αυτού, αλλά και ότι οι τρίτοι το γνώριζαν. Θα συμβαίνει δε αυτό όταν ο πλοίαρχος κατέστησε σαφές στους αντισυμβαλλομένους του ότι υφίσταται χρονοναύλωση κατά τους όρους της οποίας υπεύθυνος για τις υποχρεώσεις από τις καταρτιζόμενες συμβάσεις είναι ο χρονοναυλωτής και όχι ο πλοιοκτήτης (πράγμα που πρέπει να επικαλείται ο τελευταίος). Εκμετάλλευση δε του πλοίου με την έννοια του εφοπλισμού υπάρχει και στη σύμβαση χρονοναυλώσεως, όταν στο ναυλωτή ανήκει η εκμετάλλευση και ναυτική διεύθυνσή του, ενώ αντίθετως εάν την τακτική διαχείριση του πλοίου διατηρεί ο εκναυλωτής, αυτός εξακολουθεί να είναι πλοιοκτήτης και να φέρει τους κινδύνους από την εκμετάλλευση αυτή (ΕΠ 750/92, ΕΝΔ 21, 49).

Η εναγομένη, με τις νόμιμες κατοτεθείσες προτάσεις της, ισχυρίζεται ότι είχε εκναυλώσει το πλοίο της «San Timotheos» στην εταιρεία με την επωνυμία «Sari Spa» προκειμένου η τελευταία να εκτελέσει την ένδικη μεταφορά. Ο ισχυρισμός αυτός, όμως, αποτελεί απλή άρνηση της αγωγής και όχι ένστασης, εφόσον η εναγομένη δεν ισχυρίζεται ότι είχε παραχωρήσει την εκμετάλλευση του πλοίου της στην ναυλώτρια εταιρεία και ότι οι τρίτοι το γνώριζαν σύμφωνα και με όσα αναφέρθηκαν στην πιο πάνω μείζονα σκέψη. Περαιτέρω η εναγομένη ισχυρίζεται ότι σύμφωνα με τη σύμβαση ναυλώσεως που σύνταξε με την εταιρεία «Sari Spa», στην οποία είχε εκναυλώσει το πλοίο της, αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς που θα προκύψει από τη σύμβαση αυτή είναι η διαιτησία του Λονδίνου και συνεπώς το παρόν δικαστήριο δεν έχει δικαιοδοσία προς εκδίκαση της ένδικης διαφοράς. Ο ισχυρισμός αυτός είναι απορριπτέος, ως ουσιαστικά αβάσιμος, αφού η επικαλούμενη συμφωνία περί υπαγωγής της διαφοράς στην διαιτησία αφορά τους συμβληθέντες σ' αυτή, δηλαδή την εναγομένη και τη ναυλώτρια του πλοίου και όχι τρίτους που δεν συμμετείχαν στην κατάρτιση της, όπως η ενάγουσα για την οποία η συμφωνία αυτή είναι «Res inter alios acta» (βλ. ΠΠΠ 810/94, ΕΝΔ 23, 506). Τέλος η εναγομένη ισχυρίζεται ότι δεν φορτώθηκε η αναγραφόμενη στην φορ/κή ποσότητα αλλά όλη μικρότερη αυτής. Ο ισχυρισμός αυτός συνιστά ένσταση, εφόσον κατά το άρθρο 3 παρ. 4 της Σύμβασης της Χάγης η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο παραλαβής των πραγμάτων από το μεταφορέα, όπως αυτά περιγράφονται, εκτός αν αποδειχθεί το αντίθετο. Κατά το λοιπόν η εναγομένη αρνείται την αγωγή.

Περαιτέρω η εναγομένη με την από 28-2-1997 προσεπικλήση και την σ' αυτή σωρευόμενη αγωγή αποζημιώσεως ζητεί, μετά την παραδεκτή με τις προτάσεις μετατροπή του καταψηφιστικού αιτήματος της αγωγής αυτής σε αναγνωριστικό, να αναγνωρισθεί: 1) 'Ότι η σ' εναγομένη, ναυλώτρια του πλοίου, της οφείλει: α) ό,τι ήθελε τυχόν υποχρεωθεί να καταβάλει στην ενάγουσα της κύριας αγωγής, εταιρεία με την επωνυμία «Magdeburger Sicorta A.S.», και β) ποσό 284.029,20 δολλ. ΗΠΑ το οποίο αφορά επιστολίες, τις οποίες κατά την σύμβαση ναυλώσεως όφειλε να πληρώσει η ναυλώτρια, καθώς και θετική και αρνητική ζημία της εκναυλωτριάς, (όπως το επί μέρους κονδύλιο αναλύονται λεπτομερώς στην παρεμπιπτόουσα αυτή αγωγή) για την οποία ευθύνεται η ναυλώτρια εταιρεία (εις ολόκληρον μετά της παραλήπτριας) και 2) ότι η β' εναγομένη της οφείλει, ως ασφαλιστρια του πλοίου ό,τι τυχόν ήθελε αυτή υποχρεωθεί να καταβάλει στην ενάγουσα προσεπικλήση θα πρέπει να συνεκδικαστούν με την κύρια αγωγή, κατ' άρθρο 246 Κ.Πολ.Δ.

Με τις διατάξεις της από 15 Νοεμβρίου 1965 σύμβασης της Χάγης, που κυρώθηκε με το ν. 1334/83, καθορίστηκαν οι τρόποι επίδοσης δικογράφων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις σε κάθε περίπτωση που δικαστική ή εξώδικη πράξη πρέπει να διαβιβαστεί στο εξωτερικό για να επιδοθεί ή κοινοποιηθεί και ειδικότερα στις περιπτώσεις επίδοσης δικογράφων σε διαδίκους που δεν κατοικούν στο κράτος όπου διεξάγεται η δίκη και των οποίων είναι γνωστή η διαμονή στο

εξωτερικό. Τη σύμβαση αυτή υπέγραψαν μεταξύ άλλων και η Ελλήδα και η Μεγάλη Βρετανία. Στη διάταξη του άρθρου 15 της εν λόγω σύμβασης ορίζονται τα ακόλουθα: «Εάν μία πράξη δίκης ή ισοδύναμη πράξη χρειαστεί να διαβιβαστεί για το σκοπό επίδοσης ή κοινοποίησης στο εξωτερικό, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης αυτής και αν ο εναγόμενος δεν προσέλθει, ο δικαστής υποχρεούται να αναβάλει την έκδοση αποφάσεως εφόσον χρέος δεν διαπιστώνεται ότι: α) είτε ότι η πράξη επιδόθηκε ή κοινοποιήθηκε σύμφωνα με τον τύπο τον προδιαγραφόμενο από τη νομοθεσία του κράτους στο οποίο απευθύνεται η αίτηση για την επίδοση ή κοινοποίηση πράξεων που συντάχθηκαν σ' αυτό το κράτος και που προορίζονται για άτομα που βρίσκονται στο έδαφός του, β) είτε ότι η πράξη επιδόθηκε πράγματι στον εναγόμενο ή στην κατοικία του σύμφωνα με άλλη διαδικασία που προβλέπεται στη σύμβαση αυτή και ότι σε καθεμία από αυτές τις περιπτώσεις είτε η επίδοση, είτε η κοινοποίηση ή η παράδοση έγιναν έγκαιρα ώστε να μπορέσει ο εναγόμενος να υπερασπίσει τον εαυτό του. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος έχει την ευχέρεια να δηλώσει ότι οι δικαστές του, παρά τις διατάξεις της πρώτης παραγράφου, μπορούν να εκδώσουν απόφαση εφ' όσον συγκεντρώνονται οι κατωτέρω προϋποθέσεις, μοιλονότι καμία βεβαίωση για την επίδοση ή την κοινοποίηση ή την παράδοση δεν έχει ληφθεί: α) η πράξη διαβιβάστηκε σύμφωνα με έναν από τους τρόπους που προβλέπονται σ' αυτή την σύμβαση, β) μία προθεσμία, που ο δικαστής θα εκτιμούσε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και που δεν θα είναι μικρότερη από έξι μήνες έχει παρέλθει από την ημερομηνία αποστολής της πράξης, γ) παρ' όλης τις επίμονες ενέργειες από τις αρμόδιες αρχές του κράτους στο οποίο απευθύνεται η αίτηση, δεν μπόρεσε να ληφθεί καμία βεβαίωση. Το άρθρο αυτό δεν εμποδίζει, όπως σε επείγουσα περίπτωση, ο δικαστής διατάξει προσωρινά ή συντηρητικά μέτρα». Σε παράρτημα της ανωτέρω συμβάσεως καθορίζεται ο τύπος της αιτήσεως και της βεβαιώσεως για επίδοση ή μη του επιδοτέου δικογράφου (ΑΠ 250/93 Ε.Ε.Δ. Δ. 35, 1306).

Στην προκειμένη περίπτωση η β' εναγομένη της παρεμπιπτούσας αγωγής είναι ασφαλιστική εταιρεία με έδρα το Έσσεξ της Μεγάλης Βρετανίας και γνώστης διεύθυνσης. Για την εν λόγω διάδικο, η οποία δεν εμφανίστηκε κατά την παρούσα δικάσιμο, δεν προσκομίζεται η προβλεπόμενη από το ανωτέρω άρθρο 15 και το παράρτημα της συμβάσεως της Χάγης βεβαίωση, οπότε μόνο η με αριθμό 7018/20-5-1997 έκθεση επίδοσης (αχαρτοσήμαντη) του δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Αθηνών Δ. Αράπη προς τον Εισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιά. Πρέπει, συνεπώς, να κηρυχθεί απαράδεκτη η συζήτηση της υπόθεσης ως προς την β' εναγομένη, κατ' εφαρμογή της ανωτέρω διατάξεως του άρθρου 15 της σύμβασης της Χάγης, η οποία αφού κυρώθηκε με νόμο, υπερισχύει κατά το άρθρο 28 του Συντάγματος κάθε άλλης διατάξεως, επομένως δε και των άρθρων 134 και 136 Κ.Πολ.Δ.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. στη δικαιοδοσία των ελληνικών πολιτικών δικαστηρίων υπάγονται ημεδαποί και αλλοδαποί εφόσον υφίσταται (τοπική) αρμοδιότητα ελληνικού δικαστηρίου. Με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται ως κανόνας η διεθνής δικαιοδοσία των ημεδαπών δικαστηρίων, δηλαδή η εξουσία τους για απονομή της δικαιοσύνης επί διεθνών ιδιωτικών διαφορών αποχρωματιζόμενη εντελώς από τα στοιχεία της ιθαγένειας των δικαζομένων με την αποραίτητη προϋπόθεση ότι υπάρχει στοιχείο θεμελιωτικό της (τοπικής) αρμοδιότητάς του. Από την παραπάνω διάταξη σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 42 παρ. 1α, 43 και 44 Κ.Πολ.Δ. (που ρυθμίζουν την παρέκταση της τοπικής αρμοδιότητας) συνάγεται κατά τρόπο σαφή ότι, μοιλονότι δεν υπάρχει ρητή διάταξη που να ρυθμίζει το θέμα του επιτρεπτού ή μη της συμφωνίας καταλήψεως της διεθνούς δικαιοδοσίας των ημεδαπών δικαστηρίων, με έγγραφη συμφωνία των ημεδαπών δικαστηρίων, με έγγραφη συμφωνία είναι επιτρεπτός ο αποκλεισμός της δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων για την εκδίκαση διαφορών με περιουσιακό αντικείμενο, οι οποίες έχουν ήδη δημιουργηθεί ή πρόκειται να προκύψουν από ορισμένη έννομη σχέση και ο καθορισμός για την επίλυσή τους ορισμένου ή ορισμένων αλλοδαπών δικαστηρίων ή διαιτησίας (ΑΠ 196/74, ΝοΒ 22, 1063, ΕΠ 152/84, ΕΝΔ 12, 354, ΕΠ 1157/83, Ε.Ε.Δ.Δ. 25, 1410). Οι ανωτέρω συμφωνίες έχουν την μορφή των δικονομικών (διαδικαστικών) συμβάσεων, το κύρος και ο τρόπος ερμηνείας των οποίων κρίνεται κατά το δίκαιο της πολιτείας του δικαστηρίου στο οποίο ανακύπτει το ζήτημα (lex fori) (βλ. ΕΑ 9266/82, Αρμ. 38, 132). Τέτοια δε σύμβαση είναι και η διαιτητική συμφωνία για τις μέλλουσες διαφορές που θα προκύψουν από ορισμένη έννομη σχέση, οι οποίες, μάλιστα, διαφορές δεν χρειάζεται να προσδιορίζονται με ακρίβεια αλλά αρκεί η γενική ρήτρα ότι στη διαιτησία θα υπάγονται όλες ή όσες (διαφορές) θα προκύψουν στο μέλλον από την συγκεκριμένη σύμβαση. Η συμφωνία περί διαιτησίας κατά ρητή διάταξη του νόμου (άρθρο 869 Κ.Πολ.Δ.) για να είναι έγκυρη πρέπει να καταρτίζεται εγγράφως, το απαιτούμενο δε έγγραφο είναι συστατικό και όχι αποδεικτικό αυτής, γεγονός που συνάγεται από το συνδυασμό της πιο πάνω διατάξεως με εκείνη του άρθρου 264 ιδίου Κώδικα, κατά την οποία το δικαστήριο παραπέμπει τη διαφορά σε διαιτησία μόνον όταν η περί αυτής σύμβαση είναι έγγραφη (βλ. σ.χ. Ο.Ε. ΑΠ 176/76, ΝοΒ 24, 706).

Στην προκειμένη περίπτωση η α' εναγομένη-καθής η προσεπικήτη ναυιώτρια του πλοίου, με τις νόμιμα κατοτεθείσες προτάσεις της ισχυρίζεται ότι το δικαστήριο αυτό δεν έχει δικαιοδοσία προς εκδίκαση της ένδικης διαφοράς αφού στον όρο 31 του από 16-2-1995 ναυλοσυμφώνου που υπογράφηκε μεταξύ αυτής και της εκναυλώτριας αναφέρονται τα εξής: «ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ. Οιαδήποτε διαφορά πηγάζουσα από τη σύναψη, εκτέλεση ή τερματισμό του παρόντος Ναυλοσυμφώνου θα διευθετηθεί στο Λονδίνο και το Αγγλικό δίκαιο θα εφαρμόζεται, της εκναυλώτριας και της ναυιώτριας εκάστης διορίζουσας ένα διαιτητή που θα είναι έμπορος, μεσίτης ή μεμονωμένος με εμπειρία στη ναυτιλία. Οι δύο (διαιτητές) που θα έχουν κατ' αυτόν τον τρόπο επιλεγεί, αν δεν συμφωνούν μεταξύ τους, θα ορίσουν ένα τρίτο διαιτητή που θα είναι δικηγόρος Ναυτικού Δικαίου». Από το επικαλούμενο και προσκομιζόμενο σε φωτοτυπία αντίγραφο του από 16-2-1995 ναυλοσυμφώνου στην αγγλική γλώσσα και σε νόμιμη αποσπασματική μετάφραση στην ελληνική (άρθρο 52, 53 Κωδ. περί δικηγόρων), αποδεικνύεται πράγματι η συμφωνία περί υπαγωγής της διαφοράς σε διαιτησία, κατά τον όρο 31 αυτού, η οποία (συμφωνία) δεσμεύει την ενάγουσα της παρεμπιπτούσας αγωγής. Συνεπώς η κρίνουμενη παρεμπιπτούσα αγωγή εκφεύγει της δικαιοδοσίας του παρόντος δικαστηρίου, γι' αυτό και πρέπει να γίνει δεκτή η σχετική ένσταση της α' εναγομένης και καθώς η προσεπικήτη και να παραπεμφθεί η αγωγή στην παρόντων διαιτησία στην οποία αποκλειστικά υπάγεται σύμφωνα με το άρθρο 264 εδ. α' Κ.Πολ.Δ. Η δικαστική δαπάνη θα πρέπει να συμπληρωθεί μετάξύ των διαδίκων λόγω της εύλογης αμφιβολίας της ενάγουσας ως προς την έκβαση της δίκης (άρθρο 179 Κ.Πολ.Δ.). Περαιτέρω η ασκηθείσα προσεπικήτηση είναι νόμιμη στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 88, 89 Κ.Πολ.Δ.

Μετά από αυτά οι διάδικοι της κυρίας αγωγής θα πρέπει να υποχρεωθούν να αποδείξουν τα αμφισβητούμενα περιστατικά της αγωγής και της ενστάσεως με όλα τα νόμιμα αποδεικτικά μέσα και με μάρτυρες.

Η "ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ"

Η πρόθεση της κυβέρνησης να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση των μαρινών που ανήκουν στον ΕΟΤ και τα νέα δεδομένα που αναμένεται να επιφέρει η αντικατάσταση του νόμου 438/76, συνθέτουν το καινούριο σκηνικό στον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, μέσα στο οποίο οι επιχειρήσεις του κλάδου προετοιμάζουν τα

Η "ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ" στην Καλαμάτα, η ΕΠΕΣΤ διεκδικεί Άλιμο, Φλοίσβο και Ζέα

επιχειρηματικά τους σχέδια και τις στρατηγικές τους κινήσεις. Οι αλλαγές θα είναι εντυπωσιακές και μια πρώτη γεύση για το τι θα ακολουθήσει, πήραμε όλοι στα μέσα Αυγούστου όταν η πρόταση

της «Μαρίνας Καλαμάτας Α.Ε» και ο «Συνεταιρισμός Τουριστικής Εκμετάλλευσης Ανάπτυξης Μεσσηνίας ΣΠΕ»,

έγινε αποδεκτή.



του Χάρη Παυλίδη

Επιχείρηση Τουριστικής Ανάπτυξης Καλαμάτας, η οποία προκήρυξε το διαγωνισμό για την παραχώρηση της χρήσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης.

Η εταιρεία «Μαρίνα Καλαμάτας Α.Ε» που ανέλαβε για τα επόμενα χρόνια, 24 συνοδικά, τη μαρίνα Καλαμάτας και στην οποία μετέχει σε ποσοστό 60% η «Κυριακούλης» (το 40% ανήκει στη Δημοτική Επιχείρηση),

υποχρεούται να καταβάλλει ετησίως, μίσθωμα 6 εκατομμυρίων δραχμών καθώς και ποσοστό 8% επί των μεικτών εσόδων της μαρίνας.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της «Κυριακούλης» και των συνεταιριών της στην εταιρεία «Μαρίνα Καλαμάτας Α.Ε», θα πλησιάσει τα 100 εκατ. δρχ. και αφορά μια σειρά έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού. Μεταξύ των έργων που ήδη έχουν σχεδιαστεί και θα υλοποιηθούν είναι η εκβάθυνση και ο καθαρισμός της λιμενοθέκανης, η κατασκευή

Η μαρίνα της Καλαμάτας, είναι δεύτερη μετά από αυτή στα Γουβιά της Κέρκυρας, που προστίθεται στο ενεργητικό της «Κυριακούλης» και το γεγονός ότι κατακυρώθηκε στην εταιρεία έπειτα από διεθνή τηλεδοτικό διαγωνισμό, δείχνει την ακρίβεια εκτέλεσης του επιχειρηματικού πλάνου της «Κυριακούλης» που μετά από την είσοδό της στο Χρηματιστήριο κινείται με ωριμότητα και χαμηλό προφίλ. Η μαρίνα της Καλαμάτας ανήκε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και τη διαχείρισή της είχε η Δημοτική

αγκυροβολίων σκαφών, η τοποθέτηση κιβωτίων παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνου, νερού στις θέσεις πρόσδεσης των σκαφών, τοποθέτηση αντλίων καυσίμων, εγκατάσταση αντλητικού συγκροτήματος πυρόσβεσης κ.ά.

ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Από τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας, Φάνη Κυριακούλη, μέχρι και τον τελευταίο συνεργάτη, ουδείς κρύβει ότι η απόκτηση της μαρίνας στην Καλαμάτα εντάσσεται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδίου που έχει υιοθετήσει η εταιρεία μετά την είσοδό της στο Χρηματιστήριο. Αυτή η επιθετική στρατηγική αφορά την κατασκευή και εκμετάλλευση μαρινών σε τουριστικές περιοχές υψηλού ενδιαφέροντος στην Ελλάδα. Μάλιστα προς επίτευξη αυτού του στόχου η «Κυριακούλη» έχει αποφασίσει να συνεργάζεται κατά περίπτωση και με άλλους φορείς, όπως έγινε με τη μαρίνα Καλαμάτας.

Η «ΒΕΡΝΙΚΟΣ» ΣΕ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ...

Σε πλήρη ετοιμότητα παρακολουθεί τις κινήσεις της «Κυριακούλη» η «Βερνίκος Yachts», η οποία ποτέ δεν έκρυψε το ενδιαφέρον της για ορισμένες μαρίνες της Αττικής. Ήδη η πρώτη εταιρεία που πέρασε την πόρτα της Σοφοκλέους συμμετέχει στη μαρίνα του Πόρτο Ράφτη, μια μαρίνα που μετά την ολοκλήρωση του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναμένεται να παρουσιάσει μεγάλη κίνηση. Η εταιρεία μετέχει επίσης στη μαρίνα της Σκιάθου και προς το παρόν κινείται μεμονωμένα σε αυτή την καινούρια αγορά, στην οποία φιλοδοξούν να μπουν με αρκετές μάλιστα πιθανότητες επιτυχίας και οι ηλιοιοκτήτες επαγγελματιών σκαφών αναψυχής με το σωματείο τους, την ΕΠΕΣΤ.

Η «Βερνίκος» σε αυτήν τη «Μάχη των μαρινών» που αργά ή γρήγορα θα ξεσπάσει, κινείται προς το παρόν με χαμηλούς τόνους, ενώ ταυτόχρονα ανακοινώνει υπερδιηλώσεις πωλήσεις και ναυλώσεις σκαφών το πρώτο εξάμηνο του '98 σε σύγκριση με το αντίστοιχο της περσινής περιόδου.

Οι εταιρικές πωλήσεις στο πρώτο εξάμηνο βρέθηκαν στα 219 εκ.δρχ. έναντι των 98 εκ.δρχ. της αντίστοιχης περιόδου του '97, ενώ οι ενοποιημένες πωλήσεις έφθασαν τα 231 εκ.δρχ. έναντι 98 εκ.δρχ.

Μικρότερη αύξηση 32% είχαν την ίδια περίοδο οι ναυλώσεις, οι οποίες έφθασαν τα 170,8 εκ.δρχ. έναντι 129,5 εκ.δρχ. Ανάλογη αύξηση 26% είχαν οι ενοποιημένες ναυλώσεις της εταιρείας που ανήλθαν σε 218 εκ.δρχ. έναντι 173 εκ.δρχ. Όσον αφορά τα καθαρά αποτελέσματα της εταιρείας, διαμορφώθηκαν σε 205 εκ.δρχ. έναντι 184 εκ.δρχ. παρουσιάζοντας αύξηση 11,2%.

Τα ενοποιημένα αποτελέσματα έφθασαν τα 243 εκ.δρχ. έναντι 218 εκ.δρχ., δηλαδή επετεύχθη σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του '97, μια αύξηση της τάξης του 11,6%.

Αξίζει να σημειωθεί, όπως αναφέρει και η «Βερνίκος Yachts», ότι η αύξηση των καθαρών αποτελεσμάτων της πραγματοποιήθηκε χωρίς την εγγραφή χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων κατά το

πρώτο εξάμηνο του '98, σε αντίθεση με το πρώτο εξάμηνο του '97 που είχαν εγγραφεί χρηματοοικονομικά αποτελέσματα που έφθασαν, περίπου, τα 100 εκ.δρχ.

ΣΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΚΑΙ Η ΕΠΕΣΤ...

Αθόρυβα αλλιά, όπως φαίνεται, ιδιαίτερα αποτελεσματική δείχνει να είναι η κίνηση της Ένωσης Ηλιοιοκτητών Επαγγελματιών Σκαφών Τουρισμού, η οποία προχώρησε στη σύσταση φορέα εκμετάλλευσης μαρινών. Αφορμή αποτέλεσε η εξαγγελία της υπουργού Ανάπτυξης, Βάσως Παπανδρέου, για ιδιωτικοποιήσεις της μαρίνας Αθήνου.

Στόχος των ηλιοιοκτητών και του προέδρου της Ένωσης, Τριαντάφυλλου Βενετόπουλου, είναι η υπό σύσταση Α.Ε. να αναλάβει τη διαχείριση και την εκμετάλλευση της μαρίνας στον Αήλιο, αλλιά και των μαρινών του Φλοίσβου και της Ζέας, οι οποίες, σύμφωνα με πληροφορίες, είναι στις προθέσεις της πολιτικής ηγεσίας να ιδιωτικοποιηθούν.

Βέβαια, άγνωστο παραμένει αν η υπό ίδρυση Α.Ε. της ΕΠΕΣΤ θα μπορεί να λάβει μέρος σε διαγωνισμούς που θα προκηρυχθούν, αλλιά, παρ' όλη αυτά, ήδη ένας μεγάλος αριθμός ηλιοιοκτητών επαγγελματιών σκαφών αναψυχής έχει δηλώσει συμμετοχή στην Α.Ε.

Το ποσό μάλιστα που έχει συγκεντρωθεί ξεπερνά τα 500 εκ.δρχ. που ήταν ο στόχος για τη δημιουργία του φορέα και, όπως λένε οι υπεύθυνοι, ως προς τη συμμετοχή του φορέα δεν υπάρχει κανένα ουσιαστικό πρόβλημα όπως τους διαβεβαίωσε η αρμόδια υπουργός.

Οι λόγοι που η ΕΠΕΣΤ αποφάσισε να μπει στο «παιχνίδι» των μαρινών της Αττικής είναι προφανής αφού τα 2.700 περίπου σκάφη με ελληνική σημαία δραστηριοποιούνται στην Αττική, ενώ είναι γνωστά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ιδιοκτήτες τους με τα υψηλά τέλη ελλιμενισμού, την έλλειψη θέσεων αλλιά και τη μορφή των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επιπλέον οι μαρίνες του Αθήνου, του Φλοίσβου και της Ζέας για τις οποίες θα προκηρυχθούν οι διαγωνισμοί θεωρούνται ιδανικές μια και βρίσκονται κοντά στο κέντρο, ενώ διαθέτουν και αρκετές θέσεις ελλιμενισμού.

Και ενώ συνεχίζονται οι διαδικασίες της υπό σύσταση εταιρείας, εκτιμάται ότι θα ζητηθεί και από τους δύο «μεγάλους» του κλάδου,

δηλαδή την «Κυριακούλη» και τη «Βερνίκος» να μετράσουν στο φορέα έτσι ώστε ο στόχος, που είναι η ανάληψη της διαχείρισης και εκμετάλλευσης των τριών μεγαλύτερων μαρινών της Αττικής να περάσει με μεγαλύτερη ασφάλεια στους ηλιοιοκτήτες.

Πάντως, προς το παρόν, οι δύο «μεγάλοι» δεν ανοίγουν τα χαρτιά τους αν και δεν έχουν, τουλάχιστον επισήμως, αντίρρηση για το εγχείρημα του συνδικαλιστικού τους οργάνου.

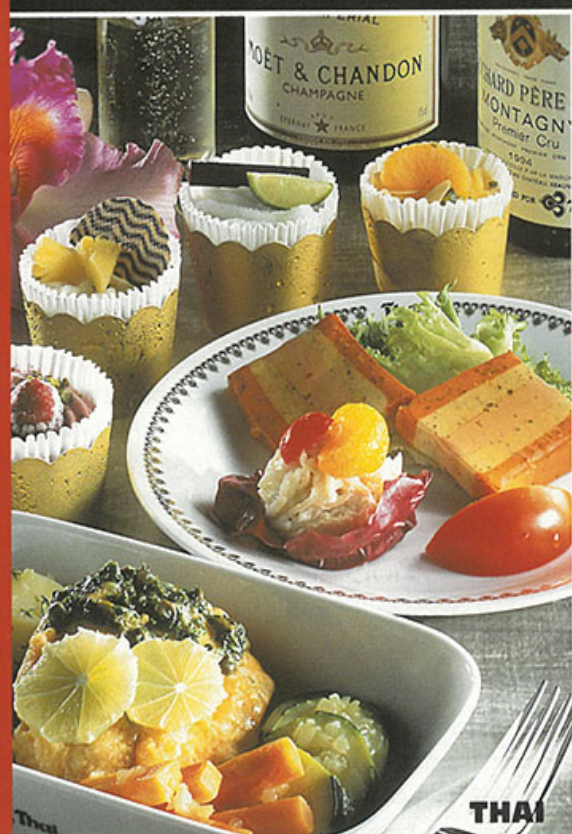
Γεγονός είναι ότι οι αλλαγές που αναμένονται στο επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, αλλιά και στο ιδιωτικής χρήσης, θα είναι ραγδαίες και θα έχουν σαν αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση της εικόνας όλου του κλάδου.



FIRST CLASSES...



KUWAIT AIRWAYS



THAI



AEROFLOT



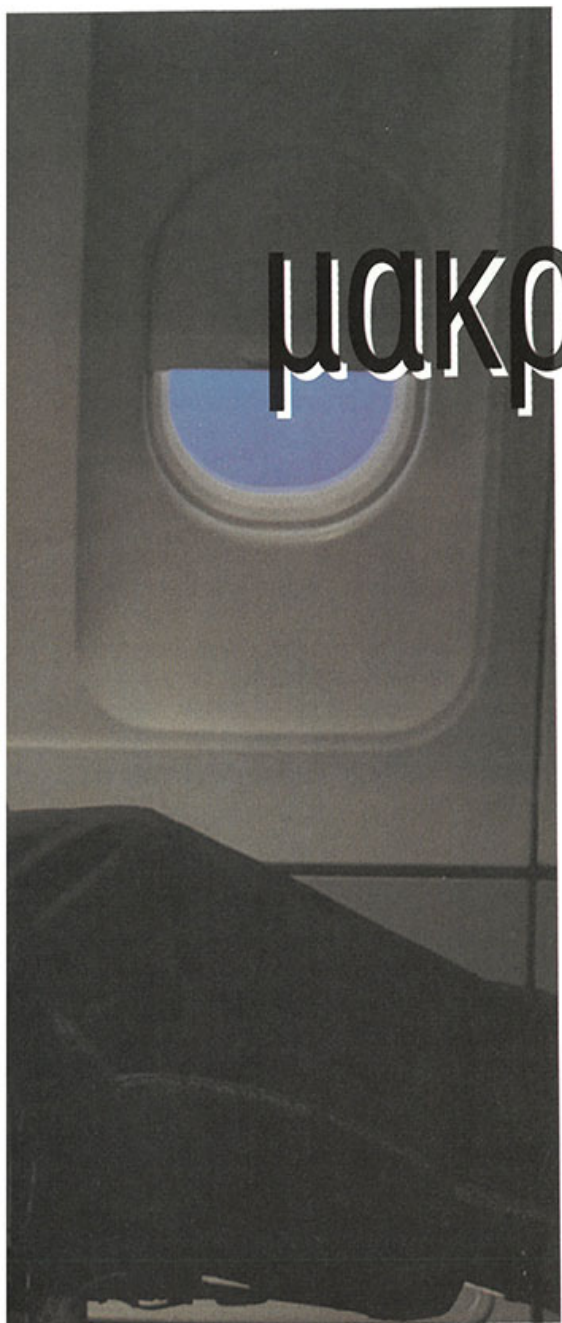
EMIRATES

...ένα μακρινό όνειρο για λίγους

του Ηλία Μπίσια

Ένα ταξίδι με εισιτήριο πρώτης θέσης είναι για αρκετούς επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών ένα μακρινό όνειρο, συχνά μη πραγματοποιήσιμο μιας και ο ναύλος αυτής της θέσης είναι, πολλές φορές, τριπλάσιος από τον αντίστοιχο της οικονομικής. Αυτός είναι και ένας από τους βασικούς λόγους που πολλές αεροπορικές εταιρείες, τα τελευταία χρόνια, έχουν αντικαταστήσει την πρώτη θέση με τη διακεκριμένη, η οποία είναι αρκετά πιο προσιτή για το μέσο επιχειρηματία. Αλλήωστε η αεροπορική κίνηση από και προς την Ελλάδα, η οποία είναι κατά κύριο λόγο τουριστική, δεν έχει επιτρέψει, προς το παρόν, την ευδοκίμηση της πώλησης εισιτηρίων πρώτης θέσης. Είναι αξιοσημείωτο ότι από τις 60 αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από την Ελλάδα μόνον οι 8 από αυτές προσφέρουν πρώτη θέση στις πτήσεις από Αθήνα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» σε αυτό το αφιέρωμα παρουσιάζουν τις πιο πολυτελείς υπηρεσίες που προσφέρουν πέντε αερομεταφορείς στις πτήσεις από και προς την Ελλάδα.



Οι ερωτήσεις που απευθύνουμε στις ακόλουθες αεροπορικές εταιρείες είναι οι εξής:

1. Ο ναύλος της πρώτης θέσης κοστίζει αρκετά υψηλότερα από το ναύλο της διακεκριμένης θέσης. Πιστεύετε ότι η διαφορά της τιμής ανταποκρίνεται στις υπηρεσίες που παρέχονται στον επιβάτη της πρώτης θέσης και είναι ισοδύναμες του τόσο υψηλού κόστους;
2. Πόσο αναπτυγμένη είναι η αγορά εισιτηρίων πρώτης θέσης στην Ελλάδα και ποια τα περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης;
3. Ποιους προορισμούς εξυπηρετεί η εταιρεία σας από την Αθήνα και ποιες οι τιμές στην πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική θέση (one way);

AEROFLOT

1. Ο ναύλος της πρώτης θέσης είναι φθηνότερος κατά 20% από το ναύλο της θέσης A1. Ο ναύλος της θέσης A1 δεν προσφέρεται στην ελληνική αγορά αλλά μόνο στη ρωσική. Η θέση A1 έχει εγκατασταθεί πρόσφατα και δεν έχει υπάρξει ακόμα θετική αντίδραση από το επιβατικό κοινό.
2. Η επιβατική κίνηση από την Ελλάδα προς τη Ρωσία αυξάνεται πολύ αργά, αλλά περιμένουμε σχετική βελτίωση.
3. Ο βασικός προορισμός είναι η Μόσχα. Ο ναύλος της πρώτης θέσης στοιχίζει 129.500 απλή διαδρομή, ενώ ο ναύλος της οικονομικής θέσης στοιχίζει 70.700 απλή διαδρομή.

DELTA AIRLINES

1. Η διαφορά της τιμής για την Α' θέση εκτός των επιπλέον υπηρεσιών που προσφέρονται περιλαμβάνει περισσότερο χώρο για την άνεση των επιβατών.
Αποκλειστικό χώρο μόνο για τους επιβάτες της Α' θέσεως για να ξεκουραστούν χωρίς άμεση επικοινωνία με τους επιβάτες των άλλων θέσεων.
2. Η αγορά εισιτηρίων Α' θέσεως στην Ελλάδα όπως και στον υπόλοιπο κόσμο απευθύνεται σε ένα μικρό ποσοστό επιβατών, οι οποίοι συνήθως ταξιδεύουν για δουλειές.
Η περαιτέρω ανάπτυξη αυτής της θέσεως είναι συνάρτηση της αυξήσεως ή μη νέων εργασιών και επενδύσεων.
3. Η εταιρεία μας εξυπηρετεί από Αθήνα πάνω από 250 πόλεις στις ΗΠΑ με πρώτο σταθμό τη Νέα Υόρκη, απ' όπου γίνονται άμεσες ανταποκρίσεις ή μη στις κυριότερες πόλεις των Η.Π.Α.
Ενδεικτικώς σας αναφέρουμε τους ναύλους από Αθήνα προς Νέα Υόρκη.

TIMH F (ONE WAY)	ΔΡΧ. 652.760
TIMH C (ONE WAY)	ΔΡΧ. 375.360
TIMH D (ONE WAY)	ΔΡΧ. 276.660
TIMH Y (ONE WAY)	ΔΡΧ. 251.460

EMIRATES

1. Η Emirates είναι η αεροπορική εταιρεία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων με περισσότερα από 150 διεθνή βραβεία και διακρίσεις. Αυτό εξηγεί την επιθυμία της εταιρείας να προσφέρει υψηλότερου επιπέδου υπηρεσίες στους επιβάτες των γραμμών της και ιδιαίτερα στον «επιβάτη της πρώτης θέσης», αρχής γενομένης από την αναχώρησή του στο αεροδρόμιο. Και αυτές είναι: Μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο με λιμουζίνα, ειδικά counters, σαλόνια VIP's
Στα αεροσκάφη της Emirates, AIRBUS A310, και AIRBUS A300-600F τα οποία εκτελούν τις πτήσεις Dubai-Αθήνα -Dubai- καθώς και στα Boeing 777, οι επιβάτες της πρώτης θέσης απολαμβάνουν τα «αγαθά» ενός πολυτελούς ταξιδιού:
Άνεση, 18 μόνο καθίσματα/κρεβάτια, εκλεκτά φα-

γητά και ποτά, οπτικοακουστικά μέσα, hi-fi (17 video και 22 ραδιοφωνικά κανάλια, τηλέφωνο σε κάθε θέση, χρήση ηλεκτρονικής γραφομηχανής, laptop και φαξ.

2. Οι Έλληνες επιχειρηματίες και εφοπλιστές-frequent flyers που μετακινούνται συχνά προς Dubai, όπου έχουν γραφεία των επιχειρήσεών τους, προτιμούν την πρώτη θέση. Αποτελούν το 10% επί του συνόλου των μετακινούμενων επιχειρηματιών, στις γραμμές της Emirates, οι οποίοι εκτός του Dubai ταξιδεύουν προς τις χώρες της Άνω Ανατολής και τις Ινδίες.
3. Από την Αθήνα, η Emirates, εξυπηρετεί το Dubai με τρεις κατευθείαν εβδομαδιαίες πτήσεις: Οι τιμές one-way: F 282.500 δρχ., C 236.200 δρχ., Y 205.700 δρχ. και τη Μάττα με δύο κατευθείαν εβδομαδιαίες πτήσεις: Ενιαία τιμή business/οικονομική one-way, 138.200 δρχ. Η Emirates κάνει συνεχείς προσπάθειες ανάπτυξης των πωλήσεών της στην Ελλάδα και ιδιαίτερα αυτών της πρώτης θέσης.

KUWAIT AIRWAYS

1. Ο ακριβότερος ναύλος της πρώτης θέσης της εταιρείας μας αντιστοιχεί με το άψογο service και τις υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών που προσφέρονται τόσο κατά τη διάρκεια της πτήσης όσο και στο αεροδρόμιο. Το φιλικό και άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό, οι πολυτελείς δίσκοι σερβιρίσματος, η επιλογή από γαστρονομικά εδέσματα προετοιμασμένα από έμπειρους σεφ, η ευχάριστη διακόσμηση της ειδικά διαμορφωμένης καμπίνας όπως και οι άνετες πολυθρόνες συνθέτουν την εικόνα της πρώτης θέσης μας.
2. Μετά τον πόλεμο στο Κουβέιτ δεν έχει υπάρξει σημαντική επιχειρηματική κίνηση μεταξύ Ελλάδας και Κουβέιτ, με αποτέλεσμα να ταξιδεύουν λίγοι επιχειρηματίες μεταξύ των δύο κρατών. Υπάρχει όμως μια σταθερά αυξανόμενη πελατεία που χρησιμοποιεί το Κουβέιτ ως ενδιάμεσο σταθμό προς άλλους προορισμούς. Η εταιρεία ευελπιστεί πως στο άμεσο μέλλον θα υπάρξει αύξηση της κίνησης μεταξύ των δύο κρατών.
3. Η εταιρεία συνδέει την Αθήνα με το Κουβέιτ. Η τιμή της πρώτης θέσης είναι 224.600 απλή διαδρομή, ενώ στην οικονομική θέση είναι 163.400.



THAI AIRWAYS

1. Ο ναύτης της πρώτης θέσης μπορεί να χαρακτηριστεί αρκετά υψηλότερος από το ναύτη της διακεκριμένης αλήθ έχει τα εξής πλεονεκτήματα:

Έχει εξασφαλίσει πολυθρόνα-κάθισμα των 85 ιντσών και μπορεί τώρα να «ανοίξει» στις 180 μοίρες προσφέροντας τέλεια χαλάρωση για τις μακρινές πτήσεις.

Κάθε κάθισμα διαθέτει τη δική του οθόνη για πιο άνετη και απολαυστική παρακολούθηση ταινιών από τη μεγάλη ποικιλία που προσφέρει η THAI. Τα υπέροχα γεύματα που προσφέρονται στην πρώτη θέση αποτελούν δείγματα της καλίστης και γευστικής ταϊλανδέζικης κουζίνας, σεβρισμένα σε φημισμένα κινέζικα σεβρίτσια και συνοδευόμενα από εκλεκτά επώνυμα κρασιά καθώς επίσης από κρύα σαμπάνια που σεβρίζεται καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.

Στο τέλος της πτήσης η THAI AIRWAYS προσφέρει αναμνηστικά δώρα, ειδικά σχεδιασμένα, αποκλειστικά για τους επιβάτες της πρώτης θέσης ως δείγμα εκτίμησης για την επιλογή τους να ταξιδέψουν μαζί της.

2. Η αγορά είναι κάπως περιορισμένη στην Ελλάδα αλλά υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης εφόσον υπάρξουν οι ανάλογες προϋποθέσεις.

3. Η THAI AIRWAYS συνεχίζει να συνδέει την Αθήνα με την Μπανγκόκ και τη Ρώμη (NON-STOP) κάθε Τρίτη και Παρασκευή. Από την Μπανγκόκ οι πτήσεις εκτελούνται κάθε Δευτέρα και Πέμπτη. Όλες οι πτήσεις εκτελούνται με Boeing 747-400.

ΠΟΙΟΙ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ Α' ΘΕΣΗ ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ

Αερομεταφορέας	Προορισμός
Aeroflot	Μόσχα
Delta Airlines	Νέα Υόρκη
Emirates Airlines	Ντουμπάι, Μάητα
Ethiopian Airlines	Αντίς Αμπέμπα
Gulf Air	Μπαχρέιν
Kuwait Airways	Κουβέιτ
Singapore Airlines	Σιγκαπούρη
Thai Airways	Μπανγκόκ, Ρώμη
Vasp- Brazilian Airlines	Σάο Πάουλο, Ρίο



THAI



EMIRATES



DELTA

Ολυμπιακή Αεροπορία... Η τελευταία ευκαιρία

του Ηλία Μπίσια



Πράσινο φως έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας προκειμένου να ξεπεράσει, για μια τελευταία φορά, τα δυσεπίλυτα προβλήματά της. Μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις μεταξύ του γραφείου του Βρετανού επιτρόπου Μεταφορών Neil Kinnock και της ελληνικής κυβέρνησης, δόθηκε οριστικά μια ύστατη λύση στο ζήτημα της εξυγίανσης του εθνικού μας αερομεταφορέα. Η κυριότερη αντιπαράθεση μεταξύ της Επιτροπής και της ελληνικής κυβέρνησης αφορούσε το ποσό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Α., το οποίο και θα επιτρέψει την ολοκληρωμένη εφαρμογή του προγράμματος εξυγίανσης της εταιρείας (σύμφωνα με το Ν.2606/88). Η εισήγηση του κ. Kinnock έγινε αποδεκτή χωρίς επεξεργασία, στη συνεδρίαση της Επιτροπής, στις 29 Ιουλίου. Στη συνεδρίαση αυτή, που ήταν και η τελευταία πριν από τις θερινές διακοπές, εξετάστηκε και το θέμα της Ο.Α. ύστερα από πιέσεις της ελληνικής πλευράς. Πιο συγκεκριμένα, βάσει με της εισήγησης Kinnock αποφασίστηκαν τα εξής:

·Εγκρίνεται η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Α. η οποία θα αγγίξει τα 21,8 δισ. δρχ. Το ποσό αυτό θα δοθεί στην εταιρεία σε δύο δόσεις: η πρώτη δόση των 14 δισ. δρχ. θα δοθεί άμεσα, ενώ η δεύτερη, της τάξης των 7,8 δισ. δρχ., θα δοθεί το γ' τρίμηνο του 1999, μετά τη συναίνεση της Επιτροπής.

Η Επιτροπή θα εγκρίνει τη β' δόση εφόσον εξετάσει τα αποτελέσματα του προγράμματος εξυγίανσης της εταιρείας για τη χρονική περίοδο μέχρι το Μάρτιο του 1999.

·Γίνεται αποδεκτή η πρόταση της Ο.Α. για την αγορά 6 νέων υπερσύγχρονων αεροσκαφών. Το κόστος της αγοράς αυτής θα ανέλθει σε 378

εκατ. δολ., με εγγυητή το ελληνικό Δημόσιο.

Περιορίζεται ο αριθμός του εποχικού προσωπικού της εταιρείας όπως και οι άδειες του ιπτάμενου προσωπικού.

Τα 11 δισ. δρχ. που δόθηκαν για την εθελοούσια έξοδο στους εργαζόμενους της εταιρείας κατά την τριετία 1994-97 υπολογίζονται ως κρατική ενίσχυση και κατ' αυτό τον τρόπο θα αφαιρεθούν από τη φετινή αύ-

ξηση μετοχικού κεφαλαίου. Στο ποσό των 11 δισ. δραχμών η Επιτροπή υπολογίζει επιπλέον 2,2 δισ. δρχ. που αντιστοιχούν σε τόκους. Σύμφωνα με την Etude της Deloitte και Touche που έγινε για λογαριασμό της 7ης Γενικής Διεύθυνσης, η Ο.Α. έχει το περιθώριο να παρουσιάσει μικρά κέρδη για το '98 και κέρδη έως και 20 δισ. δρχ. το 1999. Αυτά τα κέρδη είναι δυνατό να υλοποιηθούν εφόσον η Ο.Α. τηρήσει πιστά το πρόγραμμα εξυγίανσής της. Ο κ. Kinnock δήλωσε ότι αυτή θα είναι και η τελευταία ευκαιρία για τον εθνικό μας αερομεταφορέα να λειτουργήσει ως μια υγιής επιχείρηση, χωρίς κρατικούς παρεμβατισμούς.

Η ελληνική κυβέρνηση, για μια ακόμη φορά, υποσχέθηκε ότι δεν θα υπάρξει καμία παρέμβαση στο εσωτερικό της εταιρείας. Ο κ. Kinnock επισήμανε ακόμη ότι η Ο.Α. - όπως και όλες οι άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες - δεν θα λαμβάνει

στο μέλλον καμία απολύτως ενίσχυση ή υποστήριξη τόσο από την Επιτροπή όσο και από τα κράτη-μέλη. Τέτοιες ενισχύσεις, κατά το Βρετανό Επίτροπο, διαστρεβλώνουν τον υγιή ανταγωνισμό. Σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσει η διάθεση και η πρωτοβουλία τόσο της διοίκησης όσο και των εργαζομένων της Ο.Α., ώστε να αποδείξουν στο επιβατικό κοινό ότι ο εθνικός μας αερομεταφορέας έχει τη δύναμη αήλθ και τη θέληση να ανασυγκροτηθεί.

Η εισήγηση Kinnock αποτελεί το πρώτο στάδιο για την εξυγίανση της Ο.Α. Η πραγματική, όμως, βιωσιμότητα της θα κριθεί τόσο από τη στάση της πολιτείας όσο και από τη «διαγωγή» της διοίκησης και των εργαζομένων της εταιρείας

Μαθήματα Ζωής

unicef 



Θέλετε να μάθετε πόσο εύκολο είναι να σωθεί μια ζωή;
 Πιο εύκολο από το να λύσεις μια μαθηματική εξίσωση.
 Πιο εύκολο από το να λύσεις απέναντί σου όλες τις πρωτεύουσες του κόσμου.
 Το μόνο που πρέπει να κάνετε είναι να αγοράσετε και φέτος τετράδια UNICEF.
 Γιατί, ενισχύοντας τη UNICEF, προσφέρετε ζωή στα παιδιά του κόσμου.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας το διαφημιστικό φυλλάδιο.

Επώνυμο: _____ Όνομα: _____
 Οδός: _____ Πόλη: _____
 Τ.Κ.: _____
 Τηλ.: _____

unicef 

Ενίας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ.: 748 4184

Η Swissair αποκτά συμμάχους στην Άπω Ανατολή

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 Μπόνγκ 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 Ηλίδα, 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 κατήργησε 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 Αχαιο. Δικαιολογημένα λοιπόν οι εφημερίδες και τα άλλα ΜΜΕ της Ηλείας, πρόβαλαν ιδιαίτερα την πρώτη αυτή πτήση τσάρτερ στην Ανδραβίδα, μετά από 13 χρόνια. Η στέρση 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 απρόσιτος και μακρινός.



Επιλύεται μερικώς η αντιπαράθεση Κούβας- ΗΠΑ ως προς τις αερομεταφορές

Μετά από 35 χρόνια η αμερικανική κυβέρνηση αναγκάστηκε να υποχωρήσει στις πιέσεις του ICAO που αφορούσε την απαγόρευση διέλευσης σε εναέριο χώρο των ΗΠΑ αεροσκαφών νηολογημένων στην Κούβα. Η κυβέρνηση της Κούβας είχε αποστείλει επίσημο διάβημα-καταγγελία στο ICAO ως προς το εμπόριο των ΗΠΑ, το οποίο και θα γινόταν αποδεκτό από τη Γενική Συνέλευση. Τα αεροσκάφη της Cubana, του εθνικού αερομεταφορέα της Κούβας, εκτελούσαν μέχρι σήμερα πολύωρες πτήσεις προς τον Καναδά αποφεύγοντας τον εναέριο χώρο των ΗΠΑ λόγω της απαγόρευσης. Η Κούβα ανέκαθεν επέτρεπε τη διέλευση αεροσκαφών νηολογημένων στην Αμερική με πολύ υψηλά τέλη εναέριας κυκλοφορίας. Οι ΗΠΑ θα επιτρέψουν την εκτέλεση πτήσεων της Cubana σε επιβεγμένα τμήματα του εναέριου χώρου των, χωρίς όμως δικαιώματα προσγείωσης και με πολύ υψηλά τέλη εναέριας κυκλοφορίας.



Ο όμιλος Qualiflyer ιδρύει εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης

Τα έξι ιδρυτικά μέλη του ομίλου Qualiflyer -Swissair, Austrian Airlines, Sabena, Tap Air Portugal, Turkish Airlines και AOM-ιδρύουν την πρώτη κοινή θυγατρική εταιρεία: "Qualiflyer Επίγειες Υπηρεσίες" όπου καθένας από τους έξι εταίρους με ίσες μετοχές θα αγοράζει επίγειες υπηρεσίες εκ μέρους των ιδρυτών, σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις. Ο όμιλος Qualiflyer αποτελεί την πρώτη αεροπορική συμμαχία που επεκτείνεται εκτός των συνηθισμένων προγραμμάτων πίστωσης μιλίων. Ο ρόλος της νέας εταιρείας «Qualiflyer-Επίγειες Υπηρεσίες» θα επικεντρωθεί στον καθορισμό, την αγορά και την επίβλεψη των διαφόρων υπηρεσιών εδάφους και θα έχει βάση τη Ζυρίχη με υποκαταστήματα στη Βιέννη, τις Βρυξέλλες και τη Λισαβόνα, ενώ θα στελεχωθεί με υψηλόβαθμους απ' όλες τις εταιρείες που συμμετέχουν. Οι εργασίες της εταιρείας «εγκαινιάστηκαν» την 1η Αυγούστου.

AIR

του Ηλία Μπίσια

Οι ΗΠΑ υπέγραψαν νέα διακρατική συμμαχία με τη Γαλλία

Μετά από πολυήμερες διαπραγματεύσεις η Γαλλία συμφώνησε τελικά στην υπογραφή διακρατικής συμφωνίας με τις ΗΠΑ, με ευνοϊκούς όμως όρους. Η σταδιακή ελευθέρωση των αερομεταφορών μεταξύ της Γαλλίας και των ΗΠΑ αποτελεί τον απώτερο στόχο της νέας διακρατικής συμμαχίας που υπέγραψαν πρόσφατα οι δύο χώρες. Παρ'όλο που η νέα συμφωνία δεν είναι «open skies», όπως επιθυμούσαν οι ΗΠΑ, επιτρέπει τη σταδιακή ελευθέρωση των αερομεταφορών μέσα σε ένα διάστημα 5 χρόνων. Άμεσα ελευθερώνεται η τιμολογιακή πολιτική των αεροπορικών εταιρειών στις πτήσεις μεταξύ των δύο κρατών όπως επίσης καταργούνται οι περιορισμοί οποιασδήποτε μορφής στις πτήσεις Code sharing και cargo. Παράλληλα δίνεται άμεσα το δικαίωμα στις αμερικανικές εταιρείες να αυξήσουν τα δρομολόγια τους προς Γαλλία έως και με 9 καθημερινές πτήσεις.



Η επικινδυνότητα των αεροδρομίων

Η διεθνής ένωση πιλότων (IFALPA) ανακοίνωσε την ετήσια αναφορά της με θέμα την επικινδυνότητα 150 αεροδρομίων ως προς την ασφάλεια. Στον ετήσιο κατάλογο συμπεριλαμβάνονται ως πλέον επικίνδυνα τα αεροδρόμια του Σαν Φρανσίσκο (ΗΠΑ), Νίκαιας (Γαλλία), Όσλο (Νορβηγία), Μπουένος Άϊρες (Αργεντινή), Καμπούλη (Αφγανιστάν), Λάγκος και Πορτ Χαρκούρτ (Νιγηρία). Πολιτικές περιοχές στο Βόρειο Ατλαντικό, στην Κεντρική Αφρική, τη Σιβηρία και την Κεντρική Ασία θεωρούνται επίσης επικίνδυνες ως προς την ασφαλή διέλευση αεροσκαφών.

“Ανοιχτά” τα αεροδρόμια της Βρετανίας

Την ουσιαστική ελευθέρωση των αερομεταφορών από και προς όλα τα αεροδρόμια της Βρετανίας (πλην του Heathrow και Gatwick) ανακοίνωσε η Βρετανή υπουργός Μεταφορών Glenda Jackson. Οι αεροπορικές εταιρείες με έδρα κράτη με τα οποία η Βρετανία έχει υπογράψει διακρατικές συμφωνίες (οποιασδήποτε μορφής ή περιεχομένου) θα έχουν εφεξής δικαίωμα εκτέλεσης πτήσεων προς οποιοδήποτε αεροδρόμιο της Βρετανίας χωρίς κανέναν περιορισμό. Οι ισχύουσες διακρατικές συμφωνίες δεν θα χρειαστούν καμιά αναθεώρηση.



NEWS

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

Στο Hellenic Center του Λονδίνου, έγινε τον προηγούμενο μήνα, η επιδοση του βραβείου J.D. Criticos στον καθηγητή του Πανεπιστημίου Princeton των Η.Π.Α. Christian Habicht για το βιβλίο του «Athens from Alexander to Antony».

Για το βραβείο J.D. Criticos είχαν ληφθεί περί τις 70 συμμετοχές - βιβλία που είχαν εκδοθεί ή ήταν υπό έκδοση. Τα έργα, τα οποία στην τελική επιλογή είχαν περιοριστεί σε επτά, μελέτησε και ενέκρινε επιτροπή η οποία αποτελείτο από τους καθηγητές Robin Lane Fox και Robin Osborne του πανεπιστημίου του Λονδίνου, με επικεφαλής την καθηγήτρια Judith Herrin του King College London.

Τη βραδιά της απονομής ο πρόεδρος της εταιρείας Γ. Χατζηπατέρας, ανεφέρθη στον εταίρο, πρώην αντιπρόεδρο της Εταιρείας και ιδρυτή του βραβείου J.D. Criticos, κ. Γ. Δ. Κριτικό, που ταξίδεψε από την Ελλάδα, ειδικά, για την επιδοση του βραβείου.

Το σπουδαίο αυτό βιβλίο του Christian Habicht μεταφράστηκε και κυκλοφορεί από τις εκδόσεις ΟΔΥΣΣΕΑΣ με τίτλο η «Ελληνιστική Αθήνα».

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ...

Ναυτικοί και πλοία που χάθηκαν
στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (1939-1945)
του Χρήστου Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου
αρχηγού Λιμενικού Σώματος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΠΙΤΣΙΛΟΣ



Πρόκειται για μια έκδοση πραγματική «πηγή» εύρεσης σημαντικών στοιχείων που αφορά την προσφορά των ναυτικών μας στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο συγγραφέας έλαβε υπόψη του, εκτός από τα δυσεύρετα στοιχεία σε ελληνικά και ξένα αρχεία, προσωπικές μαρτυρίες εκείνων που έζησαν τα γεγονότα από πρώτο χέρι.

Με αυτή την ιστορική κατάθεση ο κ. Χρήστος Ντούνης εκφράζει την αγάπη και την αφοσίωσή του στη θάλασσα, το ναυτικό και την προσφορά του στον τόπο.

ΕΥΡΩ της ΕΝΩΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ



Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών Θεόδωρος Καρατζάς αναφέρει χαρακτηριστικά για, αυτό το συγγραφικό έργο, στον πρόλογο του βιβλίου:

«Η εισαγωγή του Ευρώ και η είσοδος της χώρας μας στο τρίτο στάδιο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης είναι ένα από σημαντικά γεγονότα της ελληνικής οικονομικής ζωής. Ειδικά για ελληνικό τραπεζικό τομέα, η καθιέρωση του ενιαίου νομίσματος και η ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αποτελεί μια πρόκληση χωρίς προηγούμενο στην πρόσφατη οικονομική ιστορία του τόπου. Το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον θα επιβάλλει ουσιαστικά σε κάθε τράπεζα να οριοθετήσει νέα στρατηγική, να αναζητήσει συμμαχίες σε εσωτερικό και διεθνές επίπεδο και να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει».

Πραγματοποιήθηκαν στα Χανιά, τον προηγούμενο μήνα, οι γενικές συνελεύσεις των μετόχων της ANEK, κατόχων κοινών και προνομιούχων μετοχών, με θέμα την εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Οι μέτοχοι απεδέχθησαν τις προτάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου (με ποσοστό αποδοχής 92%) και αποφάσισαν τα εξής:

- Την εισαγωγή των μετοχών στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου.
- Την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, με κεφαλαιοποίηση μέρους του αποθεματικού από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο, ύψους 2.453.576.500 δρχ., με την έκδοση 4.907.153 κοινών ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας 500 δρχ. η κάθε μια, οι οποίες θα διατεθούν δωρεάν στους κατά την 2.8.98 μετόχους, με αναλογία μιας μετοχής προς τέσσερις παλαιές κοινές και προνομιούχες μετοχές.

-Την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 3.192.000.000 δρχ., με την έκδοση 6.384.000.000 κοινών ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας 500 δρχ. η κάθε μία, εκ των οποίων 200.000 μετοχές θα διατεθούν με ιδιωτική τοποθέτηση και 6.184.000 μετοχές με δημόσια εγγραφή, με παραίτηση των μετόχων από το δικαίωμα προτίμησης.

-Την τροποποίηση ορισμένων άρθρων του καταστατικού προκειμένου να συμβαδίσει με τη νομοθεσία που διέπει τη γενικότερη λειτουργία του χρηματιστηρίου.

Επίσης, κατά τη γενική συνέλευση των μετόχων έγινε η εκλογή των υπόλοιπων μελών του διοικητικού συμβουλίου.

Στις αρχές του μηνός Αυγούστου ξεκίνησε το ελληνικό πλήρωμα του Camel Trophy Tierra Del Fuego 98' για το διεθνές ραντεβού της εκκίνησης που θα γίνει στο Σαντιάγο της Χιλής. Ο Πάνος Ζώης και ο Στέφανος Καμπαράκης προετοιμάστηκαν σκληρά σε όλα τα επίπεδα, ακολουθώντας ένα πρόγραμμα, έντονης, προπόνησης



στο ποδήλατο, το καγιάκ, την οδήγηση, σε ανάγνωση χάρτη και στη χρήση GPS. Από το Σαντιάγο της Χιλής μέχρι την Ουσουαία της Αργεντινής, 5.000 χμ. περιμένουν τα πλήρωμα των 20 χωρών που συμμετέχουν στο φετινό Camel Trophy. Ευχόμαστε το ελληνικό πλήρωμα να δικαιώσει τις προσδοκίες όλων μας.



Η ακτή της ξενοδοχειακής μονάδας Eden Beach Hotel-Club που βρίσκεται στην Ανάβυσσο Αττικής, βραβεύτηκε με τη «Γαλάζια Σημαία». Η βράβευση έγινε μετά τον έλεγχο και τη διαπίστωση ότι η ακτή πληροί τους όρους του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για καθαρή θάλασσα, καθαρό περιβάλλον και φροντίδα για τον τόπο.

Το Eden Beach βρίσκεται μέσα σε έναν καταπράσινο πευκόφυτο κήπο 65 στρεμμάτων και συνδυάζει την ανάπαυση με την αναψυχή προσφέροντας άνετη διαμονή στις εγκαταστάσεις του.

Η αεροπορική εταιρεία Swissair συνεχίζοντας την παράδοση, που άρχισε εδώ και μερικά χρόνια, συγκεντρώνει ένα χρηματικό ποσό το οποίο και προσέφερε, ως οικονομική ενίσχυση, στον οργανισμό παιδικών χωριών SOS. Το ποσό αυτό συγκεντρώθηκε κατά τη διάρκεια υπερπόντιων πτήσεων από τους επιβάτες της Swissair οι οποίοι διέθεταν όσα χρήματα επιθυμούσαν, αποταμιεύοντάς τα σ' έναν ειδικό φάκελο που βρισκόταν στο κάθισμά τους. Αξίζει να αναφερθεί ότι το φιланθρωπικό ίδρυμα του προσωπικού της αεροπορικής εταιρείας συμπαρίσταται πάνω από είκοσι χρόνια στα παιδιά με ανάγκες. Αυτή τη στιγμή με πρωτοβουλία του ιδρύματος στέλνεται βοήθεια σε 17 σπίτια των παιδικών χωριών SOS ανά τον κόσμο, μέσω δωρεών και τακτικών παροχών.



Η Telestet είναι η πρώτη εταιρεία κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα που θα διαθέσει στους συνδρομητές της υπηρεσίες δορυφορικής κινητής τηλεφωνίας. Το "Iridium" είναι το πρώτο σύστημα δορυφορικού δικτύου ολοκληρωμένης κάλυψης που παρέχει τη δυνατότητα επικοινωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο, ήχου, μηνυμάτων, δεδομένων, fax, με τη χρήση ενός κινητού τηλεφώνου σε έναν αριθμό συνδρομητή.

Το δορυφορικό δίκτυο αποτελείται από 66 δορυφόρους και από 11 επίγειους σταθμούς αποτελεί την τελευταία λέξη της τεχνολογικής εξέλιξης στην κινητή τηλεφωνία και δίνει τη δυνατότητα σε οιονόηποτε συνδρομητή να επικοινωνεί ανά πάσα στιγμή από οποιοδήποτε σημείο της Γης.

Η υπηρεσία θα λειτουργήσει επισήμως στις 23 Σεπτεμβρίου 1998 και θα ενεργοποιηθεί από τους κυριότερους φορείς της κινητής τηλεφωνίας (service providers), οι οποίοι θα παρέχουν, στους ενδιαφερόμενους, τη συσκευή και τη συνδρομή σύνδεσης με το δίκτυο. Το "Iridium" φιλοδοξεί να ικανοποιήσει όχι μόνον τους επιχειρηματίες αλλά και τις επιχειρήσεις που οι εγκαταστάσεις τους βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές καθώς και διεθνείς οργανισμούς με διοικητικούς και κοινωνικούς σκοπούς.



Contents

**88. TELECOMMUNICATIONS AND SHIPPING
ON THE THRESHOLD OF THE NEW MILLENNIUM**

by A. Mandelis,

Minister of Transport and Telecommunications

**90. TRANSPORT - SHIPPING:
A DYNAMIC COMPARATIVE
ADVANTAGE FOR CYPRUS**

by R. J. Coleman, Director General

for Transport- DG VII, European Commission

**92. A NEW SERVICES PACKAGE
FOR THE TOURIST OF TODAY**

Naftika Chronika interviews N. Skoulas,

Secretary General of the Greek National Tourism Organization

**94. THE PIRAEUS PORT ORGANIZATION (OLP)
MUST CHANGE ITS MODEL**

Ch. Psaraftis, Director of OLP,

talks to N. Poulakidas

Editorial

T

he reaction of the shipowners, to a man, against the law on naval education now being brought before Parliament by the Minister for the Merchant Marine is indeed a sorry comment on matters. It underlines that the State is legislating, as so often, without consulting the people most directly involved - which means, of course, those who will bear the brunt of each new law, whatever it may be. It is a practice somewhat unexpected, in a country which is generally regarded as having invented democracy in the broadest sense. But it also constitutes a world scoop. Certainly the shipowning fraternity has by and large demonstrated that as a business domain it regards the Simitis Government with trust, and it has no reason to pick a quarrel with the Minister in question 'just for the hell of it'.

There is significance in the fact that all the branches of shipowning reacted simultaneously. It shows, to start with, that shipping's governing organ has no right to talking about the famous triple partnership that in the past did so much to spectacularly boost the national sea freight industry. If there are reasons why that partnership burst at the seams, this journal is of the opinion that the culprit is not to be found among the ranks of the shipowners, nor yet those of the seamen. When putting a programme into effect, politicians very often appeal to the argument that they are elected by the people to do just this. The argument is sound with one premise: that the people (or at any rate the social groups that the laws will affect when put into action) have been kept informed of the candidate government's preconditions. In this sense, we do not believe that today's Government was so precise about even...its shipping policy, that Minister Soumakis is now quite unable to make alterations in the Naval Education Bill. The Minister refuses to withdraw the bill, as all the shipowners, liner owners or not, are asking him to, despite the fact that they have pointed out to him in proper detail its weaknesses and the damage its introduction will do.

TELECOMMUNICATIONS AND SHIPPING ON THE THRESHOLD OF THE NEW MILLENNIUM



The invention of radiocommunications and wireless telegraphy at the end of the 19th century made it possible to communicate from and to seagoing vessels. After short-wave communications and Morse code came the wireless telephone.

The arrival of the telecommunications satellite at the end of the 1970s was the incentive for the Inmarsat satellites to begin to be put into orbit. From the start of the 1980s onwards, land-sea communication has been increasingly reliant on satellites.

**by A. Mandelis,
Minister of Transport
and Telecommunications**

In Greece, long-distance communication and shipping have been inseparably linked from time immemorial. Today, these links are being tightened in a context of common action and in response to the pressures of a fiercely competitive environment.

They are two branches of industry which have made a vital contribution to the development and strengthening of the Greek national economy. It is estimated that the contribution of the telecommunications market to the Greek GDP will increase from 3.4% in 1998 to more than 4.6% in the year 2002. This will significantly narrow the gap between Greece and

corresponding levels in Europe.

Shipping is the only sector of the economy where Greece holds the first place worldwide. One can observe shipping playing an ever broader part in the development of the GDP, while at the same time the role of Greek shipping has also proved important in shaping the country's balance of payments.

That telecommunications affect international shipping is obvious. Rapid technological developments in the field of telecommunications are providing shipping with new instruments - a new and fast-expanding services and applications network in the field of shipping communications.

This network in turn helps to create a new strategy for shipping firms, which are now called upon to make the best possible use of these new technological opportunities and thus find new economies of scale.

It is quite clear that, step by step, the shipping sector has at its disposal, and for practical use, more and more advanced telecommunications infrastructure networks.

It is equally obvious that the capabilities and opportunities these developments offer in the areas of information technology and telecommunications play a decisive part both in the international transport and shipping system and (more particularly) in redefining the role and importance of every port, shipping centre and shipping industry at a local and national level.

The intense competition in the shipping industry calls for swift, safe and cheap exchanges of messages, orders and other information between the parties concerned. These may be shipping offices, banks, suppliers, port authorities or shipbrokers. It is all about improved management of commercial activities, with the aim of minimizing running costs and moving goods from place to place more effectively at a worldwide level.

These requirements bring us to a common coordinate: telecommunications infrastructure, the means whereby information and services are moved from place to place reliably, speedily and at low cost.

Developments in Greek shipping over the past few decades, when seen against the background of the revolutionary changes in telecommunications and the great competition in the shipping industry, have led to increased and urgent telecommunications needs in the shipping community.

The shift of the centre of world trade towards the Far East, the long-awaited increase in trade with the Black Sea, the existence of more than one thousand shipping companies: all these are factors which mean that the time is ripe for further upgrading of the Piraeus so as to make it an international shipping centre of worldwide scope.

Improving the telecommunications infrastructure in the Piraeus and in Greece's other harbours, and creating a state-of-the-art telecommunications centre, is an urgent and imperative need.

The Ministry of Transport and Communications has taken the initiative of giving guidelines for resolving many of shipping's telecommunications problems and for meeting the requirements of this vital sector of the

Greek economy.

OTE (the state telephone and telecommunications company) has already begun to take steps to work out solutions and an investment programme for modernizing and upgrading the telecommunications network, digitalization, the ISDN, satellite and mobile communications, VAT services &c. OTE is working together with the EEE (the shipowning community of the Piraeus). Under the name MARITEL (Piraeus Shipping

Telecommunications Services plc), a company has been formed to develop and put in place a state-of-the-art telecommunications centre at the Piraeus. This centre will provide up-to-date, technologically advanced, high-quality telecommunications products and services at competitive cost. These developments create new possibilities, perspectives and benefits for the Greek shipping industry. They are helping the Piraeus to turn itself into the telecommunications centre of the Mediterranean. They are also assisting the people of Greece to get ready for the 'information society' of the 21st century.

The aim is for information to travel from

The shift of the centre of world trade towards the Far East, the long-awaited increase in trade with the Black Sea, the existence of more than one thousand shipping companies: all these are factors which mean that the time is ripe for further upgrading of the Piraeus so as to make it an international shipping centre of worldwide scope.



place to place quickly and safely and to reach its addressee no matter where he or she may be, on land or at sea, as economically and effectively - thus increasing the business output and competitiveness of the Greek shipping industry.

Our vision is:

- of a Piraeus that is the telecommunications centre for the Mediterranean, and not just for the Mediterranean either.
- of a customer for Greek shipping, whether hellene or foreigner, who is getting the best possible service.
- of reduced telecommunications costs for shipping.
- of improved competitiveness for Greek shipping firms.
- of attracting shipping activity to Hellas.



Transport-shipping: a dynamic comparative advantage for Cyprus

by **R. J. Coleman, Director General**

for Transport- DG VII, European Commission

1. Introduction: Cyprus and its place in the world of shipping

(a) Recent success

There is no doubt that Cyprus has succeeded in developing a dynamic shipping sector. Cyprus has the 5th or 6th largest fleet in the world. This represents substantial growth from 1981 when the Cyprus fleet ranked as the 32nd largest.

As you know, ship-owners have a large choice of ship registers, around 177 or so world-wide at the last count. But they have been attracted to Cyprus in a big way for a number of good reasons. Before going further let's remind ourselves of what they are.

First, there is the favourable fiscal environment to offshore enterprises managed in Cyprus, paying tax on the profits of only 4.25%. Indeed in 1995, firms in ship management and maritime services was the fastest growing group of offshore firms.

Second, we can cite the relative ease with which companies can be established and vessels registered here.

Third, requirements on manning and naval waters are limited and not dissuasive.

Fourth, ship owners are provided with a choice of effective support services offering easy access to the world banking networks and able to provide a comprehensive range of services to the shipping industry, including ship management, broking, insurance averaging and so on.

Finally, we should mention Cyprus' geographical situation, combined with its relatively good communications, and not overlook its beauty, climate and the personal and professional qualities of its hospitable people.

(b) The future

And if we look to the future, we can see that the imagination and effort that have produced this impressive achievement will have plenty of scope to maintain the dynamism of Cyprus' shipping sector in a regional and global environment which will be itself changing rapidly.

(c) The global shipping environment

Some factors that have contributed to past developments are likely to remain fundamentally unchanged though perhaps expressing themselves somewhat differently. Thus the global shipping industry will in a probability continue to show strong growth, even if crises like the current Asian one may have temporary upsetting effects on some trades. Liner shipping, for example, has been growing at an average annual rate of 6.5% for a decade, despite swings in the economic cycle and the usual problems somewhere in the world. We see no reason for such trends to diminish significantly. Indeed the OECD forecast in 1995 that global sea-borne trade would double by 2010.

(d) Shipping in the Mediterranean region

In the Mediterranean region, there are good reasons to believe that shipping growth will be at the higher rather than lower end of the possible range. The opening of Eastern and Central Europe should produce a significant increase of trade, generally and in the Mediterranean region. In the EU, there are clear signs that the traditional dominance of the northern ports, while not disappearing over

night, will begin to be better balanced by developments in the south as Mediterranean ports re-organise themselves and exploit better their natural advantages. The spectacular development of Malta and Gioia Tauro in Italy in recent years are in our view interesting indicators of what the future may well hold.

Moreover, political, economic and trade relations are changing in entire the Mediterranean basin itself. The Euro-Mediterranean Partnership adopted at the Barcelona Conference in November 1995 heralds a new era and approach for the Community. The Partnership aims to increase the flows of goods and people throughout the region by creating a free trade area by the year 2010. As trade diversifies it is anticipated that the share transported by maritime will increase in both absolute terms and relative to other transport modes. The structure of trade flows in the region is also anticipated to change, with trade between the Mediterranean Partners themselves increasing from their current relatively low levels.

So the first and firm conclusion to be drawn about the future of the Cyprus shipping industry is that growth in trade, world-wide and in the region, will present a considerable opportunity for those willing and ready to exploit it, including Cyprus if it so wishes.

(e) Shipping's mobility

On the other hand, benefiting from this favourable context will not happen automatically. Shipping is one of the most geographically mobile economic sectors. As recent history shows, it often goes where the financial and regulatory environment is more favourable to the ship owners. Moreover, the context of international shipping is changing. Countries throughout the world are adjusting their policies to reflect their particular priorities, and to respond to successful measures taken by others. Developing countries see the development of national flags as providing a variety of net economic benefits arising from the registration fees, taxes, foreign exchange and support for their balance of payments. Major off-shore banking centres seek to build up an infrastructure to attract service industries such as shipping. Traditional maritime nations, including those in the EU, are taking steps to maintain and indeed rebuild their commercial fleets in order to preserve employment in both the on-shore and off-shore sectors of the shipping industry.

So a second conclusion is that imaginative adaptation will still be needed to maintain the positive trends of Cyprus's recent past.

(f) Accession to the EU

And of course the future development of the Cyprus shipping industry will be decided in a new political context: the process of accession to the EU in which it is the only Mediterranean candidate. That process while now pick up speed as between November and the spring of next year we examine together what policy, regulatory and administrative changes are needed in the shipping sector to permit Cyprus to join the Union in a smooth, managed manner. There is little doubt that the maritime transport sector will receive particular attention given its importance to both Cyprus and the Union.

(g) Evolution in shipping policy in the EU

As regards the Union, despite flagging out and globalisation, shipping is still an important sector in its economy: 90% of the EU's external trade and around 30% of its internal trade is carried by sea.

40% of the EU's external trade is transported by vessels of European ownership

and/or control. The European shipping industry, flagged in or out, has massive investments at stake and an annual turnover of 50 billion US\$ at least.

In 1996, the Commission presented a Communication "Towards a New Maritime Strategy" the main thrust of which was subsequently endorsed by the EU institutions. The objective was to re-assess Community maritime policy and to set further goals towards establishing a common maritime purpose. The four pillars of the EU's maritime strategy are:

- to maintain open markets
- to improve the competitiveness of EU shipping operations
- to defend and if possible develop employment

to ensure maritime safety, and indeed promote the development of European shipping as a quality service.

Let me say a word on each of these, and their implications for Cyprus.

(h) Open Markets

There is no doubt that the EU will maintain its commitment to open markets at EU and world level. Experience has shown, particularly in this industry, that protectionism is a short term solution to problems, and contains the seeds of its own failure. Cyprus will thus be able to develop its shipping industries in a fundamentally liberalised environment.

(i) Competitiveness

Following the discussion of the maritime strategy, we had the support of the industry and the Member States for a radical approach to ensure the competitiveness of EU shipping in the fields of taxation and social charges. The new State aid guidelines of July 1997 explicitly permit a reduction, if necessary to zero, of taxation and social charges for seafarers and of corporate taxation of shipping enterprises. I should emphasise how exceptional this is. No other sector benefits from such a radical provision, which is justified by shipping's particular exposure to global competition between States to provide a home for it. Moreover our preparatory work showed, as does our first evaluation of the results (say in the Netherlands), that such approaches in fact can return more to national economies and even national treasuries than they lose.

So again Cyprus will be able to maintain a policy of at least matching the global competition in the field of fiscal and social charges.

(j) Employment

This subject is closely linked to the previous one, of course. Competitive EU flags are a pre-condition for defending European employment. But that is certainly not enough.

We also need good training programmes, which the EU is promoting.

We need to exploit the EU's R&D programmes to develop shipping in a way which makes it more attractive to highly educated, but indeed more expensive, European young people. They can only compete if they are more productive than others on the world market. And we also need to work for improvement in living and working conditions, at world and EU levels, to create an environment which Europeans will wish to enter.

That is why we have worked with employer and employee organisation to secure agreement on the application of ILO Convention 180 on seafarers' hours of work and manning, which should now be implemented through a working time directive to be proposed this autumn and enforced in European waters through PSC.

It is also why we have proposed in April a new directive on manning conditions for regular passenger services between Member States. The purpose of that directive is to require nationals employed permanently in the ferry sector, within the internal market, to be treated no less favourably than Community residents as regards conditions of employment. We need to ensure that such services are safe and provide a basis for employment for EU citizens under European standards. Open markets need not mean anarchy or nineteenth century "laissez aller". We can work for the adoption of improved standards in the IMO and in our home waters inside the internal market, we can, if we wish, require European standards of our own and third country flags. We would hope that Cyprus would see the interest of such policies for developing a high quality European shipping industry and spreading their benefits to a large number of its citizens.

(k) Safety

Last, because of its importance, in order to ensure maritime safety, the EU continues to develop its common policy on safe seas. There are four main parts to this policy

- * The adoption of Community requirements on the convergent implementation by the Member States of existing international rules, mostly those of the IMO; emphasis is now on the ISM Code
- * Ensuring effective enforcement by the Member States of port state control
- * Promoting a modern maritime infrastructure for navigation, traffic surveillance and waste management facilities
- * Initiating and supporting action within the IMO to improve safety and environmental protection.

Through its Directive on port State control the EU enforces international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions. Each Member State is obliged to inspect at least 25% of the ships flying other countries' flags which enter its ports

For the future, the emphasis will be on flag state responsibilities. The goal to be reached has been clearly determined by the joint Ministerial Conference of signatories to the Paris and Tokyo Memorandums of Understanding on Port State Control, meeting in Vancouver in March of this year.

Finally, another means to address maritime safety is industry self regulation. Through the Quality Shipping Campaign, the Commission supports initiatives to bring all sectors of the industry together to examine how each link in the chain of responsibility could contribute to making shipping safer and to making quality pay.

Such initiatives could usefully lead to adoption of codes of practice and Commission sees three ways to support self regulation:

- * First, through limiting the introduction of new legislation on technical requirements for ships and crews, as these generally have the effect of widening the cost gap to the advantage of sub-standard operators.
- * Second, quality operators should be rewarded by fewer time-consuming safety inspections in ports, whilst those operating below standards as well as those registers hosting them will be increasingly targeted.
- * Third, through increased transparency of port State control results by making information on individual ships available to the wider maritime community.

This is the area where Cyprus faces its biggest challenge, but in our view a challenge it can win.

Taking data from the Institute of London Underwriters (ILU) casualty statistics, during the period 1992 to 1996, Cyprus appears as the second worst country with the tonnage of vessels lost representing 0.71% of the registered fleet. Looking at the number of vessels lost, the situation is also negative with Cyprus over recent years consistently topping the list.

As an indicator of a register's safety record statistics, on vessels lost may arguably be viewed as a non-representative should the rest of the fleet be of a much higher quality. However, looking at statistics from the Secretariat of the Paris Memorandum of Understanding on Port State control, we see once again the Cyprus register in a relatively poor light. Taking the detention percentages, that is, the number of ships detained as a percentage of the number of individual ships inspected, we see that despite measures taken by Cyprus to improve its performance, the 3 year rolling average for Cyprus has remained constantly well above world average at an impressive figure of around 20%: 1 ship, out of 5 inspected is detained. This contrasts remarkably in a negative way with the EU average, which is well below 7%.

Conclusion

Minister Christodoulou this morning made in his opening speech an important point. He said that the adjustment process to ensure Cyprus's competitiveness in the EU an on global markets needs to be focussed on two objectives: first, cost and, at the same time, quality.

In the Commission, we hope that the imagination and dynamism that has characterised the Cypriot shipping sector for 20 years or so will now be applied to the changes it needs to make, particularly in the safety area, to meet those objectives. Improved safety will mean quality. And the Commission, and the Member States, will of course be doing all they can to assist you.

**Speech delivered in
Nicosia, 4th July 1998**

**NAFTIKA CHRONIKA INTERVIEWS
THE SECRETARY-GENERAL OF
THE NATIONAL TOURIST ORGANIZATION,
Mr. NICHOLAS SKOULAS.**

A NEW SERVICES PACKAGE FOR THE TOURIST OF TODAY

In his interview with NAFTIKA CHRONIKA, the NTO's Secretary-General looks at the problems of tourism today and the prospects for the Greek tourist industry. Greek policy on tourism has adapted itself (he says) to the contemporary needs of today's tourist. Its aim is to create a new 'tourist product' that will attract people and thus will be able to stand up to the international competition that is so fierce in the eastern Mediterranean area.

Mr. Skoulas, the NTO's problems are your special field. After all those years in the area of tourism, what do you see as the problems and how do you propose to solve them?

There are a lot of problems for Greek tourism, but a lot of opportunities as well. These last few years, everyone who has anything to do with tourism, and the Greek man in the street as well, has fully realised what tourism means for the Greek economy. People have put their shoulder to the wheel,

each according to his abilities, to lift Greek tourism. The message I want to get across is that that we must all make some contribution to improving services for tourists. We must do it of our own accord, and we must do it in an unselfish spirit. It's fortunate that people in tourism - and I don't only mean the professionals - have seen the benefits that come when tourism is doing well.

What is the general picture of Greece's tourism infrastructure today? What sectors is it performing satisfactorily in, and where do you see weaknesses?

Nobody would deny that particularly significant progress has been made on the question of infrastructure, both in the private and in the public sector. At the same time, some very important projects, ones that will decisively help improve the infrastructure in the long term, are in the pipeline. Sure, we've reached a good point, but there's still room for improvement.

What countries with a tourist package similar to ours would you see as competitors? I'm thinking particularly of Turkey.

There are a fair number of countries up and down the Mediterranean offer a tourist product that is similar to Greece's, and cheaper, without being exactly the same thing. The growth of competition on the region and what is obviously going to be a sharpening in this competition have pushed us in the direction of making the Greek tourist product 'different'. I think we are on the right road here.

Our marketing strategy should be governed by one central concept: how to gradually shift away from offering and laying out a mass summertime leisure product, and towards an enhanced activity-oriented tourism product that responds to a variety of interests and will do justice to the requirements of the choosier, more demanding higher-income groups.

It goes without saying that a gradual shift towards an enhanced tourist product, and towards the associated attraction of demand, implies Greece's present position as a destination for mass tourism not being at risk from

the main European markets. This in turn means that Greece's marketing will at the same time have to make sure that the picture of Greece as such a destination is preserved. But the goal will still be gradual improvement of quality in the demands made by mass tourism too.

The new Greek tourist product that we are putting together as the days go on will be addressed to the modern active tourist, and will cover all his/her needs. Because everybody who is a guest of Greece nowadays wants to experience a 'total atmosphere', not just sun and sea.

Conference tourism, golf, health tourism, hillwalking, 'green' tours, sea treatments, sport tourism, adventure travelling, guided tours to Greece's classical monuments and Byzantine monasteries (unique in the world), in the context of the rich present-day cultural output, marine tourism (cruises, yachting, sea sports), cuisine and historic wines...

These are just some of the theme features of the new Greek tourist product, features that offer our guests an unforgettable 'total experience'.

This new product is not - I repeat - offered by the newly recognized countries on the shores of the Mediterranean, or not in its complete form, at least. In this corner of the planet, competition is basically the price war. It was our mistake to go along with that way of thinking.

Do you believe that state support for tourist development in Greece is adequate?

I believe that state support is really important for tourist development in our country. But it should be clear enough by now that the state's resources and capacities are not unlimited. It is time the private sector took up the running, conditions being what they are today. The era of state

interventionism has gone for ever, and that particularly applies to entrepreneurial activity. Now at last we can all try, each as best he can, to get a move on, beyond the state and outside it, and make a productive effort to improve our lives, our economy and our businesses.

About so-called 'high-class' tourism. Do you believe that it yields results, thus helping Greece along?

It is absolutely obvious that high-income-level tourism not only yields better results for Greece and for Greece's workers in tourism, but also brings out the best in the tourist consciousness, because of the variety of interests it encourages, the lighter burden on the environment that it imposes, and so forth.

About the problems with Olympic Airways. Do you believe that they have had a negative effect on the tourist season this year?

Unfortunately, the problems with our national air-carrier do have a bad effect on tourists, Greeks as well as those coming from abroad. We don't have precise details to hand, but we do recognize that there have been cancellations owing to the recent negative developments in Olympic Airways. But what is worse than the cancellations is the whole negative atmosphere that has been created abroad, which has the effect of deterring new bookings.

At this point I'd like to emphasize that the concepts of a national air-carrier and of Greek tourism are absolutely inseparable from each other.

What steps have been taken to make sure that there is proper service to tourists?

Every year the NTO makes further arrangements and does tests in order to improve service to tourists. It is part of the organization's service programme to do this, and it also works together with very nearly all the ministries. This is because tourism affects all but a small part of the economy and of our social progress. Indeed, at regular intervals we make the results of the test public, as well as issuing a reminder of the heavy penalties for infringement.

Will the Far Eastern crisis affect the movement of tourists towards Greece? Do you think that the recent devaluation of the drachma was badly timed? and how far will it affect the tourist market in general?

Let's take devaluation first. The decision was a national one, and couldn't have been affected by tourist timing. That said, the positive effects of devaluation will be felt in 1999. As for 1998, there will be a rather limited beneficial effect on last-minute booking. About the Far Eastern crisis. Obviously this will affect us, as economic crisis in any part of the world does. But the Far east is not a significant 'reservoir' that drains off tourists to Greece. Here I'd just like to point out that Japan, our largest 'customer' in the Far East, is

expected to show an increase in the number of tourists coming to Greece in 1998. This is due to market penetration by NTO offices in Japan and also to a publicity campaign. But there again, unfortunately, we have had the interruption of the Olympic Airways service from Tokyo to Athens, which (irrespective of the reasons that caused it) has had and is still having a very bad effect on traffic from Japan.

How are you intending to make the most of our tourism's most basic asset, the sea? What are your Organization's plans for marinas, waterslides, and, generally, an infrastructure that will solve long-standing problems and enable yachting to develop?

There is a very large and ambitious project in the pipeline for constructing marinas, shelters and so on. The project is going ahead fast, within the framework of a national network of harbour improvements. We believe that tourists who enjoy marine tourism will soon be able to get the most out of top-quality service in public and private marinas while they sail the Greek seas from Corfu to Samothrace. Why I am saying this to you is so that you can see that marinas are one of the items on the Organization's list for privatization. These last few years, the NTO has intensified its efforts to put sea sports on the map. Now they are flourishing, which is a great step forward in promoting this country.

Does the NTO take up all the EC funding? or are funds often lost through delays, bureaucratic or other?

We started late, because of a variety of problems. But we're doing all right and each day we run a little bit faster. The latest incorporation of 62 projects completes the planning of all the measures envisaged by the 'Tourism' sub-programme.

It should be noted that the funds committed to specific proj

THE PIRAEUS PORT ORGANIZATION (OLP) MUST CHANGE ITS MODEL

Mr. CHARILAOS PSARAFTIS is interviewed by NASOS POULAKIDAS

He has been at the helm of OLP for more than two years. He knows all the ins and outs of the Organization by now, and his experience will be of great value to its new President, Mr. Maniatopoulos. OLP's low-keyed General Manager, Mr. Charilaos Psaraftis, will not crow about the recent 51% increase in commercial container movement. "The Piraeus ought to be proud of this development", is how he put it, when interviewed by NAFTIKA CHRONIKA.

Mr. Psaraftis here puts on record his views about the OLP - how to make it profitable, how flexible it should be in decision making, and whether its users are right or wrong to be dissatisfied with the services it provides. He also speaks about privatization, the strategic interest of the harbour of the Piraeus, and the University of Piraeus study.

You announced recently that container crate movement via the OLP has gone up by 51%. What would your comment be on this development?

Yes, we do have this spectacular year-on-year increase for the first half of 1998. Other ports would be crowing over a 10% or 20% improvement, but all we will say is that the Piraeus ought to be proud it is able to play against the hard men of international competition and do well.

Actually a large part of that 51% is because we managed to attract cargoes from other competing Mediterranean harbours. These transit cargoes didn't come to the Piraeus because they were forced to, or because the firms shifting the containers wanted to do us a favour. They came because they were convinced it was good for them to do their transshipping at the Piraeus and nowhere else. These firms, MSC and Norasia, have signed a two-year agreement with OLP and, right after the recent 6-day strike, they are already starting to shift cargo in much greater quantity than they are obliged to by the terms of agreement. This wouldn't be

happening if they were unhappy with the services we provide.

How does the privatization plan for OLP and OLTH look from your end, given the Government's stated position?

The model OLP and OLTH are basically using is a '60s model. It's due for a change, if we want the Piraeus keep up with worldwide developments - "time and tide wait for no man". The change must take place as quickly as possible. The procedure isn't an easy one, and we can't afford mistakes.

The workers' associations claim that OLP is profitable and doesn't need institutional change. Are their anxieties in regard to the non-conversion of the organization to a plc justified?

People make what use they like of the question of OLP's profitability or non-profitability. Other enemies of privatization say that the reason OLP can't go public is precisely because it's not profitable. The real question is, is there any variant of the current institutional model that will provide the OLP with a base for dynamic development, and enable it to be a serious player against the Mediterranean competition? Personally, I don't think there is.

When it comes to decisions, will OLP be more flexible as a plc than it is today?

Surely. As a plc, OLP will be more flexible when it comes to decisions and policy-making. In the present day and age this is essential. Today's malfunctions are never going to disappear just by tinkering with the current model.

We hear constant accusations, or perhaps I should say voices of protest, about SEMPO, from the DNE. What, Mr General Manager, is the real truth?

The real truth is that there actually are problems, and that users are right to be dissatisfied. The main problem is the explosive increase in volume of traffic, or more precisely, the serious lack of technical operative for the various machinery. We ran the solution to this problem last year, and so far as I know the relevant legislation to put it right is going to come before Parliament shortly. Of course these problems are the price of success. I don't think anybody - either OLP or the users - would prefer to see a drop in movement instead of an increase, and the Piraeus losing cargo traffic!

How far is the participation of the private sector going to help the Organization?

At the moment there are many ports all over the world - even in the People's Republic of China, where I was recently - looking for the active participation of the private sector in the funding and running of joint ventures. So I can't quite understand why here in Greece we stick with a Stalinist model, that says that port development must do without the private sector. The more so because in Greece the State has never ever given funds to the two great harbours, and has always said to them "You find your own way forward". In our neighbour country Italy, there is a flurry of port development just at the moment, and the private sector is playing an active part. Why do we have to sit with our arms folded? The only way to ensure work for the port and its workers is to be left free to develop. So I think that if things stay as they are the workers will be right to be anxious.

Should the OLP retain strategic control of the Piraeus?

It would be a big mistake to sell off the harbour or create a private monopoly in place of the OLP. So yes, OLP should retain strategic control of the Piraeus. This is anyway what happens at major Western European ports where the private sector is involved. Many of these ports do in fact belong to the cities in question - Hamburg, Rotterdam, Antwerp &c. There must be clear rules when the private sector is participating, rules that will define rights and obligations and will take steps in the direction of creating competition and not monopoly situations. Besides, the European Union is opposed to any kind of monopolistic provision of services, even in ports.

Have foreign investors shown an interest?

Yes, but obviously I'm not allowed to give you details. Because of its strategic situation, the Piraeus is always able to attract this kind of interest. But at the present stage, investors need to have the rules of

the game made clear before they take the plunge of investing in the Piraeus. In my own personal opinion, it's imperative for this clarification to happen without any delay - if possible, even before OLP converts to a plc. This is what OLP's workforce wants too, and they have every right to know how the future of the Organization - their future - is going to shape.

What in your view, Mr Psaraftis, is the best working model for OLP?

There are a lot of models of this sort worldwide, so we don't have to reinvent the wheel. Personally, I'd suggest looking very carefully at what the Italians and the Japanese have done. However the final choice can only be made after scientific analysis and specialist study of the issue.

Another study! when there is already the University of Piraeus study?

On our instructions, the University of Piraeus study confined itself to studying the scenario of a plc where the shares are with a single shareholder. It didn't study any privatization scenario, which is why - obviously - the conclusion cannot be drawn from the study that these scenarios don't work. The single-shareholder plc scenario is quite different from one where the private sector has a shareholding of up to 49%. It's because there are all these possible privatization scenarios that we certainly have to have some kind of analysis by consultants who are specialists in share issues and who have particular international experience in port matters. These consultants would then be able to take on the handling of the who process of transition to the new pattern.

Has OLP taken steps to allocate a new study of this sort?

We're not just talking about a study, we're talking about a complete management plan for the whole process of transition from one pattern to another. This will be allocated by being put out to international tender once OLP becomes a plc. However one part of the process - e.g. drawing up the blueprint, or even the tender itself - will start straightaway, i.e. in parallel with the process of converting into a plc.

What is the most difficult problem that has to be solved before OLP can become a plc?

There are quite a lot of issues of this description. But undoubtedly the most difficult is the question of insurance. Let me stress that this problem will exist whether or not the OLP remains a legal entity. As you are aware, from 1961 onwards the OLP, apart from the harbour, has been the main insurer of the port's permanent personnel (port workers excepted). The money we spend every year on pension payments is very much more than our income from employees' contributions - it has now reached 15% of our total yearly outgoings. This shortfall is continuously getting bigger, as the employees in service are at the moment fewer than those receiving pensions. The conversion of the OLP to a plc is an opportunity to put this matter to rights, not only for the workers and pensioners, but for the sake of the future evolution of the OLP as a plc.

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



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



**As the winds of time blow change, so get onboard
and take advantage of all the services we can now offer**

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

Tel: +30 1 6233063, Mobile: +30 093 488460, Fax: +30 1 62 33 067,

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr