



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 9 - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

«Μήνυμα»  
του γ.γ. ΥΕΝ  
προς τον  
εφοπλισμό

ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΠΑΠΑΖΩΗ



«Τα νησιά  
χρειάζονται  
ξεχωριστές  
αναπτυξιακές  
πολιτικές»

Cabotage:  
Ελπίδες  
για ειδικό  
καθεστώς

WITH  
ENGLISH  
SUPPLEMENT

**Οι υποψήφιοι δήμαρχοι  
του Πειραιά μιλούν  
για τη Ναυτιλία**

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ**  
Οι μαρίνες  
της Ελλάδας







**FRANMAN**  
LIMITED

**AGENTS AND DISTRIBUTORS OF SHIPBUILDING EQUIPMENT**

**YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD**  
Marine Auxiliary Diesel Engines

**NANIWA PUMP MFG. CO., LTD**  
Marine Pumps, Spare Parts

**KYMA AS**  
Shaft Power Meters, Diesel Analyzers

**CONSILIUM METRITAPE**  
Tank Level Gauging Systems

**CONSILIUM SELESMAR**  
Radar Systems, ECDIS

**TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD**  
Cranes, Hatch Covers, Spare Parts

**BMT SEATECH LTD.**  
Hull Stress Monitoring Systems

**SMIT GAS SYSTEMS B.V.**  
Inert Gas Systems, Nitrogen Generators

**CONSILIUM VDR**  
Voyage Data Recorders

**CONSILIUM SAL**  
Speed Logs

**A FRANGOULIS COMPANY**

220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE. Tel.: (301) 9532 350, Fax: (301) 9532 355  
TLX: 21 40 92 FRAN GR, CABLES: FRANMARE e-mail: franman@hol.gr



**IMPERIUM**  
SHIPMANAGEMENT S.A.

**QUALITY SHIP MANAGEMENT**

**A FRANGOULIS COMPANY**

OFFICE IN GREECE: 220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE. Tel.: (301) 9532 104, Fax: (301) 9532 126  
TLX: 21 42 98 IMPE GR, CABLES: IMPERIUM e-mail: imperium@hol.gr





**NOKIA**  
CONNECTING PEOPLE



# Περιεχόμενα

## 6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## 10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

## 16. ΤΑ ΝΗΣΙΑ

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΞΕΧΩΡΙΣΤΕΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

\* Συνέντευξη της υπουργού Αι-  
γαίου Ελισάβετ Παπαζώη



## 20. ΚΡΑΤΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

\* Συνέντευξη του γ.γ. ΥΕΝ  
Αθ. Τσουροπλή

## 23. ΣΤΗΝ 4<sup>Η</sup> ΘΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΥΠΟΧΩΡΗΣΕ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

### ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## 32. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΓΙΑΝΝΟ- ΠΟΥΛΟΥ ΣΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΗ «CLEONOULOS OF RHODOS»

### ΑΦΙΕΡΩΜΑ

## 24. ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΚΛΟΓΕΣ '98

Τα «Ναυτικά Χρονικά», ένα περιοδικό που έχει συνδέσει το όνομά του με τη Ναυτιλία και τον Πειραιά, δεν θα μπορούσαν να απέχουν από το «ταξίδι» των δημοτικών εκλογών 1998, που στην κατάληξή του θα φέρει στο «μεγάλο λιμάνι» και στο τιμόνι αυτής της πόλης τον νέο «καπετάνιο» για τα επόμενα τέσσερα χρόνια.

### ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

## 34. ΕΛΠΙΔΕΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

\* Συνέντευξη του Επιτρόπου  
της Ε.Ε. Νηλ Κίνock



### ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

## 36. ΤΟ SABOTAGE ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΕΚΡΗΞΕΙΣ

## 38. ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΟΛΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

## 40. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΜΕΛΕΤΑ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ SABOTAGE

## 42. «ΠΑΡΑΜΕΝΩ ΟΠΩΣ ΗΜΟΥΝ»

\* Συνέντευξη του Κ. Αγαπητού



**44.** ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΚΟΜΗ  
ΠΟΛΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ  
ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ  
Του Γ. Μπάνου

**46.** ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

# ΚΥΠΡΟΣ

**49.** ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ  
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

**50.** MEMORIES  
Το φωτογραφικό «χθες»  
της ναυτιλίας μας

**53.** ΔΗΜΟΤΙΚΟ  
ΘΕΑΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
Μεγαλεπήβολη πολιτιστική  
πρωτοβουλία

# ΓΙΟΤΙΝΓΚ

**54.** 15.000 ΘΕΣΕΙΣ ΣΕ  
MARINES ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2000

# ΧΡΟΝΙΚΟ

**58.** Η ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ  
ΤΩΝ «6 S»  
Του Α. Ι. Τζαμτζή

**64.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

**66.** ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ  
Μια πηγή στήριξης επιχειρήσε-  
ων και αναπτυξιακών φορέων  
Του Κ. Τσόντου

**68.** ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ  
Τροφικές δηλητηριάσεις  
Του Ν. Ι. Λεγάκη

# ΝΗΟΛΟΓΙΑ

**69.** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ  
ΠΛΟΙΩΝ  
Του Τ. Μακρή



**70.** Η ΠΟΡΕΙΑ  
ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

# ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

**74.** ΑΦΙΕΡΩΜΑ:  
FREQUENT FLYER PROGRAMS

**78.** AIR NEWS

**82.** FORUM

**84.** ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 9  
Οκτώβριος 1998  
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης  
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε  
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια  
Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος  
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλλου  
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας

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:

Βασίλης Παρασκευάς

Διόρθωση: Ντίνα Φατούρη

Υπεύθυνος συνδρομών:

Χρήστος Καπάντας

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Παραγωγή διαχωρισμών & Εκτύπωσης:

Χρωμοσάνηση 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 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111- 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρ' όλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί με ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



**T**ελικώς, το κράτος εξελίσσεται στον μεγάλο εχθρό της ελληνικής ναυτιλίας (;). Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει, δυστυχώς, κανείς αξιολογώντας τα πεπραγμένα της πολύ σημαντικής συνεδρίασης των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Μιας συνεδρίασης που, μεταξύ άλλων, ενώ διαπίστωσε ότι -παρά τις διαφορές απόψεων, που υπάρχουν πάντα, όπως είναι φυσικό, μεταξύ εργοδοσίας και εργαζομένων- οι σχέσεις πλοιοκτησίας και ναυτικών παραμένουν σε πολύ καλά επίπεδα, εν τούτοις η πολιτεία -όπως με πολύ κομψό τρόπο αποκαλείται η κυβέρνηση- επιμένει με πρωτοβουλίες της να πλήττει, έστω κι αν δεν το θέλει, διότι άλλως θα ήταν παράλογο, την υπό ελληνική σημαία ναυτιλία.

Η διάσταση απόψεων μεταξύ του εφοπλισμού και του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας μοιάζει πολλές φορές χαώδης. Δεν υπερβάλλουμε. Οι αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν στο ανά χείρας τεύχος την τύχη να μπορούν να συγκρίνουν τις διαφορές αυτές, οι οποίες, εφόσον συνεχιστούν ή ενταθούν, θα είναι καταλυτικές για το μέλλον της ελληνικής σημαίας. Δημοσιεύουμε μία πολύ ενδιαφέρουσα συνέντευξη του γενικού γραμματέα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος στέλνει μήνυμα προς τον εφοπλισμό, διαφωνώντας ουσιαστικά με τη διαπίστωση των Ελλήνων επιχειρηματιών του υγρού στίβου ότι το ελληνικό νηολόγιο δεν είναι ανταγωνιστικό. Από την άλλη πλευρά, η παρούσα έκδοση συνέπεσε με την κοινή συνεδρίαση ΕΕΕ και Committee, από την οποία προέκυψε όλη η πίκρα του εφοπλισμού για την κρατική αδράνεια, αλλά και για τις «αποσπασματικές λύσεις» που το υπουργείο δίνει σε κρίσιμα προβλήματα. Μπορεί να υπερβάλλει ο εφοπλισμός; θα αναρωτηθεί κανείς. Απάντηση στο ερώτημα αυτό μπορεί να δοθεί αντιστοίχως με μία άλλη ερώτηση. Είναι τόσο αρνησιπάτριδες, αιφνιδίως, οι Έλληνες εφοπλιστές, που τόσα έχουν προσφέρει κατά καιρούς στην πατρίδα τους, ώστε σε διάστημα τριών μόλις ετών να έχουν πάρει τα καράβια τους από την ελληνική σημαία, χωρίς μάλιστα κανένα λόγο; Όχι βεβαίως. Ο λόγος υπάρχει, και είναι ορατός. Όσοι δεν τον έχουν ακόμη -κακώς- διαπιστώσει, μπορούν απλώς να μελετήσουν τι έχουν κάνει οι ξένες κυβερνήσεις για τη Ναυτιλία τους, ακόμη και αυτές που οψίμως ανακάλυψαν τη σημασία του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών για την οικονομία τους. Μας είναι δύσκολο να πιστέψουμε ότι το ελληνικό κράτος θέλει να υποβαθμίσει τον πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο του και, εν πάση περιπτώσει, τον μόνο βιομηχανικό, για τον οποίο η μικρή χώρα μας είναι γνωστή διεθνώς. Για όλες τις άλλες δραστηριότητές μας, είμαστε απλώς... της καρπαζιάς.



# ΤΟ ΜΟΝΟ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΠΟΥ

# ΚΑΛΥΠΤΕΙ

ΤΗ ΓΗ



ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΛΑΜΗ ΤΟΥ ΧΕΡΙΟΥ ΣΑΣ, ΜΟΝΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ IRIDIUM ΣΑΣ ΣΥΝΔΕΞΙ ΤΩΡΑ ΜΕ ΟΠΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ, ΣΕ ΟΠΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΣΧΕΔΟΝ ΣΗΜΕΙΟ ΠΑΝΩ ΣΤΟΝ ΠΛΑΝΗΤΗ. ΜΕ ΕΝΑ ΜΟΝΟ ΑΡΙΘΜΟ ΠΟΥ ΣΑΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΣΕ ΟΛΗΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟ, ΕΙΣΤΕ ΠΙΑ ΔΙΑΡΚΩΣ ΣΕ ΕΠΑΦΗ. ΤΟ IRIDIUM ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΚΙΝΗΤΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ, Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΑΣ.

**ΘΕΛΕΤΕ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ ΠΩΣ;  
ΕΠΙΣΚΕΦΤΕΙΤΕ ΤΟ  
WWW.IRIDIUM.IT**

Ή ΚΑΛΕΣΤΕ 00800 391274807(ΧΩΡΙΣ ΧΡΕΩΣΗ) & +3906 72984589

calling planet earth

  
IRIDIUM



Γράφει ο Νίκος Σίμος

# Εν πλώ

## Το 2000 νέος «μπελάς» για τη Ναυτιλία

Το «γύρισμα» της νέας χιλιετίας δεν είναι μόνο εντυπωσιακό αυτό καθαυτό, ως ιστορικό γεγονός. Φαίνεται ότι έχει και τις προϋποθέσεις όλη να φέρει τα πάνω-κάτω με τις άγνωστες, επί του παρόντος, συνθήκες που θα δημιουργηθούν, κυρίως με τις αναγκαίες αλλαγές στα προγράμματα των ηλεκτρονικών υπολογιστών, στους οποίους πλέον στηρίζεται και η Ναυτιλία. Η «Μόμπιλ» λ.χ. είναι ο πρώτος από τους μεγάλους ναυλωτές δεξαμενοπλοίων ο οποίος έχει συμπεριλάβει στα ναυλοσύμφωνά του ρήτρα έτους 2000. Παρόμοια ρήτρα περιλαμβάνεται και σε όλα τα συμβόλαια αγοράς νέου εξοπλισμού. Ειδικότερα, η ρήτρα στα ναυλοσύμφωνα της «Μόμπιλ» απαιτεί όπως οι πλοιοκτήτες γνωστοποιήσουν ότι είναι γνώστες των θεμάτων που θα προκύψουν με την είσοδο του 2000 και ότι λαμβάνουν μέτρα ώστε τα πλοία τους να ανταποκρίνονται στις σχετικές ανάγκες που θα αναφύουν.

**Μ**πορεί όλα αυτά να φαίνονται υπερβολικά και πρόσθετο βάρος στο ήδη επιβαρυνμένο πλοίο, πλην όμως οι νέες συνθήκες που δημιουργούνται είναι μια αναπόδραστη πραγματικότητα.

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο επικεφαλής των ηλεκτρονικών υπηρεσιών της «Μόμπιλ», ήδη από τις αρχές του 1998, η εταιρεία πραγματοποίησε σειρά επιθεωρήσεων σε όλα τα σκάφη που ανήκουν στην εταιρεία ή τα έχει ναυλώσει, προκειμένου να εντοπισθούν τομείς στους οποίους πρέπει να δείξει κανείς ιδιαίτερη προσοχή. Οι πλέον προφανείς τομείς είναι αυτοί της Επικοινωνίας, της Ναυσιπλοΐας και των Συστημάτων Αποφυγής Συγκρούσεων, ενώ ακόμη αναφέρονται και τα συστήματα ελέγχου της μηχανής, τα συστήματα ελέγχου του φορτίου και του έρματος κ.λπ. Η έρευνα αυτή, επί 30 πλοίων που ανήκουν ή ελέγχονται από τη «Μόμπιλ», αποκάλυψε πάνω από 1.500 θέματα τα οποία μπορεί να επηρεασθούν από τη στροφή της χιλιετίας. Η «Μόμπιλ» -έγινε γνωστό- σκοπεύει να μοιραστεί τον προβληματισμό αυτό με άλλους εφοπλιστές ακόμη και μέσω της σελίδας στο Ιντερνετ Ship 2000 website.

Εν τω μεταξύ, οι Γερμανοί ασφαλιστές έχουν ήδη προειδοποιήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες ότι θα αφήσουν ακάλυπτες ζημιές στην περίπτωση που οι εταιρείες αυτές δεν αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που θα προκύψουν με την έναρξη της νέας χιλιετίας.

Αναφέρεται χαρακτηριστικά στην προειδοποίηση ότι οι ασφαλισμένοι οφείλουν να γνωρίζουν ότι η ασφάλισή τους καλύπτει για τις συνέπειες απρόβλεπτων και μη προβλέψιμων γεγονότων. Και ότι προβλήματα που σχετίζονται με το 2000 και με άλλες περιόδους των οποίων έχει προσδιοριστεί η ημερομηνία, είναι προβλέψιμα και μπορεί να προληφθούν. Επομένως, τυχόν ζημιές ή απώλειες που μπορεί να προκύψουν δεν μπορεί να θεωρηθούν τυχαίες, οπότε οι τυχόν απαιτήσεις για απώλεια ή ζη-

μιές δεν θα καλύπτονται από την ασφάλιση.

Όλα αυτά σημαίνουν ότι η Ναυτιλία πρόκειται να αντιμετωπίσει και νέα προβλήματα, τη στιγμή μάλιστα που ορισμένοι προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού δείχνουν προκλητική απροθυμία να παράσχουν πληροφορίες που θα βοηθούσαν τους πλοιοκτήτες στην προσπάθειά τους να καταστήσουν τα επί των πλοίων τους συστήματα συμβατά με τις απαιτήσεις του 2000. Να αναφέρουμε ένα εντυπωσιακό παράδειγμα. Όπως αποκαλύφθηκε τον περασμένο Ιούλιο σε σχετική εκδήλωση στο Λονδίνο, μόνο 12 κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού παρέσχον πληροφορίες για την ηλεκτρονική σελίδα τους το 2000 (2000 website), επί συνόλου 1.000 κατασκευαστών που ρωτήθηκαν σχετικά. Μάλιστα, αξίζει να αναφερθεί ότι από τους κατασκευαστές αυτούς δεν ζητήθηκε να αναφέρουν αν ο εξοπλισμός τους θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του 2000, αλλιώς απλώς να δώσουν πληροφορίες για κάθε τύπο εξοπλισμού, ώστε τη δεδομένη στιγμή να μπορούν οι πλοιοκτήτες να ζητήσουν κάποιες συμβουλές. Βεβαίως, η απροθυμία τους αυτή στην παροχή πληροφοριών μπορεί να σημαίνει ότι έχουν λάβει νομικές συμβουλές να δίνουν τις λιγότερες δυνατές πληροφορίες για τη συμμόρφωση στις απαιτήσεις του 2000, διότι θα ήταν δυνατόν να έχουν οι ίδιοι προβλήματα αν διαβεβαιώσουν ότι ο εξοπλισμός τους είναι προσαρμοσμένος στις νέες ανάγκες και αποδειχθεί το αντίθετο, ενώ αν παραδεχθούν ότι είναι ασύμβατος μπορεί να υποστούν εμπορική ζημία.

Πάντως, το πόσο σημαντικό είναι, τελικά, να αντιμετωπισθεί ο νέος «μπελάς» που προέκυψε, φαίνεται από το γεγονός ότι η «Σελ» ήλεγξε ένα από τα VLCC τα οποία της ανήκουν -ναυπηγήσεως του 1996- για να διαπιστώσει τη συμβατότητά του με τα νέα δεδομένα του 2000 και βρήκε ποικίλα προβλήματα στα συστήματα του πλοίου.



# Ώψιμη ερμηνεία

Ελπίζουμε να θυθεί το θέμα της καταβολής των πρόσθετων αμοιβών των ναυτικών που απασχολούνται στην ακτοπλοΐα, με αφορμή το αίτημα για ερμηνεία του σχετικού όρου. Υπενθυμίζεται ότι εξαιτίας της μη καταβολής πρόσθετης αμοιβής για έκτακτα δρομολόγια έχουν γίνει επισκέψεις εργασίας σε τρία επιβατηγά-οχηματαγωγά, ενώ έχει κινητοποιηθεί σχετικώς η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.

**Σ**χετική αίτηση έχει υποβληθεί από τους ακτοπλοϊκούς εφοπλιστές στο Πρωτοδικείο Πειραιώς για να ορισθεί δικαστής-διαιτητής, ο οποίος θα ερμηνεύσει το περιεχόμενο της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και, κυρίως, τον όρο που αφορά τα έκτακτα δρομολόγια, σε τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται τριβές που θα ήταν δυνατόν να οδηγήσουν σε ακινητοποίηση των πλοίων, και μάλιστα σε περιόδους αιχμής. Το ερώτημα που προκύπτει είναι για ποιο λόγο οι μεν εργοδότες επιθυμούν τη διαιτητική ερμηνεία η δε ΠΝΟ αντιδρά σαν να αναμένει μια ερμηνεία που θα ήταν σε βάρος των ναυτικών.

Να υπενθυμίσουμε ότι οι ακτοπλοϊκοί εφοπλιστές ζητούν να διευκρινιστεί

ποια πλοία υπάγονται στα εξηρές δρομολόγια, θεωρούν δε ασαφή την παράγραφο που αναφέρει ότι στους ναυτικούς των πλοίων με καθημερινές τακτικές αναχωρήσεις καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή εφόσον πραγματοποιούν περισσότερα από πέντε δρομολόγια εβδομαδιαίως. Ασάφεια κατά τους εφοπλιστές υπάρχει και στην περίπτωση εξαιρέσεων των πλοίων από την παραμονή στο λιμάνι επί έξι ώρες μεταξύ των δρομολογίων και στην αμοιβή των ναυτικών, αν ισχύσει η σχετική εξαίρεση.

Τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας δεν τις είχαν υπογράψει και οι εφοπλιστές; Οπότε δεν όφειλαν να γνωρίζουν τι υπέγραψαν; Απλώς ρωτάμε, για να μην εγείρονται εκ των υστέρων ζητήματα...

## Ζημιώνουν, τελικώς, τη χώρα

Παρά τις έντονες αντιδράσεις σύμπαντος του ναυτιλιακού κόσμου, τελικώς, το νομοσχέδιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση έγινε νόμος του κράτους. Το πρόβλημα στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν είναι ότι, πλέον, εφαρμόζεται στη Ναυτιλία ένας νόμος κατά του οποίου εστράφησαν ΟΛΟΙ οι επιχειρηματικοί φορείς της, αλλά ότι το κράτος, και στη συγκεκριμένη περίπτωση το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έγραψε στα παλαιότερα των υποδημάτων του τις απόψεις αυτών που θα υποστούν στις συνέπειες των νόμων που θεσπίζονται!

**Δ**εν είναι, βεβαίως, η πρώτη φορά. Ούτε το φαινόμενο αυτό αποτελεί προνόμιο του κλάδου της Ναυτιλίας. Αυτή είναι η συμπεριφορά των ελληνικών κυβερνήσεων έναντι όλων αυτών που κινούν τα νήματα της Εθνικής Οικονομίας και των οποίων, κατά τα όλη, ζητούν τη συνδρομή οσάκις το μεγάλο κεφάλαιο «Ανάπτυξη» έρχεται στην επικαιρότητα.

Τότε μόνο θυμούνται τη σπουδαιότητα της συμβολής του επιχειρηματικού κόσμου στην οικονομική πρόοδο της χώρας.

Ασφαλώς, ο αυτοματοποιημένος αντίλογος των πολιτικών είναι ότι το κράτος έρχεται να παρέμβει, προκειμένου να διαμορφωθούν αντικειμενικοί κανόνες λειτουργίας της οικονομίας της αγοράς εργασίας κ.ο.κ και ότι ο ρόλος των υπουργών δεν είναι να εξυπηρετούν τα συμφέροντα των διαφόρων κοινωνικών ομάδων, ιδιαίτερα δε του κεφαλαίου. Ουδενίαν αντίρρηση επ' αυτού. Με τη διαφορά ότι ο αντίλογος αυτός προϋποθέτει και ένα συγκεκριμένο όρο. Ότι η πολιτεία γνωρίζει τι κάνει.

Άλλως, πρόκειται για μια πολύ επικίνδυνη αντίληψη, που μπορεί να κα-

ταστρέψει ό,τι δημιουργικό έχει κάνει η ιδιωτική πρωτοβουλία και ΜΟΝΟ, σ' αυτό τον τόπο. Και για να γίνουμε πιο ωμοί. Πόσους από τους υπουργούς, οποιασδήποτε κυβέρνησης, ένας επιχειρηματίας θα προσελάμβανε ως χρήσιμα στελέχη στην επιχείρησή του; Την απάντηση δεν θα τη δώσουμε εμείς, αλλά οι επιχειρηματίες.

Πιστεύουμε -γενικεύοντας τη διαπίστωση ότι το κράτος γράφει στα παλαιότερα των υποδημάτων του τους συντελεστές της οικονομίας- ότι οι υπουργοί θα πρέπει να σταματήσουν να διακατέχονται από την αντίληψη ότι ως εκ της θέσεώς τους είναι και γνώστες του αντικείμενου που τους έχει ανατεθεί. Αν κάποτε αντιληφθούν τη μεγάλη αυτή αλήθεια, ασφαλώς και θα είναι πιο συνεργάσιμοι, θα τείνουν ευήκοον ους στους επαίοντες και, έτσι μόνο, θα είναι σε θέση να βρίσκουν τη χρυσή τομή, ώστε ούτε να αδικούν κανέναν ούτε να ζημιώνουν τους οικονομικούς κλάδους των οποίων, πολιτικώς, προΐστανται, ζημιώνοντας κατ' επέκταση την ίδια τη χώρα.

## Στου κουφού την πόρτα

Βεβαίως, η κατάχρηση εξουσίας -διότι περί αυτού πρόκειται- του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσον αφορά το νέο νόμο για τη Ναυτική Εκπαίδευση δεν παρέμεινε αλώβητη από τις αιχμές εκείνων που γνωρίζουν καλύτερα από κάθε άλλον το πρόβλημα.

**Μ**ε αφορμή τον τρόπο με τον οποίο η βρετανική κυβέρνηση αντέδρασε στην απόλυση μεγάλου αριθμού Βρετανών ναυτικών από την Ρ&Ο, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνερ-

γασίας του Λονδίνου εξετίμησε ότι ο τρόπος με τον οποίο οι Βρετανοί προσπαθούν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα της Ναυτιλίας είναι αντιπροσωπευτικός χώρας με μεγάλη ναυτική παράδοση και σεβασμό



προς την ιδιωτική πρωτοβουλία. Εν αντιθέσει, βεβαίως, προς τα συμβαίνοντα εν Ελλáδι, όπου οι κυβερνήσεις προσπαθούν με διοικητικά μέτρα ή με τη διατήρηση της αναχρονιστικής σύνθεσης να εξασφαλίσουν θέσεις εργασίας. Και παραβλέπουν ότι όσο τα μέτρα αυτά διώχνουν πλοία από την ελληνική σημαία, τόσο μειώνονται και οι θέσεις των ναυτικών! Την τελευταία δεκαετία, υπενθυμίζει το Committee, ο μεν υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά το ήμισυ, οι δε Έλληνες ναυτικοί στο ένα τέταρτο. Για να μη θυμηθούμε και την απίθανη περίπτωση της «ανακύκλωσης», η οποία έπληξε την ελληνική ναυτιλία, αλλήλω φέλησε τις αεροπορικές εταιρείες λόγω συχνών μετακινήσεων ναυτικών.

Φέρει δε το Committee, ως παράδειγμα της νοοτροπίας που διακατέχει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το νόμο για τη Ναυτική Εκπαίδευση, ο οποίος ψηφίστηκε παρά την έντονη αντίδραση -όπως προαναφέρθηκε- τόσο της Ενώσεως Εφοπλιστών όσο και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Δηλαδή, αγνοήθηκαν οι δύο φορείς

οι οποίοι θα πρέπει να προσλάβουν τους αξιωματικούς του εμπορικού και, επειδή αυτοί θα τους απασχολήσουν, υποτίθεται ότι ξέρουν και καλύτερα από κάθε άλλον πώς πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι. Για την ιστορία, να αναφέρουμε ότι η μεν P&O απέλυσε 300 Βρετανούς και 30 Νεοζηλανδούς ναυτικούς για να τους αντικαταστήσει με πληρώματα που προέρχονται από τις Φιλιππίνες, ο δε Τζων Πρέσκοτ, αντιπρόεδρος της βρετανικής κυβέρνησης και πρώην ναυτικός, κατέκρινε μεν τις απολύσεις, ομολόγησε όμως ότι τέτοιες επιχειρηματικές αποφάσεις δεν υπόκεινται σε κυβερνητικό έλεγχο και ότι η εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να συναγωνισθεί παγκοσμίως με άλλες εταιρείες οι οποίες είχαν χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, λόγω μειωμένων δαπανών για μισθοδοσία των πληρωμάτων, και οι οποίες ελάμβαναν συγχρόνως και κρατική βοήθεια.

Αυτά, βεβαίως, συμβαίνουν στον προηγμένο κόσμο. Όχι στη Βαλκανική...

## Ζήτημα λογικής

**Μετά τα ποντοπόρα πλοία το δρόμο της υποστολής της ελληνικής σημαίας φαίνεται ότι παίρνουν και τα επιβατηγά. Σε άλλες σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» υπάρχει πλήρης ρεπορτάζ για το σχετικό θέμα και την απαίτηση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων να αντιμετωπισθεί το επιτακτικό ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας αμέσως.**

**Ε**κείνο που θέλουμε να επισημάνουμε στις παρούσες στήλες είναι ότι ούτε το κράτος ούτε και το συνδικαλιστικό όργανο των ναυτικών έχουν κατανοήσει τις συνταρακτικές αλλαγές που επέρχονται σε όλους τους επιχειρηματικούς κλάδους και στην αγορά εργασίας ως συνέπεια της παγκοσμιοποίησης που, όπως απέδειξαν τα πρόσφατα γεγονότα στη Ρωσία και οι επιπτώσεις τους μέχρι τη...Λατινική Αμερική, δεν είναι μια αφηρημένη έννοια. Το ζήτημα δεν είναι αν θα υποσταθεί η ελληνική σημαία σε ένα ή δύο κρουαζιερόπλοια, αλλήλω τι κύμα φυγής θα επακολουθήσει με αφορμή το παράδειγμα αυτό. Εάν δεν ληφθούν αποφάσεις με τις οποίες

θα εναρμονίζονται οι συνθήκες εκμετάλλευσης των υπό ελληνική σημαία πλοίων με αυτές που ισχύουν σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, βέβαιο είναι ότι θα διαθέτουμε Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλήλω και ελληνικό Νηολόγιο. Ούτε το κράτος ούτε κανένα συνδικαλιστικό όργανο μπορεί να εμποδίσει μια εταιρεία να ακολουθήσει τις διεθνείς τάσεις στην αναζήτηση τρόπων μεγαλύτερης επιχειρηματικής ευελιξίας. Καλό λοιπόν θα είναι να διευκολυνθεί η Ναυτιλία μας προς την κατεύθυνση αυτή, διότι δεν είναι μόνο θέμα γοήτρου για την ελληνική σημαία, αλλήλω και συναλλαγματικής ροής, την οποία το κράτος θα απολέσει αν διώχνει τα πλοία και τον ελληνικό εφοπλισμό.

## Λευκή Βίβλος για τα ναυτικά προσόντα

**Σημαντική η Λευκή Βίβλος που καθιέρωσε η τροποποιηθείσα Σύμβαση STCW 95 και αξιολογήθηκε από τον IMO και η οποία αναφέρεται στα διεθνή πρότυπα για τα προσόντα των ναυτικών. Στη Βίβλο αυτή θα περιλαμβάνονται οι χώρες οι οποίες έχουν συμμορφωθεί με την ανωτέρω σύμβαση, ενώ είναι εξαιρετικής σημασίας για τον εφοπλισμό. Και τούτο διότι, πρώτον, τα πλοία των οποίων οι ναυτικοί έχουν πιστοποιητικά ικανότητας από χώρες που δεν συμπεριλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο θα εντοπίζονται από τις Λιμενικές Αρχές κάθε χώρας και, δεύτερο -ακόμη μεγαλύτερης σημασίας για τους εργοδότες-, οι χώρες τη σημαία των οποίων φέρει κάποιο πλοίο δεν θα αναγνωρίζουν πιστοποιητικά που χορηγούν κράτη μη περιλαμβανόμενα στη Λευκή Βίβλο, ανεξαρτήτως της ικανότητας, ατομικώς, των ναυ-**



τικών που υπηρετούν στο συγκεκριμένο πλοίο. Αυτή η πρακτική, βεβαίως, θα έχει συνέπειες επί του αριθμού των διαθεσίμων ναυτικών που απασχολούνται διεθνώς.

**Ε**να εύηλοτο παράδειγμα για τις νέες συνθήκες που δημιουργούνται αφορά τις Φιλιππίνες, χώρα που εξάγει ανθρώπινο δυναμικό για τη Ναυτιλία. Από τις 150 σχολές που υπάρχουν στη χώρα αυτή, μόνο οι 9 έχει διαπιστωθεί, μέχρι σήμερα τουλάχιστον, ότι πληρούν τις απαιτήσεις της Συμβάσεως STCW. Αν δεν βελτιωθεί η κατάσταση, οι Φιλιππίνες δεν θα συμπεριληφθούν στη Λευκή Βίβλο, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αντιμετωπίζουν σημαντικό πρόβλημα στην πρόσληψη Φιλιππινέζων ναυτικών, αφού θα τους απαγορεύεται από τις χώρες, τη σημαία των οποίων χρησιμοποιούν τα πλοία τους, να προσλαμβάνουν τα συγκεκριμένα πληρώματα.

Βεβαίως, η πλήρης εφαρμογή της τροποποιημένης STCW 95 και κατ'επέκταση της Λευκής Βίβλου δεν θα τύχει προ του 2000. Αυτό όμως δεν ση-

μαίνει ότι ορισμένες Λιμενικές Αρχές δεν θα αρχίσουν να εφαρμόζουν πρώιμως τη σύμβαση, εντοπίζοντας τα πλοία τα οποία θα αντιμετωπίζουν το συγκεκριμένο πρόβλημα από πλευράς πληρωμάτων. Ενθαρρυντικό πάντως είναι το γεγονός ότι ο IMO, διά της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας - η οποία είναι υπεύθυνη για τη διαπίστωση των κρατών που μπορούν να περιληφθούν στη Λευκή Βίβλο - αποφάσισε να μην εφαρμοσθεί πλήρως η σύμβαση μέχρις ότου αξιολογηθούν όλες οι αναφορές που έχουν υποβληθεί από τις αρμόδιες κυβερνητικές Αρχές πριν από την 1η Αυγούστου του 1998. Αυτό σημαίνει ότι οι αξιολογήσεις που θα κάνουν οι εμπειρογνώμονες του IMO θα είναι ενδελεχείς και ότι ούτε ο Διακυβερνητικός Οργανισμός ούτε οι κυβερνήσεις έχουν κανένα λόγο να επισπεύδουν την εφαρμογή του μέτρου κατά τρόπον υπερβολικό.

## Κρίση και Επιμνηθείς

**Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών πλήττεται από το νέο κύκλο κρίσεως, που περιοδικά εμφανίζεται στο συγκεκριμένο τομέα. Ο οικονομικός κλονισμός σε παγκόσμιο επίπεδο έχει, όπως είναι αναμενόμενο, τις επιπτώσεις του στην κατανάλωση, κατά συνέπεια στη ζήτηση αγαθών και, κατ'επέκταση, στη μεταφορά φορτίων και στη ζήτηση πλοίων. Και η νέα κρίση στη Ναυτιλία τροφοδοτείται από την πληθύνουσα χωρητικότητα που «συναρπάχθηκε» με τη μείωση της ζήτησης μεταφορικών μέσων, ενώ, για άλλη μια φορά, μια κρίση συμπίπτει με την ύπαρξη πολλών και μεγάλων ανεκτέλεστων ή εν εξελίξει παραγγελιών στις διεθνείς «γιάρες».**

**Ο**ι αυτές οι παράμετροι, που πάντοτε, με μια εκπληκτική νομοτέλεια, βγαίνουν στην επιφάνεια τις περιόδους των κρίσεων, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι προηγούμενες περιόδους «ισχνών αγελάδων» λίγους συνέτισαν και ότι, το ίδιο φαινόμενο της άκριτης ανάπτυξης στόλων, προκειμένου να γίνει η εκμετάλλευση στο optimum των συνθηκών της αγοράς, συνετέλεσε ώστε μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρηματιών να είναι απροετοίμαστος για την αντιμετώπιση και της νέας κρίσης. Μιας κρίσης που αναμένεται να είναι παρατεταμένη, καθώς η ανάκαμψη των ασιατικών οικονομιών, η οποία αποτέλεσε την κινητήριο δύναμη της αγοράς, δεν φαίνεται να μπορεί να αρχίσει πριν από τη στροφή του νέου αιώνα.

Είναι εύλογο ότι η κρίση δεν θα άφηνε αλώβητη την ελληνική ναυτιλία, η οποία, το 1998 εμφάνισε εντυπωσιακή αύξηση - υπό όλες τις σημαίες -, με αποτέλεσμα τα ελληνικά συμφέροντα να διαχειρίζονται περί τα 3.500 πλοία παντός τύπου και συνολικού TDW 134 περίπου εκατομμυρίων τόνων! Σε αυτά θα πρέπει να προσθέσουμε και άλλα 89 πλοία, 7 εκατομμυρίων τόνων περίπου, που τελούν υπό ναυπήγηση.

Ευρύ ροιπόν το φάσμα της ελληνικής ναυτιλίας και αναπόφευκτη η επίδρα-

ση επ' αυτής της οικονομικής και μεταφορικής κρίσης.

Παραδοσιακά, βεβαίως, σε κάθε ανάλογη περίοδο αντίξων συνθηκών για τις θαλάσσιες μεταφορές, χωρίζονται «τα πρόβατα από τα ερίφια». Αναπόφευκτο και αυτό. Ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελούσε πάντοτε μια ελκυστική επιχειρηματική προοπτική για κάθε Έλληνα με κάποια οικονομική δυνατότητα. Γι' αυτό και πολλοί ήταν αυτοί που εισήλθαν στη Ναυτιλία, με μικρή ή μεγάλη επιτυχία. Όμως λίγοι ήταν αυτοί, από τους νεόκοπους, που μπόρεσαν να ανθέξουν είτε στις κρίσεις είτε ακόμη στη σύνθετη επιχειρηματική δεινότητα που απαιτεί αυτός ο διεθνοποιημένος οικονομικός κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι, ιδίως στις περιόδους των ισχνών ναύλων και της μεγάλης αντοχής, πάντοτε γινόταν η «εκκαθάριση» στους κόλπους της ελληνικής Ναυτιλίας. Για πρώτη φορά όμως, έγκυροι παράγοντες της φοβούνται ότι τώρα η κρίση δεν θα αγγίξει μόνο τους newcomers και άπειρους, αλλά και τον παραδοσιακό εφοπλισμό.

Αν συμβεί κάτι τέτοιο σημαίνει ότι λίγοι, τελικώς, έχουν αντιληφθεί πως ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών είναι μαραθώνιος και όχι αγώνας sprint. Πολλοί δε περισσότεροι είναι οι Επιμνηθείς των Προμηθέων. ➡

**Εν  
πλω**



Δημόσιος διεθνής διαγωνισμός για την προμήθεια βαρέων πολυβόλων 0,50 cal (NATO) προκηρύχθηκε από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα πολυβόλα θα τοποθετηθούν σε παράκτια ταχύπλοα περιπολικά σκάφη του Λιμενικού Σώματος. Ο διαγωνισμός θα γίνει στις 6/10 του τρέχοντος έτους από την αρμόδια επιτροπή διενέργειας διαγωνισμού του Λιμενικού Σώματος.

Επιστολή με την οποία εκφράζει τα συγχαρητήριά του έστειλε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Θ. Παπακωνσταντίνου στον πλοίαρχο Β. Παπαφωκλή του Φ/Γ πλοίου με σημαία Νορβηγίας «Bow Leopard» και στον πλοίαρχο Ι. Πρέβλια του Φ/Γ πλοίου με σημαία Μπαχάμες «Louis Pasteur». Λόγος, η αποτελεσματική τους συμβολή στη διάσωση των πληρωμάτων του Φ/Γ πλοίου με σημαία Μάθας «Perseus» και του ελληνικού πλοίου «Sea Dream». Ο αρχηγός του Λ.Σ. επισημαίνει στην επιστολή του την εξαιρετική πράξη αλληλεγγύης, η οποία αποδεικνύει την προσήλωσή τους στις μακροχρόνιες παραδόσεις της ελληνικής ναυτοσύνης και τιμή τους Έλληνες ναυτικούς.

Επιμέλεια: Λίζα Μαρέζου



Παρα  
Ναυτιλιακά



«Είμαι ευτυχής για την κατάληξη της προμήθειας των τεσσάρων ελικoptέρων» δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης. Στο πάνελ διακρίνονται οι Αθ. Τσουροπλής, γ. γ. του ΥΕΝ, Γ. Δρυς, Υφυπουργός Οικονομικών και Θ. Παπακωνσταντίνου, αρχηγός του Λ.Σ.

**Με ...καθυστέρηση 34 ετών** μπήκαν οι υπογραφές για την προμήθεια τεσσάρων ελικoptέρων παντός καιρού με σκοπό την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος στον τομέα έρευνας και διάσωσης. Η τελετή υπογραφής έγινε με κάθε επισήμότητα παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εκπροσώπων της γαλλογερμανικής εταιρείας Eurocopter. Τα δύο πρώτα ελικoptera τύπου Super Puma AS 332 C1 θα παραδοθούν τον Νοέμβριο του 1999. Μιλώντας, μετά τη τελετή υπογραφών, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, τόνισε:

«Το ύψος της συνοδικής τιμής του αντικειμένου της προμήθειας, μετά τη μείωση 10 εκατ. γαλλικών φράγκων αλλιά και παροχή δωρεάν ανταλλακτικών συνοδικής αξίας 22,5 εκατ. φράγκων που έκανε με επιστολή της η προμηθευτρια εταιρεία, πριν από την κατακύρωση σε αυτή της εν λόγω προμήθειας, διαμορφώθηκε σε 384.259.046 γαλλικά φράγκα, δηλαδή σε 18 δισ. δρχ. περίπου και γίνεται προμήθεια τεσσάρων ελικoptέρων έρευνας και διάσωσης τύπου Super Puma AS 332 C1 που θα κατασκευασθούν στη Γαλλία από την εταιρεία Eurocopter, μετά του εξοπλισμού τους, επίγειου εξοπλισμού για μία μονάδα, παροχής υπηρεσιών και χορήγησης ανταλλακτικών - υλικών αρχικής υποστήριξης που είναι αρκετά και θα εξασφαλίζουν το 80% της επιχειρησιακής διαθεσιμότητας του στόλου των ελικoptέρων κατά τα δύο πρώτα έτη της λειτουργίας τους.

Τα ανωτέρω ελικoptera θα τεθούν στη διάθεση του Λιμενικού Σώματος για τους

αρχικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις, το πρώτο και δεύτερο σε 15 μήνες, το τρίτο σε 18 μήνες και το τέταρτο σε 19 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, και αμέσως μετά τους αρχικούς ελέγχους θα μεταφερθούν στη συνέχεια και θα παραδοθούν στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου της Ελευσίνας.

Για την κατάλληλη επιχειρησιακή εκμετάλλευση των ελικoptέρων, σε συνδυασμό με την παράλληλη κάλυψη της τεχνικής υποστήριξής τους θα γίνει κατανομή τους, ώστε να καλύπτεται όλος ο θαλάσσιος χώρος ευθύνης της χώρας μας σε θέματα έρευνας και διάσωσης.

#### του Νάσου Πουλακιά

Σημειώνεται ότι το κάθε ελικoptero θα είναι εφοδιασμένο με τον τελειότερο ηλεκτρονικό και τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό που διαθέτει η διεθνής αγορά.

Ο εξοπλισμός αυτός θα παρέχει τη δυνατότητα στους χειριστές να διακρίνουν από ικανή απόσταση και να εντοπίζουν μέρα και νύκτα κάθε μεμονωμένο άτομο που θα βρίσκεται στη θάλασσα, ακόμη και σε τρικυμώδη κατάσταση αυτής.

Επίσης, το κάθε ελικoptero θα είναι ικανό με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά του να επιχειρεί αποστολές, όπως προανέφερα, μέρα και νύκτα και με ανέμους εντάσεως 45 Knots, να καλύπτει απόσταση 180 ναυτικών μιλίων με επιστροφή, περισυλλέγοντας και μεταφέροντας 12 ναυαγούς και περαιτέρω να έχει στις δεξαμενές του ακόμη διαθέσιμα καύσιμα για πτήση 20 λεπτών ή έξι τραυματίες σε φορεία ή και φορτία βάρους 3.500 λιμπρών.

Πώς έφθασε το ΥΕΝ στην προμήθεια 1. Στα πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος



Στήριξης (1994 -1999) και ειδικότερα του υποπρογράμματος με τίτλο «Ασφάλεια θαλασσίων μεταφορών», είχε εγκριθεί χρηματοδότηση για την υλοποίηση της ανωτέρω προμήθειας συνολικού ποσού ύψους 18 δια. δρχ. (κοινοτική συμμετοχή 61%, εθνική 39%).

2. Για την υλοποίηση της προμήθειας συγκροτήθηκε τον Απρίλιο 1994 Μικτή Επιτροπή από αξιωματικούς της Πολεμικής Αεροπορίας και του Λιμενικού Σώματος για τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών και την επεξεργασία της διακήρυξης. Το έργο της Επιτροπής αυτής ολοκληρώθηκε έπειτα από ένα έτος (Απρίλιος 1995).

3. Την 27-6-95 έγινε διεθνής διαγωνισμός ανοιχτής διαδικασίας που τελικά απέβη άκαρπος.

4. Στη συνέχεια και μετά τη συμπλήρωση - βελτίωση των τεχνικών προδιαγραφών από Μικτή Επιτροπή Εμπειρογνομόνων του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας η νέα διακήρυξη, όπως διαμορφώθηκε, προωθήθηκε στην Επιτροπή Προμήθειας Αγαθών Υψηλής Τεχνολογικής και Οικονομικής Αξίας (ΥΤΟΑ), στην οποία συμμετείχαν εκτός των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών (υφυπουργός κ. Δρυς), Ανάπτυξης (υφυπουργός κ. Πάττας) και Εθνικής Οικονομίας (κ. Χρυσοχοϊδης), οι εκπρόσωποι όλων των στη Βουλή κομμάτων, οι οποίοι σε οκτώ προς τούτο συνεδριάσεις διατύπωσαν τις θέσεις-απόψεις τους και ενέκριναν το τελικό κείμενο της οικείας διακήρυξης.

5. Ο διαγωνισμός έγινε την 30-6-97 και σε αυτόν συμμετείχαν πέντε εταιρείες (η αμερικανική SIKORSKY EXPORT CORPORATION, η γαλλική EUROCOPTER, η ιταλική AGUSTA και οι ρωσικές AVIA EXPORT P.L.C. και SCORPION INTERNATIONAL SERVICES).

Με εξαίρεση την τεχνική προσφορά της γαλλικής εταιρείας EUROCOPTER, οι προσφορές των υπολοίπων εταιρειών απορρίφθηκαν γιατί δεν πληρούσαν βασικά κριτήρια της διακήρυξης.

6. Αφού εφαρμόστηκε πιστά η ισχύουσα κοινοτική και εθνική νομοθεσία, τηρήθηκαν διαφανείς και αξιοκρατικές διαδικασίες, διευκρινίστηκαν και αποσαφηνίστηκαν από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους εκκρεμή νομικά θέματα, αντιμετωπίστηκαν στα πλαίσια του Συμβουλίου της Επικρατείας οι προσφυγές των εταιρειών που προσέφυγαν σ' αυτό, έγινε η κατακύρωση της προμήθειας στην προαναφερθείσα εταιρεία για τέσσερα (4) ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης τύπου Super Puma AS 332 C1 και τέλος εγκρίθηκε στο σύνολό του το σχέδιο της σχετικής σύμβασης από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

7. Η συνολική τιμή του αντικειμένου της προμήθειας, μετά τη μείωση 10 εκατ. γαλλικών φράγκων αλλιά και την παροχή δωρεάν ανταλλακτικών συνολικής αξίας 22,5 εκατ. γαλλικών φράγκων, που έκανε με την από 30-5-98 επιστολή της η προμηθευτρια εταιρεία, διαμορφώθηκε σε 384.259.046 γαλλικά φράγκα, δηλαδή σε 17.967.653 δρχ. και γίνεται προμήθεια των τεσσάρων ανωτέρω ελικωπτέρων έρευνας και διάσωσης

που θα κατασκευασθούν στη Γαλλία, μετά του εξοπλισμού τους, επίγειου εξοπλισμού για μία μονάδα, παροχής υπηρεσιών και χορήγησης ανταλλακτικών - υλικών αρχικής υποστήριξης που εξασφαλίζουν το 80% της επιχειρησιακής διαθεσιμότητας του στόλου των ελικωπτέρων κατά τα δύο πρώτα έτη της λειτουργίας τους.

8. Τα ανωτέρω ελικόπτερα θα τεθούν στη διάθεση του Λιμενικού Σώματος για τους αρχικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις, το πρώτο και το δεύτερο σε 15 μήνες, το τρίτο σε 18 μήνες και το τέταρτο σε 19 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Για τους αρχικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις αποδοχής για κάθε ελικόπτερο θα διατίθεται χρόνος 10 ημερών και στη συνέχεια επιπλέον χρόνος 5 εργάσιμων ημερών για τη μεταφορά διά αέρος στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Ελευσίνας.

9. Σημειώνεται ότι κάθε ελικόπτερο είναι ικανό με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά του να επιχειρεί αποστολές μέρα και νύκτα με ανέμους ακόμη και με 45 knots, να καλύπτει απόσταση 180 ναυτικών μιλίων με επιστροφή, περισιλλήγοντας και μεταφέροντας 12 ναυαγούς και, περαιτέρω, να έχει στις δεξαμενές του ακόμη διαθέσιμο καύσιμο για πτήση 20 λεπτών. ➡



Χαμόγελα ευτυχίας μετά τις υπογραφές για τα ελικόπτερα παντός καιρού

**Τα Άβδηρα του Νομού Ξάνθης** απέκτησαν πρόσφατα το δικό τους Λιμενικό Σταθμό. Την τελετή εγκαίνιων παρακολούθησαν από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο υπουργός Στ. Σουμάκης, ο γενικός γραμματέας Αθ. Τσουροπλής, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Θ. Παπακωνσταντίνου.

Στον αγιασμό, που τελέστηκε χοροστατούντος του Μητροπολίτη Ξάνθης, παρέστησαν οι τοπικές αρχές του Νομού Ξάνθης

με επικεφαλής τον αντιπρόεδρο της Βουλής Παν. Σγουρίδη, τον νομάρχη Ξάνθης, τον δήμαρχο, τον πρόεδρο της Κοινότητας Αβδήρων, τον διοικητή 4ου Σώματος Στρατού και πλήθος κόσμου.

Μετά την τελετή, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συνοδευόμενος από τον γενικό γραμματέα του υπουργείου και τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος επισκέφθηκε και επιθεώρησε τις λιμενικές εγκαταστάσεις του νέου λιμανιού της Καβάλας, καθώς και το Πόρτο Λάγος.

Κατέπλευσε στον Πειραιά, *ερχόμενο από Αγγλία, το νεότερο ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό πλοίο. Το πλοίο, που ανήκει στην εταιρεία Ν.Ε. Σταύρος Καραπιπέρης, είναι ναυπήγησης 1985, διαθέτει πολλαπλούς αυτοματισμούς Pitch Propeller - Cort Nozzle και είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα ηλεκτρονικά και σωστικά μέσα.*

*Το ναυαγοσωστικό, που ονομάστηκε «Καραπιπέρης 15», εντάχθηκε στο στόλο ρυμουλκών, ναυαγοσωστικών πλοίων της εταιρείας με σκοπό τη συνέχιση της προσφοράς υπηρεσιών όχι μόνον στην ελληνική, αλλά και την ξένη εμπορική ναυτιλία.*



Το Διοικητικό Συμβούλιο της Αγροτικής Τράπεζας ανακοίνωσε ότι αποφάσισε να αποδεχθεί την προσφορά που υποβλήθηκε από την Εγνατία Τράπεζα για την αγορά των προσφερόμενων προς πώληση μετοχών της Τράπεζας Κεντρικής Ελλάδος. Οι μετοχές που είναι κυριότητας ΑΤΕ τιμώνται 3.420 δρχ. η κοινή μετοχή και 2.000 δρχ. η προνομιούχος μετοχή. Το συνολικό τίμημα της αγοράς των μετοχών έφτασε τα 17.310.128.000 δρχ.

# ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

ΣΚΟΥΖΕ 10 & ΦΙΛΩΝΟΣ σε νεόδμητο κτίριο γραφείων, αρίστης κατασκευής, ο δεύτερος όροφος, αποτελούμενος από δύο γραφεία 130 τ.μ. έκαστον, με δυνατότητα άμεσης ενοποίησης, με ανεξάρτητο κλιματισμό. Δυνατότητα στάθμευσης στα υπόγεια γκαράζ του κτιρίου.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛ: 41.80.824

Ενοικιάζεται θώροφο κτίριο γραφείων στην οδό Μακράς Στοάς αρ. 17 στον Πειραιά (εφαπτόμενο με την Εμπορική Τράπεζα), συνολικού εμβαδού 1.200 τ.μ. σε άριστη κατάσταση.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΤΗΛ: 45.13.759 - 45.15.387

**Μέχρι το τέλος Οκτωβρίου** θα είναι έτοιμο το σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τη μετατροπή του θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ σε Ανώνυμη Εταιρεία, όπως δήλωσε ο πρόεδρος του Οργανισμού Κ. Μανιατόπουλος.

Οι προοπτικές αυτή τη στιγμή είναι θετικές για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και σύμφωνα με τα στοιχεία η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων το πρώτο οκτάμηνο του 1998, σε σύγκριση με το αντίστοιχο του 1997, παρουσιάζει αύξηση κατά 55%.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ ανέφερε πως η μετατροπή του θεσμικού πλαισίου θα δώσει μεγαλύτερη ευελιξία στον Οργανισμό, ενώ ισχυρίστηκε πως αυτή η αλλαγή δεν σημαίνει ιδιωτικοποίηση ούτε είσοδο στρατηγικού επενδυτή.

Επίσης, υποστήριξε πως πρέπει να ανατεθεί το ταχύτερο μέλητρο στρατηγικής ανάπτυξης του λιμανιού που να καλύπτει την προσεχή 15ετία και κάλεσε τους εργαζόμενους σε διάλογο.

«Καμιά απόφαση δεν θα ληφθεί για αλλαγή του πλαισίου αν δεν καλυφθούν τα δικαιώματα των εργαζόμενων», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Μανιατόπουλος και συμπλήρωσε: «Θα εξαντλήσουμε το διάλογο μέχρι να υπάρξει η τελική πρόταση προς την κυβέρνηση. Με σωστό διάλογο και επιχειρήματα θα πείσουμε τους εργαζόμενους για το μέλλον τους. Άλλωστε αυτοί θα παραμείνουν στον ΟΛΠ επί πολλά χρόνια, ενώ εγώ είμαι περαστικός από τον Οργανισμό. Δεν πιστεύω ότι οι εργαζόμενοι θα είναι αντίθετοι σε κάτι υγιές. Ελπίζω να γίνουν σύμμαχοί μας».

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ ανέφερε ακόμα πως απαιτούνται άμεσες ενέργειες για να λυθούν τα προβλήματα στο σταθμό εμπορευματοκιβω-



τίων, στην ελεύθερη ζώνη, στο χώρο των κρουαζιερόπλοιων κ.ά.

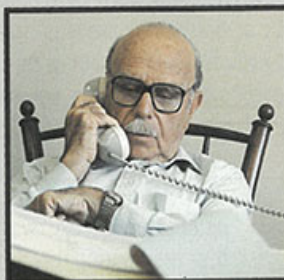
Αντίθετος στη μετοχοποίηση του ΟΛΠ εμφανίστηκε ο πρόεδρος του Συνσπισμού Νικ. Κωνσταντόπουλος, που περιόδευσε στο λιμάνι. Ο κ. Κωνσταντόπουλος δήλωσε: «Η λειτουργία του λιμανιού ακόμα και σήμερα, αν και αλλοιώνεται τα μεγέθη, παραμένει στη δεκαετία του '60. Το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να μένει ως έχει. Υπάρχουν κυβερνητικές ευθύνες και θα πρέπει να γίνει κατανοητό πως το λιμάνι δεν είναι φέουδο καμιάς κυβέρνησης και οιοδήποτε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας».

## Γεώργιος Δευκ. Ρεδιάδης (1917-1998)

Γεννήθηκε στον Πειραιά, όπου και ολοκλήρωσε τις γυμνασιακές σπουδές του. Φοίτησε στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών. Υπηρετήσε στο Λιμενικό Σώμα από το 1938 έως το 1940 και εν συνεχεία μέχρι τον Απρίλιο 1941 ως έφεδρος. Διορίστηκε δικηγόρος Πειραιώς το 1942, προήχθη παρ' Εφέταις το 1946 και παρ' Αρείω Πάγω το 1954. Εργάστηκε στο δικηγορικό γραφείο του πατέρα του από πολύ νωρίς και ιδιαίτερα από το τρίτο έτος των σπουδών του, το 1936, όταν ο Δευκαλίων Ρεδιάδης ανέλαβε το νεοϊδρυθέν τότε υπφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σταδιοδρόμησε κυρίως στο Ναυτικό Δίκαιο ως δικηγόρος πλοιοκτητών και των αλληλσφαιστικών συνεταιρισμών τους. Μετά το θάνατο του αδελφού του, Δημητρίου, το 1970, ανέλαβε επικεφαλής του δικηγορικού τους γραφείου. Χρημάτισε επί πολλά έτη μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Ενωσης Ναυτικού Δικαίου και επίτιμο μέλος του Comité Maritime International, του οποίου παρακολουθούσε τακτικά τις εργασίες (συνδιασκέψεις των ετών 1962, 1974, 1990, 1997 κ.ά.). Συμμετείχε στην Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων από την ίδρυσή της και ήταν εκ των διαχειριστών της εξ αρχής και

μέχρι το θάνατό του. Υπηρετήσε στη διοίκηση του Χατζηκυριακείου Ιδρύματος Παιδικής Προστασίας από το 1961 και ήταν πρόεδρος του Δ.Σ. από το 1984 έως το θάνατό του. Διετέλεσε πρόεδρος του Πειραικού Συνδέσμου από το 1988 έως το 1998 μετά θητεία δεκαετιών στο Διοικητικό Συμβούλιο και

την Εφορεία Σωματικής Αγωγής του Συνδέσμου. Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και ειδικός γραμματέας του Συνδέσμου Ελληνικών Γυμναστικών και Αθλητικών Σωματείων (ΣΕΓΑΣ) μεταξύ 1961 και 1969, διετέλεσε πρόεδρος του την πρώτη μεταπολιτευτική διετία. Εν συνεχεία μέλος, αντιπρόεδρος και πρόεδρος του τότε Ανωτά-



του Συμβουλίου Αθλητισμού μέχρι το 1981. Για την αθλητική του δραστηριότητα του είχε απονεμηθεί το Αριστείον του ΣΕΓΑΣ. Το 1996 η Ακαδημία Αθηνών τον τίμησε με το βραβείο Ολυμπιακής Ιδέας, που καθιερώθηκε να απονέμεται ανά τετραετία, αρχής γενομένης από την εκατονταετία της αναβίωσης των Ολυμπιακών Αγώνων.

Ήταν επίσης ιδρυτικό μέλος της Ελληνικής Αντικαρκινικής Εταιρείας και μέλος του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος.

Ήταν παντρεμένος με την καθηγήτρια φιλόλογο Ιουλίττα Δαρλαμίτσου με την οποία απέκτησαν ένα γιο.



Παρα  
Ναυτιλιακά





Γεύμα προς τιμήν του Αρχιεπισκόπου Θυατείρων και Μεγάλης Βρετανίας Γρηγορίου παρέθεσε ο πρόεδρος του Committee Ιωάννης Χατζηπατέρας, ο οποίος στη σύντομη ομιλία του αναφέρθηκε στην πολυετή συνεργασία με τον Αρχιεπίσκοπο και στο αξιόλογο ποιμαντικό έργο που επιτελεί στην Αγγλία, λόγω του μεγάλου αριθμού των ελληνορθόδοξων που κατοικούν εκεί. Ο Αρχιεπίσκοπος Γρηγόριος απαντώντας στην ομιλία του Ιωάννη Χατζηπατέρα, τόνισε μεταξύ άλλων την καλή συνεργασία που διατηρεί η ναυτιλιακή κοινότητα με την Αρχιεπισκοπή.

Τέλος, ο πρόεδρος επέδωσε στον Σεβασμιώτατο τη μεγάλη αργυρή πλάκα του Committee μαζί με σχετικό αναμνηστικό δίπλωμα.

Στο γεύμα παρακάθισαν ο πρέσβης της Ελλάδας Βασίλης Ζαφειρόπουλος, ο ύπατος αρμοστής της Κυπριακής Αρμοστείας Μιχάλης Ατταλίδης, ο γενικός πρόξενος της Ελλάδας Ευάγγελος Καρόκης, ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος, ο πρόεδρος της Κυπριακής Αδελφότητας Χάρης Σοφοκλίδης και ο διευθυντής της Εθνικής Τράπεζας στο Λονδίνο Γιάννης Μακρής.

Από την πλευρά της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, στο γεύμα παρακάθισαν ο αντιπρόεδρος της Στάθης Κουλουκουντής, ο Τρύφων Κέδρος, ο Γιάννης Χατζής, ο Γιάννης Δ. Φαφαλιός, ο Ηλίας Καραμαλλής, ο Ζήνων Μούσκας, ο κ. Γρηγόρης Παρίσης, ο Διαμαντής Πατέρας και ο διευθυντής του Committee κ. Παν. Κοσμάτος.

**Τριάντα δύο σπουδαστές** του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μόλμο θα επισκεφθούν την Ελλάδα στις αρχές Οκτωβρίου στα πλαίσια ενημερωτικών επαφών με παράγοντες της Ναυτιλίας.

Οι σπουδαστές θα επισκεφθούν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Ναυτικό Επιμελητήριο, τις υπηρεσίες του Ο.Λ.Π. καθώς και τα γραφεία ναυτιλιακών εταιρειών προκειμένου να διαμορφώσουν άποψη για τη λειτουργία του εθνικού κέντρου, της μεγαλύτερης Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**Ο BIMCO** με ανακοίνωσή του κάνει γνωστό την έκδοση εγχειριδίου με τίτλο «The Shipmaster's Security Manual», το οποίο διαπραγματεύεται χρήσιμες και πρακτικές συμβουλές για την πρόληψη περιστατικών πειρατείας, ένοπλης επίθεσης σε πλοία, ληστεμπορίου ναρκωτικών και επιβιβάσεων ληστρομεταναστών.

**Στη γενική συνέλευση του IMO** ψηφίστηκε αναλυτικό κείμενο οδηγιών και πληροφοριών για την πρόληψη και καταστολή των διακινούμενων ναρκωτικών. Οι 53 σελίδες του ψηφίσματος είναι στη διάθεση των ενδιαφερομένων στα γραφεία της Ένωσης Ελλήνων Εφορηιστών.

**Μείωση κατά 1,8%** σημείωσε το εισόδημα ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 1997. Ειδικότερα, φέτος εισέρρευσαν 495 εκατ. δολλάρια έναντι 504 εκατ. δολλαρίων το αντίστοιχο διάστημα του '97. Το Μάρτιο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε ανήλθε σε 170 εκατ. δολλάρια έναντι 160 εκατ. δολλαρίων το Μάρτιο του '97, δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 6,3%.

**Από το 1996, η εταιρεία Kamincο λειτουργεί Ιδιωτικό Εκπαιδευτικό Κέντρο για τα στελέχη και τα πληρώματα των πελατών της. Η εκπαίδευση αφορά τον εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας των δεξαμενόπλοιων, τη ναυτική πρόωση και σταθεροποίηση.**

**Στόχος της πρακτικής εκπαίδευσης, η οποία γίνεται σε μηχανήματα και συσκευές εν ώρα λειτουργίας, είναι η εξοικείωση των στελεχών και πληρωμάτων στη θεωρία, λειτουργία, συντήρηση και αντιμετώπιση βλαβών. Η τεχνική ενημέρωση και εκπαίδευση ολοκληρώνεται με τακτικά σεμινάρια και οπτικοακουστικές παρουσιάσεις που οργανώνει η εταιρεία.**

**Επίσης, η Kamincο δίνει την ευκαιρία στους πελάτες της να εκπαιδευτούν στον εξοπλισμό και τα συστήματα που είναι αποκλειστικά εξουσιοδοτημένη να εξυπηρετεί προκειμένου να εξοικειωθούν στην εφαρμογή των κωδικών STCW95 και ISM.**

**Η διεθνώς αναγνωρισμένη εταιρεία διαθέτει στο ενεργητικό της σημαντικούς νοηγνώμονες και P&I Clubs που έχουν εγκρίνει τις επιθεωρήσεις της και τις εν πλω επισκευές των Hatch Covers από τα ιπτάμενα συνεργεία της, όπως και τα πιστοποιητικά της περί στεγανότητας χωρίς να υπάρξει ανάγκη καθυστέρησης των πλοίων για μια επιπλέον δοκιμή.**

**Τ**ην προτίμησή της στα ελληνικά χέρια έδειξε ακόμη μια φορά η εταιρεία Mare Maritime. Η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία εκτός από τη διαχείριση πλοίων αναλαμβάνει και την επίβλεψη επισκευών καθώς και νέων κατασκευών, ακόμη και εξειδικευμένων πλοίων, επέλεξε τη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος για την εκτέλεση εκτεταμένων επισκευών και μετασκευαστικών εργασιών στα πλοία της.

Στο πλαίσιο αυτών των δραστηριοτήτων της, η Mare Maritime έχει εξασφαλίσει την επισκευή στο Πέραμα εκτεταμένων ζημιών του Μ/Τ «Tuma», χωρητικότητας 136.100 dwt. Το συνολικό κόστος εργασιών του πλοίου, το οποίο κατέληξε στην περιοχή στο τέλος Αυγούστου, αναμένεται να ξεπεράσει τα 3,5 εκατ. δολ. ΗΠΑ.

Η ναυτιλιακή εταιρεία είχε εκδηλώσει και στο παρελθόν την ίδια προτίμηση και εμπιστοσύνη στις εγκαταστάσεις, στην ποιότητα των παρεχόμενων προς τα πλοία υπηρεσιών αλήθαι και στην ικανότητα του τεχνικού προσωπικού της ευρύτερης ναυπηγικής ζώνης του Περάματος. Συγκεκριμένα, προ διετίας, τα δύο υπό διαχείριση πλοία της «Mare Princess», «Mare Queen» - Panamax Tankers είχαν επίσης δεξαμενιστεί και επισκευαστεί στους ίδιους χώρους αφήνοντας στα ναυπηγεία, για το σύνολο των εργασιών, το ποσό των 4,5 εκατ. δολ. ΗΠΑ.





# Αλληλογραφία

Χονγκ Κονγκ, 24 Αυγούστου 1998  
Αξίωτημη κ. Μπίσια,

Σας γράφω από τη μακρινή Ασία, όπου εδώ και ένα μήνα στο νοσοκομείο Canossian του Χονγκ Κονγκ βρίσκεται ένας Έλληνας ναυτικός που έπαθε κάποιο ατύχημα στο καράβι όπου εργαζόταν και χρειάστηκε να παραμείνει στο νοσοκομείο για αρκετό χρονικό διάστημα. Ο άνθρωπος εδώ δεν γνώριζε για την ύπαρξη της εκκλησίας μας και, ευτυχώς, οι μοναχές που λειτουργούν το νοσοκομείο είχαν την ευγενή καλοσύνη να μας ενημερώσουν, αφού είμαστε σε στενή συνεργασία μαζί τους, γιατί δεν έχουμε δική μας εκκλησία και αναγκάζομαστε να χρησιμοποιούμε δικό τους χώρο για τη Θεία Λειτουργία.

Ο ναυτικός διάβαζε το περιοδικό σας και σκεφτήκαμε να γράψουμε σε σας για να σας ενημερώσουμε σχετικά με το έργο της Ιεράς μας Μητροπόλεως και για το πού μπορεί να αποταθεί ο οποιοσδήποτε ναυτικός αδελφός, είτε για να εκκλησιαστεί είτε για να δει μερικούς Έλληνες ναυτικούς, είτε για οποιαδήποτε άλλη ανάγκη έχει.

Η Ιερά Μητρόπολις Χονγκ Κονγκ και Απω Ανατολής είναι Μητρόπολις του Οικουμενικού Πατριαρχείου, έχει έδρα το Χονγκ Κονγκ, απαρτίζεται από τις Κίνα, Ινδία, Ταϊλάνδη, Σιγκαπούρη, Ινδονησία και Φιλιππίνες και ο ποιμέναρχης μας είναι ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης κ.κ. Νικήτας Λούλιας. Τα γραφεία της Μητροπόλεως βρίσκονται στη διεύθυνση: 2205 :Queen's Place, 74 Queen's Road Central, Hong Kong, tel. 25738328, fax 25738379, e-mail: OMHKSEA@netnavigator.com

Εκκλησίες υπάρχουν στις παρακάτω πόλεις:

1. St. Luke's Cathedral of Hong Kong  
Currently holding services at the chapel of the Canossian Missions, 26-34 Gaine Road, Central Hong Kong. Sunday services 8.30-11.30. Priest: V.Rev. George Vladimirov. Tel. 6227-1724243, fax 6227-1712114.
2. Holy Trinity Orthodox Church, 5% P.O. Box 148, Solo 57100, Central Java, Indonesia. Tel. 6227-1724243, fax 6227-1712114. Priest: Fr Alexios Setir Cahyadi.
3. Sts. Cyril & Methodios Orthodox Church, Grasak P.O. Box 264, Solo 57102, Central Java, Indonesia, Priest: Fr Methodios Sri Gunardjo.
4. Holy Epiphania Orthodox Church, Jakarta, tel. 6221-9199553, fax 6221-8656868, Priest: V.Rev. Daniel Bambang Dwi Byantoro.
5. St Catherine Orthodox Church, Ccilappap, J1 Serutu, A 23/409, Central Java, Indonesia, tel. 6228-232290, Priest: Fr Lazaros Bambang Sukanto.
6. St Demetrios Orthodox Church, Mojokerto, Sinoman VI/20, East Java, Indonesia, tel. 6232-1328498, Priest: Yohannes Cahyo Wicaksono.
7. St Demetrios Orthodox Church, Medan, Indonesia, tel. 6261-801343, Priest: Fr Chrysostomos Manalu.
8. Orthodox Community at Bali, Jln. Kreshnaa Gaang 1, No 1, Singaraja, Bali 81112, tel.6236-221727, Priest: Fr Stephanos Boik Nino.
9. Annunciation Orthodox Church, B2 L1 Filipas Avenue, United Paranaque 5 Subdivision San Isidro (Sukat-YP), Paranaque, Metro Manila, tel. 632-8291377, Priest: Rev. Philemon Castro.
10. Holy Trinity Orthodox Church, Sitio Sampaguita, San Antonio, Los Banos, Laguna, tel. 049-2494794, Priest: Fr Tarasios Velasquez.
11. Theotokos Orthodox Church, Bgy. Bajada, Cataingan, 5405 Masbate, Priest: Fr Vicentious Escharcha.
12. Theotokos Orthodox Monastery Bgy. Bajada, Cataingan, Masbate, Mother Theodoti.
13. Holy Transfiguration Greek Orthodox Church, 2a Library Road, Kalighat, Calcutta 26, India, tel. 9133-4642997, fax 9133-4647170, Priest: V. Rev. Ignatios Sennis.

Ελληνικό στοιχείο υπάρχει στο Χονγκ Κονγκ, την Καλκούτα, τη Μανίλα, την Τζακάρτα, τη Σιγκαπούρη και την Μπανγκόκ. Στην Ταϊλάνδη ακόμη δεν έχει οργανωθεί κοινότητα, αλλά ευχόμαστε, με τη βοήθεια του Θεού, σύντομα να ιδρύσουμε ενορία και εκεί. Προς το παρόν, η Θεία Λειτουργία τελείται περιστασιακά σε ενοικιαζόμενες αίθουσες. Στη Σιγκαπούρη δεν υπάρχει μόνιμος ιερέας. Για τις Ακολουθίες χρησιμοποιείται ο ναός της Αρμενικής Εκκλησίας. Στην Ινδία, τις Φιλιππίνες και την Ινδονησία, εκτός από το ιεραποστολικό έργο, επιτελείται και φιλανθρωπικό, όπως συσσίτια για τα άστεγα παιδιά, ορφανοτροφεία, διανομή τροφίμων σε πτωχές οικογένειες, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη κ.λπ. Θα εκτιμούσαμε οποιαδήποτε προσπάθειά σας για να γίνουν γνωστοί αυτοί οι χώροι λατρείας, έτσι ώστε να απολαμβάνουν κάποιας πνευματικής ωφέλειας και οι ναυτικοί αδελφοί μας, γιατί θα γνωρίζετε πολύ καλά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά και την ανάγκη τους να βρουν κάποιο συμπατριώτη τους και να μιλήσουν τη δική τους γλώσσα.

Σας μεταφέρω την πατρική αγάπη του Μητροπολίτη μας και εύχομαι ο Θεός να σας έχει πάντα καλά και να θυμάστε και μας τους Έλληνες, που ζούμε μακριά από την πατρίδα και αγωνιζόμαστε για το καλό του γένους μας και της Ορθοδοξίας.

Με αγάπη Χριστού,

+ π. Γεώργιος Βλαδιμήρου  
Πρωτοσύγκελος



## ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Η **MINOAN LINES**, υλοποιώντας το στρατηγικό σχεδιασμό της για προοδευτική ανανέωση του στόλου της ακτοπλοΐας, ανακοίνωσε πρόσφατα τη συμφωνία με τα ιταλικά ναυπηγεία FINECANTIERI για την παραγγελία δύο νέων, μοναδικών στο είδος τους σε όλο τον κόσμο Highspeed ferries, με στόχο την υλοποίηση των δύο νέων αδειών σκοπιμότητας που εξασφάλισε πρόσφατα για τη γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο. Τα πλοία αυτά θα είναι τα μεγαλύτερα και ταχύτερα οχηματαγωγά πλοία στον κόσμο. Αναπτύσσοντας υπηρεσιακή ταχύτητα 29,5 κόμβων (με 85% MCR και 15% αντίσταση θαλάσσης), θα είναι σε θέση να καλύπτουν την απόσταση Πειραιά-Ηράκλειο σε 6 ώρες περίπου, αντί των 12 που απαιτούνται σήμερα, δηλαδή θα μειώσουν στο μισό το χρόνο του ταξιδιού. Το πρώτο από αυτά θα δοκιμασθεί στη γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο στο δεύτερο εξάμηνο του 2000,



και το δεύτερο θα ακολουθήσει έξι μήνες αργότερα. Η υψηλή ταχύτητα των δύο πλοίων θα επιτρέψει διημέριες αναχωρήσεις κάθε μέρα (μεσημέρι και βράδυ) από κάθε λιμάνι. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την υπερκάλυψη των μεταφορικών αναγκών της Κρήτης την επόμενη δεκαετία, αφού με βάση τα σημερινά δεδομένα η MINOAN LINES θα έχει πετύχει:

\* Τριπλασιασμό της μεταφορικής δυναμικότητας των πλοίων της, που είναι σήμερα δρομολογημένα στη γραμμή Κρήτης, σε επιβάτες, Ι.Χ. και φορτηγά οχήματα.

\* Εξυπηρέτηση όχι μόνον της γραμμής Ηρακλείου, αλλά και ολόκληρης της Κρήτης. Η ταχύτητα των νέων πλοίων θα προσφέρει σε όλους τους ταξιδιώτες τη δυνατότητα να φθάνουν στο γεωγραφικό διαμέρισμα της

Κρήτης που επιθυμούν, συντομότερα απ' ό,τι με τα πλοία που είναι σήμερα δρομολογημένα σε οποιαδήποτε άλλη γραμμή της Κρήτης. Και αυτό, επειδή αθροίζοντας το χρόνο ταξιδιού με τα νέα πλοία στη γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο (6 ώρες) με το

χρόνο που απαιτείται για την οδική μετάβαση από το Ηράκλειο προς οποιοδήποτε σημείο της Κρήτης, αυτός θα είναι μικρότερος από το σημερινό χρόνο θαλάσσιου ταξιδιού μεταξύ των λιμανιών της Κρήτης και του Πειραιά.

Η δυναμικότητα σε κλίνες των νέων πλοίων είναι: 760 κλίνες σε μονόκλινες, δίκλινες, τρίκλινες, τετράκλινες

καμπίνες όλων των κατηγοριών (Ιουξ, Α και Β θέσεων). Δυναμικότητα σε καθίσματα: 740 πολυτελείς ανακλινόμενες πολυθρόνες αεροπορικού τύπου σε δύο κατηγορίες θέσεων -VIP και Τουριστική. Κάθε πλοίο θα είναι σε θέση να μεταφέρει συνολικά 2.200 επιβάτες. Χωρητικότητα γκαράζ: 1.000 Ι.Χ. ή, εναλλακτικά, 130 φορτηγά οχήματα και 100 Ι.Χ.

Η MINOAN LINES, με τη ναυπήγηση αυτών των δύο νέων πλοίων, το κόστος των οποίων αναμένεται να υπερβεί τα 250 εκατ. δολλάρια, εγκαινιάζει ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα, που αποτελεί συνέχεια αυτού της Αδριατικής, η πρώτη φάση του οποίου ολοκληρώθηκε με τη ναυπήγηση των Highspeed Ferries ARETOUSA, IKARUS, PASIPHAE, η συνολική αξία των οποίων ξεπέρασε τα 330 εκατ. δολλάρια.

Νέοι κανόνες για την ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας θα ισχύσουν από 1ης Ιανουαρίου του 1999 και για τα προσεχή πέντε χρόνια. Για το περιεχόμενο των κανόνων αυτών ενημέρωσε τα μέλη της η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με σχετική εγκύκλιο, στην οποία αναλύεται ο Κανονισμός του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα βασικά της σημεία έχουν ως εξής:

1. Διατηρούνται μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2000 οι ενισχύσεις λειτουργίας που συνδέονται με σύμβαση ναυπήγησης ή μετατροπής πλοίου και μέχρι ύψους 9% επί της συμβατικής αξίας (4,5% για συμβάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 10 εκατ. ECU). Από την οροφή αυτή εξαιρούνται οι πιστωτικές διευκολύνσεις που χορηγούνται βάσει της συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις για πλοία, καθώς και οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό μορφή αναπτυξιακής βοήθειας προς αναπτυσσόμενες χώρες. Μετά το τέλος του 2000 οι ενισχύσεις λειτουργίας καταργούνται.

2. Διατηρούνται οι περιφερειακές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει περιφερειακών προγραμμάτων για την ενίσχυση των επενδύσεων

### Νέο καθεστώς στη ναυπηγική βιομηχανία

προς αναβάθμιση ή εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων ναυπηγικών εγκαταστάσεων και αύξηση της παραγωγής τους. Το ποσοστό ενίσχυσης μειώνεται από 75% σε 22,5% για περιφέρειες της κατηγορίας Α.

3. Ενισχύσεις επενδύσεων για τη διάσωση και αναδιάρθρωση ναυπηγικών επιχειρήσεων (υπό μορφή «ενέσεων» κεφαλαίου, διαγραφής χρεών, επιδοτήσεως δανείων και εγγυήσεων) είναι δυνατό να θεωρηθούν ως επιτρεπτές, υπό την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις κοινοτικές οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις, τη διάσωση και αναδιάρθρωση επιχειρήσεων.

4. Επιτρέπονται οι ενισχύσεις που χορηγούνται για το κλείσιμο ναυπηγείων και εγκαταστάσεων μετατροπής και επισκευής πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι η προκύπτουσα μείωση δυναμικότητας είναι γνήσια και μη αναστρέψιμη. Οι εγκαταστάσεις αυτές θα πρέπει να παραμείνουν κλειστές επί 10 τουλάχιστον χρόνια.

5. Επιτρέπονται οι ενισχύσεις για την αντιμετώπιση δαπανών που απαιτούνται για την έρευνα και την ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων, καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές είναι σύμφωνες με το κοινοτικό πλαίσιο.



## Ελισάβετ Παπαζώη

**Η υπουργός Αιγαίου μιλάει για το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, τις ιδιαιτερότητές του και τις προοπτικές ανάπτυξης του νησιωτικού συμπέγματος.**

Στόχος του υπουργείου Αιγαίου δεν είναι να εξασφαλίζει για τα νησιά επιπλέον πόρους από ειδικές κοινοτικές επιλογές, υποστηρίζει η κ. Παπαζώη σε συνέντευξή της στα «Ναυτικά Χρονικά», και επισημαίνει ότι ο πολιτισμός όπως και το περιβάλλον είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα του αιγαιοπελαγίτικου χώρου. Αυτό ακριβώς το πλεονέκτημα προβάλλει, διεθνώς, και αξιοποιεί το υπουργείο Αιγαίου.

Η κ. Παπαζώη περιγράφει στη συνέντευξή της σειρά έργων υποδομής που χρηματοδοτούνται στα νησιά και αναλύει το πρόγραμμα ήπιας αξιοποίησης των νησιών του Αιγαίου από κοινοτικούς πόρους, ένα πρόγραμμα που προκάλεσε την αντίδραση της τουρκικής πλευράς.

**Τα νησιά  
χρειάζονται  
ΞΕΧΩΡΙΣΤΕΣ  
αναπτυξιακές  
πολιτικές**



**Στη Νέα Συνθήκη του Άμστερνταμ με τις ενέργειες της ελληνικής κυβέρνησης συμπεριλήφθη ειδικό κείμενο για τις νησιωτικές περιοχές. Πιστεύετε πως μπορεί να βοηθήσει αυτό στην ανάπτυξη των νησιών μας;**

Αυτό είναι το πρώτο βήμα και αποτελεί σαφώς επιτυχία της ελληνικής κυβέρνησης. Χρειάζεται όμως εξειδίκευση και διεκδίκηση για να αξιοποιήσουμε αυτή τη νομική βάση στη νέα Συνθήκη, που ευνοεί τα νησιά. Στόχος του υπουργείου Αιγαίου είναι να εξασφαλίσουμε για τα νησιά επιπλέον πόρους από ειδικές κοινοτικές πολιτικές. Για να επιτευχθεί αυτό και για την εξειδίκευση της νομικής βάσης έχει συσταθεί διυπουργική επιτροπή, που υποστηρίζεται επιστημονικά από εμπειρογνώμονες του Πανεπιστημίου Αιγαίου, για την παρακολούθηση των κοινοτικών πολιτικών.

**Ποια ήταν η βασική επιχειρηματολογία στην οποία στηριχθήκατε για να επιτευχθεί ειδική αντιμετώπιση για τις νησιωτικές περιοχές;**

Η... νησιωτικότητα. Είναι φανερό ότι το Αιγαίο δεν είναι μόνο μια εθνικά ευαίσθητη περιοχή, αλλά και ένας χώρος όπου η ανάπτυξη καθορίζεται από τον παράγοντα «γεωγραφία». Η οργάνωση στο χώρο του Αιγαίου πολλών και μικρών νησιών, διάσπαρτα σε μια θαλάσσια έκταση διπλάσια της ηπειρωτικής Ελλάδας - είναι από μόνη της μεγάλη πρόκληση. Τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά μετατρέπουν τα νησιά σε ακριβούς τόπους, κατ' αρχάς για το κράτος. Κάθε νησί χρειάζεται τις δικές του υποδομές μεταφορών - λιμάνια, αεροδρόμια, ελικοδρόμια -, υποδομές για το περιβάλλον, αυτόνομο σταθμό για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, κοινωνικές υποδομές παιδείας και υγείας και στελέχωση υπηρεσιών. Προκύπτει, λοιπόν, ότι τα νησιά χρειάζονται ξεχωριστές αναπτυξιακές πολιτικές.

**Πώς αντιμετωπίζονται οι ανάγκες περίθαλψης των κατοίκων των νησιών;**

Πρόσφατα, το υπουργείο Αιγαίου ανακοίνωσε την ίδρυση 29 Πολυδύναμων Περιφερειακών Ιατρικών στα μικρά και μεσαία νησιά του Αιγαίου, που δεν διαθέτουν Νοσοκομεία και Κέντρα Υγείας. Αυτά, στελεχώνονται με 30 γιατρούς γενικής ιατρικής, 12 γιατρούς ειδικότητας, αλλά και μαίες, νοσηλεύτριες, βοηθούς ιατρικών και βιοηθικών εργαστηρίων (παρασκευαστές) και οδηγούς ασθενοφόρων. Θεωρώ ότι η πρόταση αυτή του υπουργείου Αιγαίου, την οποία υιοθέτησε και πραγματοποιήσε το υπουργείο Υγείας, προσφέρει τη δυνατότητα να αλλάξει ριζικά η εικόνα της υγειονομικής περίθαλψης στο Αιγαίο. Και στους αγροτικούς γιατρούς, που ήδη υπηρετούν στα νησιά, προστίθενται, πρώτη φορά, εξειδικευμένοι γιατροί. Συγκεκριμένα, στα μικρά νησιά προστίθενται γιατροί γενικής ιατρικής, νοσηλευτές και παρέχεται σύνδεση με τηλειατρική, ενώ στα μεσαία νησιά προσλαμβάνονται επιπλέον γιατροί διαφόρων ειδικοτήτων και παρασκευαστές και εξοπλίζονται με βιοχημικό αναλυτή. Το κόστος για την κάλυψη των θέσεων

ανέρχεται στο ποσό των 500 εκατ. δρχ., ετησίως.

**Ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά είναι οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, οι οποίες μειώνονται δραματικά στη διάρκεια των χειμερινών μηνών. Τι κάνει το υπουργείο Αιγαίου γι' αυτό;**

Είναι φυσική και αναμενόμενη η μείωση, εάν αναλογιστεί κάποιος ότι νησιά με 500.000 κατοίκους δέχονται στη διάρκεια του καλοκαιριού 3.500.000 επισκέπτες. Παρ' όλα αυτά, για την ενίσχυση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων το υπουργείο Αιγαίου αυτή τη στιγμή επιδοτεί δρομολόγια με 1,5 δισ. δρχ. Επιδοτούμε δρομολόγια ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών μεταξύ τους, με τα μεγάλα, αλλά και με την έδρα του κάθε νομού. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε τόσο στις Κυκλάδες όσο και στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, ώστε να είναι εφικτή η σύνδεση των



**ΑΝΔΡΟΣ**  
Εγκαίνια πυροσβεστικού κλιμακίου. Το πυροσβεστικό όχημα είναι προσφορά του υπουργείου Αιγαίου.

μεγάλων νησιών του Ανατολικού Αιγαίου μεταξύ τους, καθώς και με τη Θράκη και την Κρήτη μία φορά την εβδομάδα αντίστοιχα. Γι' αυτό το σκοπό δαπανήθηκαν 500 εκατ. δρχ. για τη λειτουργία (με μίσθωση) δύο κύριων άγονων γραμμών που συνδέουν τα Δωδεκάνησα, το Κεντρικό και Βόρειο Αιγαίο. Η λειτουργία των γραμμών αυτών κρίθηκε αναγκαία για λόγους επικοινωνίας και ανάπτυξης των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, καθώς και για εθνικούς λόγους, δεδομένου ότι δεν υπήρχε μέχρι σήμερα ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών αυτών μεταξύ τους. Επιπλέον, χρηματοδοτούμε τις άγονες ταχυδρομικές ακτοπλοϊκές γραμμές με το ποσό των 90 εκατ. δρχ., ετησίως.

**Ο πολιτισμός του αιγαίοπελαγίτικου χώρου, η διάσωση και η προβολή του ανήκει στις προτεραιότητες του υπουργείου Αιγαίου;**



Ο πολιτισμός, όπως και το περιβάλλον, είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του αιγαίουπελαγίτικου χώρου στη χαρταφυγή του 21ου αιώνα, ενός αιώνα που επανεκτιμά την υψηλή ποιότητα, που αποκαθιστά το μικρό μέγεθος, που βασιζόμαστε στην εξειδίκευση. Έχω ταξιδέψει πολύ και σε διάφορα μέρη του κόσμου, δεύτερο «Αιγαίο» δεν υπάρχει πουθενά. Και δεν αναφέρομαι μόνο στο φυσικό κάλλος, αλλά και στην πολιτιστική φυσιογνωμία, που είναι τόσο ξεχωριστή και τόσο διαφορετική, ακόμα και για νησιά που βρίσκονται το ένα δίπλα στο άλλο. Όσο αγνοούμε τον πλούτο και την ιδιαιτερότητα των νησιών και τα προβάλλουμε σαν κάποιους από τους πολλούς προορισμούς τουρισμού της παραλίας, τα αποτελέσματα θα είναι φτωχά.

Η μοναδικότητα της πολιτιστικής κληρονομιάς του Αιγαίου βρίσκεται διόχτη στο νησιωτικό περι-

για την ανάδειξη της πολιτιστικής φυσιογνωμίας των νησιών, με στόχο να αποδοθούν στις τοπικές κοινωνίες τα μνημεία της ιστορίας και του πολιτισμού τους. Το πρόγραμμα των πολιτιστικών δράσεων που ανακοίνωσε το υπουργείο Αιγαίου περιλαμβάνει την έρευνα, προστασία και ανάδειξη ιστορικών-αρχαιοθολογικών χώρων και χώρων ιδιαίτερου γεωθολογικού ενδιαφέροντος, δίκτυο μικρών μουσείων των νησιών, μαθητικούς διαγωνισμούς, παιδικές εκδόσεις, καθώς και εκδόσεις για την ιστορία και τον πολιτισμό νησιών του Αιγαίου. Αναβαθμίζουμε ποιοτικά μεγάλο αριθμό οικισμών, όπως ο ιστορικός διατηρητέος οικισμός του Ανάβατου Χίου. Ακόμη, χαράσσουμε πολιτιστικό δίκτυο μονοπατιών ή παραδοσιακών καλντεριμιών. Ενισχύουμε πολιτιστικούς θεσμούς για την προβολή του Αιγαίου και διοργανώνουμε ειδικές εκδηλώσεις, όπως,

## Ο πολιτισμός, όπως και το περιβάλλον, είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του αιγαίουπελαγίτικου χώρου στη χαρταφυγή του 21ου αιώνα



### ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Παράδοση 6 ασθενοφόρων σε νησιά του Αιγαίου. Και τα 6 οχήματα είναι επιχορήγηση του υπουργείου.

βάλλον. Στα αρχαία μνημεία, τις βυζαντινές μονές, τα ιστορικά κτίρια, την παραδοσιακή αρχιτεκτονική των οικισμών. Βρίσκεται στον τρόπο ζωής που διατηρείται μέχρι σήμερα, γιατί και η καθημερινότητα είναι ενδεικτική του πολιτισμού. Την ανακαλύπτεις στα παραδοσιακά, αυθεντικά προϊόντα ποιότητας και τις ξεχωριστές γεύσεις. Το σύνολο αυτό σίγουρα δεν αντιγράφεται. Από την πλευρά μας, ως υπουργείο Αιγαίου, στοχεύουμε να προβάλλουμε και να αξιοποιήσουμε την ασυναγώνιστη μοναδικότητα των νησιών.

Δημιουργούμε πολιτιστικούς πόλους στα νησιά, που εκφράζουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους. Θέλουμε να πολλαπλασιάσουμε τους επισκέψιμους αρχαιοθολογικούς χώρους. Στη θολική αυτή, το υπουργείο Αιγαίου προχωρά σε 55 πολιτιστικές παρεμβάσεις, στη νησιωτική χώρα,

πέρυσι, η έκθεση για τον προϊστορικό οικισμό της Πολιόχνης Λήμνου, ένα από τα αρχαιότερα ή και το αρχαιότερο αστικό κέντρο της Ευρώπης, και, φέτος, η μεταφερόμενη έκθεση για τη Ναυπηγική παράδοση και τη Ναυτιλία στο Αιγαίο, που ταξιδεύει στα νησιά του, και η έκθεση Χαρτών του Αιγαίου που θα γίνει στις 22 Σεπτεμβρίου στο Ζάππειο.

Συνεχίζουμε την πλούσια εκδοτική δραστηριότητα, με ενημερωτικά φυλλάδια για τους υπό ανάδειξη αρχαιοθολογικούς χώρους και τις πολιτιστικές διαδρομές. Ανακοινώσαμε τη χρηματοδότηση με 100 εκατ. δρχ. των έξι καλύτερων προτάσεων για τον πολιτισμό και τεσσάρων για το περιβάλλον, που υπεβλήθησαν, μαζί με πολλές άλλες αξιόλογες προτάσεις, στο πλαίσιο του προγράμ-

ματος «Θράκη-Αιγαίο-Κύπρος». Το πρόγραμμα, μια πρωτοβουλία από κοινού με το υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης, προκηρύχθηκε φέτος για πρώτη χρονιά και αφορά τη διετία 1998-1999. Επίσης, παρουσιάσαμε, τον Ιούλιο, σε μία επιτυχημένη εκδήλωση στο Ζάππειο, τον «Αρχαιοθολογικό Άτλαντα του Αιγαίου». Είναι η πρώτη φορά που γίνεται καταγραφή όλων των αρχαιοθολογικών θέσεων του Αιγαίου, σε μία έκδοση 400 σελίδων. Ο «Αρχαιοθολογικός Άτλαντας του Αιγαίου» ξεναγεί τον επισκέπτη στο χώρο του Αιγαίου (νησιά, εκατέρωθεν ακτές, αλλά και ενδοχώρα) μέσα από τρεις περιόδους -την προϊστορία, την ιστορία και την ύστερη αρχαιότητα. Πέρα από την ελληνική, ο «Αρχαιοθολογικός Άτλαντας του Αιγαίου» θα εκδοθεί στην αγγλική, τη γαλλική και τη γερμανική γλώσσα. Επιπλέον, το υπουργείο Αιγαίου προωθεί συστηματικά τη διεθνή προβολή του Αιγαίου. Συμμετέχουμε σε διεθνή γεγονότα, όπως στην EXPO '98 στη Λισσαβόνα, με πολυθέαμα για το Αιγαίο και σχολικό διαγωνισμό έκθεσης με θέμα τον Οδυσσέα, και στην «Ημέρα της Ελληόδας» του Συμ-



βουλίου της Ευρώπης. Πραγματοποιούμε δημοσιεύσεις σε ξένα έντυπα μεγάλης κυκλοφορίας και εκδίδουμε ξενόγλωσσα φυλλάδια με αποδέκτες σημαντικές προσωπικότητες του εξωτερικού. Τέλος, από φέτος καθιερώνουμε το Βραβείο Αιγαίου στο Διεθνές Φεστιβάλ Μεσογειακού Ντοκιμαντέρ.

**Τι κάνει το υπουργείο για την αντιμετώπιση των διευρυμένων αναγκών των κατοίκων των νησιών (έργα);**

Το υπουργείο Αιγαίου χρηματοδοτεί έργα υποδομής στα νησιά, όπως ηλεκτροδοτήσεις ελικοδρομιών, αρδευτικά έργα, ηλιακοστρώσεις, δημιουργία βιβλιοθηκών, αποχετευτικά έργα, έργα αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και αποκατάστασης ζημιών από θεομηνίες, έργα ενίσχυσης πολιτιστικών και αθλητικών συλλόγων (π.χ. χρηματοδότηση του Φεστιβάλ Καλομοίρα στη Σάμο, των Αιγαιοπελαγίτικων Αγώνων Στίβου), αλλά και έργα ενίσχυσης κοινωνικών δραστηριοτήτων (γνηροκομεία, παιδικό σταθμό).

Η ανάγκη για υποδομές, βέβαια, δεν τελειώνει ποτέ. Ωστόσο, η εικόνα έχει αλλάξει εντυπωσιακά από την εποχή που υπηρετούσα ως νομάρχης στις Κυκλάδες. Είχαμε τότε νησιά χωρίς ηλεκτρικό, χωρίς λιμάνια, χωρίς δρόμους, δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης. Τα νησιά σήμερα δεν έχουν σχέση με αυτό το παρελθόν. Έχει πραγματοποιηθεί τεράστιο έργο για την κάλυψη βασικών αναγκών. Πάνω από 1.000 έργα στις δύο Περιφέρειες

**νησίδες τελούν υπό καθεστώς αμφισβήτησης. Ποια η συμβολή του υπουργείου Αιγαίου στη μεγάλη συζήτηση, διπλωματική και πολιτική, σε ό,τι αφορά το θέμα των βραχονησίδων;**

Το καθεστώς κυριαρχίας της Ελλάδας στο Αιγαίο είναι απόλυτα σαφές. Αρκεί η Τουρκία να αναγνώσει ξανά τις συμφωνίες που η ίδια έχει υπογράψει, όπως αυτή της Λωζάννης που καθορίζει τα σύνορά μας στο Βόρειο Αιγαίο και το πρωτόκολλο του 1932, που συνήψε με την Ιταλία, και καθορίζει με λεπτομέρεια τα θαλάσσια σύνορα της Δωδεκανήσου με την τουρκική ακτή. Το υπουργείο Αιγαίου δεν έχει βέβαια διπλωματικό αντικείμενο ως υπουργείο, μια που κατ'εξοχήν ασχολείται με θέματα ανάπτυξης. Σήμερα, όμως, μια χώρα ασκεί διπλωματία και μέσα από τις οικο-

**ΚΙΜΩΛΟΣ**  
Ο υπουργός Αιγαίου προσγειώνεται στο πρώτο και μοναδικό ελικοδρόμιο του νησιού που χρηματοδότησε το Υπουργείο Αιγαίου.



**Όσο αγνοούμε τον πλούτο και την ιδιαιτερότητα των νησιών και τα προβλήματά τους, σαν κάποιους από τους πολλούς προορισμούς τουρισμού της παραλίας, τα αποτελέσματα θα είναι φτωχά**

νομικές της συναλλαγές, και όχι μόνο. Θέματα πολιτισμού, περιβάλλοντος, διεθνούς προ-

του Αιγαίου έχουν επιλύσει τα κύρια προβλήματα σε τεχνικές υποδομές. Είναι φανερό ότι ο επόμενος σχεδιασμός για το Γ' ΚΠΣ, το λεγόμενο «Πακέτο Σαντέρ», θα στοχεύσει κυρίως σε αναπτυξιακά έργα και όχι σε έργα υποδομής. Τα τελευταία έχουν ολοκληρωθεί κατά 80% - 90%, και ενώ βελτιώνουν την ποιότητα ζωής δεν αυξάνουν τα εισοδήματα και τις θέσεις εργασίας. Οι προτάσεις μας που έχουν ήδη κατατεθεί για το Γ' ΚΠΣ αντιμετωπίζουν τα νησιά και ως οργανικό σύνολο, με γενικού χαρακτήρα πολιτικές, αλλά και με εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης κατ' νησί, που θα αναδεικνύουν την ιδιαίτερη ταυτότητα και θα αξιοποιούν τα πλεονεκτήματά τους.

**Κλείνοντας, θα ήθελα να σας ρωτήσω για το κλίμα συνεχούς έντασης που δημιουργεί η Τουρκία, η οποία θέτει θέμα νησίδων και βραχονησίδων στο Αιγαίο. Ισχυρίζεται ότι τα σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας δεν έχουν διευθετηθεί και ότι μία σειρά νησιά και**

βοήθης αποτελούν στοιχεία μιας σύγχρονης αντίληψης για τη διπλωματία. Σε αυτή τη συλλογιστική εντάσσεται το πρόγραμμα του υπουργείου Αιγαίου «Οικολογική διαδρομή στο Αιγαίο», που χρηματοδοτείται από την κοινοτική πρωτοβουλία INTERREG II. Το πρόγραμμα αφορά την ήπια αξιοποίηση νησιών του Αιγαίου, όπου μέσα από ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναδεικνύονται και διασυνδέονται η τουριστική και οικολογική τους αξία. Στόχος του προγράμματος είναι η ανάδειξη της οικολογικής σημασίας των νησιών, η ήπια εναλλακτική τουριστική ανάδειξη τους και η παροχή διευκολύνσεων, ώστε να καταστεί δυνατή η πρόσβαση και παραμονή ατόμων που για λόγους κυρίως επιστημονικούς και φυσιοθητρικούς θα θελήσουν να τα επισκεφθούν. Το υπουργείο Αιγαίου μπορεί πολλά να προσφέρει έχοντας στο χώρο ευθύνης του περισσότερα από 2.000 νησιά, νησίδες και βραχονησίδες, μοναδικής φυσικής και πολιτισμικής αξίας.





# Κρατικό «μήνυμα» προς τον εφοπλισμό

Αυτές τις ημέρες, συμπληρώνει 20 μήνες στο δεύτερο όροφο της Γρ. Λαμπράκη αρ. 150. Γνωρίζει, πλέον, πρόσωπα και πράγματα «από μέσα», όπως λέμε. Ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αθανάσιος Τσουροπλής, «δεξί χέρι» του υπουργού Σταύρου Σουμάκη, έχει τώρα τη δυνατότητα να κολυμπάει και στα... βαθιά νερά της ναυτιλίας. Από τη θέση του μάλιστα, καλεί τους Έλληνες εφοπλιστές να επιστρέψουν στο νηολόγιο, τονίζοντας: «Το ελληνικό πλοίο μπορεί να γίνει ανταγωνιστικό αν οι εφοπλιστές ξεπεράσουν τις όποιες φοβίες έχουν, δεδομένου ότι οι όροι που προσδιορίζουν τη στήριξη και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι απόλυτα σαφείς».

Επιπλέον, απευθύνει ένα ακόμη «μήνυμα» στην πλοιοκτησία: «Ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν μπορεί να υπάρξει». Ο κ. Τσουροπλής, στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», αναφέρεται στην κοινωνική συναίνεση πλοιοκτητών και ναυτικών, στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, καθώς και στο πόσο ικανοποιημένος έμεινε από την κατάσταση που επικράτησε το φετινό καλοκαίρι στα λιμάνια της χώρας.



του Νάσου Πουθακίδα  
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

**Αθ. Τσουροπλής**

Ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ  
κ. Αθ. Τσουροπλής, σε συνέντευξή  
του, εκφράζει την αντίθετη από τον  
εφοπλισμό άποψη για την αναγκαιότητα της  
γαλανόλευκης



**Ο** γενικός γραμματέας του ΥΕΝ τονίζει τις προσπάθειες που γίνονται για ενίσχυση του λιμενικού σώματος, πόσο σημαντική είναι η μετεγκατάσταση των υπηρεσιών του υπουργείου και πώς αισθάνθηκε κατά την υπογραφή για την προμήθεια ελικοπτερών παντός καιρού. Ακόμη, δηλώνει κατηγορηματικά πως δεν υπάρχει θέμα κατάργησης του ΥΕΝ. Προς τους «σεναριογράφους» μάλιστα στέλνει την απάντηση: «Λογαριάζουν χωρίς τον... καπετάνιο!».

**Θεωρείτε ότι έχουν αποδώσει τα μέτρα του Ιουλίου '97 για την ανταγωνιστικότητα των ποντοπόρων; Αν όχι, τι έφταιξε κύριε γενικέ;**

Η ναυτιλία, ως διεθνής δραστηριότητα, επηρεάζεται από πολλούς εξωγενείς παράγοντες. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν για την ελληνική ναυτιλία, που ανήκει στις πρώτες δυνάμεις παγκοσμίως και δραστηριοποιείται, πρωτίτως, στις μεταφορές κύμα φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Τα τελευταία χρόνια έχουν υπάρξει απώλειες από την ελληνική σημαία, κυρίως λόγω του χαμηλού επιπέδου των ναύλων και του ανταγωνισμού που ασκείται από άλλες σημαίες, που συμπιέζουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου, χρησιμοποιώντας χαμηλόμισθα πληρώματα από τρίτες χώρες. Το ΥΕΝ έλαβε νέους μέτρα που στοχεύουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Τα μέτρα αυτά κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση και θα επιτρέψουν στην ελληνική σημαία να διατηρήσει τη θέση της παγκοσμίως, σε συνδυασμό: α) με την ανανέωση του στόλου (μέσος όρος ηλικίας των νηολογούμενων πλοίων 7-8 έτη και μέσος όρος ηλικίας των διαγραφόμενων πλοίων 20 έτη) και β) το αξιόλογο και σωστά εκπαιδευμένο ναυτεργατικό δυναμικό, απαραίτητο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Με τους Έλληνες εφοπλιστές υπήρξαν συναντήσεις και αντιληπτήσαν πολλούς απόψεις για τα θέματα αυτά. Είναι σαφές ότι η επιστροφή στην ελληνική σημαία είναι εκείνο που δίνει και λύση στην ανταγωνιστικότητα, αλλά και στην απασχόληση, και έγινε προσπάθεια, από την πρώτη στιγμή, να πειστούν οι εφοπλιστές ότι η λύση στο όλο πρόβλημα είναι η επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία. Εμείς εκτιμούμε ότι με κοινωνική συναίνεση και ομαλότητα, και με σταδιακή προσέγγιση στην επίτευξη του στόχου, μπορούμε να κάνουμε το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό. Αυτό μπορεί να γίνει αν οι Έλληνες εφοπλιστές ξεπεράσουν τις όποιες φοβίες έχουν, δεδομένου ότι οι όροι που προσδιορίζουν τη στήριξη και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι απόλυτα σαφείς. Πάντως, ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς στα πλοία δεν μπορεί να υπάρξει στο μέλλον.

**Η εφοπλιστική πλευρά συνεχίζει τις «πιέσεις» για πιο τομηρά μέτρα. Ποια είναι η θέση σας;**

Σε κάθε δημοκρατική πολιτεία η υποστήριξη απόψεων δεν αποτελεί «πίεση», αλλά θεσμοθετημένο δικαίωμα. Με την έννοια αυτή, οι ενδιαφερόμενες πλευρές (κυβέρνηση, εφοπλιστική πλευρά, ναυτεργατική πλευρά) έχουν εκφράσει τις απόψεις τους και έχουν σαφώς γνωστοποιήσει τις θέσεις τους. Η κυβέρνηση πιστεύει ότι θα υπάρξει συγκερασμός των απόψεων από τις άλλες δύο πλευρές και ότι είναι θέμα χρόνου κάτι τέτοιο.

**Οι παραγγελίες πλοίων στην ακτοπλοΐα χαρακτηρίστηκαν ως «επενδυτικό κλίμα πολλών μποφόρ». Σε ποιο στάδιο βρίσκεται το ΥΕΝ ως προς την ενίσχυση της ακτοπλοΐας;**

Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες που θα μπορούν να προσφέρουν στην Ελλάδα και πλοία των άλλων χωρών-μελών της Ε.Ε., καθώς και οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των υπηρεσιών, αλλοιάζουν όρδον το χαρακτήρα της ακτοπλοΐας. Έτσι, όλες οι προσπάθειες εστιάζονται στην προσαρμογή της ακτοπλοΐας στα δεδομένα που θα ισχύουν στο μέλλον, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες και τον έντονο ανταγωνισμό των Ευρωπαίων εφοπλιστών. Από την άλλη πλευρά, η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, για την οποία υπολογίζεται ότι απαιτούνται περίπου τρία (3) τρισεκατομμύρια δρχ., έχει την ανάγκη κεφαλαίων και χρόνου. Η ναυπήγηση ενός επιβατηγού-οχηματογωγού πλοίου απαιτεί τουλάχιστον 18 μήνες χρόνο κατασκευής, ενώ αρκετός χρόνος απαιτείται προηγουμένως για την προετοιμασία και τις σχετικές διαπραγματεύσεις.

Είναι ευτύχημα το ότι στη χώρα μας τα εμπλεκόμενα μέρη στην υπόθεση της ακτοπλοΐας έχουν κατανοήσει το πρόβλημα και προχωρούν σε κινήσεις που δεν θα τους αφήσουν απροετοίμαστους για το κρίσιμο χρονικό σημείο, το οποίο θα μας βρει όλους μαζί.

**Είστε ικανοποιημένος από την εξυπηρέτηση, κατά τη διάρκεια του φετινού καλοκαιριού, του επιβατικού κοινού σε όλα τα λιμάνια της χώρας και ιδιαίτερα του Πειραιά και της Ραφήνας;**

Είναι γεγονός ότι τα μέτρα που πήραμε πέρυσι, όπως το ηλεκτρονικό σύστημα έκδοσης εισιτηρίων, η αυστηρότερη αλλαγή και πιο ουσιαστική αστυνόμευση από το Λιμενικό Σώμα, αλλά και οι προσπάθειές μας για τη βελτίωση των υποδομών στα κυριότερα λιμάνια, με κάνουν να νιώθω ικανοποίηση. Στην προσπάθειά μας αυτή μεγάλη ήταν και η συνεισφορά του επιβατικού κοινού, το οποίο αντελήφθη την ανάγκη της έγκαιρης έκδοσης των εισιτηρίων και μάλιστα έξω από το λιμάνι, ώστε να μην υπάρχει ταλαιπωρία, αλλά και καθυστέρηση στη διακίνησή του. Βεβαίως απαιτείται, ακόμη, σοβαρή προσπάθεια, κυρίως στην άμεση βελτίωση των λιμενικών υποδομών, που για μας είναι πρωταρχικής σημασίας, αλλά και προτεραιότητας, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Τις προσπάθειές μας αυτές αναγνώρισαν φέτος, όχι μόνο το επιβατικό κοινό, αλλά και όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Είμαστε αποφασισμένοι να ολοκληρώσουμε τα μέτρα, άμεσα.

**Τα ελληνικά πλοία «πέρασαν» τις εξετάσεις του ISM Code;**

Όσον αφορά την εφαρμογή του Κώδικα ISM σε ελληνικά πλοία (αλλά και σε πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων οι διαχειρίστριες εταιρείες διαχειρίζονται απαραίτητα και ελληνικά πλοία) η κατάσταση έχει διαμορφωθεί ως εξής σε σχέση με τις εταιρείες και τα πλοία που πιστοποιήθηκαν και εφοδιάστηκαν αντίστοιχα με το Έγγραφο Συμμόρφωσης (DOC) ή το Πιστοποιητικό Ασφαθούς Διαχείρισης (SMC).

#### Ε/Γ-Ο/Γ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| Εταιρείες υπόχρεες σε συμμόρφωση | 89  |
| Πλοία υπόχρεα σε συμμόρφωση      | 106 |
| Εταιρείες που πιστοποιήθηκαν     | 89  |
| Πλοία που πιστοποιήθηκαν         | 205 |

#### ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ Φ/Γ ΚΑΙ Ε/Γ-Ο/Γ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΩΝ (μέχρι 8-9-1998)

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Εταιρείες που είχαν υποβάλει αίτηση στη ΔΕΕΠ για πιστοποίηση                                              | 91  |
| Εταιρείες που έχουν πιστοποιηθεί και έχουν εφοδιαστεί με Έγγραφο Συμμόρφωσης (DOC) από τη ΔΕΕΠ            | 91  |
| Πλοία για τα οποία οι ανωτέρω εταιρείες έχουν υποβάλει αίτηση στη ΔΕΕΠ για πιστοποίηση                    | 331 |
| Πλοία που έχουν πιστοποιηθεί και έχουν εφοδιαστεί με Πιστοποιητικό Ασφαθούς Διαχείρισης (SMC) από τη ΔΕΕΠ | 331 |

Πέραν των ανωτέρω, και στα πλαίσια των προτύπων συμφωνιών που έχουν υπογραφεί μεταξύ του ΥΕΝ και των Αναγνωρισμένων Οργανισμών: α) έχουν ελεγχθεί από Αναγνωρισμένους Οργανισμούς 57 εταιρείες που διαχειρίζονται μη επιβατηγά πλοία, ένα εκ των οποίων φέρει την ελληνική σημαία, και έχουν εφοδιαστεί με τα αντίστοιχα Έγγραφα Συμμόρφωσης (DOC) από τη ΔΕΕΠ και β) έχουν ελεγχθεί και πιστοποιηθεί και έχουν εκδοθεί από τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Πιστοποιητικά Ασφαθούς Διαχείρισης (SMC) για 270 πλοία περίπου με ελληνική σημαία. Οι αριθμοί αποδεικνύουν ότι τα πλοία «πέρασαν» τις εξετάσεις για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαθούς Διαχείρισης (ISM Code).

**Αυτή τη στιγμή, σε ποιο στάδιο βρίσκεται το σχέδιο ενίσχυσης του Λιμενικού Σώματος;**

Είναι σαφές ότι η επιτυχία υλοποίησης του έργου μας στο ΥΕΝ έχει ως



προϋπόθεση την αναβάθμιση του προσωπικού, αλλήλ και του εξοπλισμού του Λιμενικού Σώματος.

Τα δύο τελευταία χρόνια κάνουμε ουσιαστική προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Έτσι, ολοκληρώσαμε όλους τους διαγωνισμούς που εκκρεμούσαν τα τελευταία πέντε χρόνια, ώστε μέχρι το τέλος του 1999 να προμηθευτεί το Λιμενικό Σώμα 52 νέα σύγχρονης τεχνολογίας και υψηλών ταχυτήτων ταχύπλοα, τα οποία θα καλύψουν ανάγκες σε όλες τις περιοχές του ελληναϊκού χώρου. Παράλληλα, βρίσκεται σε εξέλιξη η προμήθεια δύο αεροπλάνων ναυτικής περιπολίας, καθώς και το σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου. Ακόμη, αναμένεται, έπειτα από 15 μήνες, η έλευση και των τεσσάρων ελικοπτέρων παντός καιρού. Ως προς το προσωπικό, κατετάγησαν ήδη μέσα σε ένα χρόνο στις σχολές προσωπικού 800 λιμενοφύλακες, καθώς και 60 δόκιμοι αξιωματικοί. Θα ήθελα να σας γνωρίσω επίσης ότι για όλα τα θέματα του Λιμενικού Σώματος ετοιμάζουμε ειδικό σχέδιο νόμου, που ελπίζουμε να ολοκληρωθεί και να κατατεθεί την άνοιξη του 1999.

**Πόσο ικανοποιημένος είστε από τις τεχνικές υπογραφές για την προμήθεια των τεσσάρων ελικοπτέρων παντός καιρού;**

Πράγματι, ήταν πολύ ευτυχής η στιγμή της υπογραφής της σύμβασης προμήθειας των ελικοπτέρων, διότι έτσι υλοποιούμε την από πολλών ετών διαπιστούμενη ανάγκη, που θα καλύψει το χώρο ευθύνης του ΥΕΝ, αλλήλ και τις ανάγκες της χώρας σε όλους τους τομείς, δεδομένης της γεωγραφικής της ανάπτυξης και των πολυάριθμων νησιών της. Όπως αντιλαμβάνεστε, παρά τη μέχρι τώρα ικανοποιητική αντιμετώπιση περιστα-

Ο νόμος 2640/98, με τον οποίο ιδρύθηκαν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και καταργήθηκαν οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ), αποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού και θεσμικής αναβάθμισης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Αρκεί να σημειώσω ότι το μέχρι πρότινος ισχύον θεσμικό και λειτουργικό καθεστώς της Ανώτερης Ναυτικής Εκπαίδευσης στηριζόταν, βασικά, σε νομοθεσία (κυρίως Προεδρικά Διατάγματα και υπουργικές Αποφάσεις) του 1951 ή και παλαιότερα και ότι από τη δεκαετία του 1930 είναι η πρώτη φορά που κατατέθηκε θεσμικό νομοσχέδιο στη Βουλή για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

Είναι βέβαιο ότι με την ψήφιση ενός νόμου δεν λύνονται αυτομάτως τα προβλήματα ενός τόσο ευαίσθητου και σύνθετου εκπαιδευτικού χώρου. Η παρατήρηση αυτή υπήρξε, κατά τη γνώμη μου, η κύρια πηγή των επιφυλάξεων και αντιρρήσεων που εκφράστηκαν από μερικές πλευρές κατά τη διάρκεια του δημόσιου διαλόγου, που προηγήθηκε της τελικής κατάρτισης του νομοσχεδίου. Θα πρέπει όμως να γίνει σαφές ότι εδώ και ενάμιση χρόνο έχουμε σχεδιάσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα, με ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, για την πλήρη και συστηματική αναβάθμιση όλου του χώρου της ναυτικής εκπαίδευσης και δεν έχουμε αρκестεί στην τροποποίηση της νομοθεσίας. Στα πλαίσια αυτά, όλο αυτό το χρονικό διάστημα, έχουμε εφαρμόσει σημαντικά μέτρα ενίσχυσης των ΑΔΣΕΝ από πλευράς κτιριακών εγκαταστάσεων, εργαστηριακού εξοπλισμού, εποπτικών μέσων και προσομοιωτών, προμήθειας σύγχρονων διδακτικών βιβλίων, κανονισμού και προγραμμάτων σπουδών κ.λπ. Μετά την ψήφιση του νόμου, οι υπηρεσίες του ΥΕΝ εργάζονται ήδη εντατικά για την υλο-

## Πράγματι ήταν πολύ ευτυχής η στιγμή της υπογραφής της σύμβασης προμήθειας των ελικοπτέρων, διότι έτσι υλοποιούμε την από πολλών ετών διαπιστούμενη ανάγκη

κών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, με τα ελικόπτερα αυτά οι σχετικές υπηρεσίες θα είναι πλέον αποτελεσματικές, μέρα και νύκτα, αλλήλ, πέραν της έρευνας και διάσωσης, και σε όλους όπως ανέφερα τομείς όπως μεταφορά ασθενών, τραυματιών. Επίσης, θα χρησιμοποιούνται και σε ανάγκες άλλου είδους, όταν μάλιστα επικρατούν ιδιαίτερα δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Πλέον αυτού, με την υλοποίηση αυτής της προσπάθειας η χώρα μας αποκτά τα μέσα εκείνα που την καθιστούν κυρίαρχη στο χώρο ευθύνης της στον τομέα έρευνας και διάσωσης, ώστε να είναι ικανή να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της, που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις.

**Πότε θα ξεκινήσουν τα έργα για τη μετεγκατάσταση του ΥΕΝ στην Ηετιώνεια ακτή, κύριε Τσουρουπλή;**

Η μετεγκατάσταση του ΥΕΝ είναι ένα σημαντικό έργο, το οποίο απαιτεί σωστό προγραμματισμό και προσεκτική κατάρτιση προμηθευτών, ώστε να έχει όλες τις προδιαγραφές ενός κτιρίου στέγασης επιτελικής υπηρεσίας, που θα λειτουργήσει στο νέο αιώνα και επί πολλής δεκαετίας, την εποχή της μεγάλης έκρηξης των τεχνολογιών. Με αυτές τις βασικές απόψεις δόθηκαν οι κατευθύνσεις κατάρτισης των σχεδίων, τα οποία είναι έτοιμα. Πρόκειται για ένα κτίριο 32.000 τετραγωνικών μέτρων, που θα στεγάσει όλες τις υπηρεσίες του ΥΕΝ, οι οποίες σήμερα είναι διασπαρτές σε 11 κτίρια.

Εντός των ημερών πιστεύουμε ότι θα δημοσιευθεί από την Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου η σχετική προκήρυξη και, καθώς εχόντων των πραγμάτων, θα αρχίσουν τα έργα στο τέλος του έτους και θα διαρκέσουν δύο με τρία χρόνια. Αυτό είναι το σχετικό πλάνο. Αντιλαμβάνεστε ότι θα είμαστε επί ποδός, ώστε να αντιμετωπίσουμε κάθε πιθανό εμπόδιο και να επιτύχουμε την αποφυγή κάθε χρονικής παρέκκλισης.

**Πιστεύετε ότι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, για τη θεσμοθέτηση των οποίων έχουν εκφραστεί επιφυλάξεις ή αντιρρήσεις από ορισμένες πλευρές, θα αλλάξουν το τοπίο στη Ναυτική Εκπαίδευση;**

ποίηση των διατάξεων του νόμου, όπως ένταξη του προσωπικού σε νέες βαθμίδες, νέος εσωτερικός κανονισμός και κανονισμός σπουδών, νέος τρόπος συγγραφής και διανομής διδακτικών βοηθημάτων κ.λπ. Ελπίζουμε ότι με την πρόσληψη, τα επόμενα χρόνια, νέου εκπαιδευτικού προσωπικού, που θα έχει τα προβλεπόμενα αυξημένα ακαδημαϊκά και επαγγελματικά προσόντα, καθώς και με τη θεσμοθέτηση ενός συστήματος ποιοτικής αξιολόγησης του εκπαιδευτικού μας συστήματος, θα γίνεται κάθε μέρα και πιο εμφανής η αναβάθμιση του επιπέδου σπουδών των ΑΕΝ.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να παρατηρήσω ότι παράλληλα με τις προσπάθειες του ΥΕΝ θα πρέπει και άλλοι φορείς (εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, ναυτιλιακός Τύπος κ.λπ.) να συμβάδουν, ο καθένας με τον τρόπο του, ώστε να ανυψωθεί το κύρος του ναυτικού επαγγέλματος.

**Τελευταία υπήρξαν πάλη δημοσιεύματα για κατάργηση του ΥΕΝ. Ποιοι είναι τελικά αυτοί που τροφοδοτούν τα ΜΜΕ με τέτοια σενάρια;**

Έχω τη γνώμη ότι η φιλοδοξία περί κατάργησης του ΥΕΝ δεν έχει να κάνει με τον κόσμο της ναυτιλίας. Φορείς και πρόσωπα του ναυτιλιακού χώρου γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα πόσο απαραίτητο είναι το ΥΕΝ και πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος που έχει να παίξει στα χρόνια που έρχονται, οπότε η σημαντική αλληλαγή στους ναυτιλιακούς κανόνες, τόσο στην Ε.Ε. όσο και παγκοσμίως, θα απαιτεί ειδικότητα και γρήγορες αποφάσεις. Η κυβέρνηση έχει επίσης γνώση των θεμάτων αυτών και αυτός είναι ο λόγος που διά στόματος του υπουργού κ. Στ. Σουμάκη, εν αρχή, και του πρωθυπουργού κ. Κ. Σημίτη, ακολούθως, διέψευσε κατηγορηματικά τα σχετικά σενάρια.

Συνεπώς, είναι εκτός ναυτιλίας οι εμπνευστές τέτοιων σεναρίων, και πιθανόν άτομα ή κύκλοι που φρονούν ότι είναι καλύτερο να ψαρεύουν σε θολά νερά. Λογαριάζουν όμως χωρίς τον... καπετάνιο.



# Στην 4η θέση παγκοσμίως υποχώρησε ο ελληνικός στόλος

Την έντονη ανησυχία τους για το μέλλον της γαλανόλευκης και τη διαφοροποίηση του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας εξέφρασαν, στη διάρκεια κοινής συνάντησης, οι πρόεδροι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

**Κ**ατά 22% έχει συρρικνωθεί ο υπό ελληνική σημαία στόλος από τον Ιανουάριο του 1996, γεγονός που σημαίνει ότι έχασε το 1/4 της δύναμής του. Η διαπίστωση αυτή έγινε κατά την κοινή συνεδρίαση στον Πειραιά, στις 22-9-98, των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

Όπως ανέφεραν οι πρόεδροι Ι.Κ. Λύρας και Ι.Α. Χατζηπατέρας, διαπιστώνεται φυγή από το εθνικό νηολόγιο χωρίς προηγούμενο, με ταυτόχρονη υποχώρηση του ελληνικού στόλου στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Σύμφωνα με εφοπλιστικούς κύκλους, η εξέλιξη αυτή προκαλεί ζωντανές ανησυχίες, αφού σε περίπτωση που δεν υπάρξει σύντομα θετική αναστροφή, υπάρχει κίνδυνος διαφοροποίησης του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αλλά και απώλειας πολύτιμου στελεχικού δυναμικού των πλοίων.

Με αφορμή πληροφορίες ότι προωθείται νομοσχέδιο που προβλέπει την εισαγωγή στο ΧΑΑ εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας, οι εφοπλιστές εξέφρασαν απορίες, αφού δεν γνωρίζουν τίποτα σχετικό.

Αναλυτικότερα, στην κοινή ανακοίνωση της ΕΕΕ και του Committee αναφέρονται τα ακόλουθα:

1. Ο υπό ελληνική διαχείριση εμπορικός στόλος εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, παρά τις εντεινόμενες καθημερινά δυσκολίες στη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διεθνώς.

Ωστόσο, η κρίση της παγκόσμιας οικονομίας, με τη συνακόλουθη βαθιά κρίση της ναυτιλαγοράς, εμπνέουν σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά το μέλλον.

Ήδη, σημαντικός αριθμός ελληνόκτητων πλοίων έχει παροπλισθεί, ενώ μεγάλο μέρος των πλοίων ξηρού και χύδην φορτίου που βρίσκεται εν κινήσει σε οριακό επίπεδο δημιουργεί σε πολλούς επιχειρήσεις οικονομικό αδιέξοδο. Η νομισματική και χρηματοπιστωτική αστάθεια διεθνώς, που τροφοδοτεί τη γενικότερη ύφεση με επίκεντρο τη Νοτιοανατολική Ασία, την Ιαπωνία και προσφάτως τη Ρωσία, εντείνεται και επεκτείνεται καθημερινά, μέσω της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ώστε δεν επιτρέπεται αισιοδοξία για υγιέστερες συνθήκες στο θαλάσσιο μεταφορικό έργο, τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον.

2. Μολονότι η υπό ελληνική διαχείριση ναυτιλία κατορθώνει, παρά τις αντιξοότητες αυτές, να διατηρεί το εντυπωσιακό της μέγεθος, το ίδιο δυστυχώς δεν συμβαίνει και με τη ναυτιλία υπό την ελληνική σημαία, η οποία κατά το τρέχον έτος συρρικνώθηκε ακόμη περισσότερο, λόγω της συνεχιζόμενης διαρροής του νηολογίου. Υπολογίζεται ότι ο στόλος υπό την ελληνική σημαία δεν υπερβαίνει σήμερα τα 890 πλοία, όταν το 1990 αυτά ανέρχονταν σε 1.871 και το 1995 σε 1.863. Σημειωτέον ότι από τον Ιανουάριο του 1996 ο υπό ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων έχει συρρικνωθεί κατά 22% περίπου, έχασε δηλαδή το 1/4 σχεδόν της δύναμής του.

Διαπιστώνεται, δηλαδή, φυγή από το εθνικό νηολόγιο χωρίς προηγούμενο, με ταυτόχρονη υποχώρηση του ελληνικού στόλου στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Η εξέλιξη αυτή, όπως είναι επόμενο, προκαλεί ζωντανές ανησυχίες στον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος διαβλέπει, στην περίπτωση που δεν υπάρξει σύντομα αναστροφή, κίνδυνο περαιτέρω διαφοροποίησης του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής μας

δραστηριότητας, όχι μόνο με την απώλεια και νέας χωρητικότητας, αλλά και με την οριστική απώλεια πολύτιμου στελεχικού δυναμικού των πλοίων.

Τα αίτια της κατάστασης αυτής είναι σε όλους γνωστά:

Το κρίσιμο έλλειμμα της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων, που η πολιτεία αρνήθηκε εγκαίρως να περιορίσει με μέτρα ανάλογα εκείνων που έλαβαν οι ναυτιλίες των εταίρων μας και σύμφωνα με τις επίμονες υποδείξεις του εφοπλισμού, και ασαφώς η κρίση της ναυτιλαγοράς, που απέδειξε το ευάλωτο του εθνικού πλοίου. Για την κρίση δεν υπάρχουν ευθύνες, αλλά για την κρατική αδράνεια ασαφώς υπάρχουν, και είναι σημαντικές.

3. Η εμπλοκή της διαδικασίας του εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης κρίνεται ως ένα ακόμη κατ'εξοχήν κρίσιμο πρόβλημα, που η εκκρεμότητά του θα επηρεάσει περαιτέρω αρνητικά την παραγωγή ικανών στελεχών για τα πλοία στο προσεχές μέλλον. Και τούτο γιατί με τον ψηφισθέντα προσφάτως νόμο ο επιδιωκόμενος εκσυγχρονισμός δεν είναι δυνατόν παρά να ακολουθήσει στην πράξη στρεβλή πορεία, που δύσκολα θα μπορούσε να διορθωθεί. Κατά συνέπεια, θα ήταν προτιμότερο να μην είχε ξεκινήσει το όλο εγχείρημα, που ο Τύπος χαρακτήρισε «ψευδεπίγραφο», διότι έτσι θα έμενε ανοικτό το πρόβλημα και η λύση του θα ήταν δυνατόν να προκύψει από τη συνεργασία των ενδιαφερόμενων μερών και, βεβαίως, του εφοπλισμού, ο οποίος έχει πλήρως διαμορφωμένες ιδέες και προτάσεις, αυτές ακριβώς που αγνοήθηκαν από τους συντάκτες του επίμαχου νομοθετήματος.

Δυστυχώς, όμως, αντί της εις βάθος αναλύσεως και του συνοπτικού και μακροπρόθεσμου προγραμματισμού, επεβλήθη ο δρόμος της αποσπασματικής προσέγγισης -και μάλιστα κατά τρόπο βεβιασμένο- ενός τόσο σοβαρού θέματος.

4. Παραμένουν σε καλό επίπεδο οι σχέσεις πλοιοκτησίας και ναυτεργατικών οργανώσεων, παρά τις σημαντικά διαφορετικές εκτιμήσεις σε ορισμένα θέματα.

Οι Έλληνες εφοπλιστές επιθυμούν και επιδιώκουν τη μεγαλύτερη δυνατή ενίσχυση της συνεργασίας αυτής, γιατί πιστεύουν ότι είναι παρανοήτως που θα βοηθήσει στην επανασυσπείρωση του εθνικού ναυτιλιακού δυναμικού, εφόσον η ακολουθούμενη σήμερα πολιτική από την κυβέρνηση αρθεί στο ύψος των περιστάσεων, παρότι είναι ήδη αργά.

Επίσης, τα μέλη των δύο συμβουλίων εξέφρασαν την απορία τους με αφορμή δημοσιεύματα του Τύπου, σύμφωνα με τα οποία προωθείται νομοσχέδιο που προβλέπει την εισαγωγή εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Και τούτο διότι ουδεμία επίσημη ενημέρωση έχει η εφοπλιστική πλευρά.

Πάντως, οι διοικήσεις των δύο Ενώσεων επιφυλάσσουν να τοποθετηθούν επί του θέματος μετά την υπεύθυνη ενημέρωσή τους.

Στην κοινή συνεδρίαση των δύο συμβουλίων -η δεύτερη εντός του 1998-, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΕΕΕ, συζητήθηκαν επίσης το θέμα των P & I Clubs, η μέχρι στιγμής ανταπόκριση της ναυτιλίας στην εφαρμογή των νέων διεθνών θεσμών (ISM Code και STCW), οι σχέσεις με τους ναυτιλιακούς οργανισμούς, καθώς και οι εξελίξεις στο πλαίσιο της Κοινότητας.

Τον Μάρτιο του 1999 θα πραγματοποιηθεί η επόμενη κοινή συνεδρίαση των δύο συμβουλίων στο Λονδίνο.



## ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ

**Ε**ξι συνδυασμοί (όταν είχε ολοκληρωθεί η συγγραφή του άρθρου ανακοινώθηκαν ακόμη δύο) έχουν ήδη σαλπάρει και σε λίγες μέρες πιάνουν λιμάνι εκεί από όπου ξεκίνησαν πριν από ένα μήνα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», ένα περιοδικό που έχει συνδέσει το όνομά του με τη Ναυτιλία και τον Πειραιά, δεν θα μπορούσαν να απέχουν από το «ταξίδι» που στην κατάληξή του θα φέρει στο «μεγάλο λιμάνι» και στο τιμόνι αυτής της πόλης τον νέο «καπετάνιο» για τα επόμενα τέσσερα χρόνια..

Το «λιμάνι», θα πει ένας από τους υποψηφίους, «είναι η καρδιά του Πειραιά». Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα συμπληρώσουν ότι ο Πειραιάς είναι η καρδιά της Ναυτιλίας και κατά συνέπεια οι απόψεις των υποψηφίων δημάρχων για το λιμάνι και τους ναυτικούς, η πλειονότητα των οποίων κατοικεί στον Πειραιά, παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τη ναυτιλιακή οικογένεια.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απηύθυναν κοινές ερωτήσεις στους έξι υποψηφίους, σχετικά με το ρόλο του δήμου σ' ένα σύγχρονο λιμάνι και τις δυνατότητες παρέμβασής τους στις εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί στο επίνειο της πρωτεύουσας.

Μείζον θέμα για τον Πειραιά η φυγή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, για το οποίο όλοι οι ερωτηθέντες καταθέτουν ενδιαφέρουσες απόψεις σχετικά με την επιστροφή τους.

Όσο για τη μετεξέλιξη του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο οι απόψεις που εκφράζονται από τους υποψηφίους διίστανται, αφού μερικοί εξ αυτών υποστηρίζουν ότι ο «Πειραιάς είναι ήδη διεθνές ναυτιλιακό κέντρο», ενώ άλλοι ισχυρίζονται ότι η «μετεξέλιξη του απαιτεί συνεργασία όλων των παραγωγικών τάξεων και τη βοήθεια της πολιτείας».

Ο ΟΛΠ κυριαρχεί στις συνεντεύξεις των υποψηφίων, οι οποίοι στο σύνολό τους αποδέχονται τον εκσυγχρονισμό του αλλά μερικοί διαφοροποιούνται ως προς την προοπτική ιδιωτικοποίησής του. Όλοι πάντως συμφωνούν ότι ο Πειραιάς πρέπει να μετέχει αποφασιστικά στη διοίκηση του ΟΛΠ.

Στο θέμα της ιδιωτικοποίησης, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι το «υπέρ» ή το «κατά» συνδέεται σε μεγάλο βαθμό και με την πολιτική τοποθέτηση του υποψηφίου.

Ο Χρήστος Αγραπίδης δεν παίρνει ουσιαστικά θέση ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς και προτείνει συνδιοίκηση Δήμου, εργαζομένων και Οργανισμού.

Ο Χαράλαμπος Κεφάλας επισημαίνει ότι η ιδιωτικοποίηση αποτελεί «χρυσή ευκαιρία» για το δήμο, ενώ ο Αντώνης Ντεντιδάκης δέχεται ότι χρειάζονται ριζικές αλλαγές, αναφέρει όμως ότι υπάρχουν «πολλές ενστάσεις» για την ιδιωτικοποίηση.

Ο Κώστας Πάνος επισημαίνει ότι οι λίγες δυνατότητες παρέμβασης που υπάρχουν σήμερα, με την ιδιωτικοποίηση θα εκμηδενιστούν.

Αντίθετος είναι και ο Παναγιώτης Σαλπέας, ο οποίος βλέπει με την ιδιωτικοποίηση να αποδυναμώνεται ο δήμος, ενώ τέλος ο Χρήστος Φωτίου δεν αρνείται τον ιδιωτικό χαρακτήρα του ΟΛΠ, αλλά αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στον ενισχυμένο ρόλο του δήμου.

Στο αφιέρωμα του περιοδικού απουσιάζουν οι απόψεις του Σπύρου Δριμυλή και του Θεόδωρου Δρίτσα, οι οποίοι έθεσαν υποψηφιότητα την ώρα που το θέμα είχε ήδη πάρει το δρόμο του τυπογραφείου. Επομένως, κατ' αλφαβητική σειρά απαντούν, ο Χρήστος Αγραπίδης, επικεφαλής του συνδυασμού «ΩΡΑ ΠΕΙΡΑΙΑ», ο Χαράλαμπος Κεφάλας «ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ», ο Αντώνης Ντεντιδάκης, «ΠΑΜΠΕΙΡΑΪΚΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ», ο Κώστας Πάνος, «ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ», ο Παναγιώτης Σαλπέας «ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ» και ο Χρήστος Φωτίου «ΝΕΑ ΠΟΡΕΙΑ».





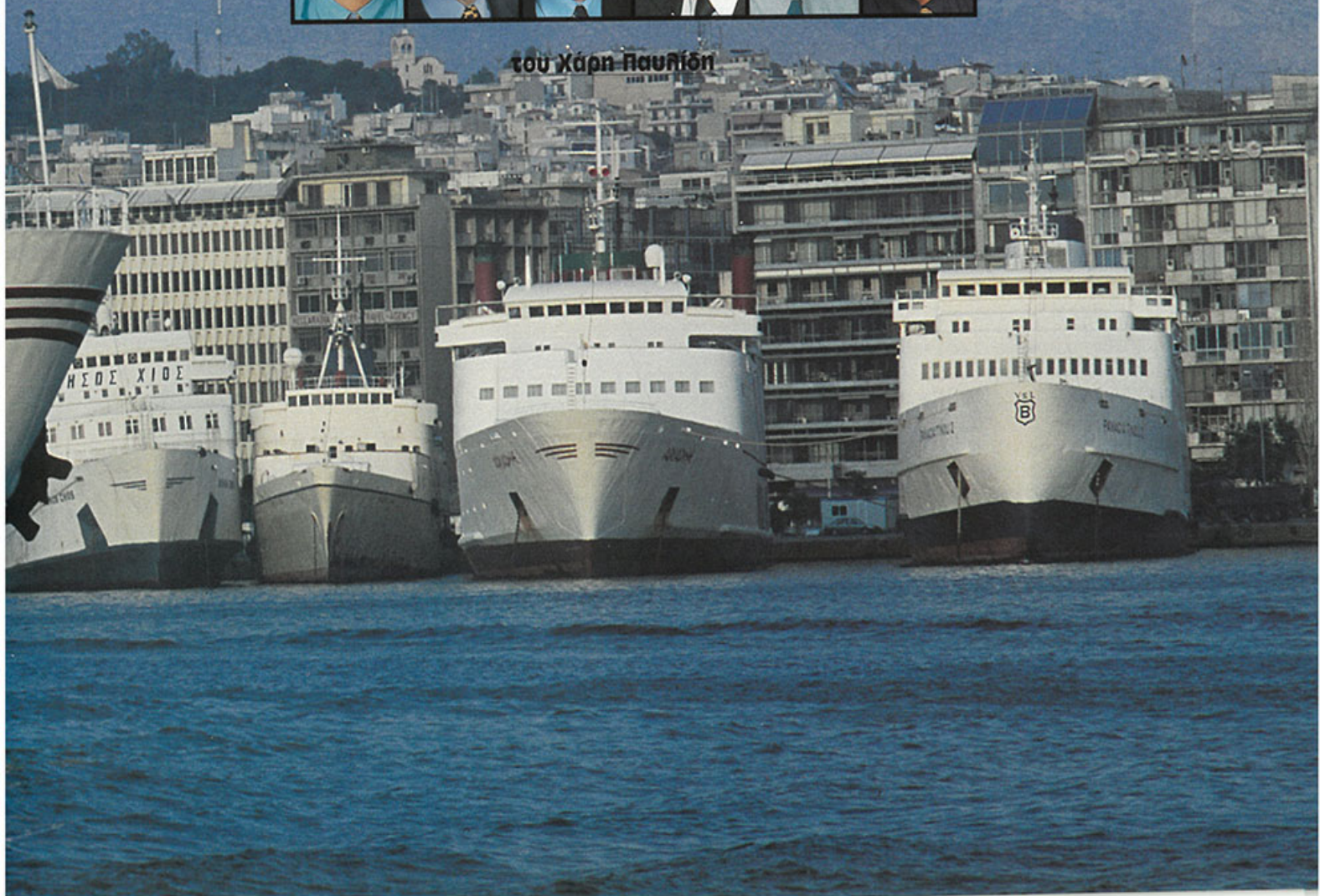
ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΚΛΟΓΕΣ '98

αφιέρωμα

# Οι 6 υποψήφιοι του Πειραιά μιλούν για τα προβλήματα της ναυτιλίας



του Χάρη Παυλίδου





## Οι απαντήσεις που δόθηκαν αφορούν τις εξής ερωτήσεις:

1. Πειραιάς και Ναυτιλία είναι έννοιες συνυφασμένες. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο ποιο ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η δημοτική αρχή στα δρώμενα της ναυτιλιακής κοινότητας;
  2. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ ενισχύει ή αποδυναμώνει τη δυνατότητα παρέμβασης του δήμου στο λιμάνι;
  3. Ποια συγκεκριμένα μέτρα θα λάβετε για την επιστροφή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά;
  4. Μπορεί ο Πειραιάς και κάτω από ποιες προϋποθέσεις να εξελιχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κέντρο; Τι θα πράξετε προς αυτή την κατεύθυνση;
- Οι απαντήσεις των υποψηφίων δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά.

### ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΓΡΑΠΙΔΗΣ

#### «Το λιμάνι είναι η καρδιά του Πειραιά»

**1.** Ο Πειραιάς είναι άμεσα συνδεδεμένος με το λιμάνι του. Το λιμάνι είναι πηγή ζωής για την πόλη και τους κατοίκους της, κέντρο της οικονομικής δραστηριότητας. Λόγω της σημαντικής γεωγραφικής του θέσης και των πλεονεκτημάτων που αυτή εξασφάλιζε έγινε το κέντρο της ελληνικής Ναυτιλίας, το ορμητήριό της για να κατακτήσει την πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου. Δημιούργησε χιλιάδες θέσεις εργασίας και ενίσχυσε σημαντικά την εθνική μας οικονομία. Η ζωή και η ανάπτυξη του Πειραιά είναι ταυτισμένη με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής κοινότητας. Ο Δήμος Πειραιά μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στα δρώμενα της ναυτιλιακής κοινότητας, εξασφαλίζοντας υποδομές και υπηρεσίες που θα τη βοηθήσουν να διατηρήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και την παγκόσμια κυριαρχία της. Πιστεύω όμως ότι δεν αρκεί η βοήθεια του δήμου. Πρέπει και η πολιτεία να σταθεί αρωγός στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Όσον αφορά το δήμο, η ελληνική Ναυτιλία θα βρει έναν πολύτιμο σύμμαχο και συνομιλητή ώστε να διεκδικήσει και να πάρει όσα δικαιούται από την πολιτεία.

**2.** Ο δήμος, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του ΟΛΠ, θα παρεμβαίνει άμεσα και ουσιαστικά στα θέματα του λιμανιού. Αλλά θα παρεμβαίνει θετικά, συνεργαζόμενος με τη διοίκηση του οργανισμού και τους εργαζόμενους. Αυτό που για μένα έχει μεγάλη σημασία είναι να γίνει το λιμάνι μας ανταγωνιστικό, να προσελκύει με τις υπηρεσίες που προσφέρει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Κι αυτό δεν θα γίνει όσο ο ΟΛΠ παραμένει ακέφαλος και η κυβέρνηση δεν αποφασίζει τι τελικά θα γίνει με το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Είναι ώρα κρίσιμων αποφάσεων και αυτές πρέπει να ληφθούν άμεσα. Πρέπει να γίνει ουσιαστικός διάλογος και με τους εργαζόμενους στον ΟΛΠ, οι οποίοι προσπαθούν να διασφαλίσουν τις θέσεις εργασίας τους, και αυτό είναι θεμιτό.

Εκείνο όμως που πρέπει να μας ενδιαφέρει όλους, δήμο, κυβέρνηση και εργαζόμενους, είναι το λιμάνι και ο ΟΛΠ να γίνουν επιτέλους ανταγωνιστικοί για να επιβιώσουν στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον και να γίνουν ξανά πόλος έλξης για τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες.

**3.** Ο Πειραιάς φιλοξενεί μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, εμπορικών και ναυτιλιακών. Υπό τις παρούσες όμως συνθήκες αδυνατεί ν' ανταποκριθεί στις απαιτήσεις τους. Οι αδυναμίες αυτές συνοψίζονται σε δύο ουσιαστικά κεφάλαια: «υποδομές» και «υπηρεσίες».

Το λιμάνι γιγαντώθηκε και το οδικό δίκτυο της πόλης δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του. Σήμερα διαθέτει μόνο δύο βασικές αρτηρίες εισόδου - εξόδου. Από την άλλη, η πόλη δεν διαθέτει τηλεπικοινωνιακή υποδομή. Αποτέλεσμα αυτών είναι μεγάλες επιχειρήσεις να έχουν φύγει, η ανεργία να έχει φουντώσει, η εθνική οικονομία να έχει χάσει πολύτιμους πόρους. Για ν' αναστραφεί αυτή η κατάσταση πρέπει να αληθόσουν πολλή.

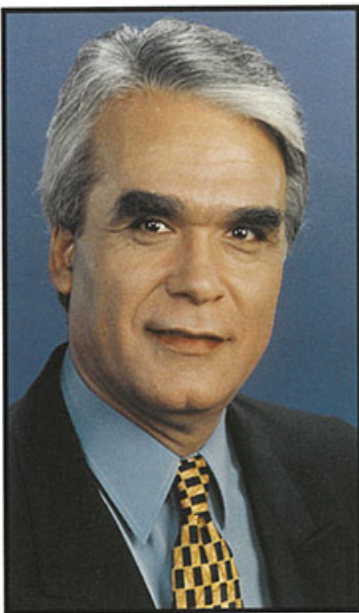
Πρώτα απ' όλα ο Δήμος του Πειραιά θα πρέπει να «ξεριζώσει» την αντίληψη που θέλει την πόλη μας «επαρχία» της Αθήνας. Την φιλοσοφία αυτή θα την αληθόσουμε και το κράτος θα μας αντιμετωπίζει, επιτέλους, ως την πόλη που έχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, με τεράστια προσφορά και ρόλο στην εθνική οικονομία.

Είναι απαραίτητο να εξασφαλίσουμε την υποδομή που θα καταστήσει την πόλη και το λιμάνι μας και πόλη ελκυστική στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες. Να συντονίσουμε τη δράση και συνεργασία μεταξύ φορέων και επιμελητηρίων, δήμου και πολιτείας ώστε να προχωρήσουν, επιτέλους, τα απαραίτητα για την πόλη έργα. Πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα το εμποροναυτιλιακό κέντρο, ώστε να χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση των σκοπών της Ναυτιλίας.

Να ολοκληρωθεί ο περιφερειακός δρόμος που θα αποσυμφορήσει την κίνηση του λιμανιού. Αξιοποιώντας τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις και σε συνεργασία με το κράτος, να δημιουργήσουμε την τηλεπικοινωνιακή υποδομή που χρειάζεται η πόλη, ώστε να γίνει ξανά διεθνές επιχειρηματικό και ναυτιλιακό κέντρο.

Έχουμε πολλή δουλειά να κάνουμε, είμαι σίγουρος όμως ότι θα τα καταφέρουμε.

**4.** Ναι, εφόσον υπάρξουν οι προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν στην πόλη μας να ξεπεράσει τις αδυναμίες της στο θέμα της υποδομής, κυρίως όσον αφορά τις τηλεπικοινωνίες. Πρέπει η πολιτεία να σκύψει με ενδιαφέρον πάνω στα προβλήματα του Πειραιά, να διαθέσει τα απαραίτητα χρήματα για τα έργα που πρέπει να γίνουν. Όλοι μας θα βγούμε κερδισμένοι. Και η πόλη και η εθνική οικονομία. Ο δήμος θα αγωνιστεί ώστε ο Πειραιάς να πάρει αυτά που δικαιούται. ➡





**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΕΦΑΛΑΣ**

**«Ιστορική ευκαιρία  
η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ»**

**1.** Η δημοτική αρχή, αλλή και όλες οι δημόσιες αρχές (Νομαρχία, Περιφέρεια, κεντρική διοίκηση) έχουν σημαντικό ρόλο και, συνεπώς, ευθύνη για τη δημιουργία και διατήρηση των συνθηκών πλοίου και υποδομών που χρειάζεται η Ναυτιλία για να λειτουργεί και να αναπτύσσεται σε σύγχρονο παγκόσμιο περιβάλλον. Ο παρεμβατικός της ρόλος πρέπει να εστιάζεται στην άρση των γραφειοκρατικών εμποδίων, στις διαφανείς συναλλακτικές σχέσεις κρατικών υπηρεσιών και ναυτιλιακού κόσμου, ώστε να αφαιρεθεί ελεύθερος, ανεμπόδιτος, ο επιχειρηματικός ναυτιλιακός κόσμος να δρά και να επιχειρεί. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η μόνη στην Ελλάδα που έχει εκτεθεί στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και έχει κατακτήσει την παγκόσμια αναγνώριση. Κατά συνέπεια αυτό που έχουμε να κάνουμε εμείς είναι να προσφέρουμε καλές υπηρεσίες για τη δημιουργία της υποδομής που είναι απαραίτητη προς διευκόλυνση του έργου μας ώστε να διατηρήσουμε το μερίδιο πλοίου και εργασίας που μας ανήκει.

**2.** Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ αποτελεί για το Δήμο Πειραιά μία ιστορική ευκαιρία να παίξει κεντρικό ρόλο στη διοίκηση και ανάπτυξη του ΟΛΠ. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στο διεθνές, αλλή και στο ευρωπαϊκό περιβάλλον, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι τοπικοί φορείς και οι χρήστες των λι-

μανιών παίζουν σε πολλές περιπτώσεις κεντρικό ρόλο στη διοίκηση και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς. Τα επιτυχημένα αυτά παραδείγματα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για την εξέλιξη του ΟΛΠ, προσαρμοσμένα βέβαια και στην ελληνική εμπειρία.

**3.** Παρά τη βούληση και τις κατά καιρούς εξαγγελίες των κυβερνήσεων και των λοιπών αρμοδίων αρχών, δεν κατέστη δυνατή η υλοποίηση ουσιαστικών μέτρων για την επιστροφή ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά. Τα μέτρα αυτά δεν μπορεί να είναι αποσπασματικά, διότι η επιχειρηματική δραστηριότητα, και ειδικά η ναυτιλιακή, χρειάζεται κατάλληλο περιβάλλον για να λειτουργήσει και δεν πείθεται από αποσπασματικά μέτρα, πολύ περισσότερο από εξαγγελίες. Για την παροχή λοιπόν αυτού του πλαισίου λειτουργίας χρειάζονται:

- \* αυτόνομο δίκτυο τηλεπικοινωνιών
- \* αυτόνομο δίκτυο ενέργειας
- \* βελτίωση της πρόσβασης προς και από το λιμάνι
- \* σύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές)

**4.** Τα ναυτιλιακά κέντρα δεν αναπτύσσονται «εν κενώ». Προϋποθέτουν συνεργία με την όλη επιχειρηματική δραστηριότητα μιας περιοχής. Ο Πειραιάς έχει όλες τις βασικές προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί σε διεθνές-μυτροπολιτικό ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κέντρο και ο δήμος θα συντονίσει το σχεδιασμό, αλλή και την υλοποίηση, από όλους τους αρμόδιους φορείς και τις

αρχές. Η όλη προσπάθεια θα βασισθεί στην επίσημη, ουσιαστική συνεργασία και ενεργοποίηση όλων των οικονομικών και κοινωνικών δυνάμεων του Πειραιά (ένα ευρύ «Στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του Πειραιά και την καταπολέμηση της ανεργίας»), οι οποίες έχουν αποδείξει ότι και ξέρουν να μεγαλοφυούν, αλλή και να συνεργάζονται. Η δημόσια και Τοπική Αυτοδιοίκηση έχουν αποδειχθεί μη καλοί συνεργάτες και αυτό πρέπει να αλλήξει. ➡



**ΑΝΤΩΝΗΣ ΝΤΕΝΤΙΔΑΚΗΣ**

**«Ο δήμος δεν μπορεί  
να παρακολουθεί αδιά-  
φορος τις εξελίξεις στη  
ναυτιλία»**

**1.** Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε στον Πειραιά από τα τέλη του περασμένου αιώνα. Με άλλα λόγια, η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας χτυπά στον Πειραιά, συμπερασματικά λοιπόν ο δήμος του επινείου δεν μπορεί να παρακολουθεί αδιάφορος τις εξελίξεις στη ναυτιλία. Δεν εννοώ βέβαια τη ναυτιλαγορά, όπου εκεί υπει-



σέρχονται διεθνείς κανόνες και οι επιρροές είναι εξωγενείς. Μιλάμε βέβαια κυρίως για το επιβατηγό λιμάνι, δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια μεταφέρθηκε ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο. Έτσι το μεγαλύτερο ενδιαφέρον μας πρέπει να στρέφεται στο επιβατηγό λιμάνι και στη διακίνηση των επιβατών. Την ευθύνη της καθαρότητας και της εξυπηρέτησης του λιμανιού την έχει ο ΟΛΠ, αλλή η δημοτική αρχή πρέπει να παρέμβει ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλοι χώροι υποδοχής των επιβατών, να είναι καθαροί οι χώροι των προβλητών, και, το σπουδαιότερο, να υπάρξει παρέμβαση όσον αφορά την επιβίωση που έχει ο Πειραιάς από τη διέλευση χιλιάδων αυτοκινήτων από τους δρόμους της πόλης. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης και ο καλύτερος προγραμματισμός των αναχωρήσεων και των αφίξεων των πλοίων θα συμβάλει στην ανακούφιση της πόλης. Επιπλέον, να αναφέρω ότι στον Πειραιά ζουν χιλιάδες ναυτικοί και υπόλληλοι πορτοναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Έτσι



το ενδιαφέρον μας είναι δεδομένο για τη ναυτιλία και όλες οι προσπάθειές μας θα τείνουν προς τη βελτίωση της υποδομής του Πειραιά ώστε να φιλοξενεί πιο άνετα τους ναυτιλιακούς παράγοντες, τους ναυτικούς και τους επιβάτες.

**2.** Υπάρχουν πολλές ενστάσεις όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος. Τα οικονομικά μεγέθη του ΟΛΠ επιβάλλουν να γίνουν ριζικές αλλαγές, αλλά αυτές πρέπει να έχουν τη συναίνεση τόσο των εργαζομένων όσο και των χρηστών.

**3.** Η επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στην Ελλάδα είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Μέχρι τώρα οι κυβερνήσεις δεν βοήθησαν στη δημιουργία

προϋποθέσεων. Χρειάζεται ειλικρινής διάλογος, με συμμετοχή όλων των πλευρών, για την εξεύρεση των κατάλληλων μέτρων. Το ΥΕΝ δυστυχώς αρκείται στο να παρακολουθεί τα πλοία να φεύγουν και τους ναυτικούς να μειώνονται. Χρειάζονται τομές, αλλά και κατάλληλοι άνθρωποι, γνώστες των προβλημάτων της ναυτιλίας.

**4.** Ο Πειραιάς είναι διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, από ετών. Ωστόσο απαιτητής πρέπει να γίνουν διορθωτικές κινήσεις ώστε οι υπηρεσίες που προσφέρει να βελτιωθούν. Ο Δήμος Πειραιά θα συμβάλει αποφασιστικά στη συχνή διεξαγωγή συνεδρίων και εκδηλώσεων με θέμα την παγκόσμια ναυτιλία. ➔

ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΣ

## «Πόροι από το πακέτο Σαντέρ»

(Ρότερνταμ, Αμβούργο κ.ά.) που βρίσκονται υπό τον έλεγχο δημοτικών επιχειρήσεων.

**3.** Η σημερινή κατάσταση της πόλης αποθαρρύνει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να παραμείνουν στον Πειραιά, παρά το γεγονός ότι η παραμονή τους θα τις εξυπηρετούσε καλύτερα. Έτσι, τα τελευταία χρόνια, είδα-

με δεκάδες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να έχουν μετεγκατασταθεί σε κτίρια στα βόρεια προάστια ή σε άλλους παραλιακούς δήμους. Για την επιστροφή αυτών των εταιρειών, αλλά και για την προσέλκυση άλλων από το εξωτερικό, πιστεύω ότι ο δήμος πρέπει:

\* Να προχωρήσει σε καθορισμό χρήσεων γης, με τρόπο ώστε να προβλέπεται η δημιουργία ενός σύγχρονου ναυτιλιακού πάρκου, που θα εξασφαλίσει όλη την αναγκαία υποδομή.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο δήμος μπορεί:

α) Να προχωρήσει στην ανάληψη περιοχών γύρω από το λιμάνι.

β) Να διεκδικήσει την αξιοποίηση των παλιών αποθηκών του λιμανιού, με την μετατροπή τους σε κτίρια γραφείων, πολιτιστικό κέντρο κ.ά.

γ) Να προχωρήσει στην κατασκευή μεγάλων υπόγειων χώρων στάθμευσης.

δ) Να διεκδικήσει την κατασκευή ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού δικτύου, που θα διευκολύνει την είσοδο και την έξοδο των οχημάτων από την πόλη.

Ταυτόχρονα, ο δήμος να επιδιώξει την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών της περιοχής.

**4.** Η δρομολόγηση και υλοποίηση των στόχων που θέτουμε για την επιστροφή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δημιουργεί όλες τις αναγκαίες προϋποθέσεις για να εξελιχθεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό και επι-



**1.** Η ιστορία του Έλληνα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα, και του Πειραιά με τη Ναυτιλία. Σήμερα, όμως, η κατάσταση του πρώτου λιμανιού της χώρας, μόνο αρνητικά αποτελέσματα έχει. Να μην ξεχνάμε ότι το CNN παρουσίασε τον Πειραιά ως την τρίτη πιο βρώμικη πόλη στον κόσμο. Εμείς πιστεύουμε ότι αυτή η κατάσταση μπορεί να αναστραφεί και σε αυτό μπορεί και πρέπει ο δήμος να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο: τόσο στην κατεύθυνση της ανάπτυξης του λιμανιού όσο και στη διαμόρφωση συνθηκών, που θα βοηθήσουν τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τη βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτεργάτη.

**2.** Ο Δήμος Πειραιά, σήμερα, έχει περιορισμένες δυνατότητες παρέμβασης στη λειτουργία του ΟΛΠ, αν και το λιμάνι είναι η «καρδιά» της πόλης. Ωστόσο, με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού και αυτές οι λίγες δυνατότητες παρέμβασης θα εκμηδενιστούν.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, με βάση τα σχέδια που δημοσιεύθηκαν, από τη σύνθεση του Δ.Σ. της Ανώνυμης Εταιρείας (είναι γνωστό ότι σε πρώτη φάση ο ΟΛΠ θα μετατραπεί σε Α.Ε. με μία μετοχή στο Δημόσιο) αποκλείονται ο δήμος και άλλοι κοινωνικοί φορείς. Γι' αυτό είμαστε αντίθετοι σε κάθε σκέψη ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, που σημειωτέον δεν επιβαρύνει ούτε δρομή τον κρατικό προϋπολογισμό, και επιδιώκουμε να λειτουργήσει το λιμάνι στα πρότυπα των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών



χειρηματικό κέντρο, πράγμα που θα είναι ευεργετικό και για τον εμπορικό κόσμο, αλλά και για σειρά μικρομεσαίων παραναυτιλιακών επιχειρήσεων, που σήμερα μαστίζονται από την κρίση.

Προς αυτή την κατεύθυνση, ο δήμος μπορεί να εξασφαλίσει πόρους από το πακέτο Σαντέρ και άλλα ευρωπαϊκά προγράμματα, στα οποία μπορούν να ενταχθούν πολλή από τα προτεινόμενα έργα, αλλά τίποτα δεν έχει γίνει μέχρι τώρα.

Παρόληθλη και η πολιτεία, που έχει εγκαταλείψει τον Πειραιά, είναι υποχρεωμένη να σταματήσει να συμπεριφέρεται εκδικητικά προς το λαό της πόλης και να διαθέσει όλα τα αναγκαία κονδύλια για την υλοποίηση των έργων υποδομής.

Η δημοτική Αρχή, μέσω ευρύτερων συμμαχιών με εργαζόμενους και επιχειρηματίες, θα διεκδικήσει και θα επιβάλει, σε μια σταθερά αγωνιστική πορεία, την υλοποίηση από την πολιτεία των υποχρεώσεων της. ♦

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΑΛΠΕΑΣ

## «Το λιμάνι ανήκει στο Δημόσιο»

**1.** Πειραιάς και Ναυτιλία είναι έννοιες στενά δεμένες. Όσο αναπτυσσόταν η Ναυτιλία μας, και στο βαθμό που συνδεόταν με τις δραστηριότητες του λιμανιού και την οικονομία της πόλης, τόσο αυτό προωθούσε την όποια ανάπτυξη και επέκταση του Πειραιά. Το αντίθετο συμβαίνει σήμερα. Η προώθηση από την κυβέρνηση και την Ε.Ε. ενός αντιπαραγωγικού μοντέλου που περιορίζει το λιμάνι στη σχεδόν μονομερή χρήση του ως διαμετακομιστικό κέντρο, περιορίζοντας ταυτόχρονα άλλες παραγωγικές δραστηριότητες, είχε ως αποτέλεσμα να εμφανιστούν σημάδια μαρasmus και οικονομικής απραγίας, υποβάθμισης και ανεργίας που θα ενταθούν. Αυτό θα έχει επιπτώσεις στον πειραικό λαό και τη χώρα, όχι γιατί είναι το πρώτο λιμάνι της, αλλά και από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Αλλά και γιατί το μεγαλύτερο ποσοστό από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό της πόλης, χιλιάδες οικογένειες, απασχολούνται και ζουν άμεσα ή έμμεσα από το λιμάνι (λιμενεργάτες, ναυτεργάτες, υπάλληλοι, μαγαζάτορες, μικρομεσαίοι επαγγελματίες, βιομηχανία κ.ά.) και γενικότερα από τη Ναυτιλία. Όπως ξέρετε, η δημοτική αρχή έχει θεσμοθετημένη εκπροσώπηση στο Δ.Σ. του ΟΛΠ, συνεπώς άμεσα και έμμεσα μπορεί και πρέπει να παίζει ρόλο στα δρώμενα της ναυτιλιακής κοινότητας. Ποια είναι σήμερα τα σημαντικότερα προβλήματα;

\* Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, αφού έχει ενταχθεί από την κυβέρνηση στην ομάδα των δημοσίων οργανισμών που μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες και ιδιωτικοποιούνται στη συνέχεια, με ταυτόχρονη ανατροπή των εργασιακών σχέσεων. Κάτι που οδηγεί σε αύξηση της ανεργίας. Οι μόνοι που ωφεληθούν είναι οι πολυεθνικές, αφού το αντιπαραγωγικό μοντέλο ανάπτυξης που προωθείται με τη μετατροπή του λιμανιού σε διαμετακομιστικό κέντρο και μόνο, και επιβατικό χωρίς καμποτάζ, θα είναι σε βάρος των υπολοίπων παραγωγικών δραστηριοτήτων του λιμανιού.



\* Η άρση του καμποτάζ που έχει ξεκινήσει και θα ολοκληρωθεί με την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων γραμμών, θα αυξήσει ακόμη περισσότερο την ανεργία. Η ελεύθερη κίνηση πλοίων με σημαίες ευκαιρίας στις ελληνικές θαλάσσιες και με ανασφάλιστους, όπως και η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, θα έχει ως συνέπεια η «μαύρη εργασία» να επεκταθεί και στα λιμάνια.

\* Η υποβάθμιση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των ναυτικών, με την προωθούμενη ενσωμάτωση του Οίκου Ναύτου στο ΙΚΑ, των οξυμένων προβλημάτων στο ΝΑΤ κ.λπ., σηματοδοτεί την όξυνση των προβλημάτων στη ναυτιλιακή κοινότητα. Η δημοτική αρχή λοιπόν δεν έχει δικαίωμα να αδιαφορήσει. Πρέπει να παίρνει θέση, να αγωνίζεται μαζί με τους εργαζόμενους ενάντια στις αντιλαϊκές πολιτικές, αν θέλει να μην είναι δημοτική αρχή ανέργων, φτωχών, ανασφάλιστων και εξοθισμένων.

**2.** Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού αυτόματα αποδυναμώνει την άμεση παρέμβαση του δήμου, γιατί αυτό σημαίνει ότι δεν θα έχει εκπροσώπηση στο Δ.Σ. Ταυτόχρονα η παραγωγική ερήμωση της πόλης θα ενταθεί, το λιμάνι θα πάψει να είναι οργανικά δεμένο με την οικονομία της πόλης και της χώρας, αφού θα ορίζεται από ιδιώτες, και θα χάσει τον όποιο δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα που είχε μέχρι σήμερα. Επιπλέον, θα εκτοπιστεί μια σειρά μικρομεσαίων ναυτιλιακών πρακτορείων υπέρ

2-3 μεγάλων. Πρόβλημα που επανειλημμένα έχει τεθεί από τους αντίστοιχους φορείς (ναυτιλιακά πρακτορεία, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο κ.λπ.). Η παρέμβαση του δήμου θα είναι ουσιαστική και αποτελεσματική για τους εργαζόμενους, αν το λιμάνι ανήκει στο Δημόσιο.

**3.** Αν και ο δήμος δεν μπορεί να πάρει άμεσα μέτρα, ωστόσο θέλω να επισημάνω ότι η απομάκρυνση αυτή παρατηρήθηκε, όταν άρχισε να εφαρμόζεται η πολιτική της παραγωγικής υποβάθμισης του Πειραιά και της χώρας. Ενδιαφερόμαστε για την ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όμως σε κατεύθυνση και προσανατολισμό που θα προωθούνται παραγωγικές δραστηριότητες ανάπτυξης προς όφελος του πειραικού λαού και της χώρας γενικότερα.

**4.** Ακούγεται εδώ και μία 30ετία, ότι το λιμάνι πρέπει να εξελιχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Όμως διεθνές ήταν και είναι, δεν θα



γίνει τώρα. Αυτό που έχουμε ως νεότερο στοιχείο είναι η παραπέρα υποβάθμισή του. Αφαιρούνται αντικείμενα και παραγωγικές δραστηριότητες, οδηγείται σε μαρasmus, προκειμένου να εξυπηρετηθούν και να πληρωθούν οι ήλιοι εις βάρος των πολλών. Αυτή η πολιτική προωθείται από την κυβέρνηση και την Ε.Ε., αυτή την πολιτική πρέπει να καταδικάσουν και οι Πειραιώτες με την ψήφο τους στις δημοτικές εκλογές. Η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, του ξεπουλήματος, της

παραγωγικής συρρίκνωσης, των φορομνηστικών μηχανισμών χαρακτηρίζουν τους ήλιους συνδυασμούς, όσο και αν προσπαθούν να το συγκαλύψουν, όσο και αν εμφανίζουν μικροπαραλήψεις μεταξύ τους. Γι' αυτό η «ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ» καλεί τον πειραικό λαό να υπερψηφίσει το αγωνιστικό και διεκδικητικό ψηφοδέλτιό της, να συμβάλει στη δημιουργία ενός μετώπου πάλης για την αντιστροφή αυτής της πορείας, προς όφελος των δημοτών και της πόλης μας. ➡

ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΤΙΟΥ

## «Θα φέρουμε πίσω τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις...»

**1.** Μια Ναυτιλία παγκόσμιας εμβέλειας όπως η ελληνική έχει ανάγκη από ένα μεγάλο σύγχρονο λιμάνι, όπως αυτό του Πειραιά. Αλλά έχει ανάγκη και από συγκεκριμένες υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, τις οποίες σήμερα το λιμάνι του Πειραιά δεν προσφέρει.

Φιλοδοξία μας είναι η δημοτική μας αρχή να αποτελέσει τον παράγοντα εκείνο που θα ανατρέψει την τάξη που επικρατεί σήμερα στο χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Να προσφέρει την αναγκαία υποδομή, να βελτιώσει την κυκλοφορία στην πόλη και το λιμάνι, αλλά και να απαιτήσει από την κεντρική εξουσία την υλοποίηση συγκεκριμένων μέτρων, που θα ευνοούν τη λειτουργία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της Ναυτιλίας. Με ήλθα ήλθα θέλουμε να είμαστε η δύναμη εκείνη που θα προσφέρει στη στεριά, με τις δικές της δυνάμεις, ό,τι απαιτείται για την ανάπτυξη της ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά και θα μεταφέρει όπου χρειάζεται τη φωνή της, ενισχύοντας τα αιτήματά της.

**2.** Μεγαλύτερη σημασία από το αν θέλουμε έναν υπό κρατικό έλεγχο Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ή έναν ΟΛΠ που να συμμετέχουν ιδιώτες, έχει να απαντηθεί ποιος θέλουμε να είναι ο ρόλος του Δήμου Πειραιά στον ΟΛΠ.

Η διεθνής εμπειρία στην Ευρώπη δείχνει ότι είτε με το ένα μοντέλο είτε με το άλλο στη διοίκηση και λειτουργία των μεγάλων λιμανιών βασικό ρόλο παίζουν οι δήμοι των πόλεων όπου βρίσκονται. Το λιμάνι αποτελεί πηγή ζωής για την πόλη, αλλά πρέπει να γίνει και - ίσως κάτι που δεν είναι - χώρος αισθητικής απόλαυσης και αναψυχής για τους Πειραιώτες. Το λιμάνι δεν μπορεί να είναι απαγορευμένος καρπός για τους πολίτες του ευρύτερου Πειραιά. Και για να γίνει αυτό δεν μπορεί να μη συμμετέχουν στους όποιους σχεδιασμούς χρήσης του οι φορείς της Αυτοδιοίκησης. Η πηγή ζωής και δημιουργίας του Πειραιά, η πηγή αισθητικής ανάτασης και απόλαυσης των Πειραιωτών, βεβαίως έχει ανάγκη της γνώσης των ειδικών, αλλά δεν μπορεί να αγνοηθεί η ευαι-

σθησία των πολιτών του και των εκπροσώπων τους.

**3.** Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μια τάση φυγής από τον Πειραιά μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες επιλέγουν να εγκατασταθούν σε ήλιες περιοχές. Στην κατάσταση αυτή, που αποτελεί «αιμορραγία» για την πόλη, συνέβαλαν πολλοί παράγοντες.

Στοιχειώδη έργα υποδομής, χώροι στάθμευσης, καθαρή πόλη, αισθητικά προσεγμένο εμπορικό κέντρο αποτελούν εκ τωνών ουκ άνευ για να αρχίσει η αντιστροφή πορεία: να αρχίσουν να επιστρέφουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη φυσική τους έδρα, το λιμάνι του Πειραιά.

Την υλοποίηση αυτών των μέτρων η δημοτική μας αρχή δεσμεύεται ότι θα δρομολογήσει από τις πρώτες μέρες που θα αναλάβει τη διοίκηση του δήμου.

**4.** Η γεωγραφική θέση και η ιστορία του λιμανιού του Πειραιά όχι μόνο επιτρέπουν, αλλά θα ήλγαμε επιβάλλουν τη μετεξέλιξή του σε διεθνές ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κέντρο.

Κάτι τέτοιο όμως δεν μπορεί να γίνει από μόνο του, «θεία χάριτι». Απαιτούνται σχεδιασμός και συγκεκριμένες κινήσεις από την πλευρά της πολιτείας, της νομαρχίας, του δήμου, αλλά και του επιμελητηρίου, των επαγγελματιών ενώσεων και των εργαζομένων, ώστε η πόλη του Πειραιά να αποτελέσει την καρδιά της ναυτιλιακής και επιχειρηματικής δραστηριότητας όχι μόνο της Ελλήδας αλλά ολόκληρης της Μεσογείου. Πέ-

ραν της βελτίωσης της υποδομής της πόλης που ανέφερα προηγουμένως χρειάζονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην κατεύθυνση αυτή από την πολιτεία. Είναι για παράδειγμα αδιανόητο στο ήλυκαυγές του 21ου αιώνα να μην έχει εξασφαλιστεί τέλειο σύστημα τηλεπικοινωνιών για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και όσες θέλουν να εγκατασταθούν στο λιμάνι.

Αποκαλύπτει το ήλθιμα στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη της πόλης, που χαρακτηρίζει τις προηγούμενες δημοτικές αρχές, το γεγονός ότι ο Πύργος στο λιμάνι παραμένει για ήλ χρόνια τώρα. Πάντως πέραν από συγκεκριμένες τέτοιου τύπου ενέργειες που πρέπει να γίνουν, κρίνοντας αναγκαίο - και θα γίνει - να τεθεί επικεφαλής μιας αναπτυξιακής πορείας από την οποία, ήλουμε να πιστεύουμε, θα εμπνευστούν και στην οποία θα συμβάλουν ήλοι οι παράγοντες και οι φορείς της πόλης ώστε ο Πειραιάς να γίνει πραγματικά το πρώτο λιμάνι στη Μεσόγειο. ➡





**SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD**

**SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD**



**HALKIDON SHIPPING CORPORATION**

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

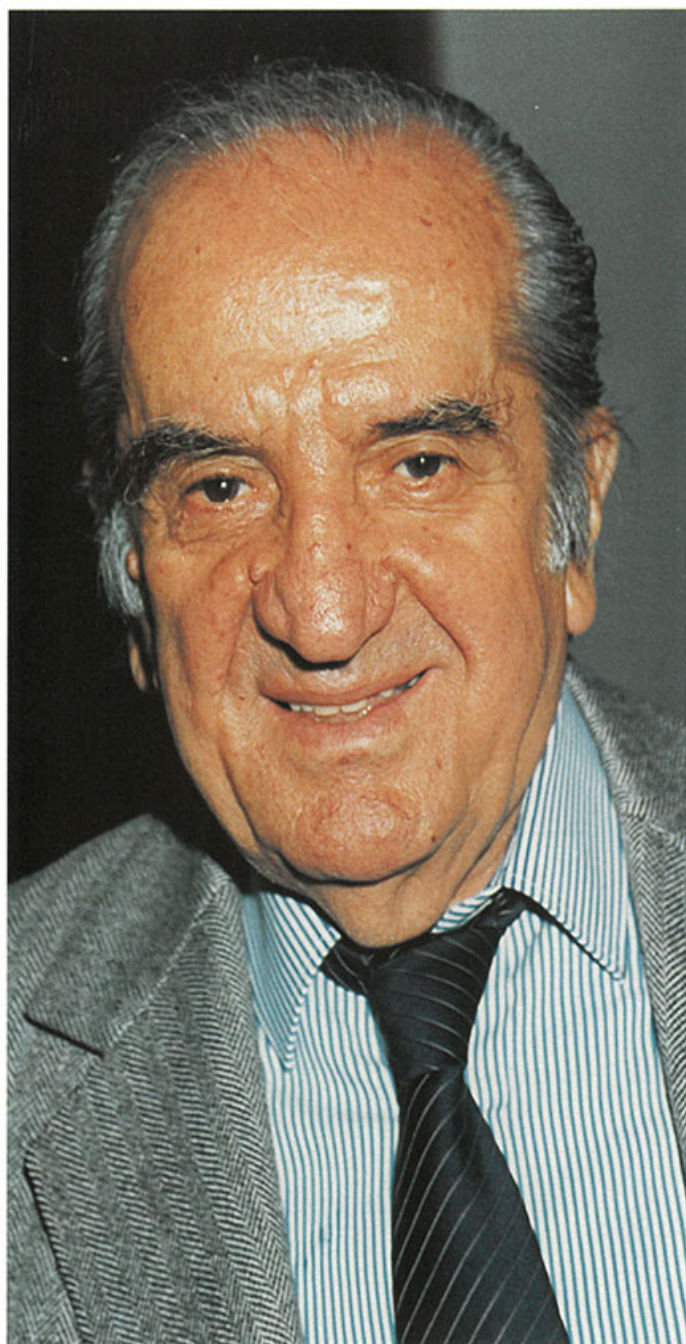
85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.  
185 38 Piraeus



# Διακριτική παρέμβαση Γιαννόπουλου στην υπόθεση «Cleonoulos of Rhodos»

του Νάσου Πουθακίδα

Ο υπουργός Δικαιοσύνης κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος καλεί από των στηλών των «Ναυτικών Χρονικών» την υπεράσπιση των προφυλακισμένων, για την υπόθεση του «Cleonoulos of Rhodos», μελών του πληρώματος του σκάφους να έλθει σε επαφή μαζί του, προκειμένου να τον ενημερώσει για τα στοιχεία της υπόθεσης. Ο κ. Γιαννόπουλος, ο οποίος δεν θέλει να κάνει άληθη δήλωση, διότι θα εθεωρείτο παρέμβαση στο έργο της Δικαιοσύνης, τη στιγμή που η όλη διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη, με την πρόσκληση που απευθύνει στους δικηγόρους των Ελλήνων ναυτικών δείχνει ουσιαστικά το ενδιαφέρον του για τη συγκεκριμένη υπόθεση, που έχει συγκλονίσει το ναυτιλιακό κόσμο της χώρας, και ότι παρακολουθεί επισταμένως τη δικαστική εξέλιξη του θέματος.



**Ε**ντονες αντιδράσεις προκλήθηκαν από την προφυλάκιση των 30 μελών του πληρώματος «Cleonoulos of Rhodos», που φέρονται να έχουν σχέση με την ποσότητα των 188 κιλών κοκαΐνης που βρέθηκε στα ύφαλα του πλοίου.

Θέση υπέρ των ναυτικών πήραν οι διοικήσεις της «Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας» και της Ένωσης Πλοίαρχων και Μηχανικών. Με υπομνήματά τους στους υπουργούς Δικαιοσύνης Ευάγγ. Γιαννόπουλο και Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη ζήτησαν την άμεση αποφυλάκιση των Ελλήνων (Μάρκος Θεοδωράκης, 56 χρόνων, πλοίαρχος, Κων. Κα-



πελιές, 46 χρόνων, α' μηχανικός, Π. Καπελής, 51 χρόνων, β' μηχανικός, Κων. Τριγωνόπουλος, 52 χρόνων γ' μηχανικός) και αθλοδογών ναυτικών.

Ο κ. Σουμάκης υποστήριξε ότι έχει εμπιστοσύνη στη Δικαιοσύνη και σε ερώτηση δημοσιογράφου δεν θέλησε να επεκταθεί.

Υπέρ των μελών του «Cleonus of Rhodos» θέση έλαβε και η πλοιοκτήτρια εταιρεία CELESTIAL MARITIME CORPORATION και ο διαχειριστής κ. Κων. Παπασταυρόπουλος.

Η εταιρεία ζήτησε όπως γίνουν ενέργειες για την προστασία όλων των ναυτικών οι οποίοι, σύμφωνα με την ανακοίνωση της CELESTIAL, είναι προφανές πως είναι ναυνομήματα θύματα των cartel της κοκαΐνης.

Άξια μνείας είναι η θέση της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοάρχων Εμπορικού Ναυτικού στο πρόβλημα που ανέκυψε με την προφυλάκιση των ναυτικών.

Σε υπόμνημα που απέστειλε στις αρχές Σεπτεμβρίου η ΠΕΠΕΝ (υπογράφουν ο πρόεδρος Γ. Βελισσαράτος και ο γ.γ. Σταμ. Κουράκος) στους υπουργούς Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρεται:

«Με έκκληση πληροφορηθήκαμε την απόφαση των κ.κ. εισαγγελέα και ανακριτή του Πρωτοδικείου Χαλκίδας για την προσωρινή κράτηση των τριάντα μελών του πληρώματος (Ελλήνων και αθλοδογών) του υπό κυριακή σημαία Φ/Γ πλοίου Cleonus of Rhodos.

Κατ' αρχάς θέλουμε να σας γνωρίσουμε ότι η ευαισθησία μας για τη μά-

**Δεν μπορούμε να πιστέψουμε ότι επαγγελματίες ναυτικοί, οικογενειάρχες, με μακρά, σκληρή δουλειά στη θάλασσα, που ζουν σε σκληρά συνθήκες στις συνοικίες της Αθήνας και του Πειραιά ή στα νησιά μας, είναι ξαφνικά αναμεμιγμένοι σε τέτοιας εκτάσεως υπόθεση μεταφοράς ναρκωτικών**

στιγα του αιώνα είναι τεράστια, στην κατεύθυνση οι πραγματικοί ένοχοι να τιμωρούνται όσο το δυνατόν σκληρότερα.

Πεποιθήσθαι μας είναι ότι η ναυτική κοινωνία ουδεμία σχέση έχει με τέτοιου είδους δραστηριότητες.

Στην προκειμένη περίπτωση, μετά από εμπειριστωμένη ενημέρωσή μας από τα υπό κράτηση μέλη του πληρώματος, από την εμπειρία μας σε ανάλογες περιπτώσεις που συνέβησαν και συμβαίνουν συχνά στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, αλλιά και των Η.Π.Α., Καναδά, από τη γνώση και πληροφορόρηση που έχουμε αποκτήσει από τα μέλη μας που ενεπλάκησαν σε ανάλογες περιπτώσεις, πιστεύουμε ότι εάν το ανωτέρω περιστατικό ελάμβανε χώρα σε ένα από τα ανωτέρω κράτη, η διαδικασία θα ήταν συνοπτική, δηλαδή θα κατάσχετο η ανευρεθείσα ποσότητα ναρκωτικών χωρίς να κρατηθεί το πλήρωμα, το οποίο στο σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων ούτε καν γνωρίζει την τοποθέτηση και ύπαρξη των ναρκωτικών από τους εμπόρους τους, τα γνωστά καρτέλ, τα οποία όμως μεταφέρει το πλοίο, όπως συνέβη και στο Cleonus of Rhodos, τα οποία ευρέθηκαν στα ύφαλα, στην εισαγωγή έρματος, σε βάθος 15 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα κανάλια προώθησης ναρκωτικών από τις χώρες παραγωγής προς την Ευρώπη και άλλες χώρες είναι γνωστό ότι χρησιμοποιούν κάθε τρόπο για την επίτευξη του σκοπού τους. Ένας από αυτούς είναι η τοποθέτηση των ναρκωτικών με ειδικές βεντούζες στα ύφαλα του πλοίου και στο χώρο εισαγωγής έρματος. Οι κινήσεις αυτές γίνονται από

έμπειρους δύτες, χωρίς ο πλοίαρχος και το υπόλοιπο πλήρωμα να μπορούν να αντιληφθούν το παραμικρό.

Κύριοι υπουργοί,

Οι ενδείξεις που υπάρχουν αφ' ενός στη χώρα φορτώσεως (Κορίνθια), ότι το πλοίο εφόρτωσε σε αγκυροβόλιο από φορτηγίδες, η απαγόρευση εξόδου του πληρώματος από το πλοίο στη στεριά, σύμφωνα με τον τοπικό κανονισμό λιμένος, και η φρούρηση του πλοίου τόσο από άνδρες της εκεί ασφάλειας του λιμένος, που επιβιβάστηκαν σε αυτό, όσο και η περιπολία λιμενικού σκάφους γύρω από το πλοίο, ελέγχοντας εκτός του πλοίου και τις φορτηγίδες που πλησίαζαν καθ' όλο το 24ωρο, και αφ' ετέρου στο λιμάνι εκφορτώσεως (Μυθιάκι), ότι έφθασε νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα κατάληψης για πλειύρηση και ελευθεροκοινωνία, ενώ θα μπορούσε -εάν είχαν κάποια σχέση- να φθάσουν αργότερα, εκμεταλλευόμενοι τη διάρκεια της νύχτας για την εξαφάνιση των ναρκωτικών, ότι ειδοποιήθηκε από τις λιμενικές Αρχές ότι την επόμενη μέρα θα εγίνετο έλεγχος με δύτες στα ύφαλα του πλοίου, ότι αναχώρησαν ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός για να παραλάβουν από τον Πειραιά τις οικογένειές τους, τις οποίες μετέφεραν επί του πλοίου, δηλώνουν ανθρώπους που ουδεμία σχέση έχουν με τις κατηγορίες που τους έχουν αποδοθεί (εισαγωγή, μεταφορά, διακίνηση και εμπορία ναρκωτικών).

Στο σημείο αυτό αναρωτιόμαστε μήπως η εσπευσμένη ανακοίνωση της ανακάλυψης έδωσε την ευκαιρία στους εμπόρους ναρκωτικών να αποφύγουν τη σύλληψη.

Η κοινή λογική και πρακτική που ακολουθείται σε τέτοιες περιπτώσεις και την οποία γνωρίζουν οι δικαστικές αρχές είναι ότι το πλοίο έπρεπε να παρακολουθείται και, την κατάλληλη στιγμή, με την επέμβασή τους να συλλάβουν αυτόν ή αυτούς που θα πήγαιναν να πάρουν τα ναρκωτικά.

Κύριοι υπουργοί,

Σίγουρα γνωρίζετε τις σοβαρότερες ατομικές, οικογενειακές, επαγγελματικές και κοινωνικές συνέπειες που έχει για κάθε άνθρωπο η προσωρινή του κράτηση (παλιά ελέγγο προφυλάκιση).

Λόγω των συνεπειών αυτών, ο ίδιος ο νομοθέτης απαιτεί να ερευνάται η προσωπικότητα και το παρελθόν του κατηγορουμένου, η επικινδυνότητά του και ο κίνδυνος τελέσεως άλλων αδικημάτων, άσχετα από τη βαρύτητα της κατηγορίας. Δεν μπορούμε να πιστέψουμε ότι επαγγελματίες ναυτικοί, οικογενειάρχες, με μακρά, σκληρή δουλειά στη θάλασσα, που ζουν σε σκληρά συνθήκες στις συνοικίες της Αθήνας και του Πειραιά ή στα νησιά μας, είναι ξαφνικά αναμεμιγμένοι σε τέτοιας εκτάσεως υπόθεση μεταφοράς ναρκωτικών.

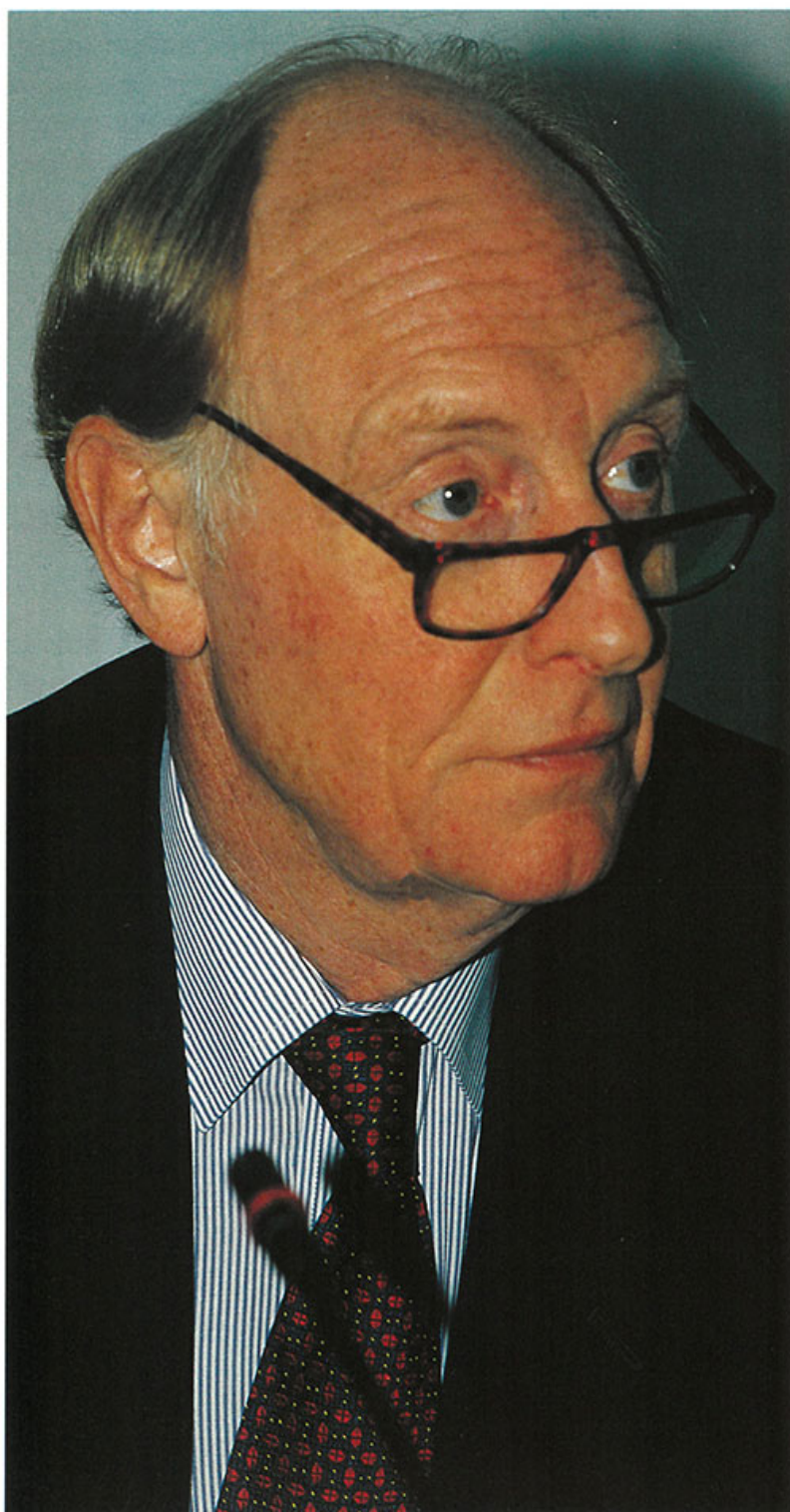
Τελειώνοντας και γνωρίζοντας την ευαισθησία σας, προτείνουμε να ερευνηθούν όλης οι ιδιαιτερότητες της υπόθεσης και να γίνει το συντομότερο η δίκη».



# Ελπίδες για ειδικό καθεστώς

**Αποκαλυπτική η συνέντευξη του Επιτρόπου της Ε.Ε. για τις μεταφορές κ. Νηλ Κίνοκ.**

του Ηλία Μπίσια



Αποκαλυπτική η συνέντευξη του Επιτρόπου της Ε.Ε. για τις μεταφορές κ. Νηλ Κίνοκ.

Στο πλαίσιο της διήμερης επίσκεψής του στην Αθήνα, ο Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ. Κίνοκ είχε την ευκαιρία να συναντήσει τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, τον γεν. γραμματέα Αθ. Τσουροπή, καθώς επίσης υπηρεσιακούς παράγοντες του ΥΕΝ και κοινοτικούς αξιωματούχους. Τον κ. Κίνοκ συνόδευσε η διευθύντρια της 7ης Γεν. Διεύθυνσης (Μεταφορές) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ζωρζέτα Λάηλη.

Τα θέματα που συζητήθηκαν ήταν:

- Η στελέχωση των Ε/Γ πλοίων μετά την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας.
- Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα λιμάνια.
- Η πρόταση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις λιμενικές ευκολίες υποδοχής καταλοίπων πλοίων.



**Η** Ευρωπαϊκή Ένωση επεξεργάζεται συγκεκριμένες προτάσεις όσον αφορά τις ιδιαιτερότητες του cabotage στην Ελλάδα. Τη διαβεβαίωση αυτή έδωσε ο αρμόδιος Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Μεταφορές Νηλ Κίνκ, ο οποίος ήρθε στην Ελλάδα για να διαπιστώσει την πρόοδο των έργων στο αεροδρόμιο των Σπώνων, αλλά με τη σχετική ευκαιρία να συνομιλήσει και με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκη γύρω από ζητήματα που απασχολούν την ελληνική σημαία, όπως το cabotage.

Το ενδιαφέρον από τις δηλώσεις του κ. Κίνκ προς τους εκπαιδευτικούς του Τύπου -προς τους οποίους παραχώρησε σχετική συνέντευξη- εστιάζεται στο γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση καταννοεί τις ιδιαιτερότητες των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, καθώς και τη μεγάλη σημασία της ακτοπλοΐας για την ελληνική οικονομία.

Από το πρίσμα αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεξεργάζεται τη «χρυσή τομή» ώστε και για τα ελληνικά νησιά να ισχύουν ειδικές προϋποθέσεις, αλλά και στο ζήτημα της επάνδρωσης των πλοίων να μη θιγεί το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

Ο κ. Κίνκ, εκφράζοντας την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έδειξε ότι η τελευταία δεν έχει κανένα ιδιαίτερο σχέδιο για να βοηθήσει την ευρωπαϊκή ναυτιλία, παρά τη μεγάλη κρίση που διέρχεται, μοιραζόμενη κατά τα άλλα η Ευρώπη αντιλαμβάνεται τη στρατηγική σημασία της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών, ενώ, από την άλλη πλευρά, δείχνει πρόθυμη να ενισχύσει άλλους κλάδους λιγότερο αποφασιστικούς για τις οικονομίες των ευρωπαϊκών κρατών.

Όπως είπε ο κ. Κίνκ, καμιά πολιτική επιχορηγήσεων προς τις χειμαζόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν προβλέπεται ούτε και πρόκειται να εφαρμοστεί.

Ειδικότερα, ο Ευρωπαίος Επίτροπος εξέθεσε ως εξής τις απόψεις του, απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις:

«Είναι ειρωνικό και θυμωρό το ότι περνάει κρίση η παγκόσμια ναυτιλαγία, την ίδια στιγμή που υπάρχει σημαντική ανάπτυξη στο χώρο του παγκόσμιου εμπορίου, κάτι που συνήθως επηρεάζει θετικά τη ναυτιλία, όχι όμως σήμερα.

«Τους λόγους της κρίσεως όλοι τους γνωρίζουμε. Κυρίως τα προβλήματα, για τα οποία θα ευχόμουν να μπορούσα να δηλώσω ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα είχε τη δυνατότητα να ενισχύσει τις ευρωπαϊκές ναυτιλίες και να τις υποστηρίξει σε αυτή τη δύσκολη περίοδο. Τα κονδύλια όμως δεν υπάρχουν, ούτε οι πόροι, αλλά και οι νομικές προϋποθέσεις για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο. Επιχορηγήσεις ή ενισχύσεις δεν μπορούν να δοθούν.

«Ως Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουμε τη νομική υποχρέωση να υποβάλουμε προτάσεις σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν γραμμές cabotage. Γι' αυτό το λόγο έχουμε έρθει σε επαφή με όλα τα κράτη-μέλη και στη συνέχεια με τους ενδιαφερόμενους φορείς και επεξεργαζόμαστε τις προτάσεις τους.

«Κατανοούμε την ιδιαιτερότητα της Ελλάδας, λόγω του μεγάλου αριθ-

μού λιμανιών στο νησιωτικό και ηπειρωτικό χώρο. Θα προσπαθήσουμε να αναπτύξουμε ειδικές προϋποθέσεις που θα ισχύουν για τα ελληνικά νησιά, οι οποίες θα αφορούν την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν αυτές τις γραμμές.

«Η γνώση της ελληνικής γλώσσας θα ληφθεί θετικά υπόψη και ίσως διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών μετά την άρση καμποτάζ. Οι διεθνείς συνθήκες απαιτούν από τα πληρώματα των επιβατηγών πλοίων να μιλούν τη γλώσσα που ομιλούν οι επιβάτες. Έτσι οι Έλληνες ναυτικοί διαθέτουν ήδη ένα πλεονέκτημα έναντι των κοινοτικών συναδέλφων τους.

«Στο μέλλον θα ήθελα τα πλοία να έχουν ως

[1]



**Κατά τη διάρκεια της διήμερου επισκέψεώς του ο Επίτροπος Μεταφορών ασχολήθηκε, μεταξύ άλλων, και με θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας. Στις φωτο:**  
**κ. Ζωρζέτα Λάλλη [1], στιγμιότυπο από τη συνέντευξη τύπου [2].**



[2]

ενί το πλείστον περισσότερες ευρωπαϊκές σημαίες. Επίσης, περισσότερο ναυτικό δυναμικό -που να εκπροσωπείται δυναμικά και από το γυναικείο φύλο- από τις χώρες-μέλη, καθώς και ποιοτική βελτίωση του επιπέδου των ναυτικών. Όσον αφορά το τελευταίο, αναμφισβήτητα υπάρχουν στην Ευρώπη υψηλά στάνταρντ, κάτι που δεν ισχύει και σε άλλα κράτη, με αποτέλεσμα να τίθενται σε κίνδυνο τα πλοία, τα πληρώματα και τα εμπορεύματα. Στις προϋποθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η επέκταση των υψηλών, ευρωπαϊκών προτύπων ασφαλείας σε παγκόσμιο επίπεδο, ώστε να περιοριστούν οι κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα, συμπλήρωσε ο Επίτροπος.





# *To cabotage*

**Μ**εγάλες «φουρτούνες» αναμένονται στο χώρο των κρουαζιερόπλοιων το προσεχές τρίμηνο, λόγω της άρσης του cabotage, ενώ ο υπουργός Ναυτιλίας καλείται από πηλοιοκτήτες και ναυτικούς να λάβει θέση τώρα, προτού η κατάσταση φτάσει στα άκρα.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων Ανδρέας Ποταμιάνος άναψε «φωτιές» με επείγον υπόμνημά του προς τη διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με το οποίο υποστηρίζει ότι τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια δεν βρίσκονται σε θέση να ανταγωνιστούν όσα φέρουν άλλες σημαίες. Και αυτό γιατί, σύμφωνα με τους εφοπλιστές, δεν λαμβάνονται εκείνα τα μέτρα για μείωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού στα κρουαζιερόπλοια.

«Κατόπιν τούτου, η μόνη διέξοδος για τα ελληνικά περινηγτικά πλοία είναι να στραφούν σε σημαίες άλλων ευρωπαϊκών κρατών», αναφέρεται χαρακτηριστικά στο υπόμνημα του προέδρου της ΕΕΕΠ. Ακόμη, τονίζεται: «Το τι σημαίνει ναυτιλία και ναυτικοί για τα νησιά μας, για την ακεραιότητα της πατρίδας, για την οικονομία μας, το γνωρίζετε όλοι σας πολύ καλά, όπως γνωρίζετε και τη σημασία της υποστολής της σημαίας και την αδυναμία επιβίωσης των εταιρειών σε διεθνή ανταγωνισμό. Η ευθύνη όλων είναι μεγάλη».

Το μέλη της διοίκησης της ΠΝΟ αναστατώθηκαν από τη θέση του κ. Ποταμιάνου και τις απειλές για υποστολή της ελληνικής σημαίας (η ROC των Ποταμιάνου-Κιοσέογλου έχει επτά σκάφη με ελληνική σημαία) και συνεδρίασαν εκτάκτως. Χαρακτήρισαν απαράδεκτη τη θέση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων που, σύμφωνα με τον γραμματέα της ΠΝΟ Γιάννη Χαλά, βρίσκει αντίθετους όλους τους ναυτικούς.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού Γερ. Μελέτης ήταν επιθετικός και κάλεσε τον κλάδο να είναι έτοιμος για κινητοποιήσεις, ενώ δήλωσε:

«Φαίνεται ότι σύμβουλοι της εταιρείας Χανδρή είχαν μάθει τα προηγούμενα χρόνια σε τριτοκοσμικούς ναυτικούς και τώρα προσπαθούν να περάσουν νέες ιδέες στο κ. Ποταμιάνο. Εμείς θα αντιδράσουμε. Ας υποστείλουν την ελληνική σημαία!

‘Αλλήωστε, έχουν νόημα ελληνικά πλοία χωρίς Έλληνες ναυτικούς;»

Η ΠΝΟ σε έγγραφη απάντησή της στον κ. Ποταμιάνο, που κοινοποιήθηκε στον υπουργό Σταύρο Σουμάκη, υποστηρίζει πως εναρμόνιση των συνθηκών εκμετάλλευσης των κρου-



# προκαλεί εκρήξεις...

του Χάρη Παυλίδη  
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

## ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

αξιερόηλοιων προς τα κάτω είναι έξω από κάθε λογική. Η διοίκηση της Ομοσπονδίας ζητεί από τον κ. Σουμάκη να συγκαλέσει σύσκεψη με τριμερή συμμετοχή για να συζητηθεί το πρόβλημα που ανακύπτει και να βρεθούν οι καλύτερες λύσεις.

Το πλήρες κείμενο του υπομνήματος που προκάλεσε την οργισμένη αντίδραση της ΠΝΟ και το οποίο διακρίνεται για το δραματικό όσο και τηλεοπτικό ύφος του έχει ως εξής:

«Όπως γνωρίζετε, εντός των επομένων 90 ημερών, καταργείται το cabotage στον τομέα των περιηγητικών πλοίων.

που εξαρτώμεθα εμείς από τη Ναυτιλία».

Και ο πρόεδρος της Ένωσης Εφορητιστών Επιβατηγών Πλοίων, Ανδρέας Ποταμιάνος, καταλήγει, απευθυνόμενος στα μέλη της ΠΝΟ και στον γενικό της γραμματέα Γιάννη Χαλά:

«Κύριε Γενικό, Μέλη της ΠΝΟ και λοιποί παράγοντες. Τις αποφάσεις σας των επόμενων ημερών θα τις κρίνουν οι Έλληνες ναυτικοί, ο λαός και η ιστορία.

Το τι σημαίνει Ναυτιλία και Ναυτικοί για τα νησιά μας, για την ακεραιότητα της πατρίδας, για την οικονομία μας, το γνωρίζετε όλοι σας πολύ κα-

**Άναψε «φωτιές» το επείγον υπόμνημα στη διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με το οποίο υποστηρίζει ότι τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια δεν βρίσκονται σε θέση να ανταγωνιστούν όσα φέρουν άλλες σημαίες**

Η μεγαλύτερη εταιρεία στον τομέα αυτό, μας γνώρισε ότι παρά τα επανειλημμένα διαβήματά της προς εσάς, τα αρμόδια όργανα, ουδεμία θετική ενέργεια προτάθηκε ώστε τα πλοία της, με ελληνική σημαία, να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τα επιβατηγά πλοία αλλοδαπής ιδιοκτησίας και σημαίας, από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Κατόπιν τούτου, η μόνη διέξοδος για τα ελληνικά περιηγητικά επιβατηγά πλοία είναι να στραφούν σε σημαίες άλλων ευρωπαϊκών κρατών.

Συναισθανόμενοι το πλήγμα που θα υποστεί ο από 150 ετών επιβατηγός μας στόλος, αναγκάζομεθα να σας απευθύνουμε για μία ακόμη φορά την παρούσα, για να αναλογιστείτε κι εσείς τις συνέπειες που θα έχει μια τέτοια ενέργεια για τη Ναυτιλία, τον Τουρισμό και την Οικονομία, πράγμα που σας τονίζουμε συνεχώς τα τελευταία χρόνια.

Δυστυχώς, παρά τις προσπάθειες της Ενωσέως μας, το θέμα δεν έχει αντιμετωπισθεί. Επειδή η αναγκαστική εξαγγελία της υποστολής της σημαίας εντός των προσεχών ημερών από μία παραδοσιακή ελληνική εταιρεία θα φέρει πάλη όλους τους παράγοντες προ των ευθυνών τους, σας απευθύνουμε την παρούσα, με την ελπίδα ότι έστω και την τελευταία στιγμή θα ληφθούν μέτρα και αποφάσεις εναρμονισμού των συνθηκών εκμετάλλευσης των πλοίων ανάλογα με εκείνα που θεσπίστηκαν και θεσπίζονται από άλλα ευρωπαϊκά κράτη, που δεν εξαρτώνται στο βαθμό

από εμάς, όπως γνωρίζετε και τη σημασία της υποστολής της σημαίας και την αδυναμία επιβίωσης των εταιρειών σε ένα διεθνή ανταγωνισμό. Οι σκέψεις και οι αποφάσεις σας θα πρέπει να ληφθούν με μακροπρόθεσμα εθνικά κριτήρια, απομονώνοντας κάθε άλλη σκέψη που ίσως προσωρινά νομίζετε ότι θα σας ικανοποιήσει πολιτικά.

Η ιστορία δεν χαρίζει, όπως δεν συγχώρησε και τον Πόντιο Πιλάτο.

Η ευθύνη όλων είναι μεγάλη.

Περιμένουμε τις αντιδράσεις σας εντός 48 ωρών».

Το όλο θέμα πάντως βρίσκεται σε εκκρεμότητα καθώς η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία δεν αποδέχθηκε αλλαγή και δεν απέρριψε (:) τις νέες προτάσεις των εκπροσώπων της εταιρείας Royal Olympic Cruises. Σύμφωνα με τις προτάσεις αυτές, προκειμένου να μην υποχρεωθεί η εταιρεία να υποστεί την ελληνική σημαία, ζητεί να της παρασχεθεί η δυνατότητα, την επόμενη τουριστική περίοδο που ξεκινά στην αγορά των ΗΠΑ να λειτουργήσει κάποιο από τα πλοία της με νέες ευέλικτες συνθέσεις. Τα πλοία, αμέσως μετά τα ταξίδια αυτά, θα επανέλθουν στις αρχικές τους συνθέσεις και στο μεσοδιάστημα οι δύο πλευρές θα αντιμετωπίσουν από κοινού το θέμα της ανταγωνιστικότητας.

Πάντως όσον αφορά το θέμα της προειδοποίησης Ποταμιάνου για αλλαγή σημαίας στα πλοία της ROC, ο κ. Σουμάκης απέκλεισε παρέμβαση του, διότι είναι θέμα που εξετάζει η ΠΝΟ.





# ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΟΛΑ

Τι θα γίνει με την  
ανανέωση  
του στόλου

# στην Ακτοπλοία

Ο εκσυγχρονισμός είναι ένα από τα στοιχεία μιας νέας ιδεολογίας που χτίζεται, όπως γράφει ο Francois Brune. Και όσο κι αν διαφωνεί κανείς με αυτή τη «νέα μυθολογία», όπως τη χαρακτηρίζει ο Γάλλος συγγραφέας, δεν μπορεί παρά να συμφωνήσει με τη σημερινή πραγματικότητα. Ο εκσυγχρονισμός αποτελεί μια έννοια-κλειδί, η οποία ανοίγει όλες τις «πόρτες», σε όλους τους οικονομικούς τομείς. Δεν είναι περίεργο λοιπόν ότι τα τελευταία χρόνια η έννοια αυτή συνοδεύει σε κάθε βήμα την πορεία της ελληνικής ακτοπλοίας προς τον 21ο αιώνα.

Όταν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε συνδέσει το μέλλον της ακτοπλοίας με τις διαρθρωτικές αλλαγές μιας εκσυγχρονιστικής μεταρρύθμισης, ελάχιστοι είχαν τότε αντιληφθεί ότι ο Σταύρος Σουμάκης ήθελε να αφήσει στη «Γρηγορίου Λαμπράκη» κάτι περισσότερο από την ηλεκτρονική



ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

κράτηση θέσεων. Την ίδια στιγμή, στο υπουργείο Ανάπτυξης, αθόρυβα και μεθοδικά, η κ. Άννα Διαμαντοπούλου προετοίμαζε το πλαίσιο μέσα στο οποίο, ή, καλύτερα, χάρις σε αυτό, θα λειτουργούσε η επιχείρηση με τον κωδικό «Νέος ακτοπλοϊκός χάρτης», που σχεδίαζε ο Σταύρος Σουμάκης. Μια πολύμηνη, κοπιαστική εργασία κατέληξε τον περασμένο μήνα σε μια σύσκεψη ιδιαίτερως σημαντική, που έγινε στο υπουργείο Ανάπτυξης. Δύο γυναίκες (Α. Διαμαντοπούλου και Ε. Παπαζώη) κι ένας άνδρας (Στ. Σουμάκης) συζητήσαν το σχέδιο οργάνωσης της ακτοπλοίας και της ναυπήγησης πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία. Σε αυτή τη συνάντηση μετείχαν και εκπρόσωποι των τραπεζών Εθνική, Εμπορική και ΕΤΒΑ. Περίττο να πούμε ότι η παρουσία τους δεν ήταν διόλου τυχαία, αφού το σχέδιο ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στηρίζεται στην τραπεζική χρηματοδότηση.

## Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η υφυπουργός Ανάπτυξης, πολιτικός χαμηλών τόνων αλλά υψηλών στόχων, είναι από τα στελέχη της κυβέρνησης που έχει αντιληφθεί τις ιδιαιτερότητες των διεθνών αγορών χρήματος και, ταυτοχρόνως, διαπιστώνει ότι η κρατική κυριαρχία στα ναυπηγεία οδήγησε αυτή τη στρατηγικής σημασίας βιομηχανία σε κρίση αξιοπιστίας και στο σημερινό αδιέξοδο.

Το ζητούμενο, που ήταν ο νέος ακτοπλοϊκός χάρτης, ήταν αδύνατον να επιτευχθεί αν προηγουμένως δεν προχωρούσε η ανασυγκρότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Προηγουμένως, είχαν γίνει όμως οι διαπιστώσεις. Και ποιες ήταν αυτές; Κατ' αρχάς, δεν ήταν και πολύ δύσκολο να γίνει αντιληπτό ότι το τραπεζικό σύστημα απείχε από κάθε ναυπηγική δραστηριότητα στην Ελλάδα. Έπειτα, τα τελευταία 15 χρόνια είχαν αφήσει τα ίχνη τους στον παρωχημένο εξοπλισμό, στις μεθόδους εργασίας και παραγωγής και αυτά, σε συνδυασμό με τον αναπροσανατολισμό του κλάδου, οδήγησαν στην πλήρη απαξίωση.

Η Άννα Διαμαντοπούλου, πλήρως ενημερωμένη για τα τεκταινόμε-

να γύρω από την άρση του Cabotage, διαίδε ότι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανασυγκρότησης θα ωφελοόσε διπλά. Από τη μια την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου και από την άλλη την ανάπτυξη ενός κλάδου που ο μαρασμός του είχε δημιουργήσει όχι μόνο πρόβλημα στην εθνική οικονομία, αλλά και κοινωνικό πρόβλημα σε περιοχές όπως το Πέραμα. Του σχεδίου που συζητείται αυτόν τον καιρό είχε προηγηθεί η ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων στο Νεώριο, η πώληση του 49% των μετοχών των Ελληνικών Ναυπηγείων και η ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων Ελευσίνας. Ακόμη, έχει αρχίσει η εξυγίανση του χώρου της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στο Πέραμα.

Όπως ήταν αναμενόμενο, το σχέδιο δεν δόθηκε στη δημοσιότητα και αυτό δείχνει τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζουν τα δύο υπουργεία το ζήτημα, ενώ υποδηλώνει και τη διαφορά νοοτροπίας σε σύγκριση με άλλες εποχές. Σημασία δεν έχει ο εντυπωσιασμός, αλλά η ουσία, αφού το όποιο σχέδιο αναγκαστικά τελεί υπό αίρεση. Και το λέμε αυτό, μια και οι Βρυξέλλες θα δρομοιογήσουν τις εξελίξεις άμβοντας το πράσινο φως.

Η συμμετοχή εκπροσώπων των τριών τραπεζών, των κ.κ. Κασμά (ΕΤΒΑ), Τουρκοζιά (Εθνική) και Μιχελά (Εμπορική), κάθε άλλο παρά τυ-



πική ήταν, αφού η προσπάθεια θα περάσει από το ελληνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Οι πληροφορίες θέλουν το ύψος της επιδότησης στο 15% επί του κόστους εκσυγχρονισμού των πλοίων, ενώ το χτίσιμο ενός καινούργιου πλοίου προβλέπει την ελάχιστη συμμετοχή του πλοιοκτήτη να φθάσει το 20% και επιδότηση επιτοκίου ύψους 15% για δωδεκαετή διάρκεια δανείου.

Το ότι ζούμε σε άλλη εποχή, φρόντισε να μας το θυμίσει την επομένη της συνάντησης ο υπουργός Ναυτιλίας, λέγοντας ότι «η εποχή των θαλασσοδανείων πέρασε ανεπιστρεπτή. Στο μέλλον -συμπλήρωσε- οι συμβάσεις χρηματοδότησης δεν θα γίνονται με κάθε πλοίο μεμονωμένα, αλλά με τις ναυτιλιακές εταιρείες». Και όλα αυτά, μια και το 80% θα καλύπτεται από δανειοδότηση, χρηματοδότηση μέσω ομολογιακού δανείου κ.λπ.

Το πρόγραμμα κινείται σε τρεις βασικές κατευθύνσεις:

- Ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και του ακτοπλοϊκού δικτύου.
- Ανανέωση και εκσυγχρονισμός των πλοίων, με βάση τα νέα δεδομένα.
- Δημιουργία αγοράς νέων ναυπηγικών κατασκευών και μετασκευών για τα ελληνικά ναυπηγεία.

Τέλος, προτού κλείσουμε το κεφάλαιο «Ναυπηγεία», να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τη μελέτη των επιστημόνων, δημιουργούνται χιλιάδες θέσεις εργασίας, ενισχύονται οι ελληνικές επιχειρήσεις παραγωγής υλικών, ενώ τα άμεσα έσοδα του Δημοσίου υπολογίζονται σε ποσοστό 35% επί της συνολικής προστιθέμενης αξίας.

## ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΟΛΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η υπουργός Αιγαίου, κ. Ελισάβετ Παπαζώνη, μετείχε, όπως προαναφέραμε, στη σύσκεψη γιατί ο νέος χάρτης ακτοπλοϊας και όλα τα σχέδια για την ανανέωση του στόλου περνούν από το Αιγαίο. Όπως είπε ο κ. Σταύρος Σουμάκης, το μόνο βέβαιο είναι ότι η ακτοπλοΐα τα επόμενα χρόνια δεν θα θυμίζει τίποτα από το πρόσφατο παρελθόν. Το και-

νούργιο στοιχείο είναι η δημιουργία γραμμών κορμού, οι οποίες θα καταλήγουν σε ένα κομβικό λιμάνι. Τι σημαίνει αυτό; Πολύ απλά, ότι τα μικρότερα πλοία θα παραλαμβάνουν τους επιβάτες, τους οποίους στη συνέχεια θα μεταφέρουν στον προορισμό τους μεγαλύτερα πλοία. Όπως τόνισε ο υπουργός, η ΕΤΒΑ θα χρηματοδοτήσει τη σύνταξη της μελέτης για τις γραμμές κορμού, ώστε μεταξύ άλλων να προσδιορισθεί πόσα και τι είδους πλοία θα χρειασθούν.

Σύμφωνα με όσα μας είπαν ειδικοί επιστήμονες, ο νέος ακτοπλοϊκός χάρτης απαιτεί πλοία νέας τεχνολογίας, τα οποία αυτή τη στιγμή τα ελληνικά ναυπηγεία δεν είναι σε θέση να κατασκευάσουν.

Ένα άλλο σοβαρό μειονέκτημα είναι ότι η ενεργοποίηση του χρηματοπιστωτικού συστήματος δεν αρκεί, αφού δεν διακρίνεται για την ευελιξία του.

Τα μεγέθη για την ανανέωση είναι τεράστια και, κατά συνέπεια, εδώ θα χρει-

ασθεί η πολιτεία να προχωρήσει παράλληλα και στον εκσυγχρονισμό του συστήματος.

Παρ' όλα αυτά, όλοι συμφωνούν ότι κάποτε έπρεπε να γίνει η αρχή και, όπως λένε, χάθηκε πολύτιμος χρόνος, αφού η πρόταση του νέου θαλασσιού δικτύου χρονολογείται από το '95.

Τι είναι ακριβώς, όμως, οι γραμμές «κορμού» και τα «λιμάνια-κόμβοι»; Ο Πειραιάς, η Ραφήνα και άλλα λιμάνια θα είναι οι κορμοί, και τα λιμάνια-κόμβοι θα είναι, π.χ., η Ρόδος, όπου από εκεί θα ξεκινούν άλλα δρομολόγια για τα γύρω νησιά.

Το ζητούμενο είναι η συντόμευση του χρόνου ταξιδιού και η τακτικότητα των δρομολογίων. Ταυτόχρονα, οι εμπνευστές του σχεδίου εκτιμούν ότι έτσι θα λυθεί και το πρόβλημα της σύνδεσης των μικρών νησιών, αφού η σύνδεση με το διοικητικό κέντρο της περιοχής θα είναι συχνότερη.

Όλα αυτά βέβαια υπό την προϋπόθεση ότι το ολοκληρωμένο σχέδιο οργάνωσης της ακτοπλοΐας είναι... ολοκληρωμένο και θα τύχει και της συμπαράστασης των άμεσα ενδιαφερομένων, που δεν είναι άλλοι από τους πλοιοκτήτες.

**Το ότι ζούμε  
σε άλλη εποχή φρόντισε  
να μας το θυμίσει την  
επομένη της συνάντησης  
ο υπουργός ναυτιλίας,  
λέγοντας ότι «η εποχή  
των θαλασσοδανείων  
πέρασε ανεπιστρεπτή».**





# Η Ε.Ε. μελετά τις επιπτώσεις από την άρση του *cabotage*

του Χάρη Παυλίδη  
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

## Άδειες σκοπιμότητας

Εντός του μηνός (πιθανότατα στις 15 Οκτωβρίου) θα υποβληθεί στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών η μελέτη που έγινε σε Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία και Αγγλία, σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει η άρση του *cabotage*. Στην ίδια μελέτη εξετάζεται η εναρμόνιση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας με τις άδειες σκοπιμότητας στις προαναφερόμενες χώρες. Ειδικά σε αυτό το σημείο, πρέπει να επισημανθεί ότι η μελέτη, που γίνεται κατά παραγγελία της Γενικής Διεύθυνσης, εστιάζεται στις επιπτώσεις του κανονισμού 3577/92 που αφορούν την εναρμόνιση της νομοθεσίας σε σχέση, όχι μόνο με τις άδειες σκοπιμότητας, αλλά και με τις άγονες γραμμές.

**Α**υτή την ώρα, το τελικό κείμενο που έχει προκύψει από σειρά ερωτήσεων βρίσκεται σε τελική επεξεργασία και με βάση αυτό θα συσταθεί η έκθεση προς το Συμβούλιο.

Το ερωτηματολόγιο, στο οποίο απάντησαν ήδη ή απαντούν φορείς από τις έξι χώρες, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα εξής ενδιαφέροντα σημεία:

- Εκτελούνται ή εκτελέστηκαν από το 1995 έως σήμερα κρουαζιέρες μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδας;

- Από το 1999 απελευθερώνεται η ακτοπλοΐα για μεταφορά επιβατών μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδας για Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία. Ποιες επιπτώσεις προβλέπεται να υπάρξουν;

- Υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση των κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή όπου ισχύει το καμποτάζ (νησιωτική χώρα);

- Υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για μεταφορές που έγιναν με πλοία ξένης σημαίας (άλλης χώρας Ε.Ε.) μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας (από το 1993 απελευθερώθηκε το καμποτάζ για πλοία μεγαλύτερα των 650 gt για μεταφορές φορτίων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας, εκτός στρατηγικών αγαθών, ενώ από το 1997 και για στρατηγικά αγαθά και από το 1998 για όλα τα πλοία, μικρότερα και των 650 gt);

- Δόθηκαν καθόλου εξαιρέσεις (waivers) κατά τα έτη 1996, 1997 ή και το 1ο εξάμηνο 1998, σύμφωνα με το άρθρο 166 του Ν. 187/73 και ποιες; Υπάρχουν τέτοια στοιχεία στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ ή σε άλλη υπηρεσία;

- Από 1-1-1996 μέχρι σήμερα, τι αλλαγές έγιναν στην ελληνική νομοθεσία τη σχετική με την ακτοπλοΐα και το θαλάσσιο *cabotage*; Υπάρχουν σχετικοί νέοι νόμοι, Προεδρικά Διατάγματα και αποφάσεις; Ειδικότερα, υπάρχουν σχετικά νομοθετήματα που να εναρμονίζουν την ελληνική νομοθεσία με τον Κανονισμό 1577/92 της Ε.Ε.; Έγιναν ή σχεδιάζονται κάποιες αλλαγές στη νομοθεσία περί επάνδρωσης-στελέχωσης των πλοίων,

με σκοπό την ευρωπαϊκή εναρμόνιση; Το αυτό για τη φορολόγηση του εισοδήματος των ναυτικών. Γνωρίζετε αν υπάρχουν εκκρεμείς υποθέσεις στα ευρωπαϊκά δικαστήρια για παραβάσεις της Ελλάδας σχετικά με το νησιωτικό *cabotage*;

- Υπάρχουν στοιχεία για την προέλευση/προορισμό των φορτίων (ανά κατηγορία φορτίων) μεταξύ νησιωτικών/ηπειρωτικών λιμένων;

- Ποιος είναι ο αριθμός των ναυτικών και η εθνικότητά τους για μερικά αντιπροσωπευτικά φορτηγά πλοία που λειτουργούν στο χώρο της ακτοπλοΐας και ποιο είναι το κόστος του προσωπικού αυτού (ετήσιο) και το συνολικό λειτουργικό κόστος;

- Ποιοι είναι οι πραγματικοί μικτοί μηνιαίοι μισθοί των ναυτικών που απασχολούνται στα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ ανά ειδικότητα κατά μέσο όρο;

- Πόσα πλοία ελληνικής σημαίας ανά τύπο πλοίου εμπλέκονται στο *cabotage* και ποια είναι τα χαρακτηριστικά τους (μέσο gt, μέσο dwt) ανά τύπο πλοίου (καταμαράν, υδροπτερυγα, κρουαζιερόπλοια, Ε/Γ-Ο/Γ, φορτηγά και δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα των 500 gt, 500-999 gt, 1.000-2.000 gt);

- Ποια Ε/Γ - Ο/Γ ή Ε/Γ πλοία εκτελούν δρομολόγια στο νησιωτικό *cabotage* όλης της χώρας (όνομα, έτος κατασκευής, gt, nt, αριθμός επιβατών χειμώνα-καλοκαίρι, αριθμός ΙΧ και φορτηγών). Ποια και πόσα δρομολόγια εκτελούνται;

- Προβλέπονται αλλαγές στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για λόγους εναρμόνισης με άλλες χώρες της Ε.Ε.;

- Ποιες ήταν οι επιπτώσεις στην απασχόληση των ναυτικών από την απελευθέρωση του *cabotage* μέχρι σήμερα και ειδικά κατά τα τελευταία δύο έτη (απελευθέρωση στα πλοία τα μικρότερα των 650 gt και στα στρατηγικά φορτία); Πώς εξελίχθηκε ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών στο *cabotage* τα τελευταία δύο έτη;





# Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



Καταγράφει  
**Σήμερα**  
την οικονομία  
τού **Αύριο**



# Κώστας Αγαπητός

## «Παραμένω όπως ήμουν»



Μισή ώρα πριν από τα μεσάνυχτα της 12ης Ιουλίου. Ο τελικός του Μουντιάλ έχει λήξει και η Γαλλία για πρώτη φορά στην ιστορία της κατακτά το παγκόσμιο Κύπελλο, έπειτα από ένα άνετο και καθαρό σκορ, 3-0 τη Βραζιλία. Οι περισσότεροι δεν μιλούν για τη νέα παγκόσμια πρωταθλήτρια ομάδα των «τρικολόρ», αλλήλ για το διασυρμό των «καριόκας». Κάποιοι, την ίδια ώρα, έχουν άλλες «ιδέες» στο μυαλό τους. Πώς να «ξεκάνουν» τον 40χρονο εφοπλιστή Κώστα Αγαπητό. Τον γιο του Γιάννη Αγαπητού, τον άνθρωπο που συνεχίζει στο «πηδάλιο» της AGAPITOS EXPRESS FERRIES. Μιας εταιρείας που δραστηριοποιείται έντονα στις Κυκλάδες.

**Ο** Αγαπητός έχει δει να αποπλέει στις 22.00 το «Εξηρές Ολύμπια» για το προγραμματισμένο δρομολόγιό του, πηγαίνει στη συνέχεια στα γραφεία της εταιρείας, στην οδό Κολλοκοτρώνη, και μετά εξυπηρετεί υπόληπτό του να βρει ταξί.

Ανέμελος στην οθοκαίνουργια BMW του, σταματάει στο «κόκκινο», στη συμβολή Αιγάλεω και Κονδύλη. Χτυπάει το «κιντό» και ο Θεός, πηδόν, είναι μαζί του!...

Μια μοτοσυκλέτα, μεγάλου κυβισμού, πησιάζει από τη δεξιά πλευρά το αυτοκίνητο του 40χρονου ηθοποιού. Οι σφαίρες αρχίζουν και πέφτουν «βροχή». Όμως, ο Αγαπητός έχει... Άγιο. Η πρώτη σφαίρα βρίσκει το «κιντό»! Η δεύτερη μια ράμα στο δεξί του χέρι, από παλιό τραύμα! Η τρίτη σταματάει μόλις 1,5 χιλιόστο από τη σπονδυλική στήλη... Οι υπόλοιπες τρεις τον τραυματίζουν στα πόδια, χωρίς να βρουν αρτηρία... «Αν αυτός ο άνθρωπος δεν έχει Άγιο, ε, τότε ποιος έχει;». Η απορία αυτή δεν είναι δικιά μας. Είναι των ίδιων των γιατρών του Τζανείου, οι οποίοι την εβδομάδα που παρέμεινε ο Αγαπητός στο νοσοκομείο -υπό το άγρυπνο βλέμμα αστυνομικών- σταυροκοπιούνταν. 12 Σεπτεμβρίου. Δύο μήνες μετά τη δολοφονική απόπειρα εις βάρος του Κώστα Αγαπητού, μία επίθεση που συγκλόνισε την εφοπλιστική



κοινότητα και όσους κινούνται καθημερινά στο λιμάνι του Πειραιά. Η εταιρεία Αγαπητού, με τον ερχομό του φθινοπώρου, ανοίγει πανιά! Είναι θέμα ημερών να πείσουν οι τελικές υπογραφές για ένα ακόμη συμβατικό πλοίο, για την παραγγελία δύο υπερσύγχρονων ταχύπλοων, που θα αναπτύσσουν ταχύτητα 45-50 κόμβων! Νέες αιτήσεις υποβάλλονται στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για καινούργια δρομολόγια! Και η σούπερ κίνηση; Ξεκίνησαν και οι συζητήσεις για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών!

Όταν πληροφορείσαι όλες αυτές τις κινήσεις, είναι η καλύτερη ευκαιρία για συνέντευξη. Ο Κώστας Αγαπητός δεν την αρνήθηκε.

Το γραφείο του, όπου τον συναντήσαμε, έχει «πλημμυρίσει» από εικόνες. Δεκάδες εικόνες, που του προσέφεραν συγγενείς, γνωστοί και φίλοι, μετά το τραγικό περιστατικό της 12ης Ιουλίου. Ένα περιστατικό που του έχει αφήσει «σημάδια», στο δεξί χέρι και πόδι. «Τώρα, αρχίζω και κινώ κάπως τα δύο τρίτα δάχτυλα του χεριού. Πιστεύω σύντομα να αισθάνομαι καλύτερα», λέει, τη στιγμή που κοιτάζει στο γραφείο του τη φωτογραφία του 5χρονου γιου του, Γιάννη.

Σύντομα ο «πελαργός» θα επισκεφθεί την οικογένεια Αγαπητού, που θα συζητηθεί κατά δύο μέλη.

## Ιουλίου, τι σας έχει μείνει;

...Η ερώτηση δείχνει να του «ξυπνά» κάτι, το πρόσωπό του συσπάται, σφίγγει τα δάχτυλα του αριστερού χεριού, και λέει: Σε παρακαλώ, άλλη ερώτηση.

## Έχετε, τώρα, διαφορετική φιλοσοφία για τη ζωή;

Παραμένω όπως ήμουν.

## Είσαστε, τώρα, περισσότερο θρήσκος;

Θρήσκος ήμουν πάντα.

## Έχετε κάνει κάποιο τάμα;

Πολλά.

## Θα μας πείτε ένα;

Τα τάματα δεν λέγονται....

Μόλις ολοκληρώνει τη φράση, χτυπάει η πόρτα κι ένας ναυτικός που είχε χρόνια συνεργαστεί με την εταιρεία Αγαπητού, μπαίνει στο γραφείο. «Κώστα, πάρε ένα φυλλαχτό για σένα και ένα για το γιο σου, το Γιαννάκη. Είναι από τα Ιεροσόλυμα, να σε φυλάει ο Θεός».

Μα τι έκανε ο «Άγιος» εκείνο το βράδυ της 12ης Ιουλίου στη συμβολή Αιγάλεω και Κονδύλη;...

## Κύριε Αγαπητέ, πού το πάτε; Νέες αιτήσεις στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών για τις γραμμές Ικαρίας-Σάμου, Ραφήνας-Ανδρού και Κυλλήνης-Κεφαλονιάς;

Οι αιτήσεις υπεβλήθησαν. Η εταιρεία μας έχει δυναμική και βλέπει μπροστά. Παίρνουμε δύναμη από την αγάπη του επιβατικού κοινού. Ο κόσμος βλέπει και κρίνει. Προτιμά τα πλοία μας, αφού κι εμείς προσπαθούμε συνεχώς για την καλύτερη εξυπηρέτηση. Το ηλεκτρονικό σύστημα έχει αρχίσει αργά αργά να αποδίδει καρπούς. Όσο για τις αιτήσεις και τα δρομολόγια που σχεδιάζουμε για τη νέα σεζόν, πιστεύω ότι θα είμαστε καλοδεχούμενοι στις νέες γραμμές. Όπως κι εμείς δεχτήκαμε άλλες εταιρείες στο χώρο όπου δραστηριοποιούμεθα, χρόνια τώρα.

## Αποκτήθηκε το πλοίο το οποίο, όπως πληροφορηθήκαμε, είναι ναυπήγησης 1990 και αναπτύσσει ταχύτητα 25 κόμβων;

Η τακτική μου είναι πρώτα να υπογράψω και μετά να πληροφορούνται όλοι το νέο απόκτημα της εταιρείας.

## Οι κινήσεις σας για τα υπό παραγγελία πλοία;

Είναι γεγονός ότι αναζητούμε σε Γαλλία και Ιταλία τα κατάλληλα ναυπηγεία. Ψάχνουμε για τις καλύτερες προτάσεις για να «χτίσουμε» δύο πλοία. Το μήκος τους θα είναι 120 μέτρα και θα έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν 1.200 επιβάτες και 220 αυτοκίνητα.

## Με το Χρηματιστήριο τι γίνεται;

Έχουμε καθημερινές επαφές και συζητήσεις. Η εταιρεία μου έχει στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη της, την αναζήτηση νέων συνεργασιών μεταξύ σοβαρών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στόχος μου είναι μέχρι τον Δεκέμβριο, το προσεχές τρίμηνο δηλαδή, να είμαστε έτοιμοι για τον οδό Σοφοκλέους. Για τότε σκεπτόμαστε και τη μετονομασία της εταιρείας σε Κυκλάδες Express Ferries.

## Να περάσουμε, εκτός από τα επιχειρηματικά, και σε κάτι προσωπικό κύριε Αγαπητέ. Από εκείνη τη βραδιά του



1. Ο Κώστας Αγαπητός με το συντάκτη του περιοδικού Νάσο Πουλακίδα
2. Πλημμύρισε από εικόνες το γραφείο του πλοιοκτήτη



## ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

# Απαιτείται ακόμα πολλή προσπάθεια και προγραμματισμός

του Γ. Μπάνου  
Μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων.  
Αντιπροέδρου της Ναυτομεσιτικής εταιρείας  
George Moundreas & Company S.A.

*Είμαι μεσίτης και το παρόν ουδόλως αποτελεί προσπάθεια εισόδου στα χωράφια των ναυπηγών. Η αναφορά όμως στα τεχνικά χαρακτηριστικά των σύγχρονων ταχυπλοών, επιβατηγών και επιβατηγών-οχηματαγωγών, δεν είναι αποκλειστικότητα, τολμώ να πω, των τεχνικών και μόνο, δεδομένου ότι το εμπορικό σκέλος είναι στενά συνυφασμένο με το τεχνικό, είναι τα δύο στενά συνυφασμένα και επικεντρώνονται, ως θέμα προς εξέταση, στην εξασφάλιση ασφαλούς πλεύσης με μεγάλες ταχύτητες και, εξίσου σημαντικό εδώ, στην όσο το δυνατό άνετη μεταφορά του επιβάτη, ιδίως από την άποψη επίδρασης του κυματισμού και αποφυγής ναυτίας.*

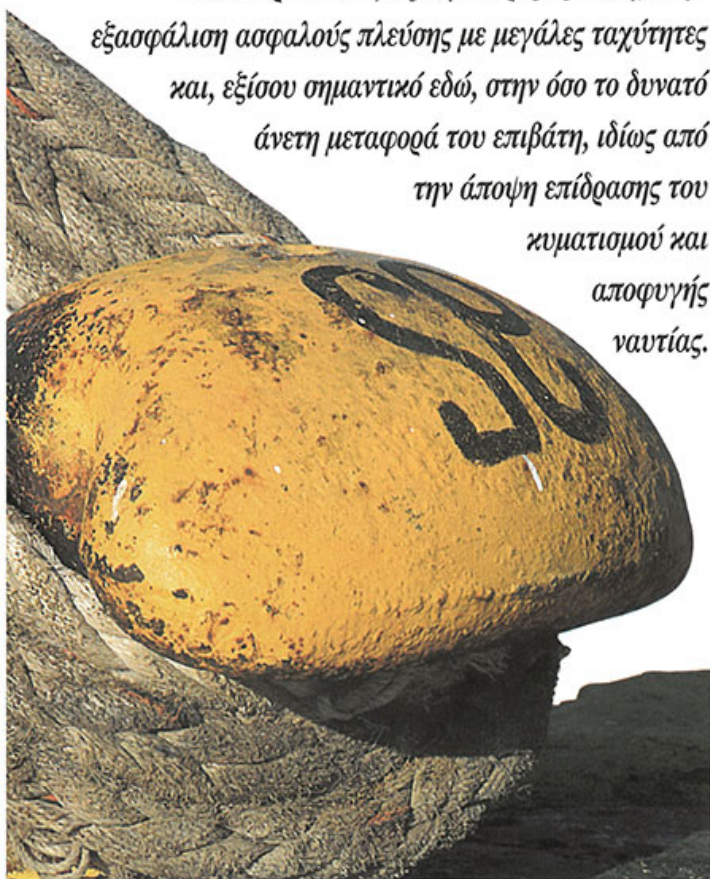
**Π**ολύπειρος ξένος ναυπηγός, ειδικός στα ταχύπλοα σκάφη, μου έλεγε προετών: «Αν θέλεις να προβλέψεις την εμπορική τύχη μιας γραμμής ταχυπλοού από το πρώτο κιάδι ταξίδι με 4-5 Beaufort, περίμενε στην αποβάθρα άφιξης. Τα πρόσωπα των εξερχομένων επιβατών, με άλλα λόγια η όλη διάθεση και ζωτικότητα τους αποτελεί αδιάψευστη πρόγνωση».

Αυτονόητα, το ταχύπλοο έχει ένα πρόβλημα να αντιμετωπίσει: την επίτευξη της επιθυμητής, μεγάλης σχετικά, ταχύτητας! Και δύο κυρίως τα μέσα προς τούτο: Μικρό βάρος και προωστήρια μέσα υψηλής ισχύος. Για όποιον έχει εντυφλήσει στον τομέα αυτό της ναυτιλιακής επιχείρησης, υπάρχει μια αντίφαση ανάμεσα στα δύο μέσα: Προωστήρια μέσα υψηλής ισχύος σημαίνει σχετικά βαριές μηχανές και υψηλές καταναλώσεις. Η ανάγκη εξασφάλισης μιας σημαντικής ακτίνας ενέργειας (endurance), αφ' ετέρου, με άλλα λόγια μεγαλύτερη χωρητικότητα σε καύσιμα, ενεργεί αρνητικά, αυξάνοντας τα βάρη και δημιουργώντας την ανάγκη πρόσθετης ιπποδύναμης και, τελικά, έναν τραγέλοφο όπου πρέπει κάπου κανείς να σταματήσει για να αποφύγει το αδιέξοδο.

Η ελαφρά κατασκευή, λοιπόν, συνεπάγεται τη χρήση ελαφρών υλικών, όπως το αλουμίνιο, εξ ολοκλήρου ή σε συνδυασμό με το χάλυβα υψηλής ελαστικότητας -για το σκάφος μόνο. Η χρήση του αλουμινίου απαιτεί, βεβαίως, εξειδικευμένη γνώση, ιδίως στις κολλήσεις, και υψηλό κόστος υλικού. Τούτο περιορίζει πολύ τον αριθμό των χωρών που διαθέτουν ναυπηγεία ικανά να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές απαιτήσεις της ναυπήγησης και, παραδόξως, τις διαφοροποιεί από τις χώρες ναυπήγησης συμβατικών πλοίων. Χώρες που διαθέτουν τέτοια ναυπηγεία σήμερα είναι η Γαλλία, η Νορβηγία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Φινλανδία, η Ιταλία, η Αυστραλία, που ουδόλως δικαιούνται να υπερηφανεύονται για την ανταγωνιστικότητα τους στον τομέα των συμβατικών κατασκευών.

Η ελαφρότητα της κατασκευής συνεπάγεται, όπως είναι φυσικό, διαφορετική συμπεριφορά του σκάφους υπό συνθήκες πέραν της νηνεμίας. Τα πρώτα σκάφη του είδους που δοκιμάστηκαν στην πράξη επιφύλαξαν πολλές δυσάρεστες εκπλήξεις, τόσο στους επιβάτες όσον, όπερ και το χειρότερο, στους πλοιοκτές τους. Σήμερα, μπορούμε να διατυπώσουμε με «σχετική» βεβαιότητα την άποψη ότι τα προβλήματα του είδους έχουν σε κάποιο βαθμό αντιμετωπιστεί. Τόσο η ενδελεχής μελέτη των ναυπηγικών γραμμών, κατά περίπτωση βεβαίως, όσον και η εφαρμογή συστημάτων σταθεροποίησης ή εξουδετέρωσης των κραδασμών έχουν σημαντικά βελτιώσει τη συμπεριφορά του πλοίου στο θαλάσσιο κυματισμό και, πρωτίτως, στην αποφυγή ή τον περιορισμό φαινομένων ναυτίας στο επιβατικό κοινό. Επιπλέον, η σχετικά μικρή διάρκεια του πλοίου περιορίζει τον αριθμό των περιπτώσεων ναυτίας, δεδομένου ότι, όπως είναι γνωστό, τέτοιες περιπτώσεις συνήθως παρουσιάζονται και στη χειρότερη ακόμη θαλάσσοταραχή 20-30 ηεπτά από την έναρξη του κυματισμού και γίνονται σοβαρά μετά την παρέλευση ώρας.

Η στατιστική ακριβής γνώση των καιρικών συνθηκών της δεδομένης περιοχής πλοίου ενός ελαφρού κατασκευής ταχυπλοού σκάφους αποτελεί αναγκαία προϋ-





πόθεση στη μελέτη κατασκευής και εκμετάλλευσης του πλοίου. Ακόμη περισσότερο, απαιτείται η ακριβής μελέτη της φύσεως του κύματος στην περιοχή, πράγμα που, εξ όσων εγώ γνωρίζω, δεν έχει ακόμη γίνει στην Ελλάδα. Εξ ου και η αβεβαιότητα περί την χρήση ελαφρών ταχυπλόων και η σχετική αμνηστία, ή και οι διαταγές στη σχετική επένδυση. Όμως, η ζωή προχωρεί. Η ταχύτητα, σαν νοοτροπία και κοινή απαίτηση, έχει παρεισφρήσει βαθιά στην καθημερινότητά μας και αποτελεί το βασικό στοιχείο αξιολόγησης κάθε μεταφορικού μέσου. Το αεροπλάνο έχει κερδίσει στις πολλές μεγάλες αποστάσεις και στις υπερπόντιες μετακινήσεις προσώπων και υψηλής αξίας αγαθών. Στις διά θαλάσσης επιβατικές μετακινήσεις κάποιες απόστασης ή ανοικτής θαλάσσης, το επιβατηγό ή, κατά περίπτωση, το επιβατηγό-οχηματογωγό. Η τάση προς τα ακραία όρια των «συμβατικών» ηγεμόνων πλοίων ταχυπλόων (μέχρι και 30 κόμβων) είναι εμφανής. Από εκεί αρχίζει πλέον ο ρόλος των πράγματι ταχυπλόων, που τείνει προς τους 50 κόμβους! Είναι ζήτημα ορισμού...

Με μία, όχι ασήμαντη, διαφορά. Ότι ενώ, δηλαδή, το κατά τα παραπάνω δεδομένα συμβατικό πλοίο μέχρι και 30 κόμβων μπορεί να μεταφέρει ανθρώπους, αυτοκίνητα και άλλα οχήματα μεγάλου σχετικά βάρους, το ταχύπλοο αδυνατεί να ανταποκριθεί, με αυστηρά οικονομικούς όρους, σε όλη την έκταση των παραπάνω φορτίων, καθιστάμενο, στο βαθμό που μετακινούν τα βάρη, αντιοικονομικό. Έτσι, ενώ ανταποκρίνεται σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό στη μεταφορά προσώπων, καθίσταται σχεδόν οριακό στη μεταφορά μικρών αυτοκινήτων και σχεδόν απαράδεκτο στη μεταφορά φορτηγών, trailers κ.λπ. Εξάιρεση θα κάνουμε στα λεωφορεία που, χωρίς επιβάτες, δεν συγκαταλέγονται στα βαρέα οχήματα, ενώ μια μελετημένη μεταφορά τους συχνά βελτιώνει πολύ δραστικά τη σχέση αριθμού επιβατών και οχημάτων προς χάρην πληρέστερης εκμετάλλευσης χώρου και ενέργειας.

Στην Ελλάδα, το μέλλον του ταχυπλόου προοιωνίζεται σημαντικό. Ολό-

κληρος ο νησιωτικός χώρος και σημαντικό μέρος του μεταφορικού έργου από τον ηπειρωτικό χώρο προς πλησίον προορισμούς (Σαρωνικός, Ιόνια Νησιά κ.λπ.) θα απασχολήσουν σε μεγάλο ποσοστό τέτοια πλοία. Ωστόσο, απαιτείται ακόμη πολλή προσπάθεια και προγραμματισμός. Για σχετικά μεγάλο ακόμη χρονικό διάστημα, η εξάρτηση από τα ξένα ναυπηγεία φαίνεται αναπόφευκτη. Δεν είναι μόνο ζήτημα τεχνολογίας, αλλά και της διασποράς της σε πλήθος ανθρώπων (μέχρι και τον τελευταίο εργάτη), που καθορίζονται να κατασκευάσουν τέτοιο σκάφος. Η ικανότητα οργάνωσης ενός ναυπηγείου, όμως, είναι συνάρτηση και της κοινωνικής οργάνωσης της χώρας όπου βρίσκεται. Και χρειάζεται πολλή δουλειά ακόμη...

Αν τα εν λόγω σκάφη σχεδιάζονται σήμερα και κατασκευάζονται με όλους τους γνωστούς κανόνες για την ασφάλεια του πλοίου, η ταχύτητα αυτή καθ' εαυτή δημιουργεί ένα πρόσθετο πρόβλημα στους τομείς της ναυσιπλοΐας και αποφυγής συγκρούσεων. Εδώ πια, κάθε σφάλμα απαιτεί άμεση, ακαριαία μάχη, επανόρθωση, αλλιώς αποβαίνει, σχεδόν πάντοτε, μοιραίο. Με στατιστικά δεδομένα ότι τα πλείστα των δυστυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος, ο ρόλος του αυτοματισμού αποβαίνει καθοριστικός. Ο επισκέπτης του πιλοτηρίου ενός ταχυπλόου έχει την αίσθηση ότι βρίσκεται σε αεροπλάνο. Τα καθήκοντα του πλοιοάρχου, ως εκ τούτου, σαφώς διαφέρουν εκείνων των συμβατικών πλοίων.

Δεν είναι η πρώτη φορά που τέτοιες σκέψεις εκφέρονται από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών». Τόσο ο γράφων όσο και μερικοί εκ των... παραικούντων έχουμε κατά καιρούς αναφερθεί στο θέμα. Και αν τώρα κρίθηκε σκόπιμο να επαναληφθούν, είναι που μια νέα ώθηση προς την απόκτηση και χρήση ταχυπλόων πλοίων διαφαίνεται πλέον καθαρά στον ορίζοντα. Καλό είναι να γνωρίζουμε τι έχουμε και τι θέλουμε.

## ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Αγαπητοί φίλοι,

Σας γνωρίζουμε ότι οι εν Λονδίνο οργανισμοί

1. Hellenic Captains' Club
2. Hellenic Engineer's Society of Great Britain
3. Greek Orthodox Charity Organization και
4. The Theatre Lab,

στην προσηθεί τους για τη σύσφιξη των σχέσεων της Ελληνικής Παροικίας Λονδίνου διοργανώνουν από κοινού εκδήλωση στις 10-10-98 ημέρα Σάββατο και ώρα 19.00-21.00, στο Hellenic Centre 16-18, Paddington Street London WIM 4SA. Η εκδήλωση αυτή ονομάστηκε «Βραδιά Γνωριμίας».

Καλεσμένοι μας είναι εκπρόσωποι της Ελλάδας στη Μ. Βρετανία, καθώς επίσης και γνωστοί Ελληνικοί Σύλλογοι-Οργανισμοί του Λονδίνου. Με την ευκαιρία αυτή θα παρουσιαστεί από τη Λέσχη Πλοιοάρχων ηλούσια συλλογή βιβλίων λογοτεχνικού περιεχομένου. Τα βιβλία αυτά είναι γραμμένα από ανθρώπους της θάλασσας. Οι λάτρες του βιβλίου μπορούν να προσέχουν από ώρα 18.00.

Οι πρόεδροι των διοργανωτών με σύντομη ομιλία τους θα ανοίξουν το πρόγραμμα της βραδιάς και στη συνέχεια ο Captain I. Κοτρώτσος, ιδρυτικό στέλεχος της Λέσχης Πλοιοάρχων και πρώην πρόεδρος της, θα ξεκινήσει το μουσικό πρόγραμμα με μελοποιήσεις του, σε κιθάρα, θαλασσινών ποιημάτων του Ν. Καββαδία και άλλων. Επίσης το «Theatre Lab» με την Αναστασία Ρεβή και τους συνεργάτες της θα μας τραγουδήσουν θαλασσινά τραγούδια.

Τέλος, θα προσφερθούν αναψυκτικά, κρασιά και μεζέδες.

Εάν επιθυμείτε να καταχωρίσουμε στο πρόγραμμα της εκδήλωσης τους χαιρετισμούς σας ή κάποια διαφήμιση για την επιχείρησή σας, μπορείτε να μας ενημερώσετε μέχρι τις 2-10-98. (Το πρόγραμμα είναι σχήματος Α5). Η τιμή της σερίδας είναι 100 λίρες.

Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στον Αντιπρόεδρο της Λέσχης H.C.C Captain A. Αημιώ (τηλ. 0171 831 4388, fax 0171 872 9386 ή στον Γραμματέα/Ταμία Captain M. Κούνουπα (τηλ./fax 0171 727 0509).

Ταχυδρομική διεύθυνση ως ανωτέρω. Cheques payable to «Hellenic Captains' Club»

\* Τα έξοδα της εκδήλωσης θα καλυφθούν από τους διοργανωτές και τα έσοδα του προγράμματος.

\* Το πλεόνασμα των χρημάτων θα διατεθεί στον «Ξενώνα της Αγίας Φιλοθέης (Doras House)» Λονδίνου, ο οποίος φιλοξενεί Έλληνες και Ελληνοκύπριους άπορους ασθενείς.

Δεν θα σταθούν προσωπικές προσκλήσεις. Είσοδος ελεύθερη.

Εκ μέρους του Δ.Σ.  
Γεώργιος Κουράκος/Πρόεδρος

Μ. Κούνουπα  
Γραμματέας/Ταμίας



# ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α.

από 3/8/98 έως 11/9/98



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

## Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

| Μετοχή                | Τιμή<br>3/8 | Τιμή<br>11/9 | Μεταβολή<br>% | Μέση<br>ημερήσια<br>εμπορευσιμότητα | Όγκος<br>περιόδου |
|-----------------------|-------------|--------------|---------------|-------------------------------------|-------------------|
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ              | 946         | 960          | 1,47          | 0,047                               | 63.040            |
| ΔΑΝΕ                  | 660         | 530          | (19,6)        | 0,116                               | 646.035           |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ         | 5.000       | 4.300        | (14)          | 0,187                               | 2.119.080         |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.      | 1.950       | 2.105        | 7,94          | 0,482                               | 365.790           |
| ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. | 7.220       | 5.750        | (20,3)        | 0,183                               | 1.295.913         |
| ΝΕΛ                   | 1.700       | 1.380        | (18,82)       | 0,801                               | 406.870           |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ             | 2.110       | 1.505        | (28,6)        | 0,532                               | 5.929.530         |

## Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

| Μετοχή                | Μέγιστο | Ημερ/νία | Ελάχιστο | Ημερ/νία |
|-----------------------|---------|----------|----------|----------|
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ              | 1.100   | 14/8     | 820      | 10/9     |
| ΔΑΝΕ                  | 665     | 04/8     | 496      | 26/8     |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ         | 5.090   | 04/8     | 3.910    | 01/9     |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.      | 2.280   | 27/8     | 1.762    | 04/9     |
| ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. | 7.385   | 19/8     | 5.550    | 07/9     |
| ΝΕΛ                   | 1.740   | 04/8     | 1.141    | 01/9     |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ             | 2.145   | 03/8     | 1.290    | 04/9     |

## Χ Ρ Η Μ Α Τ Ι Σ Τ Η Ρ Ι Α Κ Η Α Ξ Ι Α 11/9/98

| Μετοχή                | Αρ. μετοχών | Τιμή  | Χρημ/κή<br>αξία (δισ.) |
|-----------------------|-------------|-------|------------------------|
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ              | 4.458.000   | 946   | 4,279                  |
| ΔΑΝΕ                  | 18.598.298  | 660   | 4,928                  |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ         | 37.843.200  | 5.000 | 162,724                |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.      | 2.531.720   | 1.950 | 5,329                  |
| ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. | 23.642.000  | 7.220 | 135,941                |
| ΝΕΛ                   | 7.256.655   | 1.700 | 10,014                 |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ             | 37.125.616  | 2.110 | 55,874                 |

## Γενικός Δείκτης Χ.Α.Α.

| Τιμή 3/8 | Τιμή 11/9 | Απόδοση (%) |
|----------|-----------|-------------|
| 2.789,23 | 2.157,21  | (22,6)      |



Δείκτες Χ.Α.Α.

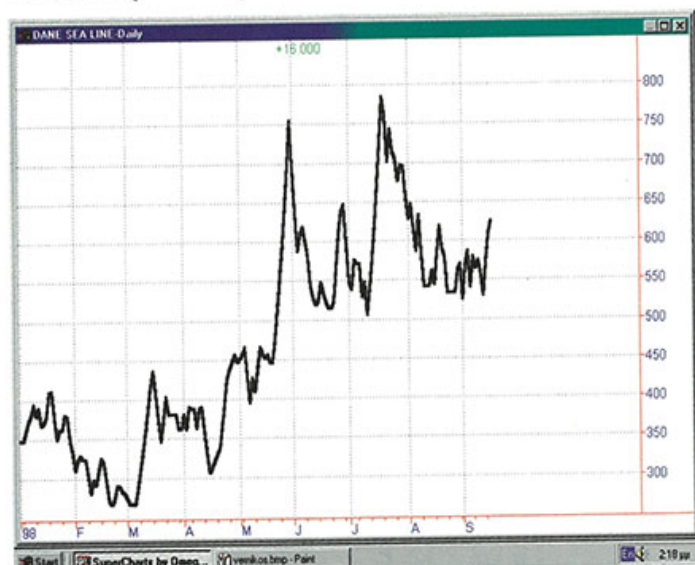
| Κλάδος          | Τιμή 3/8/98 | Τιμή 11/9/98 | Απόδοση (%) |
|-----------------|-------------|--------------|-------------|
| Τραπεζικός      | 5.390,79    | 4.014,01     | (25,50)     |
| Κατασκευαστικός | 586,07      | 466,64       | (20,37)     |
| Συμμετοχών      | 2.140,55    | 1.680,28     | (21,50)     |
| Βιομηχανικός    | 1.908,29    | 1.514,28     | (20,64)     |
| Ασφαλιστικός    | 1.242,49    | 1.115,07     | (10,25)     |
| Επενδύσεων      | 839,90      | 692,30       | (17,57)     |
| Leasing         | 420,83      | 285,70       | (85,08)     |
| Διάφορες        | 1.915,13    | 1.548,17     | (19,16)     |
| Παράλληλη       | 190,23      | 168,12       | (11,62)     |
| FTSE/ASE 20     | 1.705,31    | 1.311,22     | (23,10)     |

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (3/8/98-11/9/98)

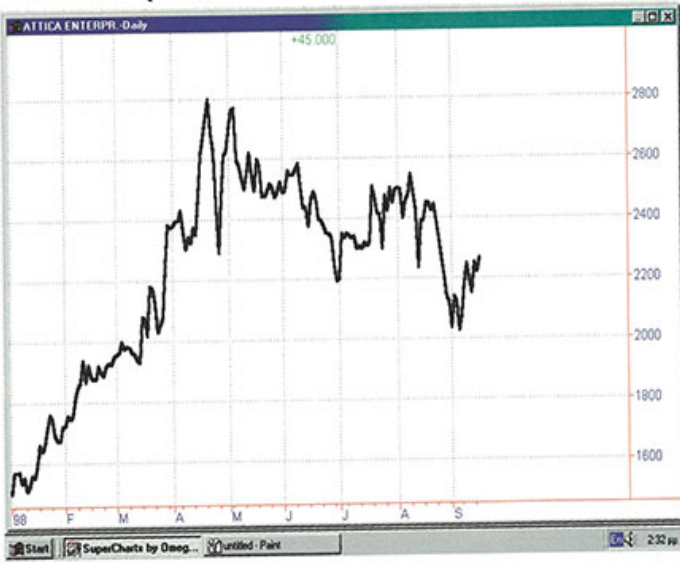
| Κύκλος εργασιών         | Μέση ημερήσια κίνηση<br>(δισ. δρχ.) |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 3/8 - 11/9<br>1.419,003 | 47.3                                |

ΠΙΝΑΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

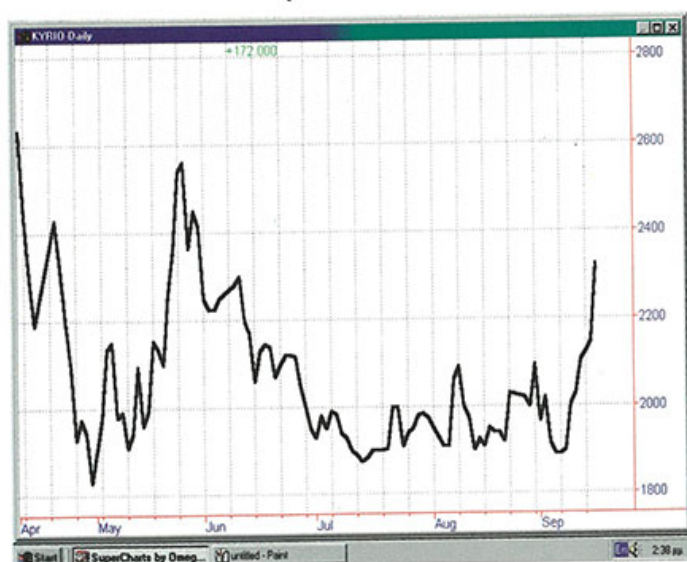
DANE (ΔΑΝΕ)



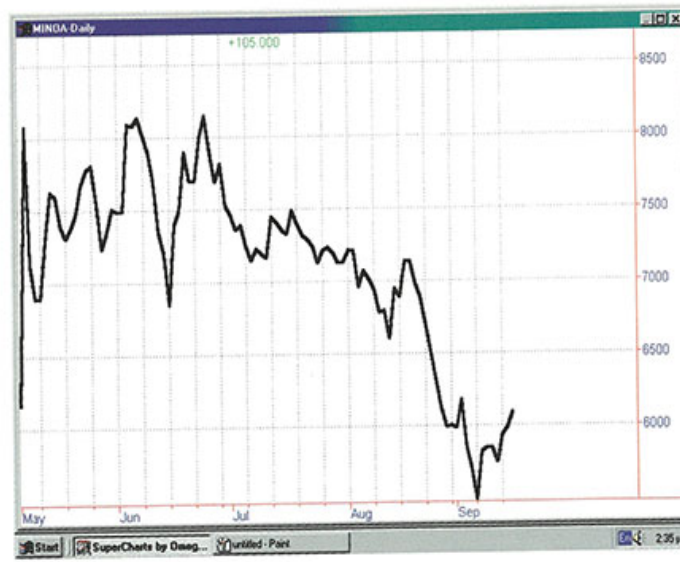
ΕΡΑΤΤ (ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ)



ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ (ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.)

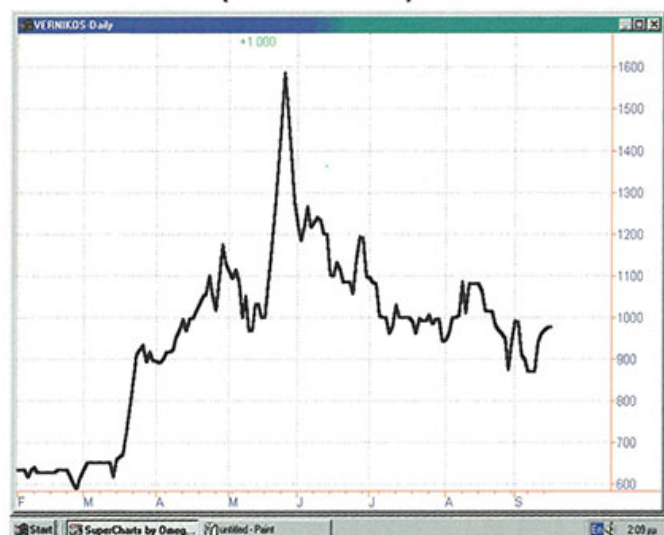


ΜΙΝΟΑΝ (ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ)

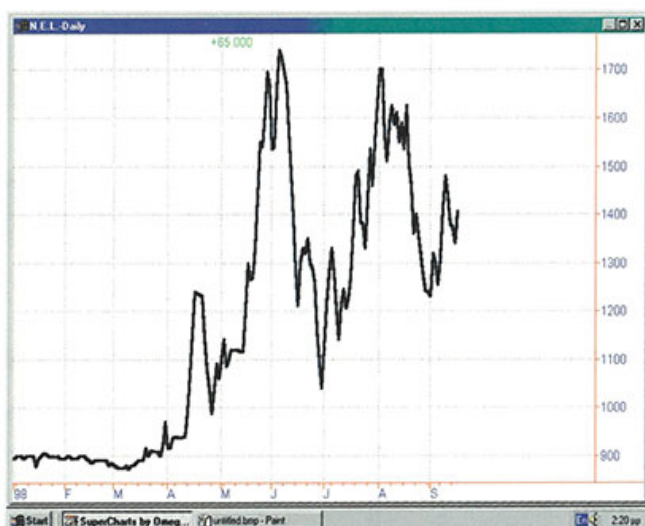




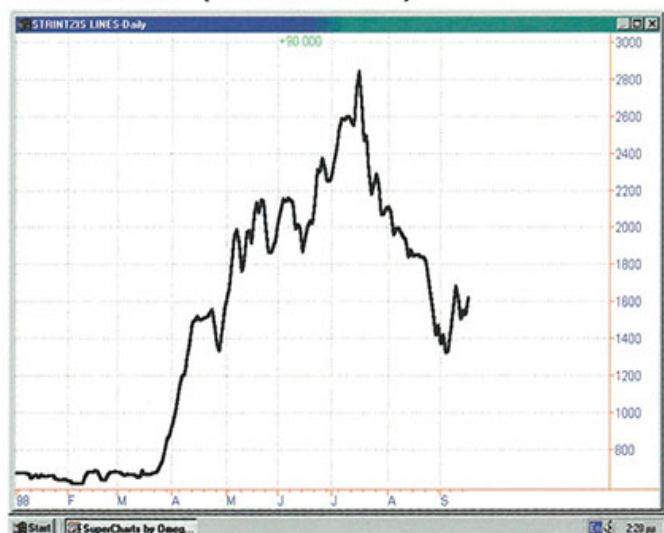
## VERNIKOS (ΒΕΡΝΙΚΟΣ)



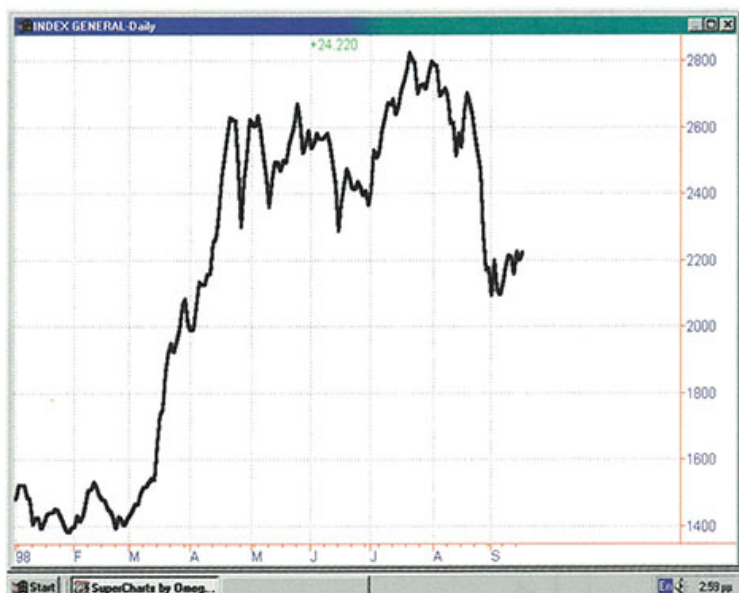
## NEL (ΝΕΛ)



## STRINZIS (ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ)



## ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ



### ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

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

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:

ΑΝΤΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ: 7295306, 7295307

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



**Ο**ταν η Συνθήκη για την Αποφυγή Διπλής Φορολογίας υπογράφηκε μεταξύ της Ελλάδας και της Κύπρου, ο θεσμός των υπεράκτιων εταιρειών ήταν άγνωστος στους επιχειρηματικούς κύκλους των δύο χωρών. Τριάντα χρόνια αργότερα, ο αριθμός τους ξεπερνά τις τριάντα χιλιάδες! Η γεωγραφική θέση της Κύπρου, η εμπορική, επαγγελματική και τραπεζική υποδομή, οι σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, η νομική βεβαιότητα και η οικονομική σταθερότητα, συνδυαζόμενα με το σύνολο των φορολογικών ωφελημάτων που προσφέρονται, έχουν ως αποτέλεσμα να καταστεί ο θεσμός των υπεράκτιων εταιρειών ο ιδανικός τρόπος για την ελαχιστοποίηση των φορολογικών υποχρεώσεων αλλοδαπών εταιρειών.

Η Κύπρος, ως ανεξάρτητο και κυρίαρχο κράτος με διεθνή αναγνώριση, διατηρεί Συνθήκες για Αποφυγή Διπλής Φορολογίας με 26 χώρες, συμπεριλαμβανομένων των Αιγύπτου, Αυστρίας, Βουλγαρίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Γιουγκοσλαβίας, Δανίας, Ινδίας, Ιρλανδίας, Ιταλίας, Καναδά, Κίνας, Κουβέιτ, Μάλτας, Νορβηγίας, Ουγγαρίας, Πολωνίας, Ρουμανίας, Ρωσίας και πρώην χωρών της Σοβιετικής Ένωσης, Σλοβακίας, Σουηδίας, Συρίας, Τσεχοσλοβακίας, ΗΠΑ και Αγγλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι Συνθήκες για την Αποφυγή Διπλής Φορολογίας με τις Νότιο Αφρική, Ινδονησία, Ουκρανία, Βέλγιο, Αρμενία, Ταϊλάνδη, Σιγκαπούρη και Φινλανδία βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση ή αναμένουν υπογραφή και επικύρωση. Αυτό το δίκτυο Διεθνών Συνθηκών δίνει ένα χωρίς προηγούμενο και μοναδικό πλεονέκτημα στο ότι η ελαχιστοποίηση φορολογικών υποχρεώσεων υπερ

κτιριακών εταιρειών βασίζεται πάνω σε διακρατικές συνθήκες μεταξύ κυρίαρχων κρατών και όχι πάνω σε εσωτερικούς κανονισμούς, που αντιμετωπίζονται με σκεπτικισμό στο διεθνές πεδίο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι υπεράκτιες εταιρείες στην Κύπρο φορολογούνται, έστω με το μειωμένο συντελεστή του 4,25%, προσθέτει στη νομιμότητα των κυπριακών υπεράκτιων εταιρειών, αποφεύγοντας έτσι την καχυποψία που συνοδεύει υπεράκτιους οργανισμούς εγγεγραμμένους σε χώρες που θεωρούνται φορολογικοί παράδεισοι. Αποτέλεσμα, η Κύπρος να μη θεωρείται φορολογικός παράδεισος, αλλά χώρα η οποία προσφέρει φορολογικά κίνητρα.

Μία υπεράκτια μονάδα στην Κύπρο μπορεί να πάρει τη μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης ή συνεταιρισμού ή παραρτήματος ξένης εταιρείας. Είναι όμως η πρώτη επιλογή, αυτής της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης, που είναι πιο ελκυστική για τους ξένους επενδυτές. Μία τέτοια εταιρεία πρέπει να έχει τουλάχιστον δύο μετόχους, ο ένας εκ των οποίων δύναται να κατέχει ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου που να του επιτρέπει να ελέγχει την εταιρεία. Πρέπει επίσης να υπάρχουν τουλάχιστον ένας διευθυντής, ένας γραμματέας και εγγεγραμμένο γραφείο της εταιρείας στο νησί. Αυτές οι υπηρεσίες παρέχονται συνήθως από τους επαγγελματίες που προχωρούν στη σύσταση της εταιρείας. Εναλλακτικώς, η εταιρεία μπορεί να διατηρεί στελεχωμένα γραφεία της στην Κύπρο.

Μία κυπριακή υπεράκτια εταιρεία πρέπει να ανήκει αποκλειστικά σε αλλοδαπούς, όπως επίσης πρέπει όλες τις εργασίες της να τις διεξάγει στο εξωτερικό. Ο σκοπός της παρουσίας της στην Κύπρο είναι ακριβώς για να διευθύνει αυτές τις εργασίες. Είναι γι' αυτούς τους λόγους που φορολογείται με τέτοιο χαμηλό συντελεστή, της τάξεως του 4,25% πάνω στα καθαρά κέρδη της εταιρείας. Εάν, μετά την πλήρωσή αυτού του ποσοστού, τα καθαρά κέρδη της εταιρείας μεταφερθούν στην Ελλάδα, η φορολογία που θα επιβαρυνόταν υπό κανονικές συνθήκες θα μειωθεί δραστικά, λόγω του ότι η εταιρεία έχει φορολογηθεί στην Κύπρο. Αυτή η μείωση, σε μορφή φορολογικών πιστώσεων, έχει ως αποτέλεσμα μείωση της φορολογίας που η εταιρεία θα πρέπει να πληρώσει στην Ελλάδα στο ήμι-

συ του κανονικού. Τα πιο πάνω προβλέπονται από την παράγραφο 21 (3) της Συνθήκης για Αποφυγή Διπλής Φορολογίας μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου.

Εκτός από την ελαχιστοποίηση των φορολογικών της υποχρεώσεων, μία κυπριακή υπεράκτια εταιρεία απολαμβάνει και τα πιο κάτω ωφελήματα:

(α) Δεν υπάρχει παρακράτηση φόρου σε μερίσματα που διανέμονται στους μετόχους υπεράκτιας εταιρείας.

(β) Υπεράκτιοι συνεταιρισμοί δεν υπόκεινται σε καμία φορολογία.

(γ) Υπεράκτια παραρτήματα ξένων οργανισμών φορολογούνται με το συντελεστή 4,25% πάνω στα καθαρά κέρδη εάν ο έλεγχος και η διεύθυνση του οργανισμού ασκείται στην Κύπρο. Εάν ο έλεγχος και η διεύθυνση ασκούνται στο εξωτερικό, υπεράκτια παραρτήματα εξαιρούνται κάθε φορολογίας.

(δ) Το ποσό από πώληση ακίνητης περιουσίας που βρίσκεται στο εξωτερικό εξαιρείται από φόρο κεφαλαιουχικών κερδών.

(ε) Όλα τα έξοδα της εταιρείας τα οποία γίνονται για τη διεκπεραίωση των εργασιών της αφαιρούνται.

(ζ) Δεν υπάρχει φόρος κληρονομιάς στην περίπτωση απόκτησης μετοχών σε υπεράκτια εταιρεία με βάση την κληρονομική διαδοχή.

(η) Υπεράκτιες εταιρείες και το προσωπικό τους δύνανται να αποκτήσουν αφορολόγητα οχήματα και γραφειακό εξοπλισμό εάν διατηρείται πλήρως στελεχωμένο γραφείο στην Κύπρο.

Ακόμη ένα θέμα το οποίο ενδιαφέρει τους ξένους επενδυτές είναι αυτό της εμπιστευτικότητας.

Εάν οι μέτοχοι μιας υπεράκτιας εταιρείας επιθυμούν να παραμείνουν ανώνυμοι τότε Κύπριοι εμπιστευματοδόχοι θα κρατούν τις μετοχές προς όφελος των πραγματικών μετόχων. Ως αποτέλεσμα το όνομα των εμπιστευματοδόχων θα εμφανίζεται στα επίσημα έγγραφα του Εφόρου Εταιρειών τα οποία είναι διαθέσιμα για έλεγχο και όχι το όνομα των πραγματικών μετόχων. Αυτά θα πρέπει όμως να αποκαλυφθούν στην Κεντρική Τράπεζα της Κύπρου για την αποφυγή οποιουδήποτε συμβάντος ξηλώματος βρώμικου χρήματος. Η Κεντρική Τράπεζα, της οποίας το προσωπικό είναι δεσμευμένο με πολύ αυστηρούς κανόνες εχεμύθειας, θα υπακούει μόνο σε διάταγμα του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Κύπρου για αποκάλυψη των ονομάτων των πραγματικών μετόχων. Τέτοιο διάταγμα εξασφαλίζεται μόνο εάν έπεται από επίσημη καταγγελία εναντίον της εταιρείας, νομικά μέτρα λαμβάνονται εναντίον της και τα επιχειρήματα τα οποία προβάλλονται ενώπιον του Δικαστηρίου κριθούν επαρκή για να διαταχθεί η Κεντρική Τράπεζα να προβεί σε αποκάλυψη.

Η διαδικασία για την εγγραφή μιας υπεράκτιας εταιρείας στην Κύπρο είναι σύντομη τόσο σε χρόνο όσο και σε χρήμα. Τα μόνα έγγραφα τα οποία χρειάζονται για να ολοκληρωθεί η εγγραφή είναι αντίγραφα των διαβατηρίων των μετόχων, όπως επίσης και συστατικές επιστολές από αναγνωρισμένες τράπεζες ως προς τη φερεγγυότητα κάθε μετόχου. Με την ολοκλήρωση της εγγραφής, η οποία συνήθως παίρνει δύο εβδομάδες, η εταιρεία μπορεί να ανοίξει τραπεζικούς λογαριασμούς στην Κύπρο σε νόμισμα της επιλογής της, οι οποίοι λογαριασμοί δεν υπόκεινται σε οποιουδήποτε περιορισμούς για εξαγωγή συναλλάγματος.

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω, δεν είναι παράξενο το ότι η εγγραφή και διαχείριση των υπεράκτιων εταιρειών είναι σημαντικός παράγοντας στην οικονομία του νησιού. Ο πυρήνας της επιτυχίας της Κύπρου ως υπεράκτιου προορισμού είναι το δίκτυο Διεθνών Συνθηκών για την Αποφυγή Διπλής Φορολογίας. Η δέσμευση και οι πράξεις της κυπριακής πολιτείας για διεύρυνση αυτού του δικτύου αποδεικνύουν ότι οι προοπτικές είναι σίγουρα όριστες. Πόσο μάλλον για τον Έλληνα επενδυτή ή επιχειρηματία, ο οποίος θα νιώθει στην Κύπρο ότι βρίσκεται στη δική του χώρα.

**του Ανδρέα Π. Ερωτοκρίτου, Δικηγόρου, Λευκωσία - Κύπρος**

## Υπεράκτιες εταιρείες Ένας ελκυστικός θεσμός





Ο καθηγητής και τραπεζίτης και πρώην πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Στρατής Ανδρεάδης, ομιλών κατά την τελετή καθέλκυσης του φορτηγού σκάφους της ναυτιλιακής του εταιρείας, «Ακταία». Το σκάφος εναντηγήθη στη μονάδα της Ελευσίνας, που ανήκε, πριν από την κρατικοποίησή της, στο συγκρότημα Ανδρεάδη.

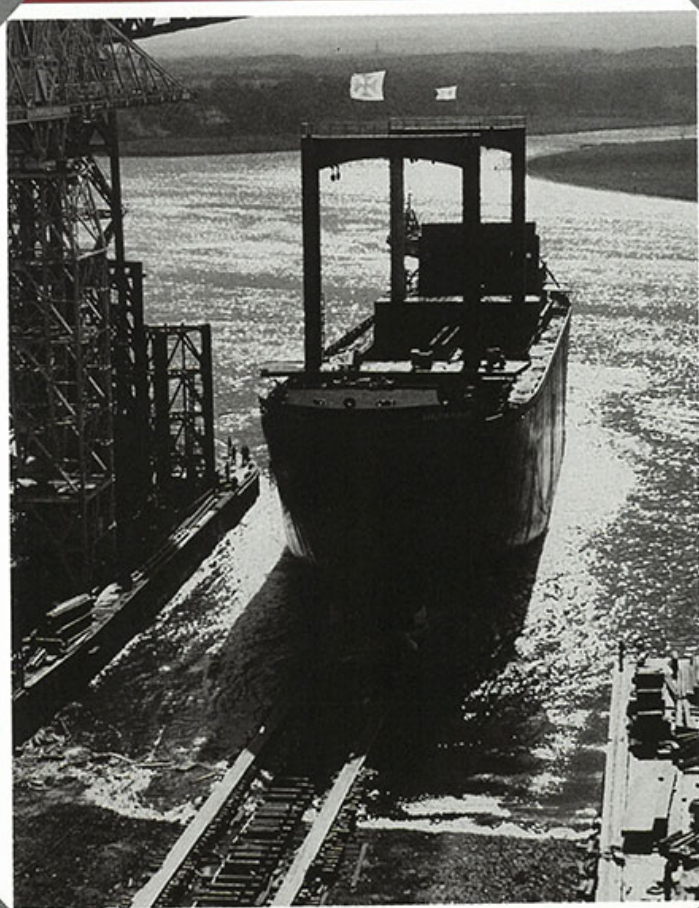
Οργανισμός ναυπηγήσεων σε ιαπωνικά ναυπηγεία, από Έλληνες εφοπλιστές, κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70. Έντονο λοιπόν και το ενδιαφέρον των Ιαπώνων να μη χάσουν την καλή πελατεία του Πειραιά. Στη φωτογραφία, ενώ φτάνει στην Αθήνα, για συνομιλίες με Έλληνες εφοπλιστές, ο γενικός διευθυντής της Ισζιαβαζήμα Χαρίμα, Ι. Σινέκο.



Η αείμνηστη Χριστίνα Ωνάση στη γνωστή, παραδοσιακή διαδικασία καθέλκυσης πλοίου. Σπάει τη φιάλη με τον καμπανίτη στην πρόρα φορτηγού που καθελκύστηκε στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά, για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρείας συμφερόντων Ωνάση.



Θεαματική κατέλκυση από τα βρετανικά ναυπηγεία Upper Clyde του δεύτερου σκάφους τύπου Clyde, συνολικού εκτοπίσματος 18.470 τόνων. Το φορτηγό είχε ναυπηγηθεί για λογαριασμό της παναμαϊκής εταιρείας «Κομπανία Ναβιέρα Εσγκενίς Α.Ε.» (ελληνικών συμφερόντων) και εβαπτίσθη υπό της κυρίας Σαμωνά «Σαμιτζών Παϊονήρ». Η ανάδοχος ήταν η σύζυγος του πλοίαρχου Ιωάννου Σαμωνά, διευθυντού της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας «Ιωάννης Σαμωνάς και Υιοί», που αντιπροσωπεύει τους ιδιοκτήτες του σκάφους.



Οι διευθυντές όλων των υποκαταστημάτων των τραπεζών που λειτουργούν στον Πειραιά εκλήθησαν σε σύσκεψη υπό την προεδρία του ναυάρχου Κ. Αλεξανδρή, προέδρου του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος, για να ανταλλάξουν απόψεις επί της αξιοποίησης της δωρεάς που έγινε προς το Μουσείο από τον ομογενή Κ. Κυριαζή. Η δωρεά συνίσταται σε 1.900 βαρύτιμα λευκώματα «Πλοία και Ναυμαχίες του '21», το προϊόν των οποίων, από τη διάθεσή τους, θα χρησιμοποιηθεί για την οριστική στέγαση του Μουσείου. Συνέβησαν πριν από 25 χρόνια.

Μια σπάνια, πράγματι, στιγμή. Είναι στις αρχές της δεκαετίας του '60, τότε που καθιερώθηκε ο θεσμός βράβευσης του καλύτερου τροχονόμου της Αθήνας. Ο εικονιζόμενος ονομάζεται Αδαμόπουλος και επί σειρά ετών υπήρξε πρότυπο τροχονόμου, ως άψογος ρυθμιστής της κυκλοφορίας στο δύσκολο κόμβο της Ομόνοιας. Ένα από τα βραβεία του ήταν και ένα ταξίδι στην Αμερική με το υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη», ο πλοίαρχος του οποίου, Κοντογιάννης, υποδέχεται τον άξιο τροχονόμο επί του υπερωκεανίου.





# MEMORIES



Ευγενής πρωτοβουλία ανδρών του τότε Βασιλικού Ναυτικού. Υπαξιωματικοί και ναύτες, με επικεφαλής τον πλοίαρχο Ρουχωτάν, μετέβησαν στο Α' Βοηθειών και προσέφεραν αίμα. Αρχές της δεκαετίας του '60.



Είναι το πρώην φορτηγό «Γκράσια», που μετονομάστηκε σε «Κική». Ένα μοιραίο σκάφος, το οποίο χάθηκε μαζί με 20 Έλληνες ναυτικούς στα παγωμένα νερά του Ατλαντικού. Το φορτηγό ήταν κυπριακής πλοιοκτησίας και στην Ελλάδα το εκπροσωπούσε ο κ. Μακάριος Σκούφαλος. Από τις άτυχες στιγμές της ελληνικής ναυτιλίας, που συχνά έχει θρηνηθεί, λόγω του όγκου της, πολύνεκρα ναυάγια.



## Με βάση το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά και την Εταιρεία Φίλων του

επιμέλεια: Λίζα Μαρέκου

# Μεγαλεπήβολη πολιτιστική πρωτοβουλία

**Τ**ο όραμα και το πείσμα μιας ομάδας ανθρώπων να ξαναδούν το Δημοτικό Θέατρο του πρώτου λιμανιού της χώρας να αποκτήσει την παλιά του αίγλη δημιούργησε την εταιρεία Φίλων Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά. Ξεφεύγοντας από τα στενά πλαίσια του γραφειοκρατικού και στερούμενου θεσμού του πολιτισμικού καθήκοντος, η ομάδα της μη κερδοσκοπικής εταιρείας αποφάσισε να υλοποιήσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα πολιτιστικών δραστηριοτήτων με βασικό στόχο τη συντήρηση και αποκατάσταση του Δημοτικού Θεάτρου, κτίσματος άρρηκτα συνδεδεμένου με την πολιτισμική ζωή της πόλης.

Σήμερα, η ΕΦΔΘΠ διατρέχει τον 6ο χρόνο ζωής της και σε αυτό το διάστημα κατάφερε να πραγματοποιήσει αξιόλογο κύκλο πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Με τη συμπαράσταση διακεκριμένων Πειραιωτών, κατάφερε να καταστήσει το θέατρο του Πειραιά συμμετοχικό και κοινών της Τέχνης.

Τα μέλη της εταιρείας, με ειδικούς συμβούλους, αποφάσισαν να καθοριστεί συγκεκριμένη και εφικτή πορεία. Αποτέλεσμα, η κατάρτιση ενός αυτοτελούς προγράμματος που θα θέσει σε εφαρμογή τους στόχους, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, και θα προτείνει την υλοποίησή τους μέσω συγκεκριμένων οικονομικών πόρων.

Η έλλειψη πολιτισμικής υποδομής και η ανάγκη συντήρησης και αποκατάστασης του Δημοτικού Θεάτρου αποτέλεσαν τις δύο κύριες έννοιες της εταιρείας. Η αντιμετώπισή τους δεν ήταν, ούτε και είναι, εύκολη υπόθεση.

Το αυτοτελές πρόγραμμα ονομάστηκε Κέντρο Εφαρμοσμένων Τεχνών. Δημιουργήθηκε στα πλαίσια των προσπαθειών και της ανάγκης για βαθύτερη γνωριμία, αλληλοκατανόηση και κατά το δυνατόν σύμμετρη πολιτιστική ανάπτυξη και επαγγελματική κατάρτιση ανάμεσα στην Ελλάδα και στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Η Εταιρεία των Φίλων πιστεύει ότι ένας από τους καλύτερους και ασφαλέστερους δρόμους για σταθερή οικονομική συνεργασία και ανάπτυξη ανάμεσα στις κοινωνικές ομάδες, είτε μέσα στην ίδια τη χώρα, είτε με ομάδες διαφορετικών λαών, είναι εκείνος της πολιτιστικής γνωριμίας.

Το Κέντρο Εφαρμοσμένων Τεχνών, με τα επιμέρους προγράμματα, με την πολύπλευρη δραστηριότητά του ως προς τους τομείς που αναπτύσσεται, φιλοδοξεί να αποτελέσει για την Ελλάδα υπόδειγμα πολιτιστικής συ-

νεργασίας και ανάπτυξης ανάμεσα σε μια ομάδα λαών-εθνών, όπως αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το ΚΕΤ στηρίχθηκε στην οικονομική παρέμβαση:

- α) Της ιδιωτικής πρωτοβουλίας (χορηγοί)
- β) Της Ε.Ε., με προγράμματα μέσω των διαρθρωτικών της ταμείων και
- γ) Της κρατικής επιδότησης.

Βάσει αυτών των οικονομικών παρεμβάσεων το Κέντρο Εφαρμοσμένων Τεχνών προβλέπει 8 ολοκληρωμένα προγράμματα πολιτισμικής πολιτικής, τα οποία είναι:

1. α) Σχολή ειδίκευσης τεχνικών και διοίκησης θεάτρου - για άνεργους νέους (τριετές πρόγραμμα) - κοινωνικό ταμείο Ε.Ε. β) Σχολή αναστήλωσης και αναστηλωτικών εργασιών - για άνεργους νέους (διετές πρόγραμμα) - κοινωνικό ταμείο Ε.Ε.

2. Το θέατρο της πόλης του Πειραιά:

Η φιλοσοφία της ίδρυσης του θεάτρου της πόλης του Πειραιά στηρίζεται σε τρεις θεμελιώδεις αρχές:

- \* Στην ανάθεση της σκηνοθεσίας-παραγωγής σε ταλαντούχους, αναγνωρισμένους αξίους, σκηνοθέτες, Έλληνες και ξένους.

\* Στην απόλυτη καλλιτεχνική και επαγγελματική ελευθερία του σκηνοθέτη, ως προς την επιλογή των συντελεστών-συνεργατών, των ηθοποιών που θα πλαισιώνουν την παραγωγή και το χρονοδιάγραμμα των απαιτούμενων δοκιμών

- \* Στην ανταγωνιστικότητα της παραγωγής διεθνώς.

3. Εκδόσεις: Προβλέπονται εκδόσεις (α) έργων νέων Πειραιωτών λογοτεχνών, ποιητών και δοκιμιογράφων (β) νέων θεατρικών συγγραφέων και (γ) ανάθεση συγγραφής έργων και δοκιμών ειδικά για τον Πειραιά.

4. Κύκλοι πολιτιστικών εκδηλώσεων: Κάθε κύκλος εκδηλώσεων θα περιλαμβάνει δύο σκέλη:

- α) Καλλιτεχνικές εκδηλώσεις με θέατρο, μουσική, χορό, εικαστικά, αρχιτεκτονική.
- β) Συνέδρια αφιερωμένα σε σημαντικές περιόδους της ανθρωπότητας, με εκπροσώπους των γραμμάτων και των τεχνών από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

5. Κύκλοι μετασπουδών-σεμιναρίων, που θα επικεντρώνονται αποκλειστικά στο θέατρο, στις νέες εναλλακτικές τεχνικές του και στις νέες εφαρμογές τεχνολογίας.

6. Εικαστικά, εκθέσεις ζωγραφικής και γλυπτικής, με θέμα το θέατρο.

7. Διαγωνισμοί-βραβεία-υποτροφίες για νέους καλλιτέχνες με σκοπό την περαιτέρω εξειδίκευση είτε στο εξωτερικό είτε στην Ελλάδα, ανάλογα με το αντικείμενο.

8. Ραδιοφωνικός σταθμός: Η δημιουργία του βρίσκεται ακόμη στο σχεδιασμό. Θα έχει αποκλειστικό αντικείμενο τη μετάδοση και πληροφόρηση σχετικά με θέματα ευρωπαϊκής κοινότητας.

Το συμβούλιο της Εταιρείας Φίλων Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά αποτελείται από:

Επίτιμο μέλη: Μεν. Παλιάντιος και Μάριος Πλωρίτης.

Διοικητικό Συμβούλιο: Πρόεδρος Αγγ. Νταϊφά-Φροντζεσκάκη, Α' Αντιπρόεδρος Κεράνης Αθανάσιος, Β' Αντιπρόεδρος Θεοδ. Χαργακίωνης, Γενική Γραμματέας Ελ. Μελέτη, Ειδική Γραμματέας Ειρ. Νταϊφά, Ταμίας Έλ. Τζανετάτου, Μέλη Αντ. Κομνηνός, Μπ. Ντοριζά, Ν. Παπαδημητρίου. ➡





του Δ. Λάμπρου,  
ειδικού γραμματέα  
Γραμματείας Στήριξης  
Τουριστικών Λιμένων

# 15.000 θέσεις σε μαρίνες μέχρι το 2000

Η χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων και η διαχείρισή τους εντάσσονται στο γενικότερο σχεδιασμό για την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης που, όπως είναι γνωστό, έχει τεράστια σημασία για την εν γένει ανάπτυξη της χώρας και ειδικότερα του τουρισμού. Η Ελλάδα, τηρουμένων των αναλογιών, είναι η χώρα με το πιο εκτεταμένο παραλιακό και νησιώτικο τοπίο που, το περισσότερο, περιβάλλει τις ακτές και αποτελεί με αυτές ενιαία ενότητα. Είμαστε χώρα, μετά τη Νορβηγία, με τη μεγαλύτερη αναλογία μήκους ακτών ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο γης (118 μ. μήκος ακτών ανά τετρ. χιλιόμετρο).



Ο κ. Δημήτρης Λάμπρου

**Η** ζώνη αυτή της ηπειρωτικής χώρας και των 3.053 νησιών μας, που άμεσα επηρεάζεται από τις ακτές, αποτελεί το 40% της συνολικής έκτασης της χώρας. Στη ζώνη αυτή, τους καλοκαιρινούς ιδιαίτερα μήνες, συνωστιζονται μαζί με τους μόνιμους κατοίκους και οι ντόπιοι και ξένοι τουρίστες, έτσι ώστε ο συνολικός πληθυσμός της να ξεπερνά το σύνολο του πληθυσμού της χώρας.

Είναι αντιληπτό και προφανές ότι κάθε δραστηριότητα και κάθε φορέας που έχει σχέση με το σχεδιασμό και την άσκηση της πολιτικής στη ζώνη αυτή έχει ξεχωριστή αξία και ευθύνη.

Η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων είναι ένας από τους φορείς αυτούς. Αντικείμενό της η χωροθέτηση και διαχείριση τουριστικών λιμένων, μαρινών, αγκυροβολίων και καταφυγίων σκαφών αναψυχής. Οι αρμοδιότητές της και η πολιτική της σηματοδοτούν και επη-





**ΜΑΡΙΝΕΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ** (Φορέας : Υπουργείο Ανάπτυξης-ΣΑΕ 011/2)

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ    | ΜΑΡΙΝΑ                                         | ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛ/ΣΜΟΥ | ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤ/ΣΗΣ                                                                              | ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ     | ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ                | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ | ΘΕΣΗ                  |
|---------------|------------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------------|--------------|-----------------------|
| Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ    | ΡΟΔΟΥ                                          | 500             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 4.960          | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΣΦΑΓΕΙΑ               |
|               | ΚΩ                                             | 250             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 388            | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | ΠΛ. 7 ΜΑΡΤΙΟΥ         |
|               | ΜΥΚΟΝΟΥ<br>(Μελ.Μαρ. Μυκόνου)                  | 240             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 2.740<br>(30)  | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ        |
| Β. ΑΙΓΑΙΟΥ    | ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ                                    | 250             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 3.460          | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | Ο. ΚΑΡΠΟΒΟΛΟΣ         |
|               | ΧΙΟΥ                                           | 250             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 2.116          | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | ΚΑΣΤΕΛΛΟ              |
|               | ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ                                      | 200             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 3.170          | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160         | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΜΑΚΡΥΣ ΓΙΑΛΟΣ         |
|               | ΙΚΑΡΙΑΣ                                        | 250             | Μέτρο 1.1 του Υποπρ. «Τουρισμός»<br>Τομ.Πρ. «Τουρισμός-Πολιτισμός»<br>Ε.Σ. (Οριστική ένταξη) | 3.475          | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ  | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     |                       |
| ΚΡΗΤΗΣ        | ΡΕΘΥΜΝΟΥ                                       | 100             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 1.100          | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΛΙΜΑΝΙ                |
|               | ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ*                                  | -               | Π.Ε.Π.                                                                                       | 181            | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | ΠΛ. ΚΤΕΛ              |
|               | ΜΑΛΛΙΩΝ                                        | 300             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 1.200          | -                         | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΑΓ. ΠΝΕΥΜΑ            |
|               | ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗΣ                                    | 100             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 974            | -                         | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | ΛΙΜΑΝΙ                |
|               | ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑΣ                                    | 140             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 723            | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160         | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ |                       |
|               | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ                                      | 200             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 300            | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | Ο. ΔΕΡΜΑΤΑ            |
| ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ  | ΖΑΚΥΝΘΟΥ<br>(Συμπλ. εργασίες<br>Μαρ. Ζακύνθου) | 150             | Μέτρο 1.1 του Υποπρ. «Τουρισμός»<br>Τομ.Πρ. «Τουρισμός-Πολιτισμός»<br>Ε.Σ. (Αρχική ένταξη)   | 1.831<br>(199) | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | Α ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ<br>ΛΙΜΕΝΑ |
|               | ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ                                    | 200             | Μέτρο 1.1 του Υποπρ. «Τουρισμός»<br>Τομ.Πρ. «Τουρισμός-Πολιτισμός»<br>Ε.Σ. (Οριστική ένταξη) | 2.303          | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν. 2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΤΑΜΠΑΚΙΚΑ             |
| ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ  | ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ                                    | 250             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 500            | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160         | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΛΙΜΑΝΙ                |
|               | ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ                                      | 235             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 500            | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160         | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΛΙΜΑΝΙ                |
| ΗΠΕΙΡΟΥ       | ΠΡΕΒΕΖΑΣ                                       | 260             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 800            | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160         | ΝΕΟ ΕΡΓΟ     | ΛΙΜΑΝΙ                |
| Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | ΘΑΣΟΥ                                          | 150             | Μέτρο 1.1 του Υποπρ. «Τουρισμός»<br>Τομ.Πρ. «Τουρισμός-Πολιτισμός»<br>Ε.Σ. (Αρχική ένταξη)   | 1.105          | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν. 2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | Δ ΛΙΜΕΝΑ              |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ  | ΠΥΛΟΥ                                          | 250             | Π.Ε.Π.                                                                                       | 685            | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93          | ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟ | Β ΛΙΜΕΝΑ              |
|               |                                                | <b>4.275</b>    |                                                                                              |                |                           |              |                       |

\*Ηδη λειτουργούσα - περιλαμβάνεται και στις υφιστάμενες μαρίνες με 250 θέσεις ελλιμενισμού.

ρεάζουν τόσο τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις ποιοτικά, όσο και τα οικονομικά μεγέθη, ποσοτικά, της πολιτικής που ασκείται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Κατά συνέπεια σηματοδοτούν και επηρεάζουν την ανάπτυξη της χώρας γενικότερα.

Η πολιτική αυτή, προσανατολισμένη στις κυβερνητικές κατευθύνσεις, έχει βασικό στρατηγικό στόχο την αξιοποίηση της πολυδιάστατης σημασίας που έχει η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού, τόσο με τις άμεσες επιπτώσεις στη συνολική προώθηση του τουριστικού προϊόντος όσο και με την τεράστια εθνική σημασία του στη θωράκιση ιδιαίτερα του Αιγαίου.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, προϊόν με έντονη κινητικότητα, καθώς και κάθε μορφή εναλλακτικού τουρισμού, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί εκμεταλλευόμενος στο έπακρον τις φυσικές δυνατότητες που έχει η χώρα μας, βέβαια πάντοτε στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, ώστε να γίνει δυνατό να ανταγωνιστούμε ανάλογες προσπάθειες γειτονικών και μη χωρών, που μοιράζονται την πίτα του τουρισμού, κυ-

ρίως της Μεσογείου.

Στο χώρο που όπως αναφέραμε δραστηριοποιείται η Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων, η χώρα μας δεν έχει να επιδείξει μέχρι σήμερα εντυπωσιακά αποτελέσματα.

Μέχρι και μερικά χρόνια πριν η χωροθέτηση τουριστικών λιμένων και η διαχείρισή τους γινόταν αποκλειστικά από το Δημόσιο και συγκεκριμένα τον ΕΟΤ. Σήμερα πια είναι θεσμοθετημένη η δυνατότητα διαχείρισης τουριστικών λιμένων και από ιδιώτες επενδυτές, με την προϋπόθεση χωροθέτησής τους από το υπουργείο Ανάπτυξης και συγκεκριμένα από τη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων, με διαδικασίες κατά το δυνατόν απλές και σύντομες.

Με το Ν. 2160/93 υπάρχει πλέον η δυνατότητα χωροθέτησης τεσσάρων κατηγοριών τουριστικών λιμένων.

**1.** Μεγάλων τουριστικών λιμένων-μαρινών με σημαντικές εγκαταστάσεις και μεγάλες και ποικίλες δυνατότητες εξυπηρέτησης των τουριστικών σκαφών (μακράς παραμονής, διαχείρισης επισκευών, παρο-



χής ιατρικής περίθαλψης κ.λπ.).

**2.** Καταφυγίων και αγκυροβολίων σκαφών αναψυχής σε προστατευόμενους όρμους με περιορισμένες ή στοιχειώδεις δυνατότητες εξυπηρέτησης.

**3.** Ξενοδοχειακών λιμένων μπροστά από ξενοδοχεία για εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Η χωροθέτηση γίνεται με πρωτοβουλία της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων ή, προκειμένου για τις περιπτώσεις 1 και 3 υπό ορισμένες προϋποθέσεις, με πρωτοβουλία ιδιωτών.

Στη συνέχεια ανατίθεται η διαχείριση κατά κανόνα με δημοπρασία.

Απ' ευθείας διαχείριση μπορεί να γίνει προκειμένου για τουριστικούς λιμένες που ανήκουν στην περίπτωση 1 εφόσον ο ιδιώτης που υπέβαλε το αίτημα για τη χωροθέτηση είναι κύριος ή επικαρπωτής παρακείμενου του τουριστικού λιμένα ακινήτου.

Απ' ευθείας διαχείριση βέβαια γίνεται προκειμένου για ξενοδοχειακό λιμένα (περίπτωση 3).

Τέλος απ' ευθείας διαχείριση μπορεί να ανατεθεί και σε εκείνον που ζήτησε χωροθέτηση τουριστικού λιμένα της περίπτωσης 2 με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει άλλος ενδιαφερόμενος. Ήδη κατά τα τέσσερα περίπου χρόνια αφότου δημιουργήθηκε το νέο θεσμικό πλαίσιο και συγκροτήθηκε η Γραμματεία εκδηλώθηκε έντονο ενδιαφέρον από ντόπιους και ξένους επενδυτές για χωροθέτηση και διαχείριση τουριστικών λιμένων. Χωροθετήθηκαν και κατασκευάζονται ή εκπονούνται οι μελέτες για την κατασκευή αρκετών.

Περισσότεροι από 20 έχουν ενταχθεί στο Β' ΚΠΣ (εθνικό σκέλος ή περιφερειακά προγράμματα).

Η ανάγκη όμως για κάλυψη της ζήτησης δεν πρέπει να μας οδηγήσει σε άναρχη και άκρατη λιμενοποίηση. Για το λόγο αυτό η ΓΣΤΛ σε συνεργασία με τον ΕΟΤ ανέθεσαν σχετική μελέτη με στόχο το σχεδιασμό ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΕΣΥΛΑ), η θεσμοθέτηση του οποίου θα μας δεσμεύσει όσον αφορά τη χωροταξική κατανομή και τις προτεραιότητες κατασκευής του αναγκαίου δικτύου τουριστικών λιμένων στη χώρα μας με προοπτική κατ' αρχάς πενταετίας.

Όσον αφορά τις άμεσες προοπτικές η ΓΣΤΛ έχει βασικό στόχο την προσεχή διετία να θέσει υπό διαχείριση όλη τους τους ήδη χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες.

Με τον τρόπο αυτό προδιαγράφεται η ύπαρξη στη χώρα μας ενός δυναμικού δεκαπέντε περίπου χιλιάδων (15.000) θέσεων το έτος 2000 (περίπου όσες είναι οι ανάγκες μας).

**ΜΑΡΙΝΕΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ - ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ - ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ**  
(Χωροθετημένες από Επιτ. έως 1/4/97)

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ    | ΜΑΡΙΝΑ                                           | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛ/ΣΜΟΥ | ΕΠΕΝΔΥΤΗΣ                    |
|---------------|--------------------------------------------------|--------------------|------------------------------|
| Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ    | ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ<br>(Προστατευόμενος όρμος)           | 30                 | AGMAR MARINE A.E.            |
|               | ΠΗΔΑΛΙ ΣΥΡΟΥ (ΜΑΡΙΝΑ)                            | 254                | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ              |
|               | ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ<br>(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ)         | 26                 | ΠΟΡΤΟ ΜΠΕΛΛΟ                 |
| ΚΡΗΤΗΣ        | ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ<br>(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ)          | 21                 | ΠΟΡΤΟ ΠΑΡΟΣ                  |
|               | ΛΙΑΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ<br>(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ) | 17                 | ΜΕΤΑ Α.Ε.                    |
|               | ΓΟΥΒΕΣ ΠΕΔΙΑΔΑΣ<br>ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (ΜΑΡΙΝΑ)            | 72                 | ΖΑΜΠΕΤΑΚΗΣ Α.Ε.              |
| Δ. ΕΛΛΑΔΑΣ    | ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΑΡΕ<br>(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ)          | 26                 | ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΑΡΕ                 |
|               | ΒΟΥΝΑΚΙ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ (ΜΑΡΙΝΑ)                      | 70                 | ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ - ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε. |
|               | ΑΚΤΙΟ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ (ΜΑΡΙΝΑ)                        | 138                | ΤΕΦΑΣ Α.Ε.                   |
| Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | ΚΥΛΛΗΝΗ ΗΛΕΙΑΣ (ΜΑΡΙΝΑ)                          | 150                | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ              |
|               | ΣΑΝΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ (ΜΑΡΙΝΑ)                         | 150                | ΣΑΝΗ Α.Ε.                    |
|               | ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ (ΜΑΡΙΝΑ)                           | 72                 | Δ.ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ            |
| ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ    | ΑΧΙΛΛΕΥ ΣΚΥΡΟΥ (ΜΑΡΙΝΑ)                          | 150                |                              |
|               |                                                  |                    |                              |
|               |                                                  |                    |                              |
| 1.176         |                                                  |                    |                              |

**ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ**

| ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ             | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛ/ΣΜΟΥ | ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ<br>(ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΡΧ.) | ΠΗΓΗ ΧΡΗΜ/ΣΗΣ      | ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ<br>ΦΟΡ: ΥΠ.ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ |
|-----------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ       | 30                 | 313                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ      | 80                 | 490                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΠΟΡΤΟ ΚΑΓΙΟ ΛΑΚΩΝΙΑΣ  | 15                 | 293                           | Ε.Σ.               | -                               |
| ΚΥΘΗΡΑ (ΠΙΣΩ ΓΙΑΛΟΣ)  | 30                 | 373                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΓΑΥΔΟΣ                | -                  | 400                           | Ε.Σ.               | -                               |
| ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ  | 90                 | 357                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΜΟΧΛΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ       | -                  | 311                           | Ε.Σ.               | -                               |
| ΒΑΘΥ ΙΒΑΚΗΣ           | 43                 | 347                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ      | 30                 | 261                           | Ε.Σ.               | -                               |
| ΜΟΥΝΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ       | 47                 | 239                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ | 53                 | 418                           | Ε.Σ.               | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ        | 62                 | 447                           | Ε.Σ.               | -                               |
| ΚΑΡΥΣΤΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ      | -                  | 600                           | Π.Ε.Π. ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ | -                               |
| ΛΙΒΑΔΙ ΘΛΑΥ           | 35                 | -                             | Π.Ε.Π. Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ  | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ Ν.2160             |
| 515                   |                    |                               |                    |                                 |



# ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ   | ΜΑΡΙΝΑ                     | ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ                                      | ΘΕΣΕΙΣ<br>ΕΛΛ/ΣΜΟΥ | ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΜ/ΣΗΣ                   |
|--------------|----------------------------|-------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| ΑΤΤΙΚΗ       | ΑΙΛΙΜΟΣ                    | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 1.000              | ΕΟΤ                              |
|              | ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ                | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 115                | ΕΟΤ                              |
|              | ΓΛΥΦΑΔΑ                    | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 780                | Δ. ΓΛΥΦΑΔΑΣ                      |
|              | ΖΕΑ                        | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 900                | ΕΟΤ                              |
|              | ΦΛΟΙΣΘΟΣ                   | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93                                | 200                | ΕΟΤ                              |
|              | ΛΑΥΡΙΟ                     | ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ<br>Ν.2160/93                       | 685                | ΙΔΙΩΤΗΣ<br>ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ ΑΕ      |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ | ΜΕΘΑΝΑ (Αργοναυτική)       | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 70                 | Δ. ΜΕΘΑΝΩΝ                       |
|              | ΓΛΥΦΑΔΑ ΠΑΤΡΩΝ             | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 450                | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ                  |
|              | ΚΑΛΑΜΑΤΑ                   | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 250                | Δ. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ                     |
|              | ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ                 | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 220                | Δ. ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ                   |
| Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | ΑΡΕΤΣΟΥ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ          | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93                                | 300                | ΕΟΤ                              |
|              | ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ<br>ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 175                | ΙΔΙΩΤΗΣ<br>(ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ)        |
| Ν. ΑΙΓΑΙΟ    | ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ             | ΠΡΟ ΤΟΥ Ν.2160 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ                        | 115                | ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ                  |
| ΚΡΗΤΗ        | ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ*              | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93                                | 250                | ΕΟΤ                              |
| ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ  | ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ            | ΑΠΟ ΤΟ Ν.2160/93(450)<br>ΑΠΟ ΕΠΙΤΡ. Ν.2160(400) | 850                | ΙΔΙΩΤΗΣ<br>IKG (Μίσθωση από ΕΟΤ) |
| 6.360        |                            |                                                 |                    |                                  |

## ΜΕΤΡΟ 1.1: «ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΜΑΡΙΝΕΣ - ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ, ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ»

| ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ                                        | Π/Υ<br>(ΜΕΣΗ ΑΝΑΘ. ΤΙΜΩΝ ΔΡΧ.) | ΦΟΡΕΑΣ<br>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|
| ΜΑΡΙΝΑ ΘΑΣΟΥ                                        | 1.105.000.000                  | Ε.Ο.Τ.               |
| ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ                                  | 2.337.000.000                  | Ε.Ο.Τ.               |
| ΜΑΡΙΝΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ                                     | 1.831.000.000                  | Ε.Ο.Τ.               |
| ΣΥΜΠΛ. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ<br>ΕΡΓΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ | 199.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΑΘΥ ΙΘΑΚΗΣ                    | 345.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑΣ ΚΕΦΑΛ.            | 418.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΚΥΘΗΡΩΝ                        | 373.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΟΡΤΟ ΚΑΓΙΟ                    | 293.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΜΑΡΙΝΑ ΙΚΑΡΙΑΣ                                      | 3.506.000.000                  | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ                | 313.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ                 | 447.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΜΟΥΔΡΟΥ ΛΗΜΝΟΥ                 | 239.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΚΑΛΥΜΝΟΥ                       | 490.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ               | 261.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΓΑΥΔΟΥ                         | 400.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ           | 357.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΜΟΧΛΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ                | 311.000.000                    | Ε.Ο.Τ.               |
| <b>17 ΕΡΓΑ</b>                                      | <b>13.225.000.000</b>          |                      |

\* Περιλαμβάνεται και στο Π.Ε.Π. Κρήτης.





# Η ναυταπάτη των



## Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ Δ/Π «LORD BYRON»

του Α.Ι. Τζαμτζή  
Πλοίαρχου Εμπορικού Ναυτικού

*Αν ποτέ γραφτεί ένα βιβλίο για τις μεγάλες*

*ναυταπάτες τότε ασφαλώς κάποια διακεκριμένη θέση*

*θα έχει και η περιγραφή της ναυταπάτης που έμεινε*

*στα διεθνή ναυτικά χρονικά ως η ναυταπάτη*

*των «6 S». Ο τίτλος προέρχεται από τα αρχικά των*

*αγγλικών λέξεων Siam, Singapore, Somali, Soviet,*

*Sugar, Swidle. Υπήρξε μια αρκετά περίπλοκη και*

*καλοστημένη ναυταπάτη που ξεκίνησε*

*από ένα μικρό γραφείο*

*της Μπανγκόκ, επεκτάθηκε σε πέντε χώρες,*

*καθάρισε περίπου 6 εκατομμύρια δολάρια για τους*

*εμπνευστές της, είχε δε ως αποτέλεσμα να χαθούν*

*κυριολεκτικά 9.300 τόνοι. ζάχαρη, να κατασχεθεί*

*ένα πλοίο και να πεθάνει ένας αθώος.*

**Η** ιστορία άρχισε το Μάρτιο/Απρίλιο του 1974 όταν το κρατικό Εθνικό Πρακτορείο Εμπορίου της Σομαλίας ενδιαφέρθηκε για την αγορά 10.000 τόνων ζάχαρης. Για το σκοπό αυτόν ήλθε σε επαφή με ένα γραφείο της Μομπάσα (Κένυα) και συγκεκριμένα με κάποιον Σομαλό της Κένυας ονόματι Χατίμι. Ο Χατίμι με τη σειρά του επικοινωνήσε με την εταιρεία Crescent Impex της Σιγκαπούρης, η οποία γνώριζε τις κατάλληλες πηγές από τις οποίες ήταν δυνατόν να αγορασθεί το εμπόρευμα. Η Crescent Impex ανέθεσε την προμήθεια σε κάποιον Chern της Eastern Development Corp. της Μπανγκόκ και περί τα μέσα Μαΐου συμφωνήθηκε η αγορά 10.000 τόνων ζάχαρης από την Μπανγκόκ για τη Σομαλία, για το ποσό των 5.900.000 δολαρίων.

Στην πραγματικότητα η Eastern Development ήταν μία από τις πολλές εταιρείες που ελέγχονταν από τον Chern. Την εποχή εκείνη ο Chern ήταν γύρω στα σαράντα πέντε του χρόνια, κινεζικής εθνικότητας, με αρκετές αμφίβολες ακεραιότητας επιχειρήσεις που είχε αρχίσει στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και επεκτείνονταν σε απάτες ναυλοσυμφώνων, θαλασπορία διαφόρων ειδών, πηλοστογράφηση πιστοποιητικών και κυκλώματα ακάθαρτων επιταγών. Ένας άνθρωπος ευρείας αντιλήψεως που τα θύματά του επεκτείνονταν όχι μόνο στην Άπω Ανατολή, αλλά και στην Ευρώπη και την Αμερική.

Πριν από το άνοιγμα της σχετικής πιστώσεως ο Chern έδωσε οδηγίες στους Σομαλούς παραλήπτες να ανοίξουν τη σχετική πίστωση όχι για λογαριασμό της εταιρείας του Crescent Impex, αλλά μιας άλλης εταιρείας της Σιγκαπούρης, της Australian Sea Holdings Ltd. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία αυτή είχε ιδρυθεί στις 10 Μαΐου 1974 με κεφάλαιο... 2 δολάρια και το διοικητικό της συμβούλιο αποτελούσαν κάποιος Chin Coh Seng και η Grace Florence Chin.

Η Crescent Impex ισχυρίστηκε αργότερα πως επειδή δεν διέθετε την πείρα για μια τόσο μεγάλη επιχείρηση προσέλαβε ως οικονομικό της σύμβουλο κάποιον Chin Con Seng, ο οποίος ήταν καθηγητής της Λογιστικής και Διευθύνσεως Επιχειρήσεων στο Πανεπιστήμιο της Σιγκαπούρης και ότι η ίδρυση της Australian Holdings ήταν δική του ιδέα. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα παραπάνω μέλη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας ήταν ο αδελφός και η σύζυγος του καθηγητή Chin.

Η πίστωση ανοίχθηκε στην Moscow Narodny Bank της Σιγκαπούρης για λογαριασμό της Australian Sea Holdings για το ποσό των 5.900.000 δολα-



ρίων που αντιπροσώπευε την αξία 10 χιλιάδων τόνων ζάχαρης που θα φορτώνονταν για λογαριασμό του Εθνικού Πρακτορείου Εμπορίου της Σομαλίας.

Στις 24 Ιουνίου 1974 παρουσιάστηκε στην τράπεζα το πρωτότυπο της φορτωτικής με ημερομηνία 20 Ιουνίου 1974. Η φορτωτική είχε την επωνυμία Consolidated Cosmopolitan Lines και σύμφωνα με αυτήν η Australian Sea Holdings είχε φορτώσει 10 χιλιάδες τόνους ζάχαρη με παράδοση στην Μπέρμπερα της Σομαλίας και παραλαβή του Εθνικού Πρακτορείου Εμπορίου.

Το εμπόρευμα αναφερόταν στη φορτωτική να έχει φορτωθεί στο πλοίο «Delwind» στο Koh-Si-Cheng, ένα μικρό νησί νότια της Μπανγκόκ.

Με την παρουσία της φορτωτικής και των άλλων πιστοποιητικών, η Australian Sea Holdings εισέπραξε το ποσό των 5.900.000 δολαρίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η φορτωτική όσο και τα άλλα απαιτούμενα πιστοποιητικά, όπως πιστοποιητικό προελεύσεως, χημική ανάλυση κ.λπ., είχαν υπογραφεί όλα από το ίδιο πρόσωπο, τον καθηγητή Chin.

Η ζάχαρη ουδέποτε είχε φορτωθεί στο «Delwind». Το πλοίο αυτό μπορεί να ονομασθεί «το πλοίο που δεν υπήρξε ποτέ». Ουδέποτε πλοίο με το όνομα αυτό είχε καταπλεύσει στην Μπανγκόκ. Με το όνομα αυτό υπήρχε ένα πλοίο ιδιοκτησίας εφοπλιστών του Χονγκ Κονγκ. Στην περίοδο αυτή, το «Delwind» είχε φορτώσει στο Βανκούβερ του Καναδά σιτηρά και έφθασε στην Οσάκα στις 29 Μαΐου, μετά την εκφόρτωση μπήκε στη δεξαμενή και στις 13 Ιουνίου πουλήθηκε σε μια ιταλική εταιρεία και μετονομάστηκε σε «Span Seconda» και η μοναδική εποχή που είχε επισκεφθεί την Μπανγκόκ ήταν περί τις 23 Αυγούστου με το νέο του όνομα, έξι εβδομάδες δηλαδή μετά την είσπραξη της πιστώσεως και αναχώρησε κενό για το Βανκούβερ.

Ήταν φανερό ότι τόσο η φορτωτική όσο και τα λοιπά πιστοποιητικά που χρησιμοποιήθηκαν για την είσπραξη της πιστώσεως ήταν πησά και ότι η Australian Sea Holdings ουδέποτε φόρτωσε το φορτίο στο «Delwind».

Σε τηλεγράφημα του Εθνικού Πρακτορείου της Σομαλίας για την καθυστέρηση του φορτίου, η Consolidated Cosmopolitan Line διαβεβαίωσε ότι το «Delwind» είχε πάθει κάποια βλάβη και επισκευαζόταν στα νησιά Νικομπάρ και ότι σύντομα θα έφθανε στη Σομαλία.

Τον Αύγουστο του 1974 ο καθηγητής Chin ζήτησε από ένα ναυλομεσίτη της Σινγκαπούρης να ναυλώσει ένα πλοίο για λογαριασμό κάποιου Chern από την Μπανγκόκ. Ο μεσίτης πρόσφερε το ελληνικό πλοίο «Lord Byron», το οποίο και ναυλώθηκε για λογαριασμό της εταιρείας Consolidated Cosmopolitan Lines από την ελληνική εταιρεία Shellen Sheerpaart του Ρότερνταμ.

Το «Lord Byron», πλοιοκτησίας της Valia Oceanica Armodora S.A. νοηογίου Πειραιώς, 6.547 τόν. γκρος και 8.288 τόν. νεκρού βάρους, είχε χρονοναυλωθεί από την παραπάνω ελληνική εταιρεία από τη διαχειρίστρια εταιρεία του Condaras (Hellas) Ltd για ένα χρόνο με δικαίωμα υποναυλώσεως για ταξίδια ανά τον κόσμο.

Η Shellen, λοιπόν, υποναύλωσε το «Lord Byron» στην Consolidated Cosmopolitan Line για ένα ταξίδι από λιμάνια της Νοτιοανατολικής Ασίας σε λιμάνια της Ανατολικής Αφρικής.

Το πλοίο, έτοιμο για φόρτωση, έφτασε στην Μπανγκόκ στις 8 Σεπτεμβρίου. Ο Chern, που ήταν ο φορτωτής και πράκτορας συγχρόνως, δήλωσε στον καπετάνιο ότι θα φόρτωνε ζάχαρη για τη Σομαλία και το φορτίο θα προερχόταν από μεταφόρτωση από το πλοίο «Delwind», το οποίο λόγω ζημιών καθυστέρωσε στα Νησιά Νικομπάρ, παρακάλεσε δε τον καπετάνιο του «Lord Byron» να στείλει ένα τηλεγράφημα από τον ασύρματο του πλοίου

στο Πρακτορείο Εμπορίου της Σομαλίας ότι το φορτίο του «Delwind» θα μεταφορτωνόταν στο πλοίο του. Η δικαιολογία του Chern για την αποστολή του τηλεγραφήματος από το πλοίο ήταν ότι δεν είχε καμιά εμπιστοσύνη στα τοπικά τηλεγραφέα.

Το τηλεγράφημα είχε ως εξής: «S.S. Delwind could not reach Maldives and have now say anchored near Nicobar is all cargo aboard safe but shifting of cargo into my vessel slow stop. ETA Berbera reverting. Master Lord Byron».

Το «Lord Byron» περίμενε για φόρτωση σχεδόν 15 μέρες όταν το βρόδυ της 21ης προς 22α Σεπτεμβρίου στις έντεκα η ώρα το πλεύρισαν μερικές φορτηγίδες και φορτώθηκαν στο πλοίο 687,49 τόνοι ζάχαρη. Η φόρτωση συμπληρώθηκε στις έξι το πρωί της Κυριακής 22 Σεπτεμβρίου και σύμφωνα με τις οδηγίες των φορτωτών και πρακτόρων αναχώρησε αμέσως για τη Σινγκαπούρη προκειμένου να παραλάβει από εκεί φορτίο ξηθείας με προορισμό τη Χοντέιντα της Υεμένης.

Φορτωτικές δεν προσκομίσθηκαν για υπογραφή από τον πλοίαρχο με τη δικαιολογία ότι δεν ήταν δυνατόν να ετοιμασθούν λόγω της Κυριακής αργίας και του ακατάλληλου της ώρας.

Για τον ίδιο λόγο δεν προσκομίσθηκαν και τα Δηλωτικά του φορτίου. Υπογράφηκε μόνον ένα δεητήριο παραλαβής (Mate's receipt) με το οποίο δηλωνόταν ότι φορτώθηκαν στο πλοίο 6.874 σάκοι λευκή καθαρή ζάχαρη βάρους 687,4 τόν. Συγχρόνως δόθηκε η διαβεβαίωση στον πλοίαρχο ότι οι φορτωτικές και τα σχετικά βεβαιωτικά θα στέλνονταν κατευθείαν στο λιμάνι της εκφορτώσεως, πράγμα συνηθισμένο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, στο Δηλωτικό του τελωνείου, που κατατέθηκε από τους πράκτορες, αναφερόταν ότι το πλοίο είχε αποπλεύσει χωρίς φορτίο, καθώς το φορτίο που είχε φορτωθεί προερχόταν από λιθρεμπόριο.

Το «Lord Byron» έφθασε στη Σινγκαπούρη την επομένη, φόρτωσε εκεί 2.400 τόν. ξηθεία με προορισμό τη Χοντέιντα και αναχώρησε στις 20 Σεπτεμβρίου για την Μπέρμπερα της Σομαλίας, πρώτο λιμάνι εκφορτώσεως.

Το πλοίο έφτασε στην Μπέρμπερα στις 10 Οκτωβρίου, μετά όμως από την εκφόρτωση των 687,4 τόν. της ζάχαρης το πλοίο και το πλήρωμα κατακρατήθηκαν από τις τοπικές Αρχές με τον ισχυρισμό ότι αναμένονταν 10.000 τόν. ζάχαρη, ποσότητα για την οποία η σομαλιανή κυβέρνηση είχε ήδη καταβάλει στους φορτωτές σχεδόν 6 εκατομμύρια δολάρια.

Συγχρόνως οι τοπικές Αρχές άσκησαν πίεση στον πλοίαρχο, τον οποίο και έθεσαν υπό κατηγορία, να υπογράψει δήλωση ότι το φορτίο που έλειπε είχε εκφορτωθεί σε άλλο λιμάνι.

Όπως ήταν φυσικό ο πλοίαρχος αρνήθηκε και σε παρατήρησή του πώς ήταν δυνατόν, σε ένα πλοίο χωρητικότητας φορτίου 8.200 τόνων που είχε και 2.500 τόν. περίπου ξηθεία για τη Χοντέιντα, να φορτωθούν 10.000, πήρε την απάντηση ότι αυτό ήταν άσχετο.

Ευθύς αμέσως μετά την κατακράτηση του «Lord Byron» στην Μπέρμπερα, οι τοπικές Αρχές απαγόρευσαν κάθε επικοινωνία του πλοίου με τους χρονοναυλωτές και τους πλοιοκτήτες και γενικά με τον έξω κόσμο, σφραγίζοντας τον ασύρματο, καθώς δε η Σομαλία την εποχή εκείνη βρισκόταν κάτω από σοβιετικό έλεγχο, στη δε Μπέρμπερα υπήρχε βάση ρωσικών πυραύλων και το λιμάνι της ήταν βάση του ρωσικού στόλου, η χορήγηση βίζας εισόδου στη χώρα και η επαφή με την Μπέρμπερα ήταν σχεδόν αδύνατη.



Ο πρώτος που κατόρθωσε να πετύχει άδεια εισόδου στη Σομαλία, μετά σχεδόν από δύο μήνες και να έλθει σε επαφή με τις τοπικές Αρχές, ήταν ο W. Bertens, ειδικός απεσταλμένος της ολλανδικής κυβερνήσεως, ο οποίος μετέβη στη Σομαλία για λογαριασμό των χρονοναυλωτών Shellen Sheepvaart.

Ο Bertens μπόρεσε να επιτύχει άδεια επισκέψεως του πλοίου μέσω του Υπουργείου Εξωτερικών της Σομαλίας και στις 14 Δεκεμβρίου μετέβη αεροπορικώς στην Μπέρμπερα από το Μογκαντίσο και συναντήθηκε με τις τοπικές Αρχές και τον πλοίαρχο.

Ο Bertens ανέφερε ότι ο πλοίαρχος δεν μπόρεσε να δικαιολογήσει επαρκώς το τηλεγράφημα που είχε στείλει στις 8 Σεπτεμβρίου στο Πρακτορείο Εμπορίου της Σομαλίας σχετικά με τη μεταφόρτωση από το «Delwind». Όσο για την άλλη κατηγορία των Αρχών της Σομαλίας, ότι το πλοίο έφτασε στην Μπέρμπερα χωρίς φορτωτικά έγγραφα, αυτό αναγνωριζόταν ως κάτι το συνηθισμένο στη ναυτιλιακή πρακτική με δεδομένο μάλιστα ότι το πλοίο είχε αποπλεύσει από την Μπανγκόκ τη νύχτα της Κυριακής 22 Σεπτεμβρίου.

Στην επιστροφή του στο Μογκαντίσο ο Bertens επισκέφθηκε τον αρμόδιο υπουργό Εξωτερικού Εμπορίου της Σομαλίας, ο οποίος του δήλωσε ότι προκειμένου να ελευθερωθεί το πλοίο έπρεπε να παραδοθούν 10.000 τόν. ζάχαρης ή η αξία της στην τρέχουσα τιμή.

Τέλος, ο Bartens έγινε δεκτός από το νομικό σύμβουλο του Επαναστατικού Συμβουλίου που κυβερνούσε τη χώρα, ο οποίος του συνόψισε τη θέση της σομαλιανής κυβερνήσεως ως εξής:

α. Η διεθνής πρακτική δεν έχει ισχύ ενώπιον του γενικού συμφέροντος της Σομαλίας.

β. Με το πλοίο «Lord Byron» στα χέρια της η κυβέρνηση είχε κάποιο περιθώριο χειρισμών και

γ. Για την εσωτερική δημοσιότητα η απελευθέρωσή του θα ήταν πολιτικά άκακη, χωρίς κάποια προσφορά έναντι της επιστροφής του.

Κατόπιν όλων αυτών και άλλων άκαρκων προσπαθειών, ο Bartens αναχώρησε άπρακτος στις 25 Δεκεμβρίου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η χορήγηση βίζας για επίσκεψη στη Σομαλία δεν δίδονταν σε κανέναν από τους διαχειριστές του πλοίου, παρ' όλο που ζητήθηκε από τις σομαλιανές πρεσβείες του Καϊρου, της Βηρυτού και της Ρώμης. Η απάντηση ήταν ότι η έγκριση της βίζας έπρεπε να έλθει από τη Σομαλία, η οποία συνήθως ουδέποτε ερχόταν ή ερχόταν ύστερα από 3-4 μήνες.

Ύστερα από επανειλημμένες προσπάθειες ο από τους διευθυντές της εταιρείας Ι. Κοντάρας πέτυχε να πάρει βίζα εισόδου από τη σομαλιανή πρεσβεία των Βρυξελλών και ο αρχιπλοίαρχος της εταιρείας Α.Ι. Τζαμτζής από το προξενείο της Τζέντας της Σαουδικής Αραβίας, όπου ο ίδιος είχε

μεταβεί προκειμένου να προωθήσει τρόφιμα και άλλα υλικά για το πλήρωμα, καθώς το πλήρωμα αντιμετώπιζε σοβαρές ελλείψεις.

Οι δύο παραπάνω αναχώρησαν για το Μογκαντίσο στις 29 Ιανουαρίου 1975 και παρέμειναν στη Σομαλία μέχρι τις 16 Φεβρουαρίου.

Πέτυχαν συνάντηση με τον υπουργό Εξωτερικού Εμπορίου, ο οποίος τους επανέλαβε τις αρχικές θέσεις της σομαλιανής κυβερνήσεως για την απελευθέρωση του πλοίου, δηλαδή ή να βρεθεί η ζάχαρη (10.000 τόν.) ή να καταβληθεί η αξία της (6 εκατ. δολλ.), καθώς είχε θεωρηθεί ότι το πλοίο, έστω και ακουσίως, είχε πάρει μέρος σε απάτη σε βάρος του σομαλιανού λαού. Ζητήθηκε τότε η έγκριση για χορήγηση βίζας σε δικηγόρο του P&I Club προκειμένου να καταρτισθεί πρόγραμμα ενεργειών κατά των φορτωτών. Ο υπουργός αρχικά υπήρξε αρνητικός, τελικά όμως έδωσε τη σχετική εντολή.

Τέλος, ζητήθηκε να επιτραπεί στους δύο εκπροσώπους να επισκεφθούν το πλοίο στην Μπέρμπερα. Η αίτηση έγινε δεκτή με αρκετή δυσφορία από την πλειυρά του υπουργού καθώς, όπως τόνισε, δεν υπήρχε λόγος. Το πλήρωμα ήταν ελεύθερο και είχε καλή στην υγεία του, τέθηκε όμως ως όρος ότι οι συζητήσεις με το πλήρωμα θα γίνονταν σε αγγλική γλώσσα και με την παρουσία πάντοτε εκπροσώπων του πρακτορείου και της αστυνομίας.

Καθώς ήταν φανερό ότι δεν υπήρχε άλλη λύση, οι δύο εκπρόσωποι δέχθηκαν και έφτασαν αεροπορικώς στην Μπέρμπερα στις 4 Φεβρουαρίου. Στο πλοίο οι επαφές με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα έγιναν όπως είχε προκαθορισθεί, δηλαδή κάτω από την άγρυπνη επιβλέψη της αστυνομίας.

Διαπιστώθηκε συγχρόνως ότι παρ' όλης της περί αντιθέτου διαβεβαίωσης του υπουργού, το πλήρωμα δεν επιτρεπόταν να κινηθεί πέρα από τα όρια της πόλης και μόνο την ημέρα. Υπήρχε επίσης έλλειψη τροφίμων παρ' όλο που η διαχειρίστρια εταιρεία είχε φροντίσει να εφοδιάσει κατ' επανάληψη το πλοίο με τρόφιμα και υλικά μέσω Τζέντας.

Ο δικηγόρος του P&I Club Jan MacLahlan έφτασε στο Μογκαντίσο στις 11 Φεβρουαρίου και στις 15 του ίδιου μήνα πραγματοποιήθηκε μια συνάντηση στην οποία πήραν μέρος ο γεν. γραμ. του Εξωτερικού Εμπορίου, ο δικηγόρος του Club, οι εκπρόσωποι της πλοιοκτητικής εταιρείας και ο διευθυντής της Εμπορικής Τράπεζας της Σομαλίας, της τράπεζας η οποία είχε αναλάβει τη διεκπεραίωση της εισαγωγής της ζάχαρης και ο οποίος, επικεφαλής μιας πενταμελούς επιτροπής Σομαλιών, είχε μεταβεί στη Σιγκαπούρη και την Μπανγκόκ προκειμένου να διερευνήσει την υπόθεση. Ας σημειωθεί ότι η επιτροπή αυτή, ύστερα από έρευνες 54 περίπου ημερών, επέστρεψε άπρακτη.

Ο γεν. γραμματέας παραδέχθηκε στη διάρκεια των συζητήσεων ότι το σομαλιανό κράτος έπρεπε θύμα απάτης που διαπράχθηκε από τον Chern, ο οποίος υποστηριζόταν από το διεφθαρμένο καθεστώς της Ταϊλάνδης και ζήτησε από τους πλοιοκτήτες να πιέσουν τόσο την ελληνική κυβέρνηση όσο και την ολλανδική, τη βρετανική και της Σιγκαπούρης ώστε να αποζημιωθεί η Σομαλία για το ποσό των χρημάτων που έχασε.

Τέλος, παρατήρησε ότι δεν είχε τίποτα άλλο να συζητήσει με τους αντιπροσώπους της πλοιοκτησίας και ότι κάθε περαιτέρω συζήτηση θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί σε υπουργικό επίπεδο των ενδιαφερόμενων κυβερνήσεων. Δήλωσε δε ότι, επί του παρόντος τουλάχιστον, δεν ήταν δυνατή η μετακίνηση ή αντικατάσταση του πληρώματος, όπως βεβαίως και αναχώρηση του πλοίου.

Καθώς πλέον διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε έδαφος διαπραγματεύσεων, οι αντιπρόσωποι του πλοίου αναχώρησαν. Στο μεταξύ, νεότερες έρευνες

Swidle  
Siam  
Somali Soviet  
Singapore  
Sugar



που έγιναν στη Σιγκαπούρη και την Μπανγκόκ απέδειξαν ότι:

α) Δεν υπήρχε στην Μπανγκόκ εταιρεία με την επωνυμία Consolidated Cosmopolitan Lines, η εταιρεία που εξέδωσε την φορτωτική. Επίσης η ύπαρξη της Ζάχαρης που υποτίθεται ότι βρισκόταν αποθηκευμένη σε 3 αποθήκες στην Μπανγκόκ δεν στάθηκε δυνατόν να επιβεβαιωθεί.

β) Υπήρχε προφανώς σχεδιασμένη απάτη που διαπράχθηκε στη Σιγκαπούρη καθώς:

I. Κατά το νόμο της Ταϊλάνδης, μόνο δύο εταιρείες, η Thai Sugar Corp. και η Suco Can Export και ουδείς άλλος, πρόσωπο ή οργανισμός, είχε την άδεια για εξαγωγή ζάχαρης από τη χώρα.

II. Όλα τα εμπορεύματα που προέρχονταν από την Ταϊλάνδη έπρεπε να εξάγονται από Ταϊλανδούς φορτωτές και όχι από αλλοδαπές εταιρείες. Στην περίπτωση μας αναφερόταν ως φορτωτής η Australian Sea Holdings.

III. Η φορτωτική που είχε εκδοθεί με ημερομηνία 24 Ιουνίου 1974 αφορούσε τη Ζάχαρη που είχε φορτωθεί στο «Delwind» στο Koh-Si-Chang.

Το πλοίο όμως αυτό δεν βρισκόταν στην περιοχή αυτή με το όνομα αυτό. Μέχρι την 23η Αυγούστου βρισκόταν στην Μπανγκόκ με το νέο του όνομα «Span Seconda» και αναχώρησε χωρίς φορτίο.

IV. Αν οι έμποροι της Ζάχαρης βρισκόταν στην Ταϊλάνδη γιατί ανοίχθηκε η πίστωση για λογαριασμό μιας εταιρείας της Σιγκαπούρης εκτός από το μοναδικό λόγο ότι η Australian Sea Holdings ιδρύθηκε αποκλειστικά και μόνο για να εισπράξει την πίστωση;

V. Προφανώς υπήρχε σχέση μετοξύ της Australian Sea Holdings και του Chern, καθώς η Australian παρουσιάζεται ως φορτωτής στη φορτωτική και συνεπώς δικαιούχος της πιστώσεως.

VI. Τέλος, όλα τα πιστοποιητικά τα απαιτούμενα για την πληρωμή της πιστώσεως, ήτοι φορτωτική, πιστοποιητικά αναλήψεως, προελεύσεως, ποιότητας και ποσότητας είχαν υπογραφεί από ένα και το αυτό πρόσωπο, τον καθηγητή Chin, ο οποίος υπήρξε ο εμπνευστής και ιδρυτής της Australian Sea Holdings.

Παρά την αποτυχία της πρώτης αποστολής, οι ενέργειες για την απελευθέρωση του πληρώματος τουλάχιστον συνεχίστηκαν από την πλοιοκτήτρια εταιρεία και ύστερα από τη μεσοδιάθεση του ελληνικού υπουργείου Εξωτερικών, των ναυτεργατικών οργανώσεων κ.ά. δόθηκε τελικά η έγκριση για την απελευθέρωση του πληρώματος, η οποία έγινε στις 12 Ιουνίου, πηλην του πλοίαρχου, ο οποίος, κατά τη φράση του υπουργού Εμπορίου, έπρεπε να παραμείνει προκειμένου να καταθέσει στη δίκη που θα γινόταν. Ο πλοίαρχος μετά την αναχώρηση του πληρώματος μεταφέρθηκε σε ξενοδοχείο του Μογκαντίτσο.

Στις επανειλημμένες παραστάσεις και διαμαρτυρίες της διαχειρίστριας εταιρείας για τη συνεχιζόμενη αδικαιολόγητη κατακράτηση του πλοίαρχου και του πλοίου, οι σομαλιανές Αρχές αποφάσισαν να παραπέμψουν τελικά τον πλοίαρχο σε δίκη με την κατηγορία της συνεργίας σε απάτη σε βάρος του σομαλιανού λαού.

Η εκδίκαση της υποθέσεως πραγματοποιήθηκε στις 15 Φεβρουαρίου 1976 ενώπιον Ειδικού Δικαστηρίου Ασφαλείας (στρατοδικείο). Πρόεδρος του δικαστηρίου ήταν ανώτερος αξιωματικός του σομαλιανού Ναυτικού, ο οποίος πλησιονόταν από έναν άλλο αξιωματικό και ένα δικαστή. Τη θέση του δημόσιου κατηγορούμενου είχε ο γενικός εισαγγελέας της Σομαλίας με βαθμό συνταγματάρχη.

Την υπεράσπιση τόσο του πλοίαρχου όσο και του πλοίου είχε αναλάβει ο Σομαλός δικηγόρος R. Mariano, ο οποίος μαζί με τους νομικούς συμβούλους της εταιρείας κατήρτισαν το σχέδιο για τη στρατηγική της υπερασπίσεως.

Η δίκη μεταφραζόταν συγχρόνως στα αγγλικά για τον πλοίαρχο και τους εκπροσώπους και δικηγόρους της διαχειρίστριας εταιρείας.

Ο δημόσιος κατηγορούμενος με την έναρξη της δίκης καθόρισε την κατηγορία με την οποία η σομαλιανή κυβέρνηση εγκαλούσε το πλοίο και τον πλοίαρχο, ότι δηλαδή το δ/ν «Lord Byron» πήρε μέρος σε μια απάτη έξι εκατομ-



Το m.s. Lord Byron ρυμολκείται στον Πειραιά μετά την κατακράτησή του στη Μπέρμπερα της Σομαλίας.

μυρίων δολαρίων, η οποία διαπράχθηκε σε βάρος της οικονομίας της χώρας και ότι η έκταση του εγκλήματος ήταν πολύ μεγαλύτερη απ' όσο φαινόταν.

Μετά την εκφώνηση του κατηγορητηρίου ο πλοίαρχος Ν. Μιχαήλπουλος αρνήθηκε κάθε κατηγορία, δηλαδή την αποστολή ψευδών τηλεγραφημάτων και άφιξη σε σομαλιανό λιμένα χωρίς φορτωτικές και δηλωτικά φορτίου.

Ένσταση του συνηγόρου του κατηγορουμένου για αναρμοδιότητα του δικαστηρίου, καθώς το αδίκημα είχε διαπραχθεί εκτός της χώρας και των χωρικών υδάτων, απορρίφθηκε.

Ακολούθησε εξέταση των μαρτύρων και στη συνέχεια η ένορκη απολογία του πλοίαρχου, ο οποίος υποστήριξε την αθωότητά του και κατέθεσε ότι ενήργησε σύμφωνα με τις εντολές των φορτωτών και τις συνθήκες της ναυτιλίας. Οι οδηγίες τους ήταν να πλεύσει και να φορτώσει στην Μπανγκόκ και τη Σιγκαπούρη με προορισμό την Μπέρμπερα και την Χονγκκόνγκ. Την ποσότητα του φορτίου την καθόρισε ο τοπικός πράκτορας που ήταν και ο φορτωτής και ο οποίος τον διαβεβαίωσε ότι θα αποστείλει τα φορτωτικά έγγραφα στο λιμάνι του προορισμού του, ενέργεια που αποτελεί συνήθη πρακτική με δεδομένο μάλιστα ότι η φόρτωση πραγματοποιήθηκε και συμπληρώθηκε οργά την Κυριακή και έπρεπε να αποπλεύσει αμέσως.



## Ο εισαγγελέας στην αγόρευση του

κατηγόρησε τον πλοίαρχο ότι συνήργησε στην απάτη και ζήτησε την καταδίκη του σε τέσσερα χρόνια φυλάκιση και 100.000 σομαλιανά σελίνια πρόστιμο, για δε το πλοίο πρόστιμο τριπλάσιο της αξίας της ζάχαρης ήτοι δολ. 18 εκατομμύρια και μέχρι να καταβληθεί το ποσό αυτό το πλοίο να παραμείνει όπου ευρίσκεται και σε περίπτωση που δεν καταβληθεί το ποσό αυτό να κατεσχεθεί και να εκποιηθεί σε όφελος του σομαλιανού λαού.

Ο συνήγορος υπερασπίσεως στην αγόρευση του υποστήριξε ότι δεν ήταν δυνατόν να έχει εφαρμογή η ισχύουσα νομοθεσία αφού το αδίκημα είχε διαπραχθεί εκτός της σομαλιανής επικράτειας.

Ανέφερε δε χαρακτηριστικά ότι ο φορτωτής που εξαπάτησε τη σομαλιανή κυβέρνηση είχε εισπράξει την αξία της ζάχαρης καταθέτοντας πησστή φορτωτική τρεις ολόκληρους μήνες πριν από τη ναύλωση του πλοίου και τόνισε ότι αν κάποιος έσφαζε και υπέχει ευθύνη για την πληρωμή του ποσού σε ξένα πρόσωπα αυτή ήταν η ρωσική τράπεζα της Σινγκαπούρης Moscow Narodny Bank, η οποία κατέβαλε την αξία της ζάχαρης, χωρίς να εξετάσει αν οι φορτωτικές και τα άλλα δικαιολογητικά ήταν γνήσια και όχι πησστά. Συνεπώς δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί κατηγορία εναντίον του πλοίαρχου ή του πλοίου. Τέλος, παρατήρησε ότι εάν υπήρχε αδίκημα, αυτό ενέπιπε στην αμνηστία που είχε δοθεί από το Ανώτατο Επαναστατικό Συμβούλιο το 1975.

Κλείνοντας τη διαδικασία ο πρόεδρος ανακοίνωσε ότι η απόφαση θα εκδοθεί «εν καιρώ» και θα ενημερωθούν γι' αυτήν όσα τα ενδιαφερόμενα μέλη.

Η απόφαση εκδόθηκε στις 9 Απριλίου, με την οποία ο πλοίαρχος καταδικάστηκε σε φυλάκιση τεσσάρων ετών, το δε πλοίο σε πρόστιμο 5.900.000 δολαρίων και σε περίπτωση μη καταβολής σε κατάσχεση και πώλησή του σε δημόσιο πλειστηριασμό.

Ο πλοίαρχος μετά την απόφαση μεταφέρθηκε σε φυλακή.

Ο άτυχος πλοίαρχος έμεινε στη σομαλιανή φυλακή για επτά ολόκληρους μήνες, πέρα από τους 16 μήνες που περίμενε για τη δίκη. Πήρε αμνηστία και επέστρεψε στην Ελλάδα στις 20 Νοεμβρίου 1976. Οι ταλαιπωρίες όμως της φυλακής φαίνεται τον είχαν καταβάλει και πέθανε στις 23 Φεβρουαρίου 1977 από ανακοπή της καρδιάς, σε ηλικία 40 χρόνων.

Το «Lord Byron» παρακρατήθηκε στην Μπέρμπερα σχεδόν έως το τέλος του 1979, συνοδικά δηλαδή πέντε χρόνια, πριν αφεθεί ελεύθερο και ρυμουλκηθεί στην Ελλάδα.

Οποιαδήποτε κι αν ήταν η λογική των σκέψεων των Σομαλιών επισήμων, οποιαδήποτε συμπάθεια και αν αισθανθεί κανένας για ένα μικρό και φτωχό κράτος να εξαπατηθεί εσκεμμένα από διεθνείς απεχθές, η απόφαση του σομαλιανού δικαστηρίου ήταν πανθαυμάσια και άδικη.

Ήταν βέβαιο ότι η σομαλιανή κυβέρνηση στην προσπάθειά της να αποκρύψει ή τουλάχιστον να διασκεδάσει τις ευθύνες της προχώρησε στη σπασμωδική αυτή απόφαση της καταδίκης πλοίαρχου και πλοίου, διότι ήταν φανερό πως ένα μεγάλο μέρος των ευθυνών για την απάτη βάρυναν την ίδια.

Συγκεκριμένα:

α) Δεν ερευνήθηκε καθόλου η οικονομική κατάσταση της εταιρείας για λογαριασμό της οποίας ανοίχθηκε η πίστωση. Είναι τουλάχιστον παιδαριώδες

αν δεν δεχθούμε ότι υφάρχει δόλος, να εμπιστεύεται κανένας και μάλιστα κυβέρνηση κυρίαρχου κράτους το ποσό των 6 εκατομμυρίων δολαρίων χωρίς καμιά άλλη εγγύηση σε μια εταιρεία η οποία ιδρύθηκε στη Σινγκαπούρη στις 10 Μαΐου 1974, δηλαδή μόλις 14 μέρες πριν από την πληρωμή της πιστώσεως με κεφάλαιο... 2 (δύο) δολαρίων,

β) Δεν φαίνεται να δημιουργήσε ουδεμία υποψία η αίτηση για αλληλογραφία της πληρωμής της πιστώσεως από την Μπανγκόκ στη Σινγκαπούρη, παρ' όλο που ήταν γνωστές οι απαγορεύσεις εξαγωγής ζάχαρης από την Ταϊλάνδη, πλην από δύο ταϊλανδικές εταιρείες.

γ) Η γνησιότητα της φορτωτικής δεν ερευνήθηκε διόλου πριν από την πληρωμή της πιστώσεως. Εάν δηλαδή επρόκειτο για υπαρκτή ή ανύπαρκτη, όπως αποδείχθηκε, εταιρεία τακτικών γραμμών.

δ) Η σομαλιανή επιτροπή με επικεφαλής το διοικητή της Τραπεζής Εμπορίου, ο οποίος ήταν και έμμεσος υπεύθυνος για τυχόν παραλείψεις, αναχώρησε από τη Σομαλία πέντε ολόκληρους μήνες μετά την πληρωμή της πιστώσεως και, παρ' όλο που έμεινε στην Μπανγκόκ και τη Σινγκαπούρη 56 ημέρες, επέστρεψε χωρίς κανένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα.

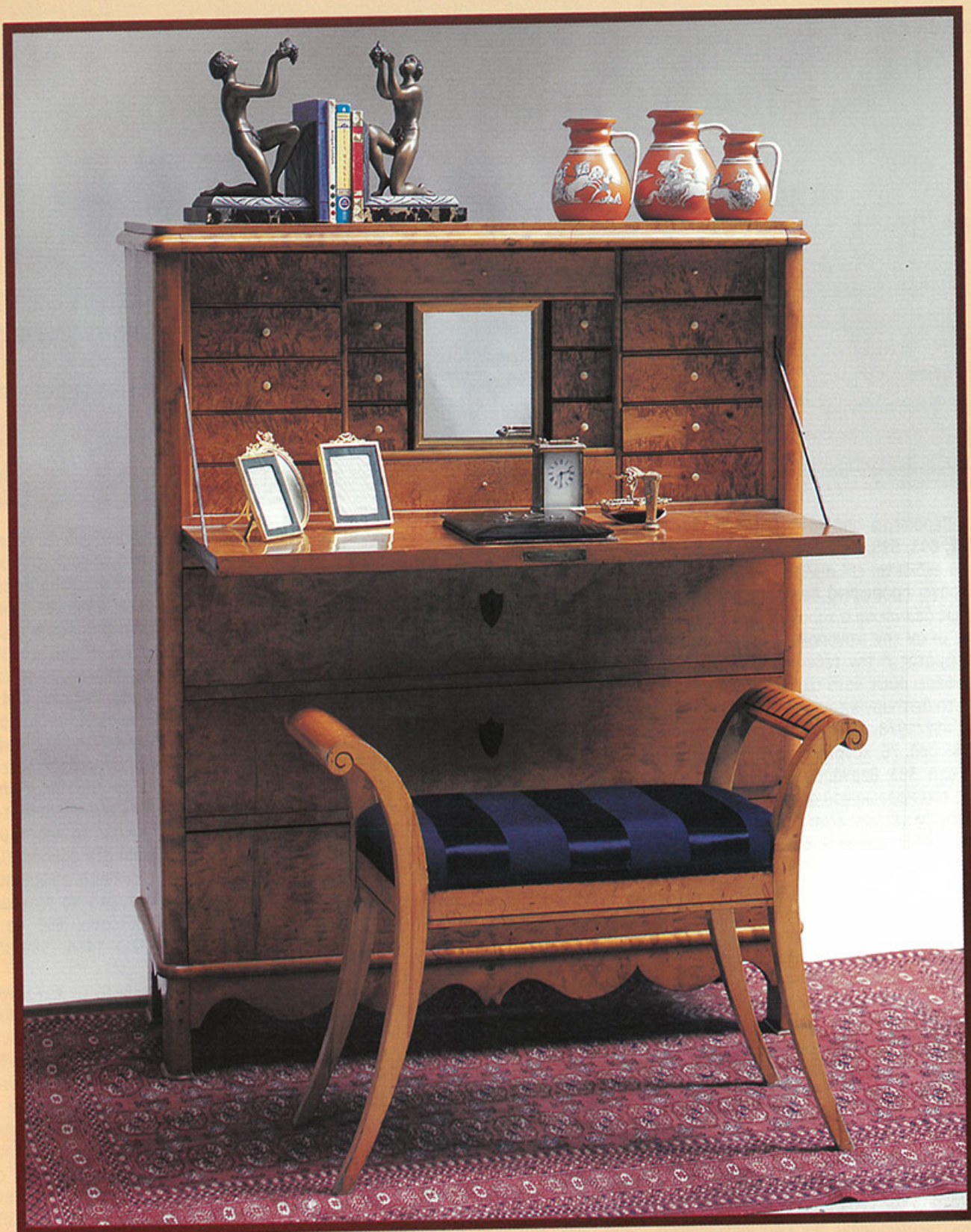
ε) Ο παραπάνω διοικητής δήλωσε ότι στη Σινγκαπούρη συνάντησε τον Hatimi, τον άνθρωπο που μεσίτευσε για την προμήθεια της ζάχαρης, τον οποίο περιέγραψε ως «τίμιο και ηθικό πρόσωπο...», εξεπλήγη όμως όταν του παρουσιάστηκε έγγραφο στο οποίο φαινόταν να έχει πάρει προμήθεια 1.6 εκατομμύρια δολάρια περίπου. Προφανώς το ποσό αυτό, το 27% του όλου ποσού, διατέθηκε σε πρόσωπα που η σομαλιανή κυβέρνηση ήθελε να καλύψει, καθώς καμιά δίωξη ή κατηγορία δεν έγινε γνωστό να απαγγέλθηκε ποτέ για οποιονδήποτε υπεύθυνο.

Ποιος όμως ήταν και τι ανέγινε ο μυστηριώδης κ. Chern; Το πλήρες όνομά του ήταν Chern Chernratanarak. Ήταν Κινέζος, ηλικίας 42-46 ετών. Είχε καταδικασθεί και φυλακισθεί αρκετές φορές για ακάθαρτες επιταγές, απληρώτους ναύλους και πησσιογραφίες δικαιολογητικών. Την εποχή της δίκης του Μογκαντίσου είχε ήδη ανακοινωθεί ότι είχε πεθάνει από καρκίνο του παγκρέατος, στις 29 Μαΐου 1975 στην Μπανγκόκ. Πολλοί όμως ήταν εκείνοι που βεβαίωναν ότι δεν έμοιαζε καθόλου άρρωστος. Την εποχή του «θανάτου» του η αστυνομία είχε ένταγμα συλλήψεώς του για λαθρεμπόριο ζάχαρης και ρυζιού. Το προσωπικό του γραφείου του έλεγε ότι έλειπε στο εξωτερικό και ένα από τα γραφεία του πήρε μυστηριωδώς φωτιά καταστρέφοντας πολλή έγγραφα και πιστοποιητικά. Οι δικηγόροι του αρνήθηκαν να βεβαιώσουν το «θάνατό» του και υπήρξαν πληροφορίες ότι κάποιοι τον είδαν στην Τζακάρτα στο τέλος του χρόνου. Ένας Ταϊλανδός αστυνομικός που τον είχαν παλιότερα συλλάβει ανέφερε ότι τον είδε να οδηγεί αυτοκίνητο στην Μπανγκόκ στις 11 Δεκεμβρίου 1975.

Προσπάθειες που έγιναν για την εκταφή του λειψάνου, απερρίφθησαν.

Και ένας δικηγόρος της Σινγκαπούρης, που τον γνώριζε καλά από άλλες υποθέσεις, κατέληγε σε μια αναφορά του: «Ο Chern έχει όψη Χερουβεϊμ. Είναι πολύ μειλίχιος πρόσωπο και συνομιλητής που σε πείθει. Δεν είναι σκληρός ή διεφθαρμένος αλλά μάλλον μόνο πανούργος και πολυμήχανος. Δεν μπορούμε παρά να θαυμάσουμε τη θρασύτητα και τις ικανότητές του να ξεφεύγει απ' όσα κάνει εις βάρος έξυπνων και πεπειραμένων ανθρώπων της ναυτιλίας και του δημοσίου. Είναι ένας αξιόλογος αντίπαλός μας, αλλά η εκτίμησή μας αυτή δεν τον κάνει λιγότερο απεχθές».





# VICTORIANA antiquities

ANNY LAMBROU

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



# ΑΠΟΦΑΣΗ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

## Απόσπασμα αποφάσεως υπ' αριθμόν 3177/1998

Ασφαλιστικά μέτρα. Συνεκδίκασση κύριας αγωγής και αίτησης ασφαλιστικών μέτρων. Συντρέχουσα αρμοδιότητα. Απόφαση για λήψη ασφαλιστικών μέτρων παράγει προσωρινό δεδικασμένο. Αρνητική λειτούργεια του δεδικασμένου. Θετική λειτούργεια του δεδικασμένου. Αδυναμία αναδίκασης από το Πολυμελές Πρωτοδικείο υπόθεσης ασφαλιστικών μέτρων, η οποία είχε απορριφθεί προηγουμένως στην ουσία από το Μονομελές Πρωτοδικείο. Επίδειξη εγγράφων. Υποχρέωση κάθε διαδίκου προς επίδειξη των εγγράφων που χρησιμοποίησε ή επικαλήστηκε σε δίκη. Υποχρέωση προς επίδειξη εγγράφων έχουν κάθε διάδικος ή τρίτος, όταν κατέχουν έγγραφα. Προϋποθέσεις. Στοιχεία σχετικού αιτήματος.

...Περαιτέρω από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 682, 693, 695, 697, 699, 322 Κ.Πολ.Δ. συνάγεται ότι η απόφαση που εκδίδεται επί αιτήσεως για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων παράγει προσωρινό δεδικασμένο, το οποίο είναι μεν βραχύβιο, όπως δείχνει και ο χαρακτηρισμός του, αφού ισχύει, το βραδύτερο, μέχρι την ικανοποίηση του ασφαλιζόμενου ουσιαστικού δικαιώματος ή την τελεσίδικη κρίση για την ανυπαρξία του, δεν διαφέρει όμως κατά τα λοιπά, δηλαδή κατά την έννοια, τη φύση και τη λειτουργία του από το οριστικό δεδικασμένο (βλ. σχετ. Ολ. ΑΠ 497/1978, ΝοΒ 26, 668, Τζίφρα «Ασφαλιστικά Μέτρα» εκδ. 1985 σελ. 76, Κονδύλη «Το δεδικασμένο κατά τον Κ.Πολ.Δ. παρ. 34 σελ. 393, Βερνάρδο Δ 5, 264 και 269). Συνέπεια της παραδοχής του προσωρινού αυτού δεδικασμένου στη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων είναι ότι, αν απορριφθεί στην ουσία η αίτηση για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, νέα όμοια αίτηση, δηλαδή αίτηση που να στηρίζεται στον ίδιο λόγο και να ζητεί τη λήψη του ίδιου ασφαλιστικού μέτρου, είναι απαράδεκτη (αρνητική λειτούργεια του δεδικασμένου) και ότι αν ζητείται η λήψη διαφορετικού ασφαλιστικού μέτρου η αίτηση πρέπει ν' απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμη, γιατί έχει κριθεί με δύναμη δεδικασμένου η ανυπαρξία του διαπιστωμένου δικαιώματος για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων και η απόφαση αυτή πρέπει να τεθεί ως βάση κατά την εκδίκαση της νέας αίτησης (θετική λειτούργεια του δεδικασμένου - βλ. Κονδύλη, ο.π. σελ. 394, ΑΠ 155/1978 ΝοΒ 27, 33, πρβλ. και Κ. Μπέν Πολ.Δ. 695 σελ. 179, 180, 182 που δέχεται δεδικασμένο μόνο για την απορριπτική απόφαση). Εξάλλου από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 683, 684 και 686 Κ.Πολ.Δ. συνάγεται ότι, όταν η κύρια υπόθεση εκκρεμεί ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου, το Δικαστήριο αυτό έχει τη συντρέχουσα αρμοδιότητα να διατάξει ασφαλιστικά μέτρα κατά τη συζήτηση της κύριας υπόθεσης. Η εξουσία δε αυτή του Πολυμελούς Πρωτοδικείου δεν είναι απεριόριστη, αλλά υπόκειται και αυτή στη δέσμευση του δεδικασμένου που έχει δημιουργήσει προηγούμενη επί ασφαλιστικών μέτρων απόφαση. Έτσι, δεν μπορεί να ξαναδικάσει υπόθεση ασφαλιστικών μέτρων, η οποία υποβλήθηκε με προηγούμενη αίτηση στο Μονομελές Πρωτοδικείο και απορρίφθηκε στην ουσία. Μόνο αν η ιστορική αιτία της νέας αίτησης είναι διαφορετική, κατά το κρίσιμο βέβαια εκείνο στοιχείο που κρίθηκε, ως μη πιθανολογούμενο, μπορεί το Πολυμελές Πρωτοδικείο να προχωρήσει παραδεκτό στην έρευνά της. Υπέρ της δέσμευσης και του Πολυμελούς Πρωτοδικείου που δικάζει τη νέα αίτηση από το προσωρινό δεδικασμένο που δημιούργησε η απορριπτική απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, συνηγείται και η εξαιρετική ρύθμιση του άρθρου 697 Κ.Πολ.Δ., το οποίο καθιερώνει την ανακλητική αίτηση ενώ-

πιον του δικαστηρίου της κύριας δίκης, ουσιαστικά ως υποκατάστατο των απαγορευμένων κατ' αρχήν στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων ενδίκων μέσων (άρθρ. 699 Κ.Πολ.Δ.) επιτρέπει τον επανέλεγκχο της υπόθεσης ακόμη και ως προς τα νομικά και πραγματικά σφάλματα της προσβαλλόμενης απόφασης μόνον όταν η απόφαση αυτή διέταξε ασφαλιστικά μέτρα, όχι δε και όταν απέρριψε τη σχετική με τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων αίτηση (βλ. Τζίφρα, ο.π. σελ. 92, Μπέν ο.π. αρθρ. 697 σελ. 204, Ε.Α. 10105/1982 ΝοΒ 31, 825). Η απαγόρευση όμως αυτή, να μην ανακαλούνται οι αποφάσεις που απορρίπτουν αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων, θα απέβαινε χωρίς νόημα, αν γινόταν δεκτό ότι το Πολυμελές Πρωτοδικείο κατά τη συζήτηση της κύριας υπόθεσης δικάζει αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων χωρίς να υπόκειται σε κανένα περιορισμό, αφού θα μπορούσε εύκολα να παρακαμφθεί από τον ηττηθέντα διάδικο, με την υποβολή στο αρμόδιο Πολυμελές Πρωτοδικείο της αίτησής του για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων που προηγουμένως απορρίφθηκε από το Μονομελές Πρωτοδικείο (βλ. Βαθρακοκοίλη Κ.Πολ.Δ. αρθρ. 695 αρ. 10, Π.Π.Πειρ. 1824/1991, Δ. 23, 253, Π.Π.Πειρ. 1484/1986 αδημ., Π.Π.Αθ. 9308/1978 Ε.Εμπ.Δ. Α' 639).

Στην προκειμένη υπόθεση η ενάγουσα εκθέτει με την κρινόμενη αίτησή της, ότι επί της από 18-2-1997 και υπ' αριθμ. καταθ. 883/19-2-1997 αιτήσεώς της, την οποία υπέβαλε ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, ζητώντας να διαταχθεί η συντηρητική κατάσχεση του υπό σημαία Αγίου Βικεντίου επιβατηγού πλοίου «BERGAMA», πλοιοκτησίας της πρώτης των καθ' ων, μέχρι του ποσού των 22.000.000 δρχ., για να εξασφαλισθεί η ένδικη απαίτησή της με τους τόκους και τα έξοδα μέχρι την τελεσίδικη επιδίκασή της, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 1209/1997 απόφαση του παραπάνω δικαστηρίου, η οποία και απέρριψε την αίτηση με την εξής αιτιολογία: έκρινε ότι α) η ενάγουσα πώλησε και παρέδωσε για τις ανάγκες του πιο πάνω πλοίου, ποσότητες πετρελίου συνοδικής αξίας 49.311,57 δολ. ΗΠΑ, που αντιστοιχεί σε 12.000.000 δρχ. περίπου, β) ότι τις επίδικες συμβάσεις πώλησεως για την πώληση του ως άνω πετρελίου είχε συνάψει όχι με την πρώτη των καθ' ων, αλλά με την εταιρεία «TORMAR SHIPPING INC», η οποία ήταν χρονοναυλήτρια τούτου, κατά τον επίδικο χρόνο, δυνάμει του από 21-2-1996 χρονοναυλοσυνμφώνου και ασκούσε τον εφοπλισμό του πλοίου, γ) ότι η πρώτη των καθ' ων ήταν απλώς κυρία τούτου, η οποία όμως προ της ασκήσεως εκείνης της αιτήσεως για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων και, συγκεκριμένα, στις 5-9-1997 μεταβίβασε την κυριότητα τούτου στη δεύτερη των καθ' ων, με συνέπεια να μην ευθύνεται πλέον πραγματοπαγώς, διό του πλοίου, για τις απαιτήσεις που προήλθαν από τον εφοπλισμό του, αφού η πραγματοπαγής αυ-



τή ευθύνη του κυρίου του πλοίου υπάρχει μόνο εφόσον τούτο ανήκει σ' αυτόν και παύει όταν μεταβιβασθεί η κυριότητα σε τρίτον, δι' ό,τι και η δεύτερη των καθ' ων, στην οποία μεταβιβάσθηκε λόγω πωλήσεως το ως άνω πλοίο, δεν ευθύνεται για τις απαιτήσεις που προήλθαν από τον εφοπλισμό του, διότι οι δανειστές των απαιτήσεων αυτών δεν μπορούν να στραφούν κατά του νέου κυρίου, γιατί δεν έχουν πλέον δικαίωμα παρακολούθησής του πλοίου, ούτε με βάση τη διάταξη του άρθρου 479 Α.Κ., διότι το άρθρο αυτό προϋποθέτει ενοχική οφειλή και προσωπική ευθύνη του μεταβιβάζοντος, η οποία όμως δεν υπάρχει στο πρόσωπο του πλοίου του κυρίου. Επιπλέον η ως άνω απόφαση έκρινε ότι η επίδικη μεταβίβαση του πλοίου δεν υπήρξε εικονική και ως εκ τούτου άκυρη, απορρίπτοντας και τον σχετικό περί εικονικότητας της μεταβιβάσεως του πλοίου ισχυρισμό της ενάγουσας. Στη συνέχεια η αιτούσα-ενάγουσα, με την ένδικη αίτησή της, επικαλείται τα ίδια, όπως και στη δίκη εκείνη, πραγματικά περιστατικά, ζητεί δε και πάλι προς εξασφάλιση της επίδικης απαιτήσεώς της να διαταχθεί κυρίως μεν το ασφαλιστικό μέτρο της θέσεως υπό μεσεγγύηση τού ως άνω πλοίου, επικουρικά δε η συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας της δεύτερης των καθ' ων, και ιδίως του πλοίου τούτου. Την εν λόγω αίτηση η αιτούσα-ενάγουσα στρέφει επιπλέον στην προκειμένη περίπτωση και κατά των τρίτου και τέταρτης των καθ' ων, στους οποίους αποδίδει τις ίδιες ακριβώς ιδιότητες και ευθύνες, όπως και στην ένδικη αγωγή, ενώ παράλληλα στηρίζει αυτήν και στη νομική βάση της καταδολιψής δανειστών. Έχοντας όμως αυτό το περιεχόμενο και αίτημα η ένδικη αίτηση, εν όψει και του περιεχομένου της πιο πάνω αρχικής αιτήσεως και της απορριπτικής επ' αυτής υπ' αριθμ. 1209/1997 αποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, είναι απαράδεκτη, γιατί, σύμφωνα με αυτά που εκτέθηκαν στην προηγούμενη νομική σκέψη, η προαναφερόμενη απορριπτική απόφαση του ως άνω Δικαστηρίου δημιούργησε προσωρινό δεδικασμένο που δεσμεύει και το Δικαστήριο τούτο, με συνέπεια να καθίσταται η ένδικη αίτηση απαράδεκτη λόγω της αρνητικής λειτουργίας του δεδικασμένου. Τα παραπάνω δεν αναιρούνται από το γεγονός ότι στην προκειμένη αίτηση ζητείται το πρόσθετο ασφαλιστικό μέτρο της θέσεως του ως άνω πλοίου υπό μεσεγγύηση, διότι, όπως αναφέρθηκε στην ως άνω νομική σκέψη, η αίτηση περί λήψεως άηλου ασφαλιστικού μέτρου είναι νόμιμη, δεδομένου ότι με την απορριπτική απόφαση του Δικαστηρίου που δίκασε την προηγούμενη τέτοια αίτηση, κρίθηκε με δύναμη δεδικασμένου η ανυπαρξία του διαπληστικού δικαιώματος για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων. Επίσης σε αντίθετα αποτελέσματα δεν οδηγεί και το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση η αιτούσα περιλαμβάνει στην ένδικη αίτησή της και πρόσθετη νομική βάση, αυτήν της καταδολιευτικής συμβάσεως, αφού ουδόλως μεταβάλλεται η ιστορική αιτία της πρώτης αιτήσεως, στην οποία, ως σημειωθεί, στα πλαίσια της προσβολής της συμβάσεως πωλήσεως του ως άνω πλοίου ως εικονικής, είχαν αναφερθεί ιστορικά όσα εκείνα τα γεγονότα περί μεταβιβάσεως, που έγινε με μοναδικό σκοπό την αποφυγή των χρεών του πλοίου, και της πλήρους γνώσεως τούτων από τη δεύτερη εναγομένη, ως ιδίων συμφερόντων με την πρώτη και ουσιαστικά ταυτιζόμενη μ' αυτήν, καθώς και της ανυπαρξίας άηλης περιουσίας της πρώτης εναγομένης.

Τέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 450 Κ.Πολ.Δ., υφίσταται υποχρέωση κάθε διαδίκου προς επίδειξη των εγγράφων που χρησιμοποίησε ή επικαλέσθηκε στη δίκη, ενώ επίσης τέτοια υποχρέωση επίδειξης εγγράφων έχει κάθε διάδικος ή τρίτος, όταν τα πρόσωπα αυτά κατέχουν έγγραφα, τα

οποία μπορούν να χρησιμεύσουν για απόδειξη. Προϋποθέσεις της αξίωσης προς επίδειξη εγγράφων είναι η υποβολή σχετικού προς τούτο αιτήματος, ο προσδιορισμός του εγγράφου και του περιεχομένου του, επίκληση και ασφαλώς απόδειξη από τον αιτούντα ότι ο καθ' ου κατέχει το έγγραφο, του οποίου ζητείται η επίδειξη, η δυνατότητα χρησιμοποίησής του ως αποδεικτικού μέσου και το έννομο συμφέρον του αιτούντος. Ειδικότερα δε ως προς την τρίτη ως άνω προϋπόθεση που ενδιαφέρει στην προκειμένη περίπτωση, ο αιτών πρέπει να ισχυρισθεί και αποδείξει ότι ο αντιδίκός του κατέχει και κατέχει το έγγραφο. Η αίτηση επίδειξης εγγράφου στην οποία δεν αναφέρεται ότι ο αντίδικος κατέχει το έγγραφο του οποίου ζητείται η επίδειξη είναι αόριστη (ΑΠ 304/1980 Δ 11 908). Περαιτέρω, πρέπει να λησθεί ότι οι ως άνω διατάξεις τού ως άνω άρθρου 450 Κ.Πολ.Δ. εφαρμόζονται στην περίπτωση, όπως εν προκειμένω, που η επίδειξη των εγγράφων ζητείται στη διάρκεια εκκρεμούς δίκης, αρμόδιο δε είναι το δικαστήριο που δικάζει την κύρια υπόθεση. Έχει γίνει δεκτό τόσο στη θεωρία όσο και στη νομολογία ότι, σε επείγουσες περιπτώσεις ή προς αποτροπή επικείμενου κινδύνου, είναι δυνατή η επίδειξη εγγράφων με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων βάσει των διατάξεων των άρθρων 682 παρ. 1, 683, 686 επ., 732 Κ.Πολ.Δ. (βλ. Κρουσταλάκη Δ 1, 647 επ., Τζίφρα, Ασφαλιστικά μέτρα 354, 355).

Στην προκειμένη περίπτωση η αιτούσα ζητεί με το σημείωμα της ως άνω αιτήσεώς της περί λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, που κατατέθηκε στο ακροατήριο αυτού του Δικαστηρίου, την επίδειξη των αναφερομένων σ' αυτό εγγράφων από τους εναγομένους. Το αίτημα αυτό παραδεκτό υποβάλλεται στο παρόν δικαστήριο της κύριας δίκης. Είναι όμως απορριπτικό, διότι δεν γίνεται αναφορά περί της κατοχής των ζητούμενων εγγράφων από τους εναγομένους και πολύ δε περισσότερο δεν πιθανολογείται τούτο, γεγονός που κατά τα προαναφερόμενα αποτελεί προϋπόθεση για την αίτηση επίδειξης εγγράφων. Σε κάθε όμως περίπτωση, κι αν ακόμη ήθελε θεωρηθεί ότι ο ισχυρισμός περί κατοχής των εγγράφων αυτών από τους εναγομένους εμπεριέχεται στην παράθεση από αυτούς αυτούσιου του κειμένου των διατάξεων του ως άνω άρθρου 450 Κ.Πολ.Δ., που ομιλεί περί κατοχής, και πάλι είναι απορριπτικό το αίτημα, δεδομένου ότι τούτο παραδεκτό με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, δεν αναφέρεται όμως ότι υπάρχει επείγουσα περίπτωση ή επικείμενος λόγος που να επιβάλλει την επίδειξη αυτή, ενώ μόνο υπό την προϋπόθεση αυτή είναι δυνατή η επίδειξη των εγγράφων μ' αυτή τη διαδικασία (ασφαλιστικών μέτρων), κατά τα αναφερόμενα στην ως άνω νομική σκέψη, προϋπόθεση που άλλωστε επιβάλλεται για το παραδεκτό κάθε αιτήσεως περί λήψεως οποιουδήποτε ασφαλιστικού μέτρου. Με τα δεδομένα αυτά πρέπει ν' απορριφθεί η ένδικη αίτηση στο σύνολό της και να συμψηφισθούν τα δικαστικά έξοδα μεταξύ των διαδίκων (άρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.).

#### ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Συνεκδικάζοντας κατ' αντιμωλία των διαδίκων την με αριθμό κατάθεσης 7015/1997 αγωγή και την με αριθμό κατάθεσης 1551/1998 αίτηση ασφαλιστικών μέτρων.

Απορρίπτει την αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων.

Συμψηφίζει τη δικαστική δαπάνη μεταξύ των διαδίκων, στην έκταση που αφορά την παραπάνω αίτηση.



# Ευρωπαϊκά προγράμματα

## Μια πηγή στήριξης επιχειρήσεων και αναπτυξιακών φορέων

του Κ. Τσόντου \*

**Μ**εγάλο μέρος αυτής της ανάπτυξης οφείλεται στην αξιοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Αξίζει να τονιστεί ότι, ενώ στις αρχές της προηγούμενης πενταετίας τα ευρωπαϊκά προγράμματα θεωρούνταν απλώς μια ευκαιριακή πηγή οικονομικών πόρων (μέσω των επιδοτήσεων που παρείχαν), σήμερα, έχει γίνει πλέον κατανοητό ότι η χρήση κάθε προγράμματος πρέπει να αντεπεξέρχεται σε συγκεκριμένη ανάγκη και να οδηγεί στη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης. Έτσι, επιχειρήσεις και οργανισμοί επιλέγουν πλέον με κριτήριο τα κατάλληλα γι' αυτούς προγράμματα, δηλαδή αυτά που προσφέρουν προστιθέμενη αξία ή ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (π.χ. εισαγωγή πιστοποίησης κατά ISO) και όχι απαραίτητα αυτά που προσφέρουν οικονομικούς πόρους. Κατά την τρέχουσα διετία, το «πακέτο Ντελόρ» βαίνει προς τη λήξη του, για να αντικατασταθεί με το «πακέτο Σαντέρ». Ας δούμε όμως, συνοπτικά, ποια προγράμματα αποτελούν βασικούς άξονες στήριξης επιχειρήσεων ή άλλων κοινωνικών και αναπτυξιακών δράσεων:

### ΤΟΜΕΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

**FAIR:** Γεωργία - αλιεία (υποστήριξη δράσεων για εκσυγχρονισμό της γεωργίας /αλιείας).

**PESCA:** Αλιεία (πρόγραμμα που διαρκεί έως το 1999 για την ενίσχυση του κλάδου της αλιείας, με δράσεις όπως διαμόρφωση υποδομών-λιμένων, κατάρτιση και μεταφορά τεχνογνωσίας, προώθηση αλιευτικών προϊόντων κ.λπ.).

### ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ (Προγράμματα 1994 - 1998)

**ESPRIT:** Το πρόγραμμα αυτό, που ολοκληρώνεται το 1998, αφορά τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών.

**MAST:** Θαλάσσιες επιστήμες και τεχνολογίες.

**BIOMED:** Βιοϊατρική και Υγεία.

**ACTS:** Τεχνολογίες επικοινωνιών.

**BRITE - EURAM:** Βιομηχανικές τεχνολογίες και υλικά.

**BCR:** Μετρήσεις και δοκιμές.

**TSER:** Στοχοθετημένη κοινωνικοοικονομική έρευνα.

Η χώρα μας διανύει κρίσιμη περίοδο, τόσο αναφορικά με την ευρωπαϊκή οικονομική ενοποίηση (ένταξη στην ΟΝΕ) όσο και με την υλοποίηση μεγάλων έργων

(Μετρό Αθηνών,

Ολυμπιακοί Αγώνες κ.λπ.).

Μέχρι σήμερα, κάνοντας χρήση του

πακέτου «Ντελόρ» (έστω και εάν σε

ορισμένες περιπτώσεις η χώρα μας δεν

επέδειξε σημαντική απορροφητικότητα

πόρων), επετεύχθη σταθερός ρυθμός

ανάπτυξης, που οφείλεται αφ' ενός στη

βελτίωση των υποδομών

(συγκοινωνίες, τηλεπικοινωνίες κ.λπ.)

και αφ' ετέρου στην εισαγωγή σύγχρονης

τεχνογνωσίας μέσω συνεργασίας με

προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες.

TELEMATICS: Τηλεματική.

FAIR: Γεωργία - αλιεία

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (1995 - 1999)

**ADAPT:** Προσαρμογή εργατικού δυναμικού στη βιομηχανική αλλαγή.

**LEADER:** Ενίσχυση τοπικών φορέων.

**MME:** Πρόγραμμα στήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων μέσω διαφόρων δράσεων (π.χ. επέκταση, εκσυγχρονισμός, εισαγωγή τεχνογνωσίας, συνεργασίες κ.λπ.).

**RETEX:** Υποστήριξη εκσυγχρονισμού παραγωγικών και εμπορικών επιχειρήσεων.

**SAFE:** Βελτίωση συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας σε επιχειρήσεις.

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

**NOW:** Στήριξη γυναικών (ισότητα, κατάρτιση, συνεργασίες και δημιουργία δικτύων κ.λπ.).

**YOUTHSTART:** Παροχή βοήθειας σε νέους 15-20 ετών (στόχος η ένταξή τους στην αγορά εργασίας).

**HORIZON:** Υποστήριξη αποκλεισμένων ατόμων από την αγορά ερ-



γασίας (ειδικές ανάγκες, αποφυλακισθέντες κ.λπ.).

### **ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ**

**SOCRATES:** Δράσεις για βελτίωση ποιότητας εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες.

**LEONARDO DA VINCI:** Συνεχής και διά βίου εκπαίδευση, καινοτομία, σύγχρονη μεθοδολογία, έρευνα.

### **ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ (1996 - 2000)**

**MEDIA II:** Υποστήριξη μέσων μαζικής ενημέρωσης (κατάρτιση, εισαγωγή τεχνολογίας κ.λπ.)

**RAPHAEL:** Ενίσχυση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και διατήρηση κληρονομιάς.

**ΚΑΛΕΙΔΟΣΚΟΠΙΟ:** Καλλιτεχνική και πολιτιστική δημιουργία.

### **ΆΛΛΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ**

**(βρίσκονται σε εξέλιξη με λήξη το 2000)**

**ASIA INVEST:** Ενίσχυση εμπορικής συνεργασίας με ασιατικές χώρες

**ECIP:** Υποστήριξη ΜΜΕ για επενδύσεις στη Λατινική Αμερική και την Ασία.

**EUREKA MEDEA:** Βιομηχανικές εφαρμογές μικρο-ηλεκτρονικής.

**SAVE II:** Υποστήριξη ενεργειακής βιομηχανίας.

### **ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

**PHARE - TACIS:** Τα προγράμματα αυτά αποβλέπουν στην ενίσχυση των Νέων Ανεξαρτήτων Κρατών, καθώς και χωρών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης. Για να ενταχθεί κάποια επιχείρηση ή σύμβουλος στα προγράμματα αυτά, θα πρέπει να εγγραφεί στο αντίστοιχο κεντρικό μητρώο της Ε.Κ., από όπου θα κληθούν για υποβολή προσφοράς στα πλαίσια των δραστηριοτήτων τους. Μέσω υποπρογραμμάτων του Phare παρέχεται στήριξη για ίδρυση μικτών επιχειρήσεων (από επιχειρήσεις της Ε.Κ.) σε χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και Κεντρικής - Ανατολικής Ευρώπης.

Τα παραπάνω προγράμματα είναι ενδεικτικά, ενώ κυκλοφορούν εξειδικευμένες εκδόσεις με οδηγούς και περιληπτικές περιγραφές τους. Οδηγίες δίδονται επίσης από τις Ευρωπαϊκές Διευθύνσεις, μέσω των οποίων προκηρύσσονται (π.χ. DG III - Industry), ή και τους αντίστοιχους εθνικούς φορείς που έχουν οριστεί ως συντονιστές (π.χ. Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας).

Φυσικά, οι διαδικασίες ένταξης σε κάποιο πρόγραμμα είναι αρκετά χρονοβόρες, γι' αυτό, συνήθως, η υποστήριξη από ειδικό σύμβουλο είναι αναγκαία. Συνοπτικά, όμως, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα ακόλουθα στάδια ένταξης:

1. Κατ' αρχάς καταγράφουμε τις «δικές μας» ανάγκες (δηλ. της εταιρείας, του οργανισμού κ.λπ.) ή και τους στόχους (π.χ. υιοθέτηση συστήματος πιστοποίησης, εκσυγχρονισμός μηχανολογικού εξοπλισμού κ.λπ.).

2. Κατόπιν ανατρέχουμε στις πηγές πληροφόρησης, αναζητώντας ένα πρόγραμμα το οποίο καλύπτει κάποια από τις ανάγκες μας. Σημαντικός παράγοντας στα περισσότερα προγράμματα είναι ο χρόνος, καθώς αυτά προκηρύσσονται σε ορισμένες ημερομηνίες (η προκήρυξη δημοσιεύεται στον Τύπο και αναφέρει ημερομηνία λήξης για υποβολή πρότασης σε συγκεκριμένους τομείς).

3. Κατόπιν, αναζητούμε την αίτηση υποβολής και τις οδηγίες από τον αρμόδιο φορέα.

4. Επιλέγουμε τις συγκεκριμένες «δράσεις» που θέλουμε να εντάξουμε στον τομέα επιλογής μας. Στα περισσότερα προγράμματα απαιτείται διακρατική συνεργασία, δηλαδή εύρεση «εταίρων» από μια λίστα συγκεκριμένων χωρών (κυρίως μελών της Ε.Ε.), οι οποίοι ενδιαφέρονται να συνεισφέρουν στην ίδια δράση με την προτεινόμενη. Οι διακρατικοί εταίροι είναι συνήθως πανεπιστήμια, συμβουλευτικοί οργανισμοί, οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή και άλλες επιχειρήσεις.

5. Ακολουθεί η σύνταξη της πρότασης, όπου φυσικά πρέπει να τηρούνται όλες οι οδηγίες, αλλά και να αποδεικνύεται η αποτελεσματικότητα του σχεδίου που υποβάλλουμε. Συνήθη κριτήρια βαθμολόγησης αποτελούν: η εμπειρία των συνεργαζόμενων φορέων, η συνοχή της πρότασης και της διακρατικής συνεργασίας, ο καινοτομικός χαρακτήρας, η συνεισφορά στα προβλήματα που επιθυμεί να λύσει η πρόταση, η αξιοποίηση και διάδοση των αποτελεσμάτων μετά το πέρας του προγράμματος κ.ά.

6. Τέλος, ο φάκελος κατατίθεται στον αρμόδιο φορέα, από όπου, έπειτα από αρκετό χρονικό διάστημα, εξάγονται τα αποτελέσματα.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, μετά την έγκριση μιας πρότασης απαιτείται προσαρμογή της στον συγκεκριμένο προϋπολογισμό και στις υποδείξεις του αρμόδιου φορέα (π.χ. μπορεί να έχει περικοπεί μία από τις προτεινόμενες δράσεις και ο αντίστοιχος προϋπολογισμός να πρέπει να μεταφερθεί σε άλλη).

7. Η διάρκεια για την υλοποίηση μιας πρότασης κυμαίνεται συνήθως από ένα έως τρία έτη. Κατά το διάστημα υλοποίησης υπάρχουν στάδια ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες και, όταν ολοκληρωθούν επιτυχώς, καταβάλλονται οι αντίστοιχες δόσεις της εγκεκριμένης επιδότησης. Συνήθως, οι επιδοτήσεις κυμαίνονται από

30-70%.

Πληροφορίες για τα προγράμματα αυτά διατίθενται στα κέντρα ευρωπαϊκής πληροφόρησης (EOMMEX, γραφεία ΕΟΚ κ.λπ.), καθώς και σε αντίστοιχα ενημερωτικά περιοδικά.

Όπως προαναφέρθηκε, τα περισσότερα από τα παραπάνω προγράμματα βαίνουν προς τη λήξη τους και τα νέα αναμένεται να ενταχθούν στα πλαίσια του πακέτου Σαντέρ. Το πακέτο Σαντέρ αναμένεται να δώσει έμφαση (για την Ελλάδα) στους ακόλουθους τομείς:

- Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού, εκπαίδευση, κατάρτιση, απασχόληση
- Μεταφορές - Ενέργειες - Επικοινωνίες.
- Τηλεπικοινωνίες
- Γεωργία - μεταποίηση - υπηρεσίες
- Τουρισμός
- Έρευνα - Τεχνολογία
- Υγεία - Πολιτισμός - Περιβάλλον

Στα επόμενα τεύχη, θα δημοσιευτούν αναλυτικά τα πλέον ενδιαφέροντα προγράμματα.

\* Ο Κων. Τσόντος είναι προϊστάμενος τμήματος Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων και Επιδοτήσεων της εταιρείας TVX.





# Υγεία και ναυτικοί

## Τροφικές δηλητηριάσεις

**Ω**

ς τροφική δηλητηρίαση (τροφιμογενής ή υδατογενής λοίμωξη) ορίζεται η γαστρεντερίτιδα που προκαλείται από ποικίλους μικροοργανισμούς (βακτήρια, πρωτόζωα, ιοί, μύκητες), που μεταδίδονται με τα τρόφιμα, το νερό και τα ποτά. Μεταξύ αυτών κυριαρχούν τα βακτήρια, με προεξέχοντες εκπροσώπους τις σαλμονέλλες και τα καμπυλοβακτηρίδια, που ευθύνονται για το 80-85% των κρουσμάτων τροφικών δηλητηριάσεων. Η τροφική δηλητηρίαση (διάρροια ταξιδιωτών), που εκδηλώνεται σε κατοίκους ανεπτυγμένων χωρών οι οποίοι ταξιδεύουν σε χώ-

ρες με χαμηλές υγειονομικές συνθήκες (Μέση Ανατολή, Αφρική, Λατινική Αμερική, Νοτιοδυτική Ασία), σφειδώνονται κυρίως σε εντεροτοξινογόνα στελέχη κολλοβακτηρίδιου.

Για λόγους που δεν είναι κατανοητοί, ορισμένοι μικροοργανισμοί που προκαλούν τροφικές δηλητηριάσεις διασπείρονται ταχύτατα παγκοσμίως. Ως παράδειγμα αναφέρεται η διαπίστωση παγκοσμίως κοίρων μοιρασμένων με τη *Yersinia enterocolitica* στη δεκαετία του '70, και η διηπειρωτική εξάπλωση τροφικών δηλητηριάσεων από τη *Salmonella enteritidis* στη δεκαετία του '80 και από τη πολυσυνθετική *Salmonella typhimurium* σήμερα.

Οι παραπάνω παράγοντες μπορεί να προκαλέσουν στον άνθρωπο και άλλες παθήσεις εκτός από γαστρεντερίτιδα, όπως νεφροπάθεια, ηπατοπάθεια, συστηματική λοίμωξη και αυτοάνοσα νοσήματα.

Ωστόσο, οξεία γαστρεντερίτιδα μπορεί να προκληθεί και από μη λοιμώδη αίτια, όπως από μικροβιακές τοξίνες ή άλλες τοξικές ουσίες. Σημειώνεται επίσης ότι πολλές καταστάσεις άσχετες με μικροβιακή δραστηριότητα συνοδεύονται από διάρροια, π.χ. ελκώδη κολίτιδα, νόσος τους Chron, κακοήθειες νεοπλασίες, ορμονικές, νευροφυτικές και ανοσολογικές διαταραχές, σύνδρομο δυσανορρόφησης, χρόνια νεφρική ανεπάρκεια, ακτινοβολία, λήψη φαρμάκων και τοξικών ουσιών (κυτταροστατικά, αντιόξινα, υπακτικά, αντιβιοτικά, οινόπνευμα).

Οι λοιμώξεις του γαστρεντερικού συστήματος εκδηλώνονται συνήθως σε 24-28 ώρες από τη μόλυνση και χαρακτηρίζονται από διάρροια, που μπορεί να συνοδεύεται από πυρετό, εμετούς, ναυτία και κοιλιακό άλγος. Θεωρούνται οι συχνότερες νόσοι σε όλο το κόσμο. Στις χώρες του Τρίτου Κόσμου έχουν πολύ μεγάλη επίπτωση.

Η συχνότητα των γαστρεντερικών λοιμώξεων όμως συνεχώς αυξάνεται και στις ανεπτυγμένες χώρες. Αυτό αποδίδεται σε διάφορους λόγους, όπως στην ευρεία επικοινωνία ανθρώπων από διάφορες χώρες, στη μεγάλη διακίνηση τροφίμων και άλλων καταναλωτικών αγαθών, στην ισχυρή τάση σιτίσεως εκτός οικογενειακής εστίας, όπως με σάντουιτς και χάμπουργκερ, στην αύξηση του αριθμού των στόμων με ευπάθεια σε λοιμώξεις (ανοσοκατεσταλμένοι, κοινοβιούστες, υπερήλικες) και στην επικράτηση πιο λοιμογόνων μικροβιακών στελεχών.

Επίσης, αυξημένη επίπτωση των τροφιμογενών και υδατογενών λοιμώξεων στις ανεπτυγμένες χώρες συνδυάζεται με την αλληγορία των διαιτητικών συνθηκών. Πιθανότερα, δεν τρώγαμε καθόλου κρέας και τρώγαμε λαχανικά, μετά αρχίσαμε να τρώμε πάρα πολύ κρέας και τώρα τελευταία έχει ελλειπωθεί η κατανάλωση κρέατος εις όφελος των πουλερικών, ψαριών και λαχανικών.

Τροφές οι οποίες είναι πιο συχνά μοιρασμένες με μικρόβια που προκαλούν τροφικές δηλητηριάσεις είναι το κρέας, τα πουλερικά, τα θαλασσινά (οστρακοειδή, μύδια, στρείδια), τα αυγά και τα λαχανικά που δεν είναι καλά πλυμένα. Σημειώνεται ότι οι τροφές οι οποίες είναι μοιρασμένες με ορισμένα μικρόβια που προκαλούν τροφικές δηλητηριάσεις μπορεί να φαίνονται ότι είναι σε καλή κατάσταση και να έχουν γεύση και οσμή φυσιολογική. Μια άλλη ανησυχητική ιδιότητα είναι η επιβίωση ορισμένων μικροοργανισμών, που μοιάζουν τροφές, κατά τη διαδικασία παρασκευής των φαγητών με τον παραδοσιακό τρόπο. Χαρακτηριστικά υπογραμμίζεται ότι το κολλοβακτηρίδιο (*E. Coli* O157:H7) με το οποίο

μπορεί να είναι μοιρασμένο το μοσχαρίσιο κρέας, και που προκαλεί το αιμολυτικό-ουραιμικό σύνδρομο, επιβιώνει κατά το ελαφρύ ψήσιμο, που πολλές φορές εφαρμόζεται στα hamburgers, η *Salmonella enteritidis* επιβιώνει στις ομελέτες και ο ιός Norwalk επιβιώνει στον σπύρο.

Με βάση τα δεδομένα που υπάρχουν σήμερα, παρέχονται οι ακόλουθες οδηγίες προς αποφυγή των τροφιμογενών και υδατογενών λοιμώξεων. Οι περιορισμοί αυτοί ισχύουν όληως ιδιαιτέρως για όσους διαμένουν σε ανεπτυγμένες περιοχές και ταξιδεύουν σε περιοχές με χαμηλό υγειονομικό επίπεδο:

- \* Πρέπει να καταναλώνονται καλά μαγειρεμένα και κατά προτίμηση καλά βρασμένα φαγητά.
- \* Το μαγειρεμένο φαγητό πρέπει να διατηρείται σε θερμοκρασία μικρότερη των 10 βαθμών Κελσίου ή μεγαλύτερη των 60 βαθμών Κελσίου.
- \* Τα φρούτα να τρώγονται αποφλοιωμένα.
- \* Να προτιμώνται τα καλά μαγειρεμένα φαγητά.
- \* Να μην καταναλώνονται τυποποιημένα προϊόντα, αν δεν υπάρχει ένδειξη ημερομηνίας λήξεως και τρόπος παρασκευής της τροφής.
- \* Το νερό που χρησιμοποιείται να είναι εμφιαλωμένο. Σε αντίθετη περίπτωση, να είναι βέβαιο ότι είναι καλά χλωριωμένο ή βρασμένο.
- \* Τα παγάκια πρέπει να αποφεύγονται.
- \* Να καταναλώνονται χυμοί φρούτων, μόνο όταν είναι βέβαιο ότι έχουν υποστεί παστερίωση. Οι φρέσκοι χυμοί φρούτων μπορεί να μην είναι ασφαλείς από μικροβιολογικής απόψεως.
- \* Να καταναλώνεται μόνο βρασμένο ή παστεριωμένο γάλα.
- \* Το μέλι έχει αναφερθεί ότι μπορεί να προκαλέσει δηλητηρίαση (αλλεργία) στα παιδιά.
- \* Να μην καταναλώνονται κρέατα και φαγητά (π.χ. hamburgers) που δεν είναι καλά μαγειρεμένα.
- \* Να αποφεύγονται ωμά οστρακοειδή, μύδια, στρείδια και τρόφιμα εκτεθειμένα σε πάγκους, όπως και κρέμες ή παγωτά που δεν είναι τυποποιημένα.
- \* Να αποφεύγονται αυγά όβραστα ή όψητα, καθώς επίσης και φαγητά που περιέχουν ωμά ή μισοψημένα αυγά, όπως η μαγιονέζα. Τα αυγά μπορεί να είναι μοιρασμένα όχι μόνο στο κέλυφος, αλλά και στον κρόκο. Ο αριθμός των σαλμονελλών μπορεί να είναι πάρα πολύ υψηλός. Μπορεί να φτάνει τα  $10^9$  μικρόβια ανά γραμμάριο κρόκου αυγού.
- \* Να αποφεύγονται οι πράσινες ωμές σαλάτες αν δεν είναι γνωστή η ποιότητα του νερού με το οποίο πλύθηκαν τα λαχανικά.
- \* Τα ροφήματα, όπως καφές και τσάι, συνιστάται να γίνονται με βρασμένο νερό.
- \* Οι ταξιδιώτες και οι ναυτικοί που ταξιδεύουν σε περιοχές ιδιαίτερα υψηλού κινδύνου, όπου δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθούν συνθήκες για ασφαλείς φαγητά, μπορούν να παίρνουν για προφύλαξη αντιβιοτικά: η λήψη νορφλοξακίνης 400 mg ημερησίως έχει αποδειχθεί αποτελεσματική. Επίσης, χορηγούνται δοξκυκλίνη ή κοτριμοξαζόλη.



**του Ν.Ι. Λεγάκη**  
καθηγητή Μικροβιολογίας  
ιατρικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών



Όπως ήταν αναμενόμενο, κατά τη διάρκεια της πρόσφατης καλοκαιρινής περιόδου και του κατ' εξακμήν μήνα διακοπών Αυγούστου, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων παρουσίασε σημαντική αδράνεια. Όμως το καλοκαίρι και η παγκόσμια οικονομική αναταραχή δεν ήταν οι μοναδικές αιτίες αυτής της αδράνειας, καθ' όσον συνεχίστηκε η πτώση της ναυτιλαγιάς γενικά, με τους δείκτες για τα πλοία ξηρού φορτίου να φθάνουν στα κατώτερα επίπεδα. Σημειωτέον ότι ο BIFFEX υποβιβάστηκε επί μερικές ημέρες, ακόμη και κάτω των 800 μονάδων.

Αλλά και στα Tankers, η ανηρή κατάσταση της ναυτιλαγιάς που ίσχυσε μέχρι πρόσφατα ανήκει πλέον στο παρελθόν, έτσι ώστε οι πωλητές θα πρέπει πλέον να σκεφτούν όσο το δυνατόν πιο νηφάλια και να συμφωνήσουν στις χαμηλότερες τιμές που προσφέρονται από τους υποψηφίους αγοραστές για να αποφύγουν τον πιθανό κίνδυνο να αντιμετωπίσουν σύντομα ακόμη χαμηλότερα επίπεδα.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, παρά το μεγάλο αριθμό προσφερομένων πλοίων, οι πωλήσεις κατά τη διάρκεια του Αυγούστου ήταν συγκριτικά λίγες και, σε αντίθεση με ό,τι αναμενόταν, οι τιμές παρουσίασαν κάποια σταθερότητα, όπως επίσης σταθερή παρέμεινε και η εμμονή των Ινδών αγοραστών να επαναδιαπραγματεύονται την αρχικά συμφωνηθείσα τιμή λίγο πριν από την παραλαβή του πλοίου. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες πωλήσεις κατά το διάστημα από 22/7 έως 31/8 1998:

## ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα αδεϊφά πλοία ναυπηγήσεως 1981 στη Βραζιλία «ATLANTIS TWO» και «ΕΡΤΑ», περίπου 26.066 DWT, πωλήθηκαν σε δημοπρασία αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 1.100.000 και 500.000 αντίστοιχα στην Pacific & Atlantic, επίσης τα αδεϊφά πλοία εσθονικής πλοιοκτησίας «ALEKSANDER ABERG» και «ELMAR KIVISTIK», περίπου 52.670 DWT, ουκρανικής ναυπηγήσεως 1988 και 1987 αντίστοιχα, πωλήθηκαν αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 16.000.000 συνολικά στην εταιρεία Millenium, που προσφάτως προέβη σε junk bond issue. Η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία Golden Union αγόρασε στην τιμή των δολλαρίων Η.Π.Α. 4.500.000 τρία πλοία, τα «ANDAXIOS» 26.931 DWT και «ANDROMACHI» 32.505 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Αγγλία και Ιαπωνία αντίστοιχα, και το «ANDROMEDA», 27.704 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία. Τούρκοι αγοραστές εμφανίζονται σε δύο περιπτώσεις συνολικών αγορών 4 και 3 πλοίων αντίστοιχα, κάτω των 10.000 DWT, ναυπηγημένων στις αρχές του 1980. Στην πρώτη περίπτωση τα πλοία «MELINAU EMPAT/SATU/DUA», περίπου 6.500 DWT, ναυπηγήσεως 1982, και το «MELINAU TIGA», περίπου 8.535 DWT, ναυπηγήσεως 1982, κλείστηκαν

αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 5.000.000. Στην άλλη περίπτωση, τρία αδεϊφά πλοία, τα «ABLE HELMSMAN/GENERAL/INSPECTOR» 6.596 DWT, ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 5.000.000. Το ιαπωνικών συμφερόντων «TAMARITA», 45.429 DWT, ναυπηγήσεως 1995, επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 15.000.000 όπως και το ναυπηγήσεως Κίνας 1997 «PACLOGGER», 28.200 DWT, επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 17.000.000 σε Γερμανούς αγοραστές. Δύο Multipurpose βραζιλιάνικης κατασκευής, τα «BEL AIR» και «BEL AZUR» 14.600 DWT, ναυπηγήσεως 1982 και 1980 αντίστοιχα, επωλήθησαν σε Έλληνες αγοραστές αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 2.500.000 συνολική τιμή και το ελληνικών συμφερόντων Freedom «ANEMI» ναυπηγήσεως 1978 επωλήθη στην τιμή των δολλαρίων Η.Π.Α. 1.100.000 σε Έλληνες. Επίσης το φινλανδικής κατασκευής 1973 Ro-Ro «RIJNHAVEN» επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 4.250.000 στη νορβηγική Coliat, καθώς και το Ferry «VICTORY» 1989 ιαπωνικής κατασκευής, περίπου 187 μέτρων ολικού μήκους, επωλήθη στην Grimaldi αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 28.500.000.

## ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το Product Tanker «SCO STAR», 40.505 DWT γιουγκοσλαβικής κατασκευής 1989, επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 15.400.000. Επίσης το «ENERGOS», 31.100 DWT ναυπηγήσεως 1975, επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 2.250.000 στην Mamidakis Group. Το συμφερόντων Shell «EBALINA», 31.374 DWT ναυπηγήσεως 1980, επωλήθη σε ιταλικά συμφέροντα (Arminier) έναντι δολλαρίων Η.Π.Α. 5.750.000, ενώ το υψηλών προδιαγραφών χημικό tanker «MIROU», περίπου 10.556 DWT γερμανικής ναυπηγήσεως 1980, επωλήθη μεταξύ Σουηδών αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 8.500.000.

## ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το φορτηγό «PAN YARD», 122.928 DWT γερμανικής κατασκευής 1976, επωλήθη αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 120.5 ανά τόνο light σε Ινδούς αγοραστές, ενώ το «OCEANIC MINDORO», 123.505 DWT ναυπηγήσεως 1975 στην Ιαπωνία, επωλήθη στις αρχές Αυγούστου αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 126 ανά τόνο light σε αγοραστές από το Βιετνάμ. Το Woodchip Carrier «SEA CHANCE», φορτηγό 24.812 DWT ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 129 ανά τόνο light σε Ινδούς. Τα ελληνικών συμφερόντων ψυγεία «MARATHON BREEZE» και «ACAPULCO» κατασκευής 1973, 9.319 και 10.850 DWT αντίστοιχα, αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 128 ανά τόνο light σε Ινδούς αγοραστές και το μεγάλο Tweendecker «SEA HARVEST», 21.192 DWT ιαπωνικής κατασκευής 1975, αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 132.5 ανά τόνο light. Τέλος, το ORE/OILER «EPTANISSA», 162.385 DWT κατασκευής 1974 στην Ιαπωνία, σε Ινδούς αντί δολλαρίων Η.Π.Α. 114 ανά τόνο light.

του Τάκη Μακρή  
της Overseas  
Agency Ltd

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ



# Η πορεία του νηολογίου

## Φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου

Η φυγή των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο καλά κρατεί. Έπειτα από 22 μήνες συνεχούς συρρίκνωσης και τα «χαμόγελα αισιοδοξίας» μόνο κατά το μήνα Ιούνιο, όπου η δύναμη του στόλου αυξήθηκε κατά 355.000 τόρους, ήρθε πάλι η σκληρή πραγματικότητα Ιουλίου και Αυγούστου.

Οι εφοπλιστές εξακολουθούν να στρέφονται σε άλλες σημαίες και να υποστέλλουν την ελληνική. Τον Ιούνιο διεγράφησαν από το νηολόγιο 11 πλοία και ενεγράφησαν μόλις τέσσερα, με αποτέλεσμα η δύναμη να μειωθεί κατά 85.569 τόρους. Η «αιμορραγία» του ελληνικού

νηολογίου συνεχίστηκε και τον Αύγουστο, σύμφωνα με στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπέστειλαν την ελληνική σημαία οκτώ πλοία και την ύψωσαν τέσσερα. Έτσι από την αρχή του χρόνου μέχρι και το τέλος Αυγούστου στο νηολόγιο ενεγράφησαν 65 πλοία και διεγράφησαν 93. Αν προστεθεί και το γεγονός ότι σε αυτό το οκτάμηνο δεκάδες σκάφη πέρασαν σε ελληνικά εφοπλιστικά χέρια, όμως προτιμήθηκαν άλλες σημαίες, τότε γίνεται αντιληπτό πως οι πλοιοκτήτες εξακολουθούν όχι μόνο να φεύγουν αλλά και να αποφεύγουν το νηολόγιο, όπως εύστοχα είχε παρατηρήσει στις αρχές Φεβρουαρίου σε συνέντευξη τύπου ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας.

### ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1998

#### ΕΓΓΡΑΦΕΣ

| ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ                                          |                |                      |              | ΑΡΘΡΟΥ 13                                                  |                    |                      |              |
|-----------------------------------------------------------|----------------|----------------------|--------------|------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------|--------------|
| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                                              | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ   | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                                               | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ       | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. |
| Ε/Γ - Ο/Γ                                                 | ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ | Ν.Π. 8129            | 1998         | Δ/Ε                                                        | ΚΙΜΩΛΟΣ            | Ν.Π. 10577           | 1998         |
|                                                           |                |                      |              | Ε/Γ - Ο/Γ                                                  | ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ ΕΛΛΑΣ | Ν.Π. 10579           | 1987         |
|                                                           |                |                      |              | Δ/Ε                                                        | ΑΣΤΡΟ ΚΑΝΟΠΟΥΣ     | Ν.Π. 10580           | 1998         |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 ΚΟΧ: 1.802<br>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ |                |                      |              | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 ΚΟΧ: 175.284<br>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 4 ΕΤΗ |                    |                      |              |

#### ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

| ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ                                          |               |                      |              |                 | ΑΡΘΡΟΥ 13                                                   |              |                      |              |                 |
|-----------------------------------------------------------|---------------|----------------------|--------------|-----------------|-------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|--------------|-----------------|
| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                                              | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ  | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                                                | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ |
| Φ/Γ                                                       | ΑΙΓΙΩΝ        | Ν.ΠΑΤΡΩΝ 53          | 1912         | Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)  | Δ/Ε                                                         | ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII | Ν.Π. 8032            | 1975         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)    |
| Ρ/Κ - Ν/Γ                                                 | ΔΕΚΑ ΕΝΝΕΑ    | Ν.Π. 7768            | 1944         | Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)  | Φ/Γ                                                         | ΣΚΥΡΟΣ       | Ν.Π. 10149           | 1978         | Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑΣ)  |
| Ρ/Κ                                                       | ΣΕΚΑΒΙΝ 3     | Ν.Π. 2735            | 1960         | Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)  | Δ/Ε                                                         | ΜΑΝΤΙΝΙΑ     | Ν.Π. 8435            | 1983         | Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)  |
| Α/Κ                                                       | ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΩΣΟΣ | Ν. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 317      | 1984         | ΔΙΑΛΥΣΗ         | Δ/Ε                                                         | ΣΤΑΡ         | Ν.Π. 10271           | 1981         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)    |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 ΚΟΧ: 1.026<br>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 48 ΕΤΗ |               |                      |              |                 | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 ΚΟΧ: 168.204<br>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 19 ΕΤΗ |              |                      |              |                 |



# ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

| Α.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΝΑΧΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------|
|                             |                             |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                                                        |
| SVVU                        | ΠΗΓΑΣΟΣ                     | Φ/Γ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 10.567        | ΜΕΚ (1)                               | 1987                                | 41.786                  | 20.156        | Μετονομάστηκε σε<br>ΜΑΕΡΣΚ ΛΙΒΟΡΝΟ<br>RENAMED TO MAERSK LIVORNO        |
| 7/7/98                      | PEGASUS                     | CARGO                    | PIRAEUS               |               | 32.310 PS                             |                                     |                         |               |                                                                        |
| SV3342                      | ΓΕΩΡΓΙΟΣ II                 | Φ/Γ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 3.976         | ΜΕΚ (1)                               | 1955                                | 499                     | 320           | Μετονομάστηκε σε ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>RENAMED TO GEORGIOS                       |
| 8/7/98                      | GEORGIOS II                 | CARGO                    | PIRAEUS               |               | 660 BHP                               |                                     |                         |               |                                                                        |
| SVPN                        | ΝΙΟΥ ΥΟΡΚ ΕΞΠΡΕΣ            | Φ/Γ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 9.836         | ΜΕΚ (1)                               | 1977                                | 38.991                  | 13.039        | Μετονομάστηκε σε<br>ΖΙΜ ΕΛΙΑΤ I<br>RENAMED TO ZIM ELIAT I              |
| 8/7/98                      | NEW YORK EXPRESS            | CARGO                    | PIRAEUS               |               | 33.300 BHP                            |                                     |                         |               |                                                                        |
| SZVC                        | ΜΑΖΑΛ II                    | Δ/Ξ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 8.843         | ΜΕΚ (1)                               | 1965                                | 2.474                   | 1.321         | Μετονομάστηκε σε<br>ΤΖΕΤ VII<br>RENAMED TO JET VII                     |
| 10/7/98                     | MAZAL II                    | TANKER                   | PIRAEUS               |               | 3.750 BHP                             |                                     |                         |               |                                                                        |
| SXNP                        | ΜΑΕΡΣΚ ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ            | Φ/Γ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 10.274        | ΜΕΚ (1)                               | 1976                                | 34.382                  | 12.918        | Μετονομάστηκε σε<br>ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ<br>RENAMED TO VANCOUVER                  |
| 14/7/98                     | MAERSK VANCOUVER            | CARGO                    | PIRAEUS               |               | 31.800 BHP                            |                                     |                         |               |                                                                        |
| SWVI                        | ΤΖΙ ΕΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ             | Δ/Ξ                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 9.085         | ΜΕΚ (1)                               | 1974                                | 20.460                  | 12.627        | Μετονομάστηκε σε ΠΑΝΟΡΑΜΑ<br>RENAMED TO PANORAMA                       |
| 16/7/98                     | G L PANORAMA                | TANKER                   | PIRAEUS               |               | 15.500 BHP                            |                                     |                         |               |                                                                        |
| SVFR                        | ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2             | Ε/Γ-Ο/Γ                  | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 10.126        | ΜΕΚ (2)                               | 1974                                | 5.643                   | 3.963         | Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ<br>RENAMED TO EXPRESS ATHINA             |
| 20/7/98                     | PANAGIA TINOU               | PASSENGER F/B            | PIRAEUS               |               | 2X9.250 BHP                           |                                     |                         |               |                                                                        |
| SV2073                      | ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ                  | Ε/Γ-Τ/Ρ                  | ΠΕΙΡΑΙΑΣ              | 9.539         | ΜΕΚ (1)                               | 1973                                | 103                     | 63            | Μετονομάστηκε σε ΚΑΛΥΨΟ<br>RENAMED TO KALIPSO                          |
| 29/7/98                     | POLYDEUKIS                  | PASSENGER YACHT          | PIRAEUS               |               | 282 BHP                               |                                     |                         |               |                                                                        |
| SW3130                      | ΕΡΕΣΣΟΣ II                  | Ε/Γ-Ο/Γ                  | ΘΕΣ/ΝΙΚΗ              | 181           | ΜΕΚ (2)                               | 1986                                | 223                     | 104           | Μετονομάστηκε σε<br>ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ<br>RENAMED TO EXPRESS SKOPELITIS |
| 10/7/98                     | ERESSOS II                  | PASSENGER F/B            | THES/NIKI             |               | 2X850 BHP                             |                                     |                         |               |                                                                        |

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

| Α.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME          | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΝΑΧΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                                                     |
|-----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                                      |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                                                                           |
| SXKY<br>7/7/98              | ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ<br>CAPETAN LEFTERIS | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.573        | ΜΕΚ(1)<br>8.640 PS                    | 1984                                | 23.594                  | 13.370        | USD<br>\$7.375.000                | ORIENTAL ABILITI S.A. (PANAMA)<br>Αντικα: ΒΡΑΤΣΑΝΗΣ ΗΛ.<br>τηλ. 46.10.900                 |
| SX6520<br>7/7/98            | ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ<br>OLOKLIROS               | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.574        | ΜΕΚ(1)<br>300 BHP                     | 1967                                | 853                     | 386           | USD<br>\$27.000                   | ΚΑΣΤΑΛΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>N.959/79 Αντικα: ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ.<br>τηλ. 45.22.408         |
| SVMU<br>14/7/98             | ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ<br>MARIA TSAKOS         | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.574        | ΜΕΚ(1)<br>17.850 PS                   | 1998                                | 57.925                  | 31.963        | USD<br>\$41.700.000               | KINGSBRIDGE SHIPPING<br>COM NY LTD (LIBERIA)<br>Αντικα: ΖΑΦΕΙΡΑΣ ΘΩΜΑΣ.<br>τηλ. 93.07.710 |
| SX7321<br>10/7/98           | ΘΡΑΚΗ 2<br>THRAKI II                 | Ε/Γ<br>PASSENGER SHIP    | ΚΑΒΑΛΑ<br>KAVALA      | 21            | ΜΕΚ(1)<br>1.100 BHP                   | 1994                                | 222                     | 69            | USD<br>\$200.000                  | ΘΡΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>N.959/79                                                        |



**ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ**  
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME               | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΝΑΧΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE         | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                      |
|-----------------------------|-------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                             |                                           |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                           |                                            |
| SWEJ<br>3/7/98              | ΡΟΔΑΝΘΗ<br>RODANTHI                       | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9409          | ΜΕΚ(1)<br>11.200 BHP                  | 1969                                | 16.703                  | 9.450         | USD<br>\$ 547.509,50                      | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SWQE<br>3/7/98              | ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ<br>ALS MARY                     | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 8641          | ΜΕΚ(1)<br>8.400 BHP                   | 1984                                | 14.103                  | 8.354         | USD<br>\$ 8.075.000                       | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SYKE<br>7/7/98              | ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ<br>ENALIOS APOLLON        | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9974          | ΜΕΚ(1)<br>16.800 BHP                  | 1978                                | 49.648                  | 26.645        | 1 δοθ. ΗΠΑ & όθλων<br>αξιοδότητων παροχών | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SVQJ<br>10/7/98             | ΑΡΑΝΕΜΟ<br>ARANEMO                        | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10104         | ΜΕΚ(1)<br>20.000 BHP                  | 1975                                | 42.776                  | 24.268        | 1 δοθ. ΗΠΑ & όθλων<br>αξιοδότητων παροχών | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SZXA<br>14/7/98             | ΝΟΡΝΤΑΝΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ<br>NORDANA CHALLENGER | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10534         | ΜΕΚ(1)<br>10.330 BHP                  | 1981                                | 15.903                  | 8.105         | USD<br>\$ 8.330.000                       | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SW3371<br>14/7/98           | ΧΙΟΤΙΣΣΑ<br>CHIOTISSA                     | Φ/Γ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9173          | ΜΕΚ(2)<br>2X750 BHP                   | 1970                                | 1.623                   | 1.024         | 1 δοθ. ΗΠΑ & όθλων<br>αξιοδότητων παροχών | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SV2928<br>14/7/98           | ΡΟΒΙΝΣΟΝ ΙΙ<br>ROBINSON II                | Α/Κ<br>FISHING VESSEL    | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 4543          | ΜΕΚ(1)<br>400 BHP                     | 1973                                | 120                     | 61            | 1 δοθ. ΗΠΑ & όθλων<br>αξιοδότητων παροχών | Διάλυση<br>Dissolution                     |
| SV 4235<br>16/7/98          | ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI<br>VASSILIOS VI              | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 6010          | ΜΕΚ(1)<br>675 BHP                     | 1964                                | 490                     | 218           | USD<br>\$ 145.000                         | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SYXB<br>24/7/98             | ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ<br>POLYKRATIS                  | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10127         | ΜΕΚ(1)<br>9.400 BHP                   | 1976                                | 13.610                  | 6.981         | USD<br>\$ 1.325.000                       | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SXKL<br>31/7/98             | ΜΑΡΙΑ Σ<br>MARIA S                        | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10315         | ΜΕΚ(1)<br>11.400 BHP                  | 1979                                | 13.009                  | 8.200         | -                                         | Αλλαγή σημαίας<br>Change of flag           |
| SV5624<br>23/7/98           | ΑΤΛΑΝΤΙΣ<br>ATLANTIS                      | Ε/Γ-Τ/Ρ<br>THES/NIKI     | ΘΕΣ/ΝΙΚΗ<br>THES/NIKI | 143           | ΜΕΚ(2)<br>2X250 BHP                   | 1944                                | 178                     | 123           | -                                         | Βύθιση<br>Sinking                          |

**ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**  
REMEASUREMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME  | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION     | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                 |                   |                   |
|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
|                             |                              |                              | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                         |                   |                   |
| SW2774<br>13/7/98           | ΙΩΑΝΝΗΣ Μ<br>IOANNIS M       | Δ/Ξ-ΥΔΡΟΦΟΡΟ                 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.048         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ | KOX<br>716<br>477 | KKX<br>391<br>219 |
| SV8858<br>16/7/98           | ΕΛΙΚΗ<br>ELIKI               | Ε/Γ- Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT. | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 8.585         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ | 311<br>304        | 143<br>93         |
| SW9247<br>22/7/98           | ΣΑΡΟΝΙΚ ΣΤΑΡ<br>SARONIC STAR | Ε/Γ- Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT. | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.037        | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ | 241<br>254        | 131<br>110        |



ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ  
REMEASUREMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                                                       |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                             |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                                                               |
| SWQW<br>27/7/98             | ΚΡΟΥΝΤΓΑΛΦ<br>CRUDEGULF     | Δ/Ξ<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10497         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ<br>ΚΟΧ 81135 ΚΚΧ 44754<br>81135 44754 |

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ  
PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME      | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΝΑΧΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                              |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
|                             |                                  |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                                                    |
| SW 5720<br>21/7/98          | ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 15<br>KARAPIPERIS XV | Ρ/Κ<br>TVC               | Π.Ν.Ε                 | ΛΟΝΔΙΝΟΥ      | ΜΕΚ(1)<br>762 KW                      | 1984                                | 164                     | 49            | -                                 | ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 15<br>ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>Λ. Δημοκρατίας 269<br>Πέραμο |

## ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

7/10/1998

Α) Ε/Γ-Υ/Γ «ΑΣΚΛΗΠΕΙΟΣ» Ν.Π. 6226, ΚΟΧ: 138  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΤΗΛ. 29049 ΚΩΣ  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΝΕΡΑΤΖΟΥΛΑ ΧΑΤΖΗΑΓΓΕΛΗ-ΚΙΤΡΙΝΑ (ΚΩΣ)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΩ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ 150.968

Β) Ε/Γ-Υ/Γ «ΠΠΟΚΡΑΤΗΣ Ο ΚΩΟΣ» Ν.Π. 6385 ΚΟΧ: 134  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΚΩΝ/ΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ, ΤΗΛ. 29049 ΚΩΣ  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΝΕΡΑΤΖΟΥΛΑ ΧΑΤΖΗΑΓΓΕΛΗ-ΚΙΤΡΙΝΑ (ΚΩΣ)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΩ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ 150.968

Γ) Ε/Γ-Τ/Ρ «ΒΑΝΤΙΛΙΑ» Ν.Π. 9854 ΚΟΧ 82,20  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΕΛΗΣ, ΤΗΛ. 3622572

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΑΚΟΣ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ 500.000

14/10/1998

Α) «LEFTERO» ΣΗΜ. ΑΓΓΛΙΑΣ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΟΛΓΑ Κ. ΒΕΓΚΟΥ (ΚΟΛΟΚΟΤΡΩ-ΝΗ 72, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ. 4173613)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 13, ΠΕΙΡΑΙΑΣ)

ΤΟΠΟΣ: ΠΡΟΒΛΗΤΑ Κ' (ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ) ΠΑΣΑΛΙΜΑΝΙ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 70.000.000



## FREQUENT FLYER PROGRAMS

# Η επιβράβευση ΤΩΝ «ΠΙΣΤΩΝ» ΕΠΙΒΑΤΩΝ

του Ηλία Μνίσια

**Τ**α προγράμματα Frequent Flyer αποτελούν μια από τις πλέον σημαντικές προσπάθειες των αεροπορικών εταιρειών με σκοπό την αύξηση τόσο της επιβατικής τους κίνησης όσο και της σταθερής πελατείας τους.

Στόχος των αερομεταφορέων είναι να διατηρήσουν σχέση εμπιστοσύνης και συνεργασίας με τους επιβάτες, αλλά και να τους επιβραβεύουν για τη σταθερή προτίμησή τους. Ο σημερινός σκληρός ανταγωνισμός στο χώρο των αερομεταφορών έχει οδηγήσει τις αεροπορικές εταιρείες με ολοκληρωμένα προγράμματα Frequent Flyer στην αναζήτηση συμμάχων τόσο στον ίδιο τους το χώρο όσο και σε άλλους, όπως ο τουριστικός και ο τραπεζικός. Αυτές οι εξελίξεις έχουν αναγκάσει το επιβατικό κοινό να ταξιδεύει σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που η κάθε αεροπορική εταιρεία έχει επιβάλει: κατ' αυτόν τον τρόπο, ο «πιστός» πελάτης μιας συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας προτιμά να πετά με συμμαχικές αεροπορικές εταιρείες, να νοικιάζει αυτοκίνητα από συγκεκριμένα γραφεία, να αγοράζει προϊόντα από ορισμένα duty free και να διαμένει σε επιλεγμένα ξενοδοχεία προκειμένου να συγκεντρώσει περισσότερα μίλια στο μικρότερο χρονικό διάστημα.

Τα περισσότερα προγράμματα

φαίνονται κατ' αρχήν δελεαστικά, αλλά ένας συνετός επιβάτης, που προσμένει να αποκομίσει ουσιαστικά οφέλη, πρέπει να εξετάζει προσεκτικά τους όρους συνεργασίας κάθε εταιρείας.

Αναλυτικότερα, πολλοί αερομεταφορείς θέτουν προϋποθέσεις και περιορισμούς που αφορούν την ηλικία, την εθνικότητα και τον τόπο διαμονής του επιβάτη, ενώ αρκετοί από αυτούς περιορίζουν τα προνόμια των προγραμμάτων τους στους επιβάτες που ταξιδεύουν με ακριβούς ναύλους.

Παράλληλα, τα δωρεάν εισιτήρια που προσφέρουν αρκετά προγράμματα ως αντάλλαγμα για τη σταθερή και συχνή επιλογή του επιβάτη είναι ασύμφορα για έναν επιχειρηματία, αφού η οριστική «κράτηση» αυτών των εισιτηρίων πρέπει να γίνει αρκετές εβδομάδες πριν από την πτήση.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν τα πέντε σημαντικότερα προγράμματα Frequent Flyer.

Κριτήριο επιλογής των συγκεκριμένων αεροπορικών εταιρειών είναι τα προνόμια και οι προσφορές προς το ελληνικό επιβατικό κοινό.





## Austrian Airlines, Sabena, Swissair

Το κοινό πρόγραμμα των τριών μεγάλων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών έχει την ονομασία Qualiflyer και έχει 1,4 εκατ. μέλη. Ως μέλος του προγράμματος ο επιβάτης μπορεί να ταξιδεύει και να απολαμβάνει τις προσφορές οποιασδήποτε από τις τρεις εταιρείες του ομίλου, όπως επίσης και των συμμαχικών εταιρειών: Crossair, Delta, Tap-Air Portugal, Turkish Airlines, Finnair και Lauda Air. Οι επιβάτες γίνονται αυτόματα μέλη του προγράμματος, ύστερα από συμπλήρωση της σχετικής αίτησης. Ταξιδεύοντας με οικονομική θέση πιστώνονται τα πραγματικά μίλια, ανάλογα με την απόσταση της πτήσης, ενώ ταξιδεύοντας με ναύλο της Business Class πολλαπλασιάζονται τα μίλια επί 1,5 και στην πρώτη θέση επί 2. Το πρόγραμμα προσφέρει στα μέλη, στις πτήσεις με απόσταση κάτω από 500 μίλια, πίστωση 500 μιλίων τουλάχιστον για εισιτήριο στην οικονομική θέση και 1.000 στη διακεκριμένη. Για την απόκτηση δωρεάν εισιτηρίου από την Αθήνα προς οποιοδήποτε σημείο της Ευρώπης (όχι μόνο της Ελβετίας) απαιτείται η συμπλήρωση 20.000 μιλίων, ενώ για τη Βόρεια Αμερική 60.000 μιλίων.

## British Airways

Το πρόγραμμα συχνών ταξιδιών της British Airways (B.A.) ονομάζεται Executive Club και προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα και ανέσεις στο επιβατικό κοινό. Με την ένταξη στο πρόγραμμα, οι επιβάτες γίνονται αυτόματα μέλη. Το Executive Club κατατάσσει τα μέλη του σε τρεις κατηγορίες: Στην αρχική εγγραφή τα μέλη κατατάσσονται στο Blue Level, ενώ ανάλογα με τα μίλια που συγκεντρώνουν ετησίως μπορούν να «προσχωθούν» στο Silver Level ή και στο Gold Level. Όσες περισσότερες πτήσεις πραγματοποιήσει ένα μέλος, τόσο πιο γρήγορα και εύκολα θα απολαύσει τα ειδικά προνόμια του Silver ή του Gold Level.

Τα προνόμια του Executive Club συμπεριλαμβάνουν: Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής των πτήσεων της B.A., καταγραφή της προτεινόμενης θέσης και του διαιτητικού ή θρησκευτικού γεύματος του μέλους, ειδικά desks στο Heathrow του Λονδίνου, πρόσβαση σε ειδικές αίθουσες στα κτίρια αναχωρήσεων και αφίξεων σε πολλούς προορισμούς της B.A., παγκόσμια βοήθεια και υποστήριξη σε περιπτώσεις ανάγκης.



## KLM - Royal Dutch Airlines

Flying Dutchman ονομάζεται το δημοφιλές πρόγραμμα της KLM. Οι επιβάτες γίνονται αυτόματα μέλη του προγράμματος ύστερα από συμπλήρωση της σχετικής αίτησης και πιστώνονται με

FD Points, ανάλογα με τις πτήσεις που πραγματοποιούν. Ταξιδεύοντας με οικονομική θέση πιστώνονται τα πραγματικά μίλια ανάλογα με τη ζώνη στην οποία βρί-

σκεται το σημείο αναχώρησης ή άφιξης, ενώ ταξιδεύοντας με ναύλο της Business Class πολλαπλασιάζονται τα μίλια επί 2. Ανάλογα με τη συχνότητα των ταξιδιών ενός μέλους, το πρόγραμμα κατατάσσει τους πελάτες σε τρία διαφορετικά «επίπεδα». Με τη συμπλήρωση 500 FD Points ή μιας πτήσης, μέσα σε ένα έτος, ο επιβάτης κατατάσσεται στο BlueWing Level και αποκτά τη σχετική κάρτα. Με 15.000 FD Points ή με 20 πτήσεις, μέσα σε ένα έτος, ο επιβάτης κατατάσσεται στο

SilverWing Level ενώ με 24.000 FD Points ή με 40 πτήσεις, μέσα σε ένα έτος, ο επιβάτης κατατάσσεται στο RoyalWing Level. Κάθε κάρτα προσφέρει διαφορετικά προνόμια και υπηρεσίες, ανάλογα με τον αριθμό πτήσεων που πραγματοποιούν τα μέλη.

Η Αθήνα κατατάσσεται στη ζώνη J και προσφέρονται στην πτήση Άμστερνταμ-Αθήνα (απλή μετάβαση) 900 FD Points στην οικονομική θέση και 1.800 στη διακεκριμένη. Για ένα δωρεάν εισιτήριο στην πτήση Άμστερνταμ-Αθήνα (απλή μετάβαση) απαιτούνται 15.000 FD Points για την οικονομική θέση (δηλ. αναλογικά 17 πτήσεις στην οικονομική θέση ή 9 στη διακεκριμένη) και 30.000 για τη διακεκριμένη.

## Lufthansa - German Airlines

Miles and More ονομάζεται το πρόγραμμα της γερμανικής εταιρείας Lufthansa. Οι επιβάτες γίνονται αυτόματα μέλη του προγράμματος ύστερα από συμπλήρωση της σχετικής αίτησης. Ταξιδεύοντας με οικονομική θέση πιστώνονται τα πραγματικά μίλια ανάλογα με την απόσταση, ενώ ταξιδεύοντας με ναύλο της Business Class πολλαπλασιάζονται τα μίλια επί 2. Ανάλογα με τη συχνότητα των ταξιδιών ενός μέλους, το πρόγραμμα προσφέρει ειδικά προνόμια στους πιστούς πελάτες. Με τη συμπλήρωση, μέσα σε 12 μήνες, 35.000 μιλίων ή 10 πτήσεων στη διακεκριμένη θέση ή 20 στην οικονομική θέση, ο επιβάτης αποκτά τη Frequent Traveller







Card. Ενώ με τη συμπλήρωση, μέσα σε 12 μήνες, 100.000 μιλίων ή 60 πτήσεων στη διακεκριμένη θέση ή 70 στην οικονομική θέση, ο επιβάτης αποκτά τη Senator Card. Η κάρτα Frequent Traveller προσφέρει στα μέλη μερικά από τα προνόμια και τις υπηρεσίες της Business Class, ενώ η κάρτα Senator προσφέρει προνόμια πρώτης θέσης.

Στην πτήση Αθήνα-Φραγκφούρτη ο επιβάτης πιστώνεται με 1.132 μίλια στην οικονομική θέση και με 2.264 στη διακεκριμένη. Με 50.000 μίλια (δηλαδή 10 εισιτήρια μετ' επιστροφής σε C class ή 20 εισιτήρια Y class) τα μέλη κερδίζουν ένα δωρεάν εισιτήριο μετ' επιστροφής στην οικονομική θέση, ενώ με 75.000 μίλια ένα εισιτήριο στη διακεκριμένη.

## Virgin Atlantic Airways

Το πρόγραμμα που δημιούργησε η Virgin Atlantic Airways ονομάζεται Freeway και προσφέρει τις εξής δυνατότητες στα μέλη του: Με την ένταξη στο πρόγραμμα, οι επιβάτες που έχουν πληρώσει ναύλο Business Class γίνονται αυτόματα μέλη και τους προσφέρονται 3.000 μί-

### Στο πρόγραμμα Qualiflyer συνεργάζονται

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Αεροπορικές εταιρείες            | 19 |
| Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων | 3  |
| Αλυσίδες ξενοδοχείων             | 11 |

Duty Free: Δυνατότητα απόκτησης μιλίων με την αγορά προϊόντων από τα αεροδρόμια της Βιέννης, των Βρυξελλών, της Γενεύης και της Ζυρίχης, όπως επίσης και με την αγορά προϊόντων στα αεροσκάφη της Sabena και της Swissair.

### Στο πρόγραμμα Freeway συνεργάζονται

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Αεροπορικές εταιρείες            | 5 |
| Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων | 1 |
| Αλυσίδες ξενοδοχείων             | 4 |

Duty Free: Δυνατότητα απόκτησης μιλίων με την αγορά προϊόντων από τα αεροσκάφη της Virgin, αλλά μόνο μέσω της υπηρεσίας προπαγαγγελιών.

**Τα περισσότερα προγράμματα φαίνονται κατ' αρχήν δελεαστικά, αλλά ένας συνετός επιβάτης, που προσμένει να αποκομίσει ουσιαστικά οφέλη, πρέπει να εξετάζει προσεκτικά τους όρους συνεργασίας κάθε εταιρείας**

ή ως bonus. Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με ναύλους οικονομικής θέσης πρέπει να συμπληρώσουν την αίτηση και να πραγματοποιήσουν τουλάχιστον 6 ταξίδια μετ' επιστροφής, σε 12 μήνες και σε πτήσεις της Virgin, για να γίνουν επίσημα μέλη. Ταξιδεύοντας με Economy ή Premium Economy Class πιστώνονται τα πραγματικά μίλια ανάλογα με την απόσταση της πτήσης, ενώ ταξιδεύοντας με ναύλο της Business ή της Upper Class πολλαπλασιάζονται τα μίλια επί 2. Το πρόγραμμα είναι ένα από τα ελάχιστα που προσφέρουν μίλια ακόμη και στους πολύ φθηνούς δημοσιευμένους ναύλους της οικονομικής θέσης. Θεωρείται επίσης και ως ένα από τα πλέον γενναιόδωρα στο χώρο των αερομεταφορών.

Στη διαδρομή Αθήνα-Λονδίνο (μετ'επιστροφής):

Με τη συμπλήρωση δύο ταξιδίων σε θέση Business, κερδίζετε ένα εισιτήριο στην οικονομική θέση, στην ίδια διαδρομή.

Με τη συμπλήρωση πέντε ταξιδίων σε θέση Business, κερδίζετε ένα εισιτήριο στη θέση Business, στην ίδια διαδρομή.

Με τη συμπλήρωση πέντε ταξιδίων στην οικονομική θέση, κερδίζετε ένα εισιτήριο στην οικονομική θέση, στην ίδια διαδρομή.

### Στο πρόγραμμα Executive Club συνεργάζονται

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Αεροπορικές εταιρείες            | 23 |
| Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων | 4  |
| Αλυσίδες ξενοδοχείων             | 13 |

### Στο πρόγραμμα Flying Dutchman συνεργάζονται

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Αεροπορικές εταιρείες            | 10 |
| Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων | 2  |
| Αλυσίδες ξενοδοχείων             | 6  |

Duty Free: Δυνατότητα απόκτησης μιλίων με την αγορά προϊόντων από το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ.

### Στο πρόγραμμα Miles and More συνεργάζονται

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Αεροπορικές εταιρείες            | 21 |
| Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων | 4  |
| Αλυσίδες ξενοδοχείων             | 15 |



# "Ο λαός της θάλασσας"

**πολύτιμοι φίλοι μας**

**Ε**τσι αποκαλούσαν οι αρχαίοι μας πρόγονοι τα δελφίνια αναγνωρίζοντας με τη σοφία τους τη δύναμη, τη χάρη και την ευφροσύνη που τα χαρακτηρίζει.

**Ζ**ωντανός 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





### Η μοιραία πτήση της Swissair

Μέχρι τη στιγμή που το ανά χείρας τεύχος όδευε προς το τυπογραφείο, τα αίτια του τραγικού αεροπορικού δυστυχήματος της πτήσης SR111, που στοίχισε τη ζωή σε 215 επιβάτες και στο δεκατετραμελές πλήρωμα, δεν είχαν εξακριβωθεί. Ο τελευταίος τεχνολογίας καταγραφείας των δεδομένων της πτήσης, όπως και αυτός των συνομιλιών του θαλάμου διακυβέρνησης του μοιραίου αεροσκάφους MD-11, βρέθηκαν έπειτα από επίμονες προσπάθειες, αλλά δεν έχουν καταγραφεί τα σημαντικά έξι τελευταία λεπτά της πτήσης.

Η **Austrian Airlines** είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία της Ευρώπης που χρησιμοποιεί από τις 15 Αυγούστου το υπερσύγχρονο αεροσκάφος τύπου Airbus A330-200. Το νέο αεροσκάφος δρομολογήθηκε στην πτήση Βιέννης - Νέας Υόρκης, ενώ άλλα 4 πανομοιότυπα αεροσκάφη, που θα παραδοθούν μετά το 2000, θα δρομολογηθούν στις πτήσεις προς ΗΠΑ. Το νέο αεροσκάφος διαθέτει δύο μηχανές Pratt & Whitney που θέτουν νέα δεδομένα περί οικονομίας και περιβαλλοντικών απαιτήσεων. Τα νέα αεροσκάφη της Austrian θα αντικαταστήσουν σταδιακά τα Airbus A310.



### Ιδιωτικοποιείται η Aerospatiale

Η γαλλική κυβέρνηση ανακοίνωσε πρόσφατα την πρόθεσή της για ιδιωτικοποίηση της κατασκευαστικής εταιρείας αεροπλάνων και διαστημοπλοίων Aerospatiale. Η Aerospatiale και εταιρείες από την Αγγλία, την Ισπανία και τη Γερμανία συνθέτουν τον όμιλο Airbus, ο οποίος φιλοδοξεί να γίνει ο σημαντικότερος ανταγωνιστής της αμερικανικής Boeing.

### Σημαντικά προβλήματα

παρατηρήθηκαν πρόσφατα στην ομαλή λειτουργία του νέου και υπερσύγχρονου αεροδρομίου του Hong Kong, με αποτέλεσμα την αναστάτωση του επιβατικού κοινού. Στο αεροδρόμιο Chek Lap Kok, που άνοιξε τις πύλες του πριν από λίγους μόνο μήνες και αντικατέστησε το παλιό αεροδρόμιο της πόλης, εμφανίσθηκαν προβλήματα στην ορθή λειτουργία των συστημάτων προώθησης και διακίνησης των αποσκευών και εμπορευμάτων από τα αεροσκάφη. Λόγω της δυσλειτουργίας αυτής, όλα τα αεροσκάφη που μεταφέρουν εμπορεύματα θα προσγειώνονται προς το παρόν στα γειτονικά αεροδρόμια του Macau και του Shenzhen. Οι επιβάτες που φτάνουν στο αεροδρόμιο είναι πιθανόν να αντιμετωπίσουν μικρές καθυστερήσεις κατά την παραλαβή των αποσκευών τους.

# AIR

του Ηλία Μπίσια



## Κερδοφόρα και πάλι η British Airways

Σχεδόν 9,5 εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν με την BA κατά το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους, σημειώνοντας αύξηση κατά 7,6 % σε σχέση με την περυσινή περίοδο.

Παράλληλα τα προ φόρων κέρδη της BA τους μήνες αυτούς ήταν 145 εκατ. στερλίνες, αύξηση 59% σε σχέση με πέρυσι. Τα λειτουργικά κέρδη έφτασαν στα 173 εκατομμύρια στερλίνες (24% αύξηση), λόγω κυρίως του Προγράμματος Επιχειρηματικής Αποτελεσματικότητας της BA, της μειωμένης τιμής των καυσίμων και της βελτίωσης των αποτελεσμάτων των θυγατρικών της εταιρειών. Ο κύκλος εργασιών της British Airways σημείωσε αύξηση 3% φτάνοντας τα 2,288 εκατ. στερλίνες. Τα αποτελέσματα αυτά σημειώθηκαν παρά την αρνητική οικονομική κατάσταση στη Βρετανία και στην Άνω Ανατολή. Όλα τα παραπάνω οδήγησαν την BA στη μείωση ορισμένων δρομολογίων, μεταξύ των οποίων και αυτό της γραμμής Λονδίνου - Θεσσαλονίκης.



## Η Cronus απογειώνεται

Στις 31 Αυγούστου η Cronus Airlines υπέγραψε με την εταιρεία Boeing συμφωνία βάσει της οποίας η εταιρεία θα αγοράσει δύο νέα αεροσκάφη, ένα 737-700, 147 θέσεων και ένα 737-800, 165 θέσεων. Το πρώτο αεροσκάφος θα παραδοθεί τον Ιούλιο του 2001 και το δεύτερο τον Μάιο του 2002. Τα αεροσκάφη αυτά, που ανήκουν στη νέα γενιά αεροσκαφών, είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τα τελευταία επιτεύγματα της τεχνολογίας στο χώρο της αεροναυπηγικής. Από πλευράς Cronus Airlines υπέγραψε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Ιωάννης Μανέτας και εκ μέ-



ρους της Boeing ο διευθυντής Τζων Μπερκ και ο διευθυντής πωλήσεων Στήβεν Άιμεντ. Μιλώντας μετά την υπογραφή της συμφωνίας, ο κ.

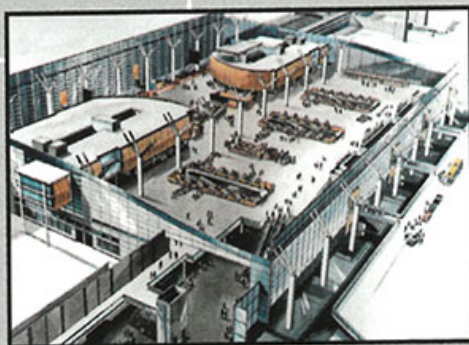
Ιωάννης Μανέτας τόνισε ότι επιτυγχάνονται ήδη οι στόχοι που είχε θέσει η εταιρεία το μήνα Ιούλιο αφού ταξίδεψαν με την Cronus 56.300 επιβάτες και ο τζίρος έφτασε τα δύο δισεκατομμύρια 280 εκατομμύρια δρχ.

Ο κ. Μανέτας πρόσθεσε ότι έχει ήδη αποφασιστεί και θα τεθεί σε εφαρμογή, τέλη Οκτωβρίου του

1998, το πρόγραμμα αύξησης των πτήσεων εσωτερικού και εξωτερικού, σε προορισμούς όπως η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, το Λονδίνο, το Παρίσι και η Γερμανία.

## Νέο αεροδρόμιο στο Όσλο

Στις 8 Οκτωβρίου 1998 «ανοίγει» τις πύλες του το νέο αεροδρόμιο του Όσλο, στη Νορβηγία. Το Gardermoen, όπως ονομάζεται το υπερσύγχρονο αεροδρόμιο, βρίσκεται 45 χλμ. βόρεια του Όσλο και θα συνδέεται με το κέντρο της πόλης με ταχύτατα τρένα και λεωφορεία. Η απόσταση με τρένο από το Όσλο θα καλύπτεται σε 19 μόνο λεπτά. Το παλιό αεροδρόμιο Fornebu θα διακόψει τη λειτουργία του.



# NEWS





#### Νέοι ορίζοντες για τη Virgin Atlantic

Ο Σεπτέμβριος αποτέλεσε μήνα ανανεωτικών εξελίξεων για τη Virgin Atlantic, αφού πραγματοποίησε τις πρώτες της πτήσεις από το Λονδίνο προς τρία νησιά της Καραϊβικής: Η Antigua, το Barbados και η Santa Lucia αποτελούν τους νέους παραδεισένι-

ους προορισμούς της εταιρείας. Από την Αθήνα η Virgin προσφέρει, συνοδικά, πέντε βολικές ανταποκρίσεις προς τα νησιά αυτά μέσω Λονδίνου- Gatwick. Παράλληλα η εταιρεία ετοιμάζεται να εγκαινιάσει αυτό το χειμώνα τακτικές πτήσεις προς τη Μόσχα. Ανακοίνωσε επίσης την αύξηση των θέσεων στην Business class των πτήσεων Αθήνας- Λονδίνου. Ως αποτέλεσμα της σταθερά αυξανόμενης κίνησης του επιχειρηματικού κοινού στο αεροσκάφος Airbus A320 που εκτελεί την πτήση αυτή, θα προσφέρονται 18 θέσεις στην Business class (14 σήμερα).

Η «TWA Flight Assosiation», η οποία συνεστήθη από συγγενείς των θυμάτων της τραγικής πτήσης TW 800 του αεροσκάφους που συνετρίβη κοντά στη Ν. Υόρκη πριν από δύο χρόνια, δημιούργησε τη «Family Assistance Foundation» με σκοπό την υποστήριξη και τη συναισθηματική ενίσχυση των θυμάτων αεροπορικών τραγωδιών. Στους άμεσους στόχους του ιδρύματος είναι η ανέγερση τιμητικής στήλης για τα θύματα του αεροσκάφους της TWA, όπως και η συνέχιση του αγώνα για την κατάργηση των ορίων ασφαλιστικής αποζημίωσης που δίνεται σε θύματα αεροπορικών δυστυχημάτων.

Οι Γάλλοι συγγενείς των θυμάτων της παραπάνω αεροπορικής τραγωδίας ζήτησαν επίσημη έρευνα κατά της Boeing, της TWA και των αρμοδίων τμημάτων της αμερικανικής ΥΠΑ, ώστε να αποκαλυφθεί εάν γνώριζαν την προβληματική λειτουργία των δεξαμενών καυσίμων των 747. Τα πραγματικά αίτια του πολύνεκρου δυστυχήματος δεν έχουν ακόμη διευκρινιστεί. Πιστεύεται όμως ότι οφείλεται στην ανάφλεξη των υπολειμμάτων καυσίμων, λόγω υπερθέρμανσης.

# AIR NEWS





*For you who appreciate the  
finest things in life*

HYDRA 180 40  
GREECE  
TEL.FAX:  
0298 54105

**PETER'S** *collection*  
*Jewels, Arts & Furs*



# ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

«Ο ΤΣΑΡΟΣ:  
Ο ΧΑΜΕΝΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ»  
Του Peter Kurth  
Εκδόσεις: Imaging Εκδοτικές Επιχειρήσεις Α.Ε.

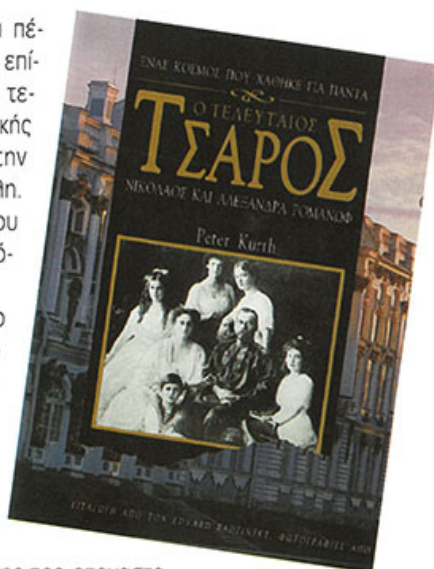
Ογδόντα χρόνια πέ-  
ρσαν για την επί-  
σημη ταφή της τε-  
λευταίας τσαρικής  
οικογένειας στην  
Αγία Πετρούπολη.  
Μια ιστορία που  
στοιχειώνει ακό-  
μη τον κόσμο.  
Ο «Τσάρος», το  
εξαιρετα εικο-  
νογραφημένο  
βιβλίο του  
Peter Kurth,  
ζωντανεύει  
μέσα από κά-  
θε σελίδα

του τον κόσμο της προ-επαναστα-  
τικής Ρωσίας και περιγράφει την ιστορία των Ρομανώφ με  
εξαιρετικά αφηγηματικό τρόπο.

Από τη μεγαλοπρεπή στέψη του έως την πρόσφατη ανα-  
γνώριση των οστών του με τη μέθοδο του DNA, ο βαθύς  
έρωτας, η τραγική ζωή και ο χαμένος κόσμος της αυτοκρα-  
τορίας της Ρωσίας ξαναζωντανεύουν μέσα από αρχαικές  
φωτογραφίες από το προσωπικό άλμπουμ της αυτοκρατο-  
ρικής οικογένειας και από προσωπικές συλλογές. Πολλές  
από αυτές δεν δημοσιεύτηκαν ποτέ πριν. Παρατίθενται δί-  
πλα σε σύγχρονες φωτογραφίες των παλατιών και των χώ-  
ρων όπου οι Ρομανώφ έζησαν. Το οδοιπορικό της οικογένει-  
ας ακολούθησε, μέσα από το φακό του, ο φωτογράφος  
Peter Christopher.

Μια από τις πιο σημαντικές εποχές της ιστορίας του αιώνα  
αναπλάθεται μέσα από ένα συναρπαστικό κείμενο, με εκα-  
τοντάδες καταπληκτικές φωτογραφίες.

Κυκλοφορεί σε επιλεγμένα βιβλιοπωλεία σε όλη την Ελλή-  
δα.



«ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΤΟΥ ΓΙΟΠΗ  
Αναμνήσεις από την Ιθάκη  
στις αρχές του αιώνα»  
Του Σπυρογιάννη Α. Γράτσο  
Επιμέλεια, εισαγωγή, σχόλια:  
Γιάννης Σ. Βήσσας-Πουλιός  
Εκδόσεις: Παπαζήση

Οι ιστορίες αυτές  
είναι γραμμένες  
από τον αείμνηστο  
Σπυρογιάννη Α.  
Γράτσο και είχαν  
δημοσιευθεί στα  
«Νέα της Ιθάκης»  
με το ψευδώνυμο  
Γιόπης, στις δεκα-  
ετίες του 1950 και  
1960. Μέσα από  
τις γλαφυρά  
γραμμένες σελί-  
δες του βιβλίου περνά ολόκληρη

η ιστορία του νησιού, ένας καθαυτό ντόπιος  
κόσμος, ο κόσμος της παράδοσης και των αξιών.  
Μορφές που σημάδεψαν με το πέρασμά τους το  
χώρο όπου ζούσαν και επικοινωνούσαν με έναν  
χαρακτηριστικά δικό τους τρόπο.

Ο Γιάννης Σ. Βήσσας-Πουλιός έκανε μια πληρέστα-  
τη εργασία, με φωτογραφίες δυσεύρετες και πο-  
λύ χαρακτηριστικές, που παραθέτει στα κείμενα.



Το χρυσό βραβείο με την ονομασία «Best Service Award '98» κατέκτησε η DHL Hellas για την καλύτερη εξυπηρέ-  
τηση των πελατών της. Η βράβευση, που έγινε στο Παρίσι, πραγματοποιήθηκε κατόπιν έρευνας που διεξήγαγε η  
πολυεθνική εταιρεία telemarketing «Teleperformance SA».

Η DHL επηρέγη μεταξύ τριών ελληνικών εταιρειών, κερδίζοντας το χρυσό βραβείο για την ταχύτερη απάντηση  
τηλεφωνημάτων, την ποιότητα του καλωσορίσματος, το επίπεδο γνώσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, την ικα-  
νότητα κατανόησης των αιτημάτων του πελάτη και, γενικότερα, την ευγένεια κατά τη διάρκεια της συνομιλίας.



Έγινε και επίσημα η παράδοση του πρώτου ελληνικού ναυαγοσωστικού τζετ στην Πανελλήνια Σχολή Ναυαγοσωστικής (ΠΑ.ΣΧ.ΝΑ.) από την εταιρεία Marine Division της Νικ. Ι. Θεοχαράκης Α.Ε.

Το διασωστικό σκάφος είναι ειδικά σχεδιασμένο για γρήγορη και ασφαλή μεταφορά στην ξηρά όσων αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο του υγρού στοιχείου στις ακτές. Το ειδικά κατασκευασμένο και εξοπλισμένο SEA DOO είναι αποτέλεσμα συνεργασίας της Marine Division-Νικ. Ι. Θεοχαράκης Α.Ε. με την ΠΑ.ΣΧ.ΝΑ., στην οποία η εταιρεία προσέφερε το πρώτο σκάφος.

Τα διασωστικά SEA DOO έχουν ως βασικές αρετές τη δυνατότητα ταχείας επέμβασης στον τόπο του συμβάντος, την εύκολη και ασφαλή περισυλλογή του ναυαγού, τη γρήγορη μεταφορά του στην ακτή, καθώς και την άμεση μετεπιβίβασή του στο ασθενοφόρο όχημα - το φορείο που διαθέτει το τζετ αποσπάται εύκολα και φορτώνεται απευθείας στο ασθενοφόρο.

Με την παρουσίαση του πρώτου ναυαγοσωστικού τζετ η εταιρεία Νικ. Ι. Θεοχαράκης σκοπεύει να εξασφαλίσει, παράλληλα με την αναψυχή, ασφάλεια σε υψηλά επίπεδα και στάνταρ.



Κυκλοφόρησαν από τη Unicef τα νέα τετράδια που θα συντροφεύουν τα παιδιά κατά τη νέα σχολική χρονιά. Είναι καλαίσθητα, μοντέρνα, αλλήλ-πλάγια από όλα συμβάλλουν στην ευημερία εκατομμυρίων παιδιών σε όλο τον κόσμο.

Για τους μικρούς φίλους της Unicef υπάρχουν επίσης υδροδιαλυτά χρωματιστά μολύβια, αλλήλ και ένα μαγευτικό παραμύθι που μιλά για τη δύναμη της αγάπης και τις αξίες της ζωής. Το βιβλίο, που έγραψε ο Λάμπης Χαρχαμπιδής, έχει τίτλο «Ο Μάγος του 5», εικονογραφήθηκε από τον πολιτικό γελοιογράφο Μιχάλη Κουντούρη και απευθύνεται σε παιδιά ηλικίας 8-12 ετών.

Ιδανικός τρόπος για να μεταφερθούν όλα τα παραπάνω είναι η σχολική συλλογή της Unicef, που περιλαμβάνει τσάντες, κασετίνες, στυλό κ.ά.

Όλα τα είδη μπορείτε να τα βρείτε στα καταστήματα της Unicef, Ξενίας 3, Πλ. Μαβίλη Αθήνα, Ι. Δέληου 2, Πλ. Σιντριβανιού, Θεσσαλονίκη, και σε κεντρικά περίπτερά της.



Για πέμπτη συνεχή χρονιά το ιστιοπλοϊκό σκάφος Zantino Telestet κέρδισε την πρώτη θέση, στα σκάφη ΕΑΘ, στον σημαντικότερο αγώνα της χρονιάς, το ράλι Αιγαίου. Ο καπετάνιος Αντώνης Στρούζας και το αποκλειστικό γυναικείο πλήρωμα του Zantino Telestet επί δέκα ολόκληρες μέρες διέσχισαν το Αιγαίο και τερμάτισαν στη Βουθιαγμένη, αποδεικνύοντας ότι η σκληρή και συνεχής προσπάθεια κατάκτησης ενός στόχου φέρνει τελικά την πρωτιά.



Ο Δήμος Καρδαμύλων Χίου πραγματοποίησε συνέδριο με θέμα «1898-1998, 100 χρόνια Καρδαμυλήτικης Ελικοφόρου Εμπορικής Ναυτιλίας», στο πλαίσιο του εορτασμού 100 χρόνων από την απαρχή της ελικοφόρου ναυτιλίας Καρδαμύλων. Αποκλειστικός χορηγός του συνεδρίου ήταν η Teleste. Όπως δήλωσε εκπρόσωπος της εταιρείας, «η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της χώρας μας και η Teleste με τη χορηγία αυτή αποδεικνύει έμπρακτα ότι είναι πάντα στο πνεύρο της». Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τις τηλεπικοινωνιακές ανάγκες της ναυτιλίας, η Teleste προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες, καθώς και τη δορυφορική κινητή τηλεφωνία Teleste-Iridium, η οποία εξασφαλίζει 100% παγκόσμια κάλυψη σε ξηρά και θάλασσα.



# NAFTICA CHRONIKA

## ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE NO 9

October 1998

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

# Contents

## 86. THE ISLANDS NEED INDIVIDUAL DEVELOPMENT POLICIES

Interview to E. Papazoi, Minister of the Aegean

## 90. STATE 'MESSAGE' TO SHIPOWNERS

A. Tsourolis, Secretary General of the Ministry of Merchant Marine, talks to N. Poulakidas

## 92. EVERYTHING IS CHANGING IN COASTAL SHIPPING

By H. Pavlides

## 94. OFFSHORE COMPANIES IN CYPRUS

By A.P. Erotokritou & Partners

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Advertising and Communication

Manager: Christos Profillis

Translation office: Vassilis Paraskevas

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secretariat: 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](mailto:biss@ath.forthnet.gr)

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



**I**s the state turning into Greek Shipping's greatest enemy? Because this is unfortunately what can be made of the results of the very important meeting between the Board of the Union of Greek Ship owners and the Greek Shipping Cooperation Committee in London. Among other things, it was found that the state (as we gracefully like to call the government) insists on taking initiatives which involuntarily harm Greek Shipping; the funny thing is that even though there are differences in opinion between ship owners and workers, their relationship always remains at a good level.

It is not an exaggeration to say that the incompatibility between the ship owner's views and those of navigation's administration area is in many cases vast. "Naftika Chronika" readers have the chance to compare these differences in this issue; if continued or intensified, they will define the future of the Greek flag. We are publishing a very interesting interview of the Secretary General of the Ministry of Merchant Marine, who sends a message towards ship owners, disagreeing substantially with Greek sea tycoons that Greek ships are not competitive. On the other hand, this issue comes at the same time as the U.G.S. and the Committee meeting from which all the bad feelings about state idleness have come out; as well, we can see the "bitty solutions" the Ministry is giving to critical problems. One might wonder whether ship owners are exaggerating. This could be answered using another question: "Is it possible that Greek ship owners, who have offered their country so much, now reject it to the point where in three years they have removed the Greek flag from their ships without there being a serious reason?" Not at all. The reason for this is obvious to those who have simply studied what foreign governments have done for their shipping, even those that have only recently discovered the importance of sea transport to their economy. It is difficult to believe that the government wants to undermine the top foreign currency providing sector and, in any case, the only industrial sector internationally acknowledged. All our other activities are just a joke.



A close-up portrait of Mrs. E. Papazoi, a woman with light brown hair and blue eyes, wearing a yellow top. She is looking directly at the camera with a slight smile.

# ***The islands need individual development policies***

*Mrs Papazoi, in her interview for "Naftika Chronika" supports that the target of the Ministry of the Aegean is not to ensure more resources for the Greek islands from specific Community choices, and she remarks that civilisation as well as the environment are the comparative advantage of the Aegean area.*

*This exact advantage is internationally portrayed and put to use by the Ministry of the Aegean.*

*In her interview, Mrs. Papazoi describes the sequence of infrastructure works that are effectuated on the islands and analyses the programme of mild concentration of Community pores on Aegean islands, a programme that provoked a reaction on the Turkish side.*

***After action taken by the Greek government, a special document on island areas was included in the New Amsterdam Treaty. Do you believe that this could help the development of our Islands?***

This is the first step and it is definitely a success of the Greek government. However, specification and claiming is needed in order to put into effect this judicial basis in the New Treaty which favours the islands. The Ministry of the Aegean's target is to secure more funds for the islands from specific Community policies. In order to achieve this, and in order to specify the judicial basis a bi-ministerial committee has been formed to monitor the Community policies, backed by experts of the scientific field of the University of the Aegean.

***What were the basic arguments on which you based your request for specific treatment of the island areas?***

The fact that they are islands. It is evident that the Aegean is not just a fragile area, but also a spot where development is defined by the factor of geography. The organisation in the area of the Aegean (many small

**The minister of the Aegean  
Mrs. E. Papazoi talks about the  
Greek archipelago, its  
particularities and its  
development prospects.**



islands, spread out in a sea area double that of Mainland Greece), is in itself a great challenge. These particular characteristics firstly convert the islands into expensive places for the government. Every island needs its own transport infrastructure (ports, airports, heliports, infrastructure regarding the environment, autonomous energy supplies, social infrastructure regarding education and health and manning of services. Thus, each island needs its own development policy.

#### ***How are needs for sick care dealt with on the islands?***

The Ministry of the Aegean has recently announced the foundation of 29 multi-functional peripheral medical practices on the small and middle-sized islands of the Aegean which don't have hospitals or medical centres. These are being manned with 30 general practice doctors, 12 specialised doctors and also midwives, nurses, medical and biological laboratory assistants and ambulance drivers. I believe that this suggestion of the Ministry of the Aegean which was adopted and put into effect by the Ministry of Health, is going to change the picture of sick care in the Aegean drastically, since specialised doctors are for the first time being placed with the already existing rural general practitioners.

More specifically, general practitioners and nurses are posted to the small

#### ***Are the civilisation of the Aegean area, its preservation and its promotion included in the Ministry of the Aegean's plans?***

Civilisation, like the environment, are the comparative advantages of the Aegean area in the dawn of the 21st century, a century which is re-assessing high quality (which re-establishes small size), and is based on specialisation. I have travelled a lot, to different parts of the world, and I have not seen another "Aegean" anywhere. I am not only referring to its natural beauty, but also to its aspects of civilisation, which are so special and so different, even for adjacent islands.

If we keep on ignoring the richness and individuality of the islands and just portray them as some of the many tourist beach resorts, the results will be poor.

The uniqueness of the Aegean's civilisation heritage is spread around the island environment, from the ancient monuments, the Byzantine monasteries, the historical buildings, the traditional architecture of the houses. It is found in the way of life, evident even today, because daily life provides an indication of civilisation. It can be discovered in traditional, authentic quality products and in particular tastes. This total cannot be copied. On our behalf, as the Ministry of the Aegean, our

**It is evident that the Aegean is not just a fragile area, but also a spot where development is defined by the factor of geography. The organisation in the area of the Aegean is in itself a great challenge**

islands and a tele-medical facility is provided, whereas medium-sized islands are provided with specialised doctors, laboratory assistants and biochemical analysts. The cost of covering these posts comes to 500 million drs. yearly.

#### ***One of the most important problems that islanders face is the dramatic cut down in sea connections during winter months.***

This decrease is natural and accounted for if we think that islands with a population of 500000 welcome 3500000 visitors during the summer months. However, at the present moment the Ministry of the Aegean gives out 1.5 billion drs. in grants to support connections by ships. We support inter-connection routes among the small islands, routes between small and larger islands, and between islands and the capital of each department.

Particular emphasis was given to the Cyclades but also to the islands of the East Aegean, so that inter-connection of the large islands of the East Aegean is possible, as well as connections with Thrace and Crete once a week each. For this purpose, 500 million drs. were spent for the running of two main lines off the beaten track, which connect the Dodecanese and central and north Aegean. The running of this line was necessary for reasons of development and communication between the islands of eastern Aegean, and also for national reasons, as there didn't used to be sea connection among these islands.

targets are to portray and put the uniqueness of the islands into use.

We are creating civilisation poles on the islands, which will express their particular aspects. We want to multiply the amount of archaeological sites that can be visited. Under this logic, the Ministry of the Aegean is setting up 55 civilisation interventions in the island area in order to promote the civilisation aspects of the islands, and give the local communities the monuments of their history and civilisation. This programme of civilisation action announced by the Ministry of the Aegean includes research, protection and promotion of historical and archaeological sites and sites of particular geographical interest, a network of small museums of the islands, student competitions, children's publications as well as publications on the history and civilisation of the islands of the Aegean. A large number of estate areas is being renovated, such as Anavata in Chios. Also, networks of traditional footpaths are being traced. Civilisation institutions for the portrayal of the Aegean are being strengthened and specific manifestations are being organised, like last year's exhibition on the pre-historic estate areas of Polihni in Limnos, one of the most ancient, if not the most ancient, urban centres of Europe, and this year's moving exhibition on naval traditions and navigation in the Aegean (which is moving round the islands) and the Aegean map exhibition on September 22nd at the Zappeio.

We are continuing our rich publication activities, with information brochures about archaeological sites and civilisation routes. We are giving



**The Ministry of the Aegean gives out  
1.5 billion drs. in grants  
to support connections by ships.  
We support inter-connection routes  
among the small islands, routes  
between small and larger islands,  
and between islands and  
the capital of each department**

100 million drs. towards the 6 best suggestions for civilisation and the 4 best for the environment in the light of the "Thrace-Aegean-Cyprus" programme. This programme is an initiative in conjunction with the Ministry of Macedonia and Thrace; it was proclaimed this year and concerns the years 1998-1999. Also, last July, the "Archaeological Atlas of the Aegean" was introduced at a successful exhibition at the Zappeio. This is the first time that all the archaeological sites of the Aegean are enlisted in a book of 400 pages. The "Archaeological Atlas of the Aegean" shows the visitor round the Aegean (islands, beaches on both sides, but also inland), through the three periods: pre-history, history and ancient times. The "Archaeological Atlas of the Aegean" is also going to be translated into English, French and German.

Furthermore, the Ministry of the Aegean systematically promotes the Aegean internationally. We participate in international happenings, such as EXPO '98 in Lisbon, where the Aegean was greatly portrayed and there was a school competition in composition writing with Odysseus as a theme; "Greece Day" was another participation in the Council of Europe. We have articles published in the foreign press with a large circulation and we publish matter in foreign languages which are sent to important personalities abroad. Lastly, this year we have introduced the Aegean prize in the International Festival for Mediterranean Documentaries.

***What is the ministry doing in order to deal with the widespread needs of the islanders?***

The Ministry of the Aegean funds infrastructure works on the islands such as power provision to heliports, irrigation works, paving, library formations, drainage works, facing emergencies and restoration of damages done by calamities, works of support for civilisation and athletic clubs (such as funding of the Kalomoiris festival in Samos, of the Aegean Races), but also works in support of social activities (old people's homes, Kindergartens).

The need for infrastructure, of course, never ends. However, the picture has changed greatly from the time when I was serving as governor of the Cyclades. We then had islands without electricity, without ports, without roads, irrigation networks and sewage networks. The islands today have nothing to do with the situation in the past. A huge plan has been effectuated that has

provided for all the basic needs. Over 1000 public works in the two vicinities of the Aegean have solved the basic problems in technical infrastructure.

It is evident that the next planning for the "Sander packet" will mainly aim at developmental works and not works of infrastructure. The latter have been completed by 80-90%, whereas the former will improve the quality of life and not require an increase in income and work vacancies. Our suggestions that have already been submitted for the "Sander packet" see the islands as an organic whole, with policies of a general character, but with specialised plans of development for each island, which will show its particular identity and put into effect its advantages.

***In closing, I would like to ask about the climate of continuous tension created by Turkey, who puts across the subject of islets and rocks in the Aegean. Turkey claims that the borders between Greece and Turkey have not been agreed, and that a number of islands and islets are subject to dispute. What is the participation of the Ministry of the Aegean in this great diplomatic and political discussion?***

Greece's control over the Aegean is indisputable. It is a matter of Turkey reading the treaties that they themselves have signed, such as the Lausanne Treaty which defines our borders in the north Aegean and the protocol of 1932 that they established with Italy which defines the sea borders of the Dodecanese in detail.

The Ministry of the Aegean has no diplomatic objectives, since it is solely devoted to development issues. However, nowadays a country can exercise diplomacy not only through its economic trading. Issues of civilisation, the environment, international portrayal are all characteristics of a modern conceptualisation of diplomacy. This is the area in which one could put the "Ecological Route in the Aegean" programme funded by E.U. initiative INTERREG II. This program involves a mild utilisation of the Aegean islands, whose tourist and ecological value will show up through a series of integrated interventions. The target is to promote the ecological meaning of the islands, their mild alternative tourist portrayal, and the provision of facilities, so as to ensure the visiting and staying of people who want to do so for scientific and nature observation reasons. The Ministry of the Aegean can offer a lot because it has under its supervision over 2000 islands, islets and rocks of a unique natural and civilisation beauty.



***Mrs. Papazol at the inauguration ceremony  
of Kimolos Heliport***



# 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 μάθεις απέξω 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 

Ξενίας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ.: 748 4184



# A "Message" towards ship owners

*In his interview, the secretary general of the Ministry of Merchant Marine Mr. Athanasios Tsouropis expresses an opinion contrary to that of ship owners on Greece's competitive spirit.*

**An Interview by Nasos Poulakidas**

*He is currently in his 20th month of service on the second floor of 150, Gr. Lampraki St. He now knows people and things on the inside. The Secretary General of the Ministry of Merchant Marine Mr. Athanasios Tsouropis, right hand of Minister Mr. Stavros Soumakis, can now also swim in the deep waters of Shipping.*

*From his stand he is calling the ship owners to return to the «Greek Flag». He stresses that Hellenic shipping can become competitive if Greek ship owners overcome whatever fears they have, given the fact that the terms that define the support and development of Greek shipping are absolutely clear.*



**H**e also addresses a message towards all ship owners: Greek shipping cannot exist without Greek seamen. In his interview for «Naftika Chronika», Mr. Tsouropis refers to the ship owners and seamen's social consent to the renewal of the coastal fleet and to their satisfaction with the situation at Greek ports during this summer.

The Secretary General of the Ministry of Merchant Marine highlights the efforts to reinforce harbour authorities, the importance of moving the Ministry to a new location and his feelings when signing a contract for the provision of all weather helicopters.

He also categorically declares that there is no possibility of abolishing the Ministry. To all fiction writers he gracefully answers They have forgotten who the captain of this ship is

**Mr. Secretary, do you believe that the measures of July 97 on the competitiveness of Oceangoing Shipping, have resulted positively? If not, what went wrong?**

Oceangoing Shipping is influenced by many outside factors because it is an international activity. This is particularly true about Greek Oceangoing Shipping because of its place among the top powers world-wide and is mainly orientated towards carrying mass loads among third world countries. In the past few years, there has been a turning away from the Greek flag mainly because of low charges and because of competition from other countries, which compress the maintenance costs of the ships by using low-paid workers from third world countries.

The Ministry took various measures last year which aim to make Greek ships more competitive. These measures are moving in the right direction and will allow the Greek flag to keep up its place world-wide in conjunction with: a) the renewal of the fleet that is taking place (mean age of ships registered: 7-8 years; mean age of ships stricken off: 20 years) and b) the remarkable and correctly trained staff, necessary for safe sailing and the protection of the environment.

There have been meetings with Greek ship-owners and many views have been put on the table on this subject. It is evident that the return to the Greek flag is what will give competitiveness and occupation the solution, and efforts were made, from the start, to convince the ship owners that the solution to the whole problem was the return of ships to the Greek flag. We believe that with social consent and steadiness together with a gradual approach of the target, we can make Greek shipping competitive. This will happen if the Greek ship owners overcome the fears they have, given the fact that the terms that define the support and development of Greek shipping are absolutely clear.

However, Greek shipping cannot exist in the future without Greek seamen.

**The ship owners are continuing to pressurise for bolder measures. What is your view on this?**

In every democratic state, beliefs are not pressure but a constitutional right. In this way, the parties involved (government, ship owners, ship workers) have expressed their views and made their positions known. The government believes that it is matter of time before the other parties



begin to accept its views.

**Orders for new ships have reached a large number. What stage is the Ministry at as far as the reinforcement of Coastal Shipping is concerned?**

The fact that Coastal Shipping will be able to be provided by foreign ships as well as rapid technological advances in the services sector, are fundamentally changing the character of coasting. All efforts are centralised on what will exist in the future, so that they are relevant to the new measures and the intense competitiveness of European ship owners. The renewal of the fleet, for which 3 trillion drs. have been accounted, needs capital and time. The building of a freight ship takes about 18 months, while the planning and preparation requires a considerable amount of time beforehand.

It is lucky that in our country the parties involved in Coastal Shipping have understood the problems and they act accordingly, so as not to be left hanging when things change.

**Are you satisfied with the services provided to passengers during the summer at ports, and especially Piraeus and Rafina?**

It is true that the measures we took last year like the electronic seat booking facility, but also the stricter and more substantial policing of the ports and the improvement of the infrastructure make me feel happy. These efforts are helped by the passengers understanding; they realised that they should acquire their tickets beforehand, so as to avoid the last-minute panic and delays in the ports. A serious effort is still needed to improve the infrastructure of the ports as soon as possible, a fact that has been recognised not only by the public but by authorities as well.

**Did the Greek ships pass the ISM Code tests?**

The ships that took the test were not only Greek ones but inevitably ones under foreign flags whose companies handle Greek ships as well. Documents of Conformation (DOCs) and Safe Management Certificates (SMCs) were issued as follows:

**INLAND COMPANIES:**

Companies subjected to conformation..89  
Ships subjected to conformation..106  
Companies certified..89  
Ships certified..205

**INTERNATIONAL COMPANIES (up to 8-9-98)**

Company applications for certification to ΔΕΕΠ..91  
Companies certified and issued with DOCs from ΔΕΕΠ.91  
Ships for which the above companies have applied to ΔΕΕΠ for certification 331  
Ships that have been certified and issued with SMCs from ΔΕΕΠ..331  
Beyond the ships mentioned, and in the light of model agreements signed by the Ministry and Recognised Organisations, a) 57 companies have been checked by Recognised Organisations which handle non passenger ships, one of which bears the Greek flag, and have been issued with DOCs, and b) about 270 Greek ships have been issued with SMCs by Recognised Organisations.

**At what stage is the improvement plan for port authorities?**

It is clear that in order for our plan in the Ministry of Marine to succeed we have to upgrade the personnel and the equipment of port authorities.

In the past two years we have made a substantial effort in this direction. We have thus completed all the competitions that were pending for the past five years, so that by the end of 1999 the port authorities will have acquired 52 new modern high speed vessels, which will cover needs throughout Greece. At the same time, we are in the process of acquiring two patrol aeroplanes as well as a system of electronic management of the sea area. In 15 months we are also expecting four helicopters. We have introduced 800 people into port authority training schools and we also have 60 trial officers in training. A special law plan is being prepared

which will be completed and submitted in the Spring of 1999.

**How satisfied are you with the final signatures for the provision of the 4 all-weather helicopters?**

This was a very satisfying moment. This contract will put into effect a long-awaited plan of coverage not only of the Ministry responsibility span but also other sectors in the island area. Searching and rescue operations have so far been successful; however, now they will be effective by day or night, while the helicopters will be able to be used for any case of emergency such as patient transport or injuries, especially in severe weather conditions.

Furthermore, our country finally acquires the means to put it at the top in the searching and rescue sector, and the ability to respond to international obligations.

**When will the move of the Ministry to the Hietlonian coast take place?**

The moving of the Ministry is a very important process, which requires correct organisation and careful planning, so that the new building fulfils all the requirements of a complex that will function in the new century and for many decades, in the era of technological explosions. The basic plans were drawn under these basic assumptions. It is going to be a building of 32000m<sup>2</sup> which will hold all the services of the Ministry, today spread out in 11 buildings.

We believe that very soon the state property services will publish the announcement and if all goes well, by the end of the year works will begin, with a duration of two to three years. This is the relevant plan. We are ready to face any possible obstruction and avoid all delays.

**Do you believe that Commercial Shipping Academies, about which certain parties have expressed reservations or opposition, will change the nature of Nautical Education?**

Law No. 2640/98 with which these academies (AEN) were created, while Higher State Colleges of Commercial Navigation (ΑΔΣΕΝ) is a great step of modernisation and renewal of tertiary nautical education. Higher nautical education was till now institutionally and operationally based on laws (mainly presidential orders and ministerial decisions) of 1951 or earlier; this is the first time since the 1930s that an education plan for nautical education has been submitted to the house of Commons.

It is certain that the passing of a law does not automatically solve the problems of such a sensitive and complex educational area. This remark was, in my opinion, the main source of the reservations and the opposition that were expressed by certain parties during the public dialogue preceding the final plan. It has to be made clear, however, that in the past year and a half we have planned a complete programme with a realistic time chart that will fully and systematically upgrade the whole of the area of nautical education, and we have not rested just on the planning stage. Under this light, we have put important measures into effect to upgrade the colleges of commercial navigation with newer buildings, technical equipment, supervisory means and simulators; we have provided modern coursebooks, programmes of study, etc.. After the voting of the law, the Ministries services have been working hard to put the law into effect, by introducing personnel into new levels, having new internal regulations, a modern coursebook syllabus, etc.. We believe that if we take on staff with increased academic and professional qualities, and introduce a quality controlled educational system, the level of study at these colleges will be greatly increased.

**What have you to say about the publications which speak about the abolishment of the Ministry?**

My opinion is that these ideas are not coming from the world of shipping. Our people know better than anyone what an important role the Ministry will have to play in the years to come, when the change in nautical rules in the E.U. or even world-wide, will require specialisation and quick decisions. The government has all these things in mind and has categorically denied the scenarios.

The people who have come up with such scenarios do not belong to the nautical world; they are possibly individuals or groups who are trying to stir the waters. But they are forgetting who the captain of this ship is.





## The process of renewing the fleet

by Charis Pavlidis

*Modernisation is one of the elements of a new ideology that is being built, writes Francois Brune. Even though one might disagree with this "new mythology" as it is described by the French writer, he can do nothing but agree with contemporary reality. Modernisation constitutes a key meaning which opens all the "doors" to all economic areas. It is not therefore strange that in the past few years this meaning has been following the route of Hellenic Coastal Shipping towards the 21st century.*

**W**hen the Minister of Merchant Marine connected the future of Coastal Shipping to the articulating changes of a modernisation reform, very few people had then realised that Stavros Soumakis wanted to leave more to "Grigoris Lambrakis" than just electronic seat booking.

At the same time at the Ministry of Development, Anna Diamantopoulou was, quietly and methodically, preparing the framework in which the operation which Stavros Soumakis was planning, coded "New Coasting Map" was to function. Long painstaking efforts ended last month in an exceptionally important conference which took place at the Ministry of Development. Two women (A. Diamantopoulou and E. Papazoi) and one man (St. Soumakis) talked about the plan of organising Coastal Shipping and building ships in Greek shipyards. Representatives of the National Bank, the Commercial Bank and ETBA were present at the meeting. Their presence there was not accidental, since the development plan for the shipping industry relies on bank funding.

### THE MODERNISATION OF THE SHIP-BUILDING INDUSTRY.

The Deputy Minister of Development, Anna Diamantopoulou, a low-profile but high-flying politician, is one of the government staff who has foreseen the particularities of the international money buying and at the same time has realised that state domination in shipyards led this industry of strategic importance to the credibility crisis it is going through today.





The new coasting map in question would have been ineffective if the re-assembly of the ship-building industry hadn't gone forward before that.

However the realisation had already taken place. And these were: To begin with, it wasn't too difficult to understand that the banking system was absent from any shipping action in Greece. Then, the previous 15 years had left their traces in out of date equipment, working and production methods, and these in conjunction with the sector's disorientation led to complete disdain.

Anna Diamantopoulou, fully aware of the goings on around the lifting of the Cabotage, foresaw that a complete plan of re-assembly would be of double benefit, on the one hand to the renewal and the modernisation of the fleet and on the other to the development of a sector whose withering had not only created a national economic problem but also a social one in areas such as Perama. The privatisation of the shipyard at Neorio, the selling of 49% of the shares of "Ellinika Nafpighia" and the privatisation of the Elefsina shipyards came before the discussion taking place at the moment. The shipyard zone in Perama has also begun to reclaim its health again.

As expected, the plan was not publicised and this shows the degree of seriousness with which the matter was treated and the difference in mentality compared to other times. It is not the impression that matters, it is the essence, since any plan is prone to rejection. This has to be said as Brussels will lead the developments, showing the green

light.

The participation of representatives of the three banks; Kasmis (ETBA), Tourkolias (National) and Michelis (Commercial) was everything but a formality, since the plan is passing through the Greek finance and crediting system.

It is said that funding rose to 15% of the total cost of modernisation of old ships, while the builder of a new ship has to provide up to 20% and is funded with a 15% interest on a 12 year loan.

The Minister of Merchant Marine made sure to remind us that we are living in a different era the following day of the meeting, saying: "The era of sea-loans is long in the past. In the future, funding agreements will not be made with each ship individually, but with the shipping companies". 80% of this will be covered by funding through bond loans etc.

The programme has three basic objectives:

- A) Development of harbour infrastructure and coastal networks
- B) Renewal
- C) The formation of a market for buying new shipping constructions for the Hellenic shipyards.

Lastly, before we close the "shipyard" chapter, let it be noted that according to scientific research, thousands of new jobs will be created, the Greek raw material production firms will be supported, while the state's direct income is estimated at 35% of the total added value.

## EVERYTHING IS CHANGING IN COASTAL SHIPPING

The Minister of the Aegean, Mrs. Elisabet Papazoi, was present at the meeting because the new Coastal Shipping map and all the plans for the renewal of the fleet touch the Aegean. As Stavros Soumakis said, the only certain thing is that coasting in the next years will bear no resemblance to its recent past. The new element is the formation of core routes which will end at a junction port. This means that the smaller ships will pick up passengers locally, and then they will be passed on to larger ones for the rest of their journey. As the minister pointed out, ETBA will fund the research for the core routes so that, among other things, the number and the type of boats is defined. According to scientists, the new coastal map demands modern technology ships which, however, cannot be constructed at present moment at Hellenic shipyards.

Another serious disadvantage is that the finance and crediting system described above is not adequate because of its lack of flexibility. The amounts regarding renewal are huge and therefore the state will at the same time have to go forward with the modernisation of the system as well.

However, everyone agrees that it is high time the plan for a new sea network went ahead, since it is dated back to 1995.

What exactly are the "core lines" and "junction ports"? Piraeus, Rafina and various other ports will be the cores, while junction ports will be where routes begin for nearby islands, e.g. Rhodes.

The target is making travelling time less and routes more frequent. At the same time, the creators of the plan believe that the problem of inter-connections among small islands will be solved, since connections with the administrative centre of the area will be more frequent.

All this of course will depend on how... complete the complete plan for the organisation of coasting is and whether it is supported by those who have a direct interest in the case, namely the ship owners themselves.



# Offshore Companies in Cyprus

**An analysis  
by A.P. Erotokritou & Partners,  
Nicosia-Cyprus**

Cyprus, being an independent sovereign Republic enjoying international recognition, currently maintains Treaties for the Avoidance of Double Taxation on income earned with 26 countries. These include Egypt, Austria, Bulgaria, France, Germany, Yugoslavia, Denmark, India, Ireland, Italy, Canada, China, Kuwait, Malta, Norway, Hungary, Poland, Rumania, Russia and CIS countries, Slovakia, Sweden, Syria, Czechoslovakia, USA and UK. This gives Cyprus a unique and unprecedented advantage in that the minimisation of tax liabilities of Cyprus-registered offshore corporations is based on interstate treaties between independent and sovereign countries and not on internal rules and regulations that may be viewed with scepticism. Furthermore, the fact that offshore entities in Cyprus are subject to taxation, albeit at a low rate of 4.25%, enhances their respectability and avoids the suspicion that may accompany

*When the Treaty for the Avoidance of Double Taxation was signed between Cyprus and Greece in 1968, the term offshore company was largely unknown in the business worlds of the two countries. 30 years later, the number of offshore entities registered in Cyprus exceeds the 30.000 mark.*

*The geographical position of the island, its commercial and professional infrastructure and the package of tax incentives that are offered have resulted in the establishment of offshore entities as the ideal vehicle for the minimisation of tax liabilities of foreign corporations.*



offshore units registered in tax haven jurisdictions. The result is that Cyprus is not viewed as a tax haven but rather as a tax incentive country. An offshore establishment in Cyprus may take the form of a company limited by shares, a partnership, or a branch of a foreign corporation. However, it is the first option, that of a limited company, that appeals to the majority of foreign investors. A limited company must have at least two shareholders, one of whom may hold a controlling percentage of the share capital. Furthermore, the

company must have at least one director, a secretary and a registered office on the island. These services are often provided by the local professionals who are entrusted with the establishment and day-to-day management of the company. Alternatively, an offshore unit may maintain fully-fledged offices on the island, manned by foreign or local staff.



A Cyprus-registered offshore unit must be wholly and exclusively owned by aliens and must carry out all its activities abroad. The purpose of its presence on the island is to manage its foreign affairs. For these reasons, the tax to which it will be subject is at a rate of 4.25% on its net profits. After payment of this percentage, all tax liabilities of the company in Cyprus are satisfied. If then, the after-tax profits of the company are transferred to Greece, the Avoidance of Double Taxation Treaty provides that the taxation to which these profits would normally be subject to in Greece, shall be decreased in light of the tax the company paid in Cyprus. This decrease, in the form of Tax Sparing Credits results in the company being liable for approximately half the amount of tax it would otherwise have to pay in Greece. This is provided by article 21(3) of the Treaty for the Avoidance of Double Taxation between Cyprus and Greece. Further benefits that are offered to offshore units registered in Cyprus include the following:

- (a) There is no withholding tax on dividends distributed by an offshore company to its shareholders.
- (b) Offshore partnerships are completely exempt from taxation.
- (c) Offshore branches of foreign corporations are taxed at a rate of 4.25% on the net profits if the management and control of the corporation is exercised in Cyprus; if management and control are carried out abroad, offshore branches are completely exempt from taxation.
- (d) There is full capital gains tax exemption on the sale of property by an offshore entity, unless such property is situated in Cyprus.
- (e) All expenses incurred for earning income are tax deductible.
- (f) There is full estate duty exemption on the event of inheritance of shares of an offshore company.
- (g) Offshore companies and their employees are entitled to a number of duty free goods, provided that such entities have fully fledged offices in Cyprus. Such duty free goods include cars and office equipment.

Another matter which is of great interest to foreign investors is that of confidentiality. If the shareholders of an offshore company wish to remain anonymous, Cypriot trustee shareholders may hold the shares for their benefit, and as a result it is the names of the latter that will appear in official and public documents and not the names of the former. The names of the ultimate beneficiaries of the shares must, however, be disclosed to the Central Bank of Cyprus to prevent instances of illegal money laundering. The Central Bank of Cyprus, whose records are not public, is bound by very strict rules of confidentiality and will only obey an order by the Supreme Court of Cyprus to disclose the names of the ultimate shareholders. To obtain such an order, legal action must be taken in Cyprus against the company and it must be argued before the Supreme Court that there exist reasonable grounds for the disclosure of the names of the shareholders. The Supreme Court will then decide whether the arguments put before it are sufficient to justify an order for disclosure, and if so, it will order the Central Bank to act accordingly.

The procedure for the establishment of an offshore unit in Cyprus is both time and cost efficient. All that is required for registration purposes is a copy of the passports of the shareholders and bank references to the effect that the proposed shareholders are creditworthy. Upon completion of the registration procedure, which takes approximately two weeks, the company may open bank accounts in Cyprus in any of the major currencies, which are free from any exchange control restrictions.

Bearing in mind the above, it is not surprising that the offshore sector is now a major contributor to the economy of the island. At the heart of the island's success as a respectable offshore destination lies its unique network of Double Tax Treaties. Since further such Treaties are currently under negotiation, the prospects for the offshore industry are definitely bright. Even more so for the Greek investor who, unlike others, will feel more at home in Cyprus.

#### George D. Rediadis (1917-1998)

He was born in Piraeus, where he also completed his high-school studies. He attended the Faculty of Law at the University of Athens and served in the Coast Guard between 1938 and 1940 and then until April 1941. Admitted to the Piraeus Bar in 1942, he was promoted for practice before the Court of Appeal in 1946 and before the Greek Supreme Court in 1954.

He began working in his father's law firm at an early age and especially from his third year at university onwards when, in 1936, Deukalion Rediadis suspended practice after taking on the newly-formed deputy ministry for mercantile marine. He practiced in the field of maritime law, acting mainly for ship owners and P&I associations. Following the passing away of his brother Dimitri in 1970, he became a senior partner in their firm.

George Rediadis served many years on the board of the Hellenic Maritime Law Association and was a Titular Member of Comité Maritime International attending its activities regularly (including the Conferences of 1962, 1974, 1990 and 1997). He took part in the Hellenic Society of Maritime Lawyers from its inception and was the Society's co-administrator from its establishment until his death.

He became a member of the board of the Hadjikyriakion Child Care Foundation in Piraeus in 1961 and chaired the board from 1984 until his death. He served as President of Piraios Syndesmos sports and music club between 1988 and 1998 having earlier served for many decades on the club's board and in the sports division.

He was a member of the board and associate Secretary of the Hellenic Amateur Athletics Federation between 1961 and 1969 and was appointed Chairman of the Board in the first eighteen months after the restoration of Democracy in 1974. Thereafter he served as board member, deputy Chairman and Chairman of the then Supreme Council for Sports until 1981. He was honoured for his contribution to athletics by the Hellenic Amateur Athletics Federation and by the Athens Academy in 1996, receiving the Honour of the Olympic Idea created on the occasion of the centenary of the Olympic Games.

A founding member of the Hellenic Cancer Society, he was also a member of the Yacht Club of Greece.

He was married to Julia Darlamitsos, a classic teacher, and they had one son.





## ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής  
στα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: .....

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ: .....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ..... ΟΔΟΣ: ..... ΑΡΙΘΜΟΣ: .....

Τ.Κ: ..... ΠΟΛΗ: .....

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ..... Δ.Ο.Υ: ..... Α.Φ.Μ.: .....

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ..... FAX: .....

### **ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

- Ιδιώτες: 17.000 δρα.
- Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000 δρα.
- Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000 δρα.

*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: ..... CITY: .....

POSITION: .....

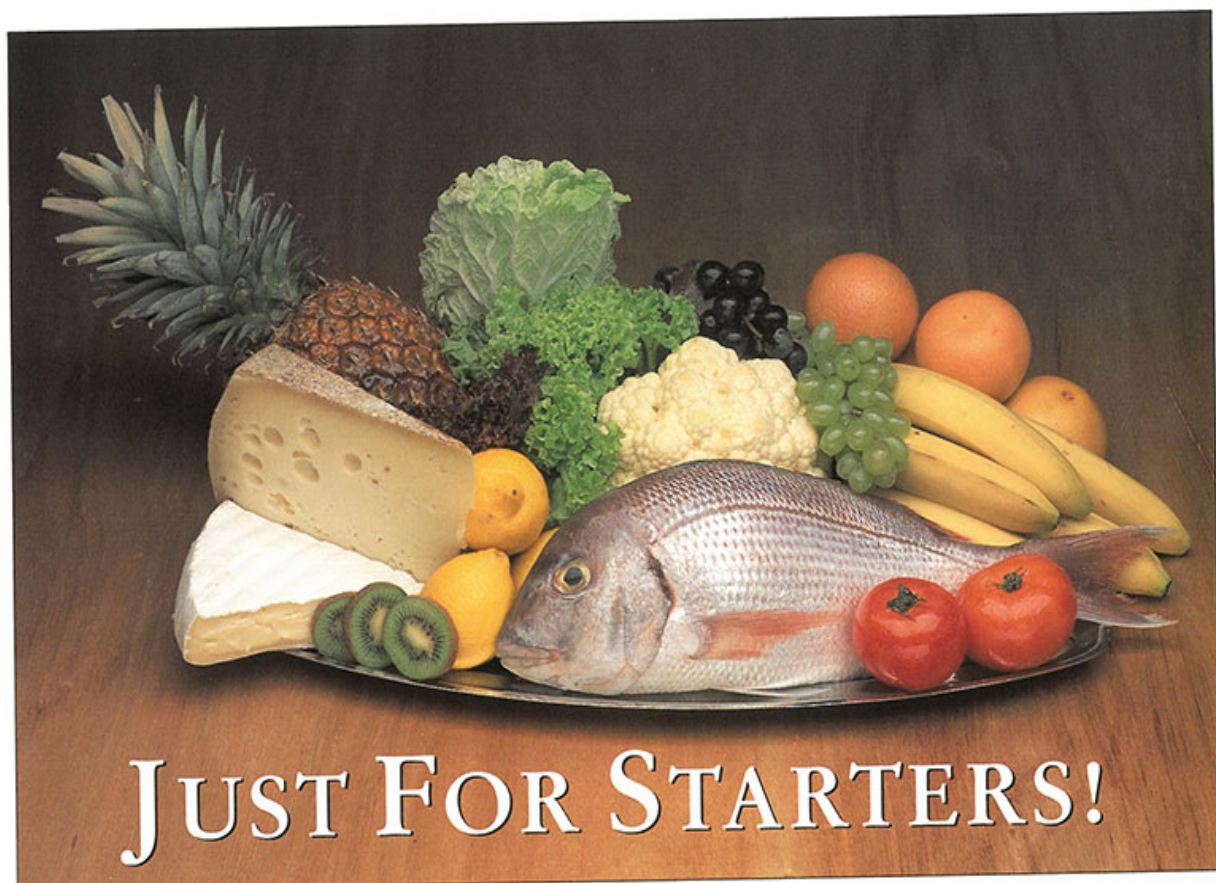
TELEPHONES: ..... FAX: .....

### **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*





## JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

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

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

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

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

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



# CINE VIRGIN

## Σε μαγεύει

Για περισσότερες πληροφορίες, απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην Virgin Atlantic, τηλ.: 9249100, <http://www.fly.virgin.com/atlantic/>

Happy End

Έναρξη

ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΑΘΗΝΑ

Πετώντας με την Business Class της Virgin Atlantic, έχετε την ευκαιρία να πάτε σινεμά

χωρίς να το κουνήσετε από τη θέση σας. Μπορείτε, μάλιστα, να επιλέξετε μεταξύ 30 ταινιών πρώτης προβολής και να δείτε το φιλμ που προτιμάτε στο προσωπικό SONY Video Watchman που σας προσφέρουμε κατά τη διάρκεια της πτήσης. Η προθυμία, η άψογη, φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική -αλλά συνεχής- φροντίδα μας, θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι. Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα.

Γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά.

Αρκεί να πετάξετε μαζί της και θα καταλάβετε.

ΑΘΗΝΑ • ΛΟΝΔΙΝΟ • ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ • ΒΟΣΤΟΝΗ • ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ • ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ • ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΕΣΚΟ • ΜΑΙΑΜΙ • ΟΡΑΝΤΟ • ΤΟΚΙΟ • ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ • ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ • ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΙΣΙΑ • ΜΠΑΡΜΙΝΓΤΟΝ • ΑΝΤΙΓΚΟΥ

Business  
Class

virgin atlantic  
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

