



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 10 - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Ι. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
**“Θλιβερή
η έλλειψη
συνεργασίας”**

Φ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ



**Το υπουργείο
Μακεδονίας-
Θράκης
σε ρόλο- κλειδί**

**Νέα πλοία
στην ακτοπλοΐα
μέχρι το 2000**

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ**

**WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT**



**ΚΡΙΣΗ
ΟΙΚΟ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΟΥ**



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

14. ΑΝΕΞΗΓΗΤΗ

ΚΑΙ ΘΛΙΒΕΡΗ, Η ΕΛΛΕΙΨΗ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

* Συνέντευξη
του Ι. Χατζηπατέρα

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

16. ΔΙΑΝΥΟΥΜΕ

ΚΡΙΣΙΜΗ ΠΕΡΙΟΔΟ
Του Νίκου Κωνσταντόπουλου



20. ΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ:

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΔΙΔΑΞΑΣ
Του Παύλου Σαρλή

22. ΝΑΥΜΑΧΙΕΣ

* Συνέντευξη των Γ. Διαμαντίδη
και Γ. Καλού



26. ΓΕΝΝΑΙΟΔΩΡΟ
ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

* Συνέντευξη
της Ζωρζέττας Λάλη

28. Ο ΟΛΠ

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

* Συνέντευξη
του Δ. Γιαννόπουλου

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

30. ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ:
ΑΠΟΡΙΑΣ ΑΞΙΟΝ
ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

34. Η ΓΟΗΤΕΙΑ
ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ

36. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

40. «ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ
ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ»

42. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗ-
ΤΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
Του Γ. Μπάνου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

45. Τα «Ναυτικά Χρονικά», στο πλαίσιο των ερευνών που έχουν καθιερώσει, ασχολούνται στο παρόν τεύχος με τη Βόρεια Ελλάδα και τις ναυτιλιακές δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκεί. Συνέντευξη του υπουργού ΜΑ-Θ Φ. Πετσάλνικου, του προέδρου του ΟΛΘ Απ. Γενίτσαρη, της Ένωσης Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος και του προέδρου του ΣΝΠΘ Απ. Οικονομίδη.

52. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

54. Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΤΙΜΕ- ΤΩΠΟΣ ΜΕ ΤΟ ΧΡΟΝΟ

56. ΣΤΟ ΜΕΤΩΠΟ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΛΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

60. ANEK-ΛANE: Στην Κρήτη τρώνε... κουφέτα

62. Τα κρουαζιερόπλοια αποχωρούν

63. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΣΕΔ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗ- ΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

64. INTERNATIONAL MARINE SAFETY RATING SYSTEM Του Χρήστου Ε. Ντούνη

66. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

68. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

71. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ Του Τ. Μακρή

72. ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ Πολυφαρμακία Του Ν.Η. Χούλη

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΕΡΟΜΕ- ΤΑΦΟΡΕΙΣ ΕΝΗΛΙΚΙΩΝΟΝΤΑΙ * Συνέντευξη του Π. Καλογεράκη



76. AIR NEWS

78. FORUM

80. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 10
Νοέμβριος 1998
Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε.Σίμος
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέθου
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
Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:
Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών & Εκτύπωσης:
Χρωμοσάνθυση 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 Σπυρίδωνος 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 βεβαιωθού-
με ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι
σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδή-
ποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεμφερήσει. Κανένα
κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη
έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Ο πρωθυπουργός απέστειλε τον περασμένο μήνα σειρά επιστολών προς τους υπουργούς του, ζητώντας εντατικοποίηση του κυβερνητικού έργου. Γι' αυτό, άλλωστε, και στις επιστολές αυτές επισήμαινε τις, κατά τη γνώμη του, προτεραιότητες εκάστου υπουργείου. Ανάλογη επιστολή έλαβε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σ. Σουμάκης, στην οποία, με κάποια δυσάρεστη βεβαίως έκπληξη, διαβάσαμε ότι καλείται από τον κ. Σημίτη ο αρμόδιος επί της Ναυτιλίας υπουργός να εστιάσει την προσοχή του στη βελτίωση του πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας, καθώς και... στην ενίσχυση της φύλαξης των θαλασσίων συνόρων, για την προστασία της χώρας από τους λαθρομετανάστες! Επισημαίνει δε ο πρωθυπουργός ότι η προσοχή του κ. Σουμάκη, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του βεβαίως, θα πρέπει να έχει στραφεί σε ζητήματα που αφορούν την καθημερινότητα του πολίτη.

Ουδεμία αντίρρηση, ασφαλώς, να δοθεί βαρύτητα στον πολίτη, όπως είναι άλλωστε και αυτονόητο χρέος κάθε πολιτείας, πλην της ελληνικής. Όμως, προκαλεί απορία αν για τον πρωθυπουργό και την κυβέρνηση ο κλάδος της ναυτιλίας -της πρώτης συναλλαγματοφόρου πηγής για την εθνική οικονομία και της μόνης δραστηριότητας για την οποία λαμβάνεται υπ' όψιν η Ελλάδα, διεθνώς- εξαντλείται στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες και στη... Λιμενική Αστυνομία! Αυτό αποκαλύπτουν, σε τελευταία ανάλυση, οι παραινήσεις του κ. Σημίτη, όπως και την άγνοιά του για το τι προσφέρει στη χώρα η εθνική βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών. Αν γνώριζε, θα έθιγε στον υπουργό του τα τεράστια θέματα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, της απασχόλησης των ναυτικών, της εκπαίδευσής και, πρωτίστως, το ασφαλιστικό, το οποίο επικρέμαται ως δαμόκλειος σπάθη επί των κεφαλών των εν ενεργεία και, κυρίως, των απομάχων ναυτικών, μετά τη χρεοκοπία του NAT. Προφανώς, ουδείς έχει ενημερώσει τον πρωθυπουργό για τον συγκεκριμένο κλάδο και το ρόλο του στην οικονομία της χώρας, καθώς και αν αντιμετωπίζει προβλήματα. Έτσι συμβαίνει, άλλωστε, κάθε φορά που κάποιος προσφέρει χωρίς να ζητάει τίποτε. Θεωρείται δεδομένος. Μόνο που, στην προκειμένη περίπτωση, ο «δεδομένος» έχει και... προπέλες.



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



Με την νέα μας πρωινή πτήση OS 880 έχετε την ευκαιρία να ξεκινήσετε το ταξίδι σας νωρίς, ταξιδεύοντας σ' όλο τον κόσμο με άριστες ανταποκρίσεις προς

όλη την Ευρώπη και τις υπερατλαντικές μας πτήσεις.

Νέα Υόρκη, Ατλάντα, Οδησσό
Μίνσκ, Πεκίνο, Σανγκάη κ.α.
Ρωτήστε λοιπόν πρώτα εμάς

για κάθε σας ταξίδι.

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

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

AUSTRIAN AIRLINES

THE MOST FRIENDLY AIRLINE.

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Εν πλώ

Ναυτιλία και χρηματιστήριο

Είναι γνωστή η προχειρότητα με την οποία αντιμετωπίζονται στη χώρα μας ακόμη και τα πιο σοβαρά θέματα. Δεν θέλαμε να αρχίσουμε το συγκεκριμένο σχόλιο με την παρατήρηση αυτή, αλλά αν δεν προβαίναμε στην ανωτέρω διαπίστωση, θα έπρεπε να παρατηρήσουμε ότι οι αρμόδιοι προχωρούν σε ρυθμίσεις ερήμην των αμέσως ενδιαφερομένων.

Αναφερόμαστε στο ενδεχόμενο να εισαχθούν ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται ποντοπόρα σκάφη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, κατά το πρότυπο των εταιρειών που εκμεταλλεύονται ακτοπλοϊκά σκάφη και κρουαζιερόπλοια. Η όλη φημολογία, η οποία μάλιστα είδε και το φως της δημοσιότητας, εξέληξε τον Εφοπλισμό, διότι ουδείς, επί του σχετικού θέματος, ενημέρωση είχε, ασφαλώς δε ο Τύπος δεν ανέγραψε τις πληροφορίες αυτές, χωρίς να του έχουν διοχετευθεί. Ασφαλώς και ο Εφοπλισμός, ο οποίος έχει ανακαλύψει και άλλους τρόπους αναζήτησης κεφαλαίων, πέραν του επαχθούς τραπεζικού δανεισμού, θα είχε κάθε λόγο να συγκατανεύσει στη δημιουργία των προϋποθέσεων για την εξεύρεση κεφαλαίων στην ελληνική κεφαλαιαγορά. Πολύ περισσότερο μάλιστα που το ελληνικό Χρηματιστήριο είναι μια πολύ υποσχόμενη αναδυόμενη αγορά και μπορεί να εκμεταλλευθεί την επενδυτική ορμή των Ελλήνων επενδυτών, αλλά και την αξιολόγηση των ξένων θεσμικών επενδυτών για την ελληνική κεφαλαιαγορά, όπως αποδείχθηκε καθ' όλο το διάστημα πριν ξεσπάσει η παγκόσμια κρίση. Το θέμα όμως βρίσκεται αλλού. Ότι, πρώτον, ενώ η διοίκηση του Χρηματιστηρίου, με τη συγκατάθεση της κυβέρνησης φαίνεται πως έχει προχωρήσει στην εκπόνηση σχετικού σχεδίου νόμου, ο ελληνικός Εφοπλισμός αγνοεί τις εξελίξεις αυτές, δεν έχει ερωτηθεί και, βεβαίως, δεν θα ήταν δυνατόν να υλοποιηθεί μια σκέψη για τη συμμετοχή ναυτιλιακών εταιρειών στο ελληνικό Χρηματιστήριο, χωρίς προηγουμένως οι εκπρόσωποί τους να έχουν εκφέρει γνώμη, δεδομένων των ιδιοτελειών που εμφανίζει η διεθνοποιημένη ναυ-

τιλιακή επιχείρηση, η πορεία της οποίας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, αστάθμητους και μη.

Με άλλα λόγια, βρισκόμαστε και πάλι ενώπιον του φαινομένου να μην προηγείται διάλογος, ώστε να εκτιμηθούν όχι μόνον οι θέσεις αλλή και οι προθέσεις των αμέσως ενδιαφερομένων, άνευ της συγκατάθεσης των οποίων δεν θα ήταν δυνατόν να λειτουργήσει η νέα, πρωτότυπη κατά τα άλλα, προοπτική.

Από την άλλη, είναι φυσικό να δημιουργείται αρνητικό κλίμα, σε αυτή τουλάχιστον τη φάση, όχι μόνο διότι ο ελληνικός εφοπλισμός δεν έχει τηρηθεί ενήμερος των εξελίξεων που του επιφυλάσσουν, αλλά και διότι η συγκυρία κατά την οποία εκδηλώνεται η ιδέα για την είσοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη Σοφοκλήους δεν είναι και η πλέον ευτυχής. Πρώτον, οι παγκόσμιες χρηματιστηριακές αγορές βρίσκονται σε κάθετη πτώση και το μέλλον τους είναι εξαιρετικά αβέβαιο, ενώ και η Ναυτιλία έχει μπει σε περίοδο παρατεταμένης ύφεσης, που όπως αναμένεται θα καταστρέψει πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να μην προβάλουν και ως οι καταλληλότερες επενδυτικές ευκαιρίες για το κοινό ή τους θεσμικούς επενδυτές. Το ότι η κυβέρνηση, η οποία έχει συνδέσει την πορεία του ελληνικού Χρηματιστηρίου με την απόδειξη ότι η ελληνική οικονομία πάει καλά, θα επιθυμούσε να βρεθούν νέοι τρόποι, που θα έδιναν νέα ώθηση στη Σοφοκλήους, είναι εκτός πάσης αμφιβολίας. Η διαδικασία που προφανώς επιλέγεται είναι ατυχής. ♦

Η μεγάλη υποκρισία

Η ανάγκη να καταστεί ανταγωνιστικότερη η Ναυτιλία τους, ανάγκασε αρκετές χώρες, από τις προηγμένες βεβαίως, να αναζητήσουν τρόπους αφ' ενός μεν διευκόλυνσης της ναυτιλιακής τους βιομηχανίας, αφ' ετέρου ενίσχυσης της σημαίας τους, καθώς έβλεπαν την πολλαπλή χρησιμότητα της ανάπτυξης μιας ισχυρής βιομηχανίας στις θαλάσσιες μεταφορές. Ένας από τους τρόπους ήταν και η εξέλιξη του θεσμού πλέον του «δεύτερου νηολογίου», το οποίο παρέχει πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες που το παραδοσιακό εθνικό νηολόγιο δεν παρείχε.

Εκ πρώτης όψεως, πρόκειται για μια από τις γνωστές υποκρισίες που διακρίνουν τις εξωτερικές σχέσεις. Και ο λόγος δεν χρειάζεται επεξήγηση. Για να μη θιγεί η εθνική σημαία, κατηγορούμενη ως «ευκαιρίας» με τις φορολογικές και άλλες διαδικαστικές διευκολύνσεις που θα εξασφάλιζε στους πλοιοκτήτες, ημεδαπούς και αλλοδαπούς, εφευρέθηκε η λύση του «δεύτερου νηολογίου», το οποίο θα είχε τα εξής πλεονεκτήματα για τη χώρα που θα το καθιέρωνε. Πρώτον, θα προσείλκυε η εθνική σημαία μεγάλο αριθμό σκαφών, μεγάλης χωρητικότητας, καθιστάμενη ισχυρή και άρα ευυπόληπτη. Και, το σπουδαιότερο, θα υπήρχε αποφασιστική παρέμβαση, λόγω του ναυτιλιακού όγκου, στους διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς. Αυτό σημαίνει επηρεασμό της πολιτικής που διαμορφώνεται διεθνώς για τις θαλάσσιες μεταφορές. Κατά δεύτερο λόγο, η εθνική σημαία ή το βασικό εθνικό νηολόγιο δεν θα κινδύνευε με τριτοκοσμικούς χαρακτηρισμούς. Όμως όλο αυτό το σκηνικό, όσο και αν διευκολύνει τον εφοπλισμό παγκοσμίως, δεν παύει να αποτελεί φοβερό στρουθοκαμηλισμό και υποκρισία στην οποία καταφεύγουν οι ναυτιλιακές χώρες, καλύπτοντας έτσι την ατομική τους να διαμορφώσουν μια αυθεντική νέα πολιτική, εφόσον βεβαίως επιθυμούν να ενισχύσουν τη ναυτιλιακή τους βιομηχανία. Σε τελευταία ανάλυση, ο χαρακτηρισμός ως «σημαίας ευκαιρίας» ορισμένων νηολογίων ήταν πραγματικότητα μιας άληθης εποχής, η οποία τελικώς μετεβλήθη, και δεν είναι βέβαιο ότι αυτό που λέμε σήμερα «σημαία ευκαιρίας» αντιπροσωπεύει την αસυδοσία, που παλαιότερα πιθανώς να ίσχυε. Άλλωστε, εκείνο το οποίο ενδιαφέρει σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά, είναι το περιβάλλον και η προστασία του, καθώς και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επομένως, με τη δραστηριοποίηση των αρμοδίων διεθνών οργανισμών και ιδιαιτέρως

του IMO σχετικά με τα θέματα αυτά και τη θέσπιση αυστηρότερων κανόνων, η συμμόρφωση των πλοίων προς τους οποίους ελέγχεται, είναι αμφίβολο αν μπορεί να ξεφύγει του ελέγχου πλοίο και πλοιοκτήτης, επειδή φέρει την τάδε ή τη δείνα σημαία. Η σημαία πλέον δεν σώζει, καλύπτοντας ασυδοσίες.

Όλα αυτά έχουν, πιστεύουμε, σημασία διότι πολύς λόγος γίνεται για «δεύτερο νηολόγιο» και στην Ελλάδα. Αυτοί που το προτείνουν έχουν κάθε λόγο, βλέποντας ότι η ελληνική σημαία χάνει συνεχώς και την ανταγωνιστικότητά της, αλλιώς και τα πλοία. Όμως η ελληνική πολιτεία θα μπορούσε να προπορευθεί -μία έστω φορά - θεσπίζοντας νέους κανόνες για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας και αποφεύγοντας την υποκρισία του «δεύτερου νηολογίου», το οποίο καθιστά γελοίες κάποιες κυβερνήσεις, που δεν μπορούν να πουν «τα σύκα σύκα και τη σκάφη σκάφη». Το παράδειγμα της πρωτοπορίας το έδωσε ήδη η Ολλανδία, η οποία τροποποιώντας τη σχετική νομοθεσία, έχει ήδη καταστήσει το ολλανδικό νηολόγιο και κατ' επέκταση την υπό ολλανδική σημαία ναυτιλία ανταγωνιστικότερη, σε σημείο μάλιστα οι Ολλανδοί πλοιοκτήτες να μην έχουν πλέον κανένα λόγο να καταφεύγουν σε άλλες σημαίες για τη διαχείριση του στόλου τους.

Ήδη, παρατηρήθηκαν και οι πρώτες επιπτώσεις στον Πειραιά, καθώς ολλανδικά συμφέροντα αποφάσισαν να διακόψουν τη συνεργασία με Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι διαχειρίζονταν τα πλοία τους. Η απόφαση αυτή των Ολλανδών αποδίδεται στη νέα κατάσταση που διαμόρφωσε η ολλανδική κυβέρνηση, γνωρίζοντας ποιο είναι το εθνικό συμφέρον, που προφανώς αγνοούν άλλοι, σε άλλες χώρες, περισσότερο παραδοσιακές μάλιστα στο ναυτιλιακό χώρο. ➡

Αποκλεισμός

Οι Έλληνες ναυτιλιακοί δικηγόροι δεν επιτρέπεται να συνεργάζονται καθ' οιονδήποτε τρόπο με ξένους συναδέλφους τους ή ξένους νομικούς συμβούλους που είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα.

Η σχετική απόφαση ανήκει στο Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιώς, ο οποίος έχει ανακοινώσει ότι θα λάβει μέτρα εναντίον οποιουδήποτε από τα μέλη του, το οποίο θα παρείχε οποιαδήποτε βοήθεια σε ξένους δικηγόρους και νομικά γραφεία. Ήδη έχει υποβληθεί σχετική αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα, με την οποία εξουσιοδοτείται να ασκήσει ποινική δίωξη για καταπάτηση αρχών στην άσκηση του νομικού επαγγέλματος, κατά παντός παραβάτου της σχετικής απαγόρευσης. Με

τους περισσότερους νόμους της Ναυτιλίας να βασίζονται στο βρετανικό δίκαιο, ο αριθμός των ξένων νομικών συμβούλων που έχουν εγκατασταθεί στον Πειραιά έχει αυξηθεί σημαντικά, καθώς οι διεθνείς εταιρείες ζητούν να βρίσκονται κοντά στους πελάτες τους, ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της ναυτιλιακής κοινότητας. Έτσι ήλθε και η αντίδραση από το συνδικαλιστικό όργανο των Ελλήνων δικηγόρων. ➡

Ωμές αλήθειες

Αντί σχολίου, παραθέτουμε επιστολή ασυρματιστή που αλιεύσαμε στον ημερήσιο Τύπο. Αμφιβάλλουμε αν η επιστολή έχει απαντηθεί αρμοδίως.

Το έγκλημα, αναφέρεται, οικοδομήθηκε αργά αλλιά σταθε-
« ρά, με Προεδρικά Διατάγματα. Προεδρικό Διάταγμα 474/91.
 Δίνει το πράσινο φως για να πεταχτούν στο δρόμο 1.200
 ασυρματιστές, αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού. Τη δουλειά
 του ασυρματιστή, σύμφωνα με το διάταγμα αυτό, μπορεί να την
 κάνει οποιοσδήποτε μέσα στο πλοίο, αρκεί να έχει παρακολουθή-
 σει ένα υποτυπώδες σεμινάριο. Ο υπουργός Ναυτιλίας, απαντώ-
 ντας σε βουλευτές οι οποίοι του έθεσαν ερώτημα σχετικό με την
 τύχη των ασυρματιστών που έμειναν ανεπάγγελτοι είπε: "Όταν
 εγώ σπουδάσω κάτι, παίρνω και την ευθύνη της απασχόλησης και
 του κόστους εργασίας μου. Έχετε φαντασθεί κανέναν γιατρό ή
 κανένα δικηγόρο ή μηχανικό να του βρίσκει η πολιτεία δουλειά;"

Αυτά τα είπε (ο υπουργός Ναυτιλίας) για να δείξει ότι δεν έχει
 υποχρέωση η πολιτεία για την επαγγελματική αποκατάσταση πο-
 λιτών. Η αλήθεια όμως δεν είναι αυτή. Μπορούμε πράγματι να
 συγκρίνουμε το επάγγελμα του γιατρού με εκείνο του ασυρματι-
 στή, αλλιά όχι με την άγαρμμη επιχειρηματολογία του υπουρ-
 γού. Η άρνηση της αποκατάστασης 1.200 εργαζομένων, που στή-
 ριξαν με πόνο και αίμα τη ναυτιλία, δείχνει τις μεγάλες σκιές της
 απανθρωπιάς που επεκάθησαν τελευταία στην κοινωνία μας». Ω-
 μέν αλήθειες, που μένουν αναπάντητες, καθότι ως γνωστόν η
 πολιτεία ποτέ δεν ευθύνεται για τίποτε. Άλλωστε, πολλές φορές
 έχει αποδείξει ότι έχει το ακαταλόγιστο. ➡

Πειστική ερώτηση αντί απαντήσεως

Ως να μην έφθανε το πρόβλημα του μη ανταγωνιστικού ελληνικού νηολογίου, έχουμε και τις κοινοτικές απειλές για νέα παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Α ιτία, η μη συμμόρφωση της χώρας μας σε ήδη εκδοθείσα
 καταδικαστική εις βάρος μας απόφαση, επειδή δεν έχου-
 με ανοίξει το ελληνικό νηολόγιο και σε πλοία που ιδιοκτή-
 τες τους δεν είναι Έλληνες, αλλιά πολίτες άλλης κοινοτικής χώ-
 ρας. Κατά το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, η Ελλάδα παρέβη τις υπο-
 χρεώσεις της που απορρέουν από την Κοινοτική Συνθήκη, τον Κα-
 νονισμό 1251/70 περί του δικαιώματος των εργαζομένων να πα-
 ραμένουν στην επικράτεια κράτους-μέλους, μετά την άσκηση σε
 αυτό ορισμένης εργασίας, και την Οδηγία 74/34/ΕΟΚ περί του δι-
 καιώματος υπηκόων ενός κράτους-μέλους να παραμένουν στην

επικράτεια άλλου κράτους-μέλους, μετά την άσκηση σε αυτό μι-
 σθωτής δραστηριότητας. Ο αρμόδιος επίτροπος Νιλ Κίνκιν είναι
 αρκετά απαιτητικός και ζητεί τις ελληνικές εξηγήσεις εντός δύο
 μηνών.

Η πειστική απάντηση πάντως, την οποίαν ζητεί η Ευρωπαϊκή Ένω-
 ση, θα μπορούσε να ήταν σε συνάρτηση προς την ανύπαρκτη
 ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου. Δηλαδή, θέτοντας
 την ερώτηση στον κ. Κίνκιν: «Πιστεύετε, κ. Επίτροπε, ότι υπάρχουν
 παράφρονες ξένοι εφοπλιστές ώστε να υψώσουν την ελληνική
 σημαία;» ➡



SUZUKI

Η από μηχανής... Θεά!

ΝΕΕΣ ΤΕΤΡΑΧΡΟΝΕΣ DF60 - DF70

- Βραβείο Πρωτοποριακού Σχεδιασμού IMTEC.
- Κινητήρες I298cc τεχνολογίας αυτοκίνησης SUZUKI.
 - Electronic Fuel Injection
- για πρώτη φορά σε τετράχρονες εξωλέμβιες.
- Ειδικό πρωτοποριακό σύστημα για ομαλή εκκίνηση.
- Προηγμένα συστήματα (διπλής) ψύξης και ανάφλεξης.
- Σύστημα ελέγχου της μηχανής μέσω μικροεπεξεργαστή (ECU) και αισθητήρων (sensors).
- Εκπληκτικά οικονομικές στην κατανάλωση.

SUZUKI
OUTBOARDS

ΠΡΟΗΓΕΙΤΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΙΚΑ

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.

ANCHOR MARINE DIVISION

ΑΘΗΝΑ: • ΛΑΜΙΑΣ 7 & ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ, 164 52 ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ, ΤΗΛ.: (01)9961055-6, 9959301-2, FAX: (01)9959303
• Μ. ΣΤΑΥΡΑΚΗ 27B, 182 33 ΡΕΝΤΗΣ, ΤΗΛ.: (01)4833328-30, 4826692, FAX: (01)4833325
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: • ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 177-179, 546 27 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΗΛ.: (031)513881-2, 513833-5



ARROW

Η περιφερειακή διεύθυνση του UK P&I Club πραγματοποίησε μεγάλες ομιλήσεις, οι οποίες θα αποφέρουν σημαντικά οφέλη στα μέλη του από την Ελλάδα, αρχής γενομένης από το μήνα που διανύουμε. Τρεις δεκαμελείς ομάδες στελεχών με έδρα τον Πειραιά, το Λονδίνο και το Σάντερλαντ θα αναλάβουν αποκλειστικά τα θέματα που αφορούν τον τομέα της ελληνικής ναυτιλίας. Οι ομάδες αυτές θα αναλάβουν την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών, τη διεκπεραίωση των διαδικασιών σε θέματα αποζημιώσεων και την προώθηση των συμφερόντων των μελών του UK P&I Club από την Ελλάδα. Η νέα δομή θα αναβαθμίσει ακόμη περισσότερο την ποιότητα των υπηρεσιών του UK P&I Club, ενώ θα το καταστήσει πιο ευέλικτο, έχοντας στόχο την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση όλων των θεμάτων. Παρόλ'αυτά, θα υπάρχει προσωπική προσέγγιση και επικοινωνία με τα μέλη, ενώ θα είναι σε θέση να προβλέπει μελλοντικές εξελίξεις στο ναυτιλιακό τομέα της Ελλάδας. Ανάμεσα στις δραστηριότητες αυτών των ομάδων θα περιλαμβάνεται ακόμη η διαφύλαξη των συμφερόντων των μελών, η διαπραγμάτευση διακανονισμών, ο ακριβής υπολογισμός των ναυτοασφαλιστικών ασφαλιστρών, η δίκαιη αναπροσαρμογή των κομίστρων και η παροχή πολύτιμης βοήθειας σε θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος.

επιμέλεια: Λίζα Μαρέζου



Την τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου γιορτάστηκε η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα, η οποία συνέπεσε με τη συμπλήρωση 50 χρόνων από την ίδρυση του IMO. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, σε μήνυμά του, τόνισε μεταξύ άλλων το σημαντικό έργο και την πολυτιμή συνεισφορά του Οργανισμού στην εκπαίδευση και βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων. Επίσης, πρόσθεσε ότι η Ελλάδα ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο επιδεικνύει πάντοτε όχι μόνον έντονο ενδιαφέρον, αλλά και καθοριστική συμμετοχή στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Ο γενικός γραμματέας του IMO κ. William A. O' Neil, στο μήνυμά του, τόνισε πως



είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς ότι η ναυτιλία θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τις αλλαγές των τελευταίων 50 ετών χωρίς την ύπαρξη του Οργανισμού. Αυτό δεν σημαίνει, συνέχισε, ότι ο IMO μπορεί να επαναπαυθεί κατά οποιοδήποτε

τρόπο, διότι η εμπειρία με τα στυχήματα των τελευταίων 50 ετών μας δείχνει πόσες προσπάθειες πρέπει να γίνουν ακόμη. Έτσι, η 50ή επέτειος αποτελεί όχι τόσο ώρα για εορτασμό, αλλά για ανασυγκρότηση.

Τέλος, κατέληξε προσθέτοντας ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι υπερήφανος που μπόρεσε να παίξει ρόλο στην επιτυχία της ναυτιλίας και θα συνεχίσει τις προσπάθειές του για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προς όφελος της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Το 3ο Συνέδριο του ΣΕΜΑ (Σύνδεσμος Ελλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων) πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο, με κύριο χορηγό την Εθνική Ασφαλιστική και χορηγό επικοινωνίας την εφημερίδα «Ναυτεμπορική». «Στην ανάγκη αναβάθμισης της λειτουργίας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, με σύγχρονη αντίληψη management, ισχυρή κεφαλαιακή βάση και αξιοπιστή



υλικοτεχνική υποδομή», αναφέρθηκε η υπουργός Βιομηχανίας και Ανάπτυξης κ. Βάσω Παπανδρέου, κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών.

Όπως είπε η υπουργός, οι ασφαλιστικές εταιρείες θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις άμεσες και μακροχρόνιες υποχρεώσεις τους προς τους ασφαλισμένους με προϊόντα και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Ασφαλιστικών Εται-

ρειών και του Ομίλου της Interamerican κ. Δημήτρης Κοντομηνάς αναφέρθηκε στην ομιλία του, μεταξύ άλλων, στην κατάσταση της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς και σκιαγράφησε τις προοπτικές ανάπτυξής της σε ένα δραστικά μεταβαλλόμενο -ιδιαίτερα στο χώρο των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών- διεθνές περιβάλλον, μέρος του οποίου είναι και οι ασφαλιστικές δραστηριότητες. Στο συνέδριο, μίλησαν επίσης οι πρόεδροι των Lloyd's και της Bipar κ.κ. Max Taylor και Kurt Sedler και ο διευθύνων σύμβουλος της Εθνικής Ασφαλιστικής κ. Μιλτιάδης Νεκταρίου.



Παρα Ναυτιλιακά

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαινιάσε πρόσφατα μια νέα υπηρεσία επικοινωνίας και διαλόγου με σκοπό την έγκαιρη και αξιόπιστη πληροφόρηση για όλα τα μεγάλα θέματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ενδιαφέρουν τους πολίτες και τις επιχειρήσεις, όπως: κοινωνικά δικαιώματα, απασχόληση, ενισχύσεις και δάνεια, περιφερειακή πολιτική, εκπαίδευση, τουρισμός, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δικαιώματα του καταναλωτή. Η πρωτοβουλία ανήκει στον γενικό διευθυντή της Ε.Ε. (ΓΔΧ) καθώς και σε έξι γενικές διευθύνσεις, οι οποίες συμφώνησαν να εγκαθιδρύσουν το νέο αυτό μηχανισμό πληροφόρησης και διαλόγου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρωτοβουλία αυτή υλοποιήθηκε σε λιγότερο από τρεις μήνες από τη διενέργεια του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Cardiff, το οποίο και οριστικοποίησε για μεγαλύτερη προσέγγιση της Ε.Ε. με τους πολίτες. Το νέο σύστημα βασίζεται στη δωρεάν λειτουργία τηλεφωνικών γραμμών σε κάθε κράτος-μέλος -για την Ελλάδα είναι το 00 800 32 12 254-, μέσω των οποίων ο Ευρωπαίος πολίτης θα μπορεί να ενημερώνεται για τα δικαιώματά του αλλά και να ζητεί νομικές συμβουλές για θέματα κοινωνικού δικαίου. Επίσης, η πρόσβαση είναι δυνατή και μέσω Internet στη διεύθυνση: <http://europa.eu.int/citizens/>. Από τη νέα χρονιά το όλο σύστημα θα καλύπτει και όλες τις θεματικές πολιτικές της Διευρωπαϊκής Ένωσης.

Η 1η Γιορτή Ελληνικού Τουρισμού ξεκινά την Τρίτη, 1η Δεκεμβρίου, με πρωτοβουλία του κ. Μάνου Τσατσάκη, προέδρου του Ομίλου Manos και υλοποιείται από την κλαδική εφημερίδα του τουριστικού χώρου, την «Travel Trade Gazette», με την υποστήριξη των εταιρειών Επιφάνεια Α.Ε.,

Όμιλος Ενημερώσεως Εξηρές, Όρασις Α.Ε. και Τσομώκος Α.Ε. Στη Γιορτή Ελληνικού Τουρισμού θα βραβευθούν τουριστικές και ταξιδιωτικές μονάδες με υπηρεσίες εντός και εκτός Ελλάδας. Για την ανάδειξη των καλύτερων, θα ψηφίσουν σε ειδικά έντυ-



Από αριστερά ο κ. Μ. Τσατσάκης, ο κ. Τ. Γιαννακούρος και ο ζωγράφος κ. Μ. Χάρος

πα οι επαγγελματίες του τουριστικού χώρου. Οι διαδικασίες όσον αφορά τις ποιοτικά καλύτερες υπηρεσίες, σε οκτώ κατηγορίες επαγγελματιών του τουριστικού και ταξιδιωτικού χώρου, θα κορυφωθούν με γιορταστική εκδήλωση σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας. Όσο για το έπαθλο, πρόκειται για δημιουργία του ζωγράφου Μανώλη Χάρου.

Απεβίωσε στις 25 Σεπτεμβρίου στο Λονδίνο, η Σεραίνα-Ρένα Παπαλέξη, σύζυγος του Μανώλη Παπαλέξη, προέδρου του ναυτιλιακού ομίλου Mare Matime Co. S.A. Η νεκρώσιμος ακολουθία της εκληπούσης ετελέσθη στην Αθήνα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τα βαθύτατα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια της θανούσας.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θα χορηγήσει στη μήνη του Αντώνη Χανδρή υποτροφία μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε παιδί ναυτικού, απόφοιτο ΑΕΙ, για σπουδές σε τομείς σχετιζόμενους με τη ναυτιλία και σε πανεπιστήμιο κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να στείλουν έως τις 16 Νοεμβρίου στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ακτή Μιαούλη 85, Πειραιάς 185 35, τηλ: 4291159-65, υπόψη κας Ε. Τσαγκλή) τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

- Αίτηση με πλήρη στοιχεία του αιτούντος.
- Αντίγραφο πτυχίου ελληνικού ΑΕΙ με βαθμό τουλάχιστον «Λίαν Καλώς» (7,5).
- Βεβαίωση αποδοχής από ξένο πανεπιστήμιο και εγγραφής σε αυτό, μεταφρασμένης και επικυρωμένης.
- Πτυχίο ξένης γλώσσας ανάλογο με τη χώρα επιλογής για την πραγματοποίηση των σπουδών.
- Συστατικές επιστολές από δύο καθηγητές του ΑΕΙ, από το οποίο ο υποψήφιος απέκτησε το πτυχίο του.
- Εκκαθαριστικό σημείωμα φορολογίας εισοδήματος της οικογένειας ή του ίδιου του υποψηφίου.

Όριο ηλικίας των υποψηφίων είναι τα 26 χρόνια.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης εξέφρασε τα θερμά του συγχαρητήρια προς τις διαχειρίστριες εταιρείες Carras (Hellas) LTD και Thenamaris (Ships Management) INC για την απόφασή τους να υψώσουν την ελληνική σημαία στα υπό σημαία Χονγκ Κονγκ Φ/Γ πλοία «Ακουαμπέλλα» και «Ακουαντόννα» και στο ναυπηγούμενο Δ/Ξ «Σήσταρ».

ΑΓΓΕΛΙΑ

GALLEGARI 6,5 m,
φουσκωτό, με 150 hp
turbo diesel, 95 ώρες
πλεύσης, σε άριστη
κατάσταση
και πλήθος οργάνων
καθώς και trailer.
Τηλέφωνο: 8066068,
9313856, 097-219263

Η ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ του Πολεμικού Ναυτικού δημιούργησε ένα διεπιστημονικό φόρουμ, για τη διερεύνηση της αλληλεξάρτησης ελληνισμού και θαλάσσιου-ναυτικού παράγοντα. Το φόρουμ, το οποίο είχε τη μορφή ημερίδων-συνεδρίων, είχε τη γενικότερη ονομασία «Πελαγικές Συναντήσεις». Έλαβε χώρα στην Ύδρα και το θέμα του ήταν: «Η θάλασσα, η ναυτική ισχύς και το νέο ελληνικό κράτος». Η ημερίδα ετελέσθη υπό την αιγίδα του υπουργού Εθνικής Άμυνας, Τσοχατζόπουλου και με τη συνεργασία του ιστορικού Αρχείου-Μουσείου Ύδρας, καθώς και του Δήμου Υδραίων.

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ DHL δημιούργησε πρόσφατα εξειδικευμένη υπηρεσία για τις ανάγκες της ναυτιλίας και ειδικότερα της διακίνησης ανταλλακτικών και εφοδίων πλοίων. Πρόκειται για την υπηρεσία Ship Spares Service, η οποία απευθύνεται στις ναυτιλιακές εταιρείες και σε προμηθευτές ανταλλακτικών ή εφοδίων πλοίων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η Ship Spares Service παρέχει τη δυνατότητα διακίνησης αποστολών από τη χώρα μας προς όλη τη γη.



Η DHL παρέχει υπηρεσίες αποστολών από τη χώρα μας προς όλη τη γη, με χρέωση στην Ελλάδα σε προκαθορισμένες τιμές. Κάθε αποστολή παραδίδεται στην πόρτα του αντιπροσώπου ή σε προκαθορισμένα σημεία αποθήκευσης ανταλλακτικών και όλες οι ενέργειες συντονίζονται από εξειδικευμένο προσωπικό του τμήματος Ship Spares Desk της DHL.



Η κ. Ντόλη Γουλιανδρή, ο κ. Ζιλ Ντασσέν, ο κ. Δημ. Αβραμόπουλος και η κ. Berit Wells

Εγκαινιάστηκε στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης Ν.Π. Γουλιανδρή η έκθεση με τίτλο: «Ταξιδιώτες από το Βορρά-Οι πρώτοι Σουηδοί περιηγητές στην Ελλάδα». Η έκθεση -την οποία εγκαινίασε ο δήμαρχος Αθηναίων Δημ. Αβραμόπουλος- οργανώθηκε σε συνεργασία με το Σουηδικό Ινστιτούτο Αθηνών στο πλαίσιο των εκδηλώσεων της πεντηκοστής επετείου

από την ίδρυσή του. Η έκθεση περιλαμβάνει 19 έργα, κυρίως υδατογραφίες τοπίων και αρχαιοθρησκευτικών χώρων της Ελλάδας, φιλοτεκνημένα από Σουηδούς περιηγητές του 17ου, 18ου, 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα. Τα έργα των Σουηδών περιηγητών, τα οποία συγκεντρώθηκαν χάρις στην προσπάθεια της διευθύντριας του Σουηδικού Ινστιτούτου κ. Berit Wells, παρουσιάζονται πρώτη φορά στο ελληνικό κοινό. Προέρχονται κυρίως από το Εθνικό Μουσείο Καλών Τεχνών της Στοκχόλμης, την Πανεπιστημιακή Βιβλιοθήκη της Ουψάλλας, τη Βασιλική Βιβλιοθήκη της Στοκχόλμης και από την ιδιωτική συλλογή του Βασιλιά της Σουηδίας.



Υδατογραφία του G.T.P. Chlewitz με τίτλο «Η οχύρωση του Ναυπλίου»





ο κ. Ανδρέας Τσαββίρης

Το αποκάλεσαν αβύθιστο ηλίο. Όμως λίγο καιρό μετά τη ναυπήγηση του ο «Βρετανικός» (αδελφό ηλίο του «Τιτανικού»), βυθίστηκε στο Αιγαίο κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες. Εδώ και 82 χρόνια το κουφάρι του μεγαλύτερου ηλίου που διέπλεψε ποτέ τη Μεσόγειο θάλασσα βρίσκεται στο βυθό ανάμεσα στα νησιά Κέα και Μακρόνησο. Από το 1916, ελπίσται έχουν καταφέρει να εξερευνήσουν το ναυάγιο. Στις 22 Σεπτεμβρίου 1998, και με ιδιωτική πρωτοβουλία, ξεκίνησε η μεγάλη επιχείρηση εξερεύνησης του «Βρετανικού». Μαζί με την αποστολή έμπειρων δυτών καταδύθηκε και ο Ανδρέας Τσαββίρης, ο οποίος δήλωσε: «Ήταν μια συγκλονιστική εμπειρία και μια καταπληκτική κατάδυση που θα μου μείνει αξέχαστη».

Η εταιρεία Τσαββίρη διέθεσε για την επιχείρηση, η οποία διήρκεσε τρεις εβδομάδες, το Ν/Γ «Άτλας».

Κυκλοφόρησε στην Κρήτη και σε επιλεγμένα σημεία στην Κύπρο το πρώτο μηνιαίο τεύχος του περιοδικού «Οικονομία της Κρήτης», με θεματικό άξονα «Η Κρήτη του 2001: παρατηρητής ή συμμετοχός στην ανάπτυξη του κόσμου;». Στο πρώτο τεύχος του περιοδικού παρουσιάζονται, σε ειδικό ένθετο, οι πρώτες δυναμικές επιχειρήσεις της Κρήτης. Πρόκειται για παρουσίαση εταιρικών στοιχείων στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα, με σκοπό την προβολή της κρητικής οικονομίας στο εξωτερικό. Στο ίδιο τεύχος θα βρείτε επίσης, μεταξύ των άλλων θεμάτων: «Ο επιχειρηματίας της Κρήτης», «Η Ναυτιλία της Κρήτης», «Τεχνολογία και εκπαίδευση», «Επιστημονικό, τεχνολογικό πάρκο Κρήτης». Επίσης, ένα θέμα για τον «Τουρισμό». Το περιοδικό «Οικονομία της Κρήτης» έρχεται πρώτη φορά στο προσκήνιο, με δυναμική ομάδα συνεργατών, οικονομολόγων, δημοσιογράφων και ανταποκριτών, φιλοδοξώντας με την παρουσία του να αποτελέσει το έναυσμα για την πραγματική ανάπτυξη του νησιού ως πολυ-πολιτιστικού κέντρου της Μεσογείου.

Από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Σουμάκη

ορίστηκαν οι διοικητές-υποδιοικητές των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού, που είναι οι κάτωθι:

- ΑΕΝ Ασπροπύργου, διοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Δ. Βέτσιος, υποδιοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Κ. Σούλης.
- ΑΕΝ Μακεδονίας, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Ν. Ραδίστας, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Ε. Παπαχρήστου.
- ΑΕΝ Κρήτης, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Γ. Μακρογιαννάκης, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Γ. Χονδροζουμάκης.
- ΑΕΝ Ύδρας, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Ν. Θωμόπουλος, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Ι. Μπατσολιάκης.
- ΑΕΝ Κύμης, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Α. Μαργέτης, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Σ. Σταυριανίδης.
- ΑΕΝ Σύρου, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Ι. Γεωργιάκης, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Δ. Τσίμπουρης.
- ΑΕΝ Χίου, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Δ. Πρέκας, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Ν. Μπακιρτζής.
- ΑΕΝ Οινουσών, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Μ. Παριάρδος, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Β. Τσιρόπουλος.
- ΑΕΝ Ιονίων Νήσων, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Ι. Μαζαράκης, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Ι. Αθιβιζάντος.
- ΑΕΝ Ηλείου, διοικητής αντιηλίοαρχος Α.Σ. Γ. Νάκος, υποδιοικητής ηλίοαρχος Α.Σ. Κ. Δάρας.

Παρα Ναυτιλιακά

Το Hellenic Captains' Club

οργάνωσε κοινή εκδήλωση με το Hellenic Engineers' Society of Great Britain, Greek Orthodox Charity Organisation και Theatre Lab στις 10 Οκτωβρίου '98 στο Hellenic Center με την ονομασία «Βραδιά Γνωριμίας».

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο σεβασμιώτατος Αρχιεπίσκοπος Γρηγόριος, ο πρέσβης Β. Ζαφειρόπουλος, ο

γενικός πρόξενος Ε. Καρόκης,

ο διμενάρχης ηλίοαρχος Α.Σ.

Γ. Παπαχριστοδούλου, ο

τεχνικός ναυτιλιακός

σύμβουλος της πρεσβείας

ηλίοαρχος Α.Σ. Ν.

Γιομελάκης, ο συντονιστής

εκπαίδευσης Γ. Ρεπούσης και

πολλοί άλλοι επίσημοι.

Τα σχόλια τα οποία συνόδευσαν την

πρωτότυπη όσο και ποιοτική

εκδήλωση ήταν, κατά κοινή

ομοφωνία, τα καλύτερα. Από τα

έσοδα της εκδήλωσης το πλεόνασμα

(2.000 λίρες) δόθηκε στον

ξενώνα της Αγίας Φιλοθέης, ο

οποίος φιλοξενεί Έλληνες και

Ελληνοκύπριους άπορους ασθενείς.





Ι Ω Α Ν Ν Η Σ Α Δ . Χ Α Τ Ζ Η Π Α Τ Ε Ρ Α Σ

Ανεξήγητη η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ εφοπλισμού και υπουργείου

Συνέντευξη στα
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

«Πρύτανης» της ελληνικής Ναυτιλίας και εκ των παλαιότερων εκπροσώπων της, ο κ.Γιάννης Χατζηπατέρας μιλάει για όλα «έξω από τα δόντια». Γι' αυτό και θεωρεί ανεξήγητο το ότι αγνοήθηκαν από το ΥΕΝ οι εισηγήσεις του εφοπλισμού για τη ναυτική εκπαίδευση. Φύσει αισιόδοξος, παρά το γεγονός ότι χαρακτηρίζει την ελληνική σημαία παραδοσιακά δαπανηρή, πιστεύει ότι η ελληνική Ναυτιλία έχει μέλλον. Θεωρεί δε τραγωδία τον κίνδυνο που διατρέχει η ελληνική σημαία, κάτι που όμως - όπως παρατηρεί - δεν συγκινεί την κυβέρνηση.

Ο ελληνοκττος στόλος αυξάνεται και ο υπό ελληνική σημαία μειώνεται. Η μείωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, ως λόγος για την αποδυνάμωση αυτή του ελληνικού νηολογίου, οφείλεται μόνο στο θέμα της συνθέσεως των πληρωμάτων ή και σε άλλους παράγοντες;

Η ελληνική σημαία υπήρξε πάντα δαπανηρή, ισοδύναμη των ευρωπαϊκών σημαίων. Κακώς υπήρχε η εντύπωση ότι η ελληνική σημαία ήταν σημαντικά ανταγωνιστική. Η σημαία μας ήταν βεβαρημένη ποικιλοτρόπως. Με υποχρεωτική σύνθεση πληρώματος (κομιά άλλη ευρωπαϊκή σημαία δεν έχει), βαρύτατες κοινωνικές εισφορές (ΝΑΤ κ.λπ.), φορολογία ανεξαρτήτως κέρδους ή ζημίας κ.λπ.

Αυτά λέγω, γιατί πρέπει να μην ξεχνάμε ότι η ελληνική σημαία, για τον παραδοσιακό εφοπλιστή, δεν ήταν ποτέ ζήτημα φθίνιας, αλλά πατριωτισμού και θαλασσινής υπερηφάνειας (οι ξένοι χρηματοδότες τον ώθησαν προς τις ξένες σημαίες).

Δεν είναι μόνο το θέμα της συνθέσεως των πληρωμάτων των διαφόρων κατηγοριών πλοίων που έχουμε (φορτηγά, μπαθκάριερ, τάνκερ, κοντέινερ κ.λπ.), που οδηγεί το ελληνικό πλοίο στη φυγή από το ελληνικό νηολόγιο, αν και βέβαια συντελεί και αυτό -ίσως πρωτίστως-, επηρεάζοντας

σημαντικά το διαχειριστικό κόστος, το ημερήσιο λειτουργικό (operating) κόστος του ελληνικού πλοίου. Είναι και άλλα πολλά συνεπακόλουθα, που καταλήγουν σε ένα μη ανταγωνιστικό «εργαλείο» στα χέρια του Έλληνα πλοιοκτήτη.

Και όλα αυτά, ελευθερία επιλογής πληρωμάτων και άλλα πολλά, παραχωρήθηκαν στους Ευρωπαίους ανταγωνιστές μας και έφεραν το ελληνικό πλοίο σε μηδενική ανταγωνιστικότητα έναντι του νορβηγικού, του ολλανδικού, του αγγλικού, του γερμανικού πλοίου.

Πού πιστεύετε ότι οφείλεται η σημερινή περιορισμένη συνεργασία μεταξύ εφοπλισμού και υπουργείου Ναυτιλίας σε σχέση με το παρελθόν;

Είναι ανεξήγητο και θλιβερό, ότι η συνεργασία του εφοπλισμού με το υπουργείο μας γνωρίζει τώρα τέτοια... α-συνεργασία!

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος της, το προεδρείο της και τα εξάρτητα στελέχη της, είναι πάντα πανέτοιμα να προσφέρουν την εμπειρία και την πραγματογνωμοσύνη τους στα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία μας. Όπως και το Committee του Λονδίνου, με τους επίσης έμπειρους εφοπλιστές που συνθέτουν το Συμβούλιό του.

Και όμως, οι προσφορές, οι εισηγήσεις της Ενώσεως, ακόμη και στο ύψιστο θέμα της ναυτικής δουλειάς, στο εκπαιδευτικό, αγνοήθηκαν. Το υπουργείο προχώρησε από μόνο του να περάσει ένα νομοσχέδιο που θα επηρεάσει αποφασιστικά τη δημιουργία, τη «ναυπήγηση» του έμψυχου υλικού, των αξιωματικών που θα κυβερνήσουν τα καράβια της προηγμέ-

δοσιακής στη ναυτιλία τράπεζες και αν κι εμείς και οι τραπεζίτες μας σταθούμε σταθεροί και ψύχραιμοι στην αντιμετώπιση των δυσκολιών που οσφαλώς θα προκύψουν από τη σημερινή κρίση, η οποία φαίνεται να έχει έκταση, αλήθια ελπίζω και πιστεύω ότι διάρκεια.

Πιστεύετε ότι ο σημαντικός παράγοντας της ελληνικής ναυτιλίας, ο Έλληνας ναυτικός, έχει πλέον οριστικά διαγραφεί για το ελληνικό πλοίο;

Ο Έλληνας ναυτικός σε καμιά περίπτωση δεν θα διαγραφεί. Η ελληνική Ναυτιλία είναι ο Έλληνας ναυτικός. Υπό ελληνική σημαία πλοία ή ελληνική νοτιότητα, εφόσον υπάρχουν, θα υπάρχουν και θα τα κυβερνούν οι Έλληνες ναυτικοί. Δεν γίνεται διαφορετικά. Διό τούτο και καιόμεθα για τη «ναυπήγηση» Ελλήνων αξιωματικών στις δημόσιες σχολές μας και στην ιδιωτική εκπαίδευση, που πρέπει ταχύτατα να δραστηριοποιηθεί. Οι ιδιωτικές σχολές και τα φροντιστήρια έφεραν τους καπετάνιους και μηχανικούς που κυβέρνησαν και κυβερνούν τη μεγάλη Ναυτιλία μας.

Πόσο έχουν αλλιάξει οι συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές και τι προσαρμογές χρειάζονται να γίνουν στην ελληνική Ναυτιλία;

Η ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να προσαρμόζεται στις συνθήκες που απαιτούν οι σημερινές ανάγκες των θαλασσίων μεταφορών. Έχουμε κτίσει πρωτοποριακά καράβια σε όλες τις κατηγορίες. Η ελληνική Ναυτιλία είναι σήμερα πρωτοπόρος και όχι ουραγός. Είμεθα εδώ να εξυπηρετού-

Η ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να προσαρμόζεται στις συνθήκες που απαιτούν οι σημερινές ανάγκες των θαλασσίων μεταφορών

νης τεχνολογίας, τα οποία είναι τώρα, και έρχονται συνεχώς, στα χέρια των Ελλήνων εφοπλιστών.

Κρίμα που δεν ακολουθήθηκαν οι σωστές κατευθύνσεις για την αναβάθμιση των προγραμμάτων και του διδακτικού προσωπικού που είχε προτείνει ο εφοπλισμός.

Τελικώς, η ελληνική Ναυτιλία έχει μέλλον ή είναι πια μια ιστορική υπόθεση;

Και βέβαια έχει και θα έχει μέλλον η ελληνική Ναυτιλία, όπως απέδειξε το παρελθόν και η ιστορία της. Εκείνο που κινδυνεύει είναι το εθνικό νηολόγιο. Η ελληνική σημαία. Και αυτό είναι μία μεγάλη τραγωδία, που έχει αρχίσει να εκτυλίσσεται, αλήθια που όμως δεν συγκινεί -ως φαίνεται- την κυβέρνηση. Τούτο φαίνεται δυστυχώς και από την επιστολή του πρωθυπουργού προς τον κ. Σουμάκη για το έργο του, όπου δεν αναφέρεται η ποιοτικός Ναυτιλία.

Μία ακόμη φορά, μια διεθνής κρίση βρίσκει απροετοίμαστο τον ελληνικό εφοπλισμό, ως αν τα παθήματα του παρελθόντος δεν έγιναν μαθήματα. Είναι τελικώς τόσο παρορμητικός ο Έλληνας επιχειρηματίας ώστε να παρাসύρεται από την ευφορία της αγοράς;

Η κρίση που ενέσκηψε στη ναυτιλιακή δουλειά, η κατακόρυφη πτώση των ναύλων και η περιορισμένη ζήτηση στη διακίνηση των φορτίων έχουν φέρει τη Ναυτιλία μας σε δυσκολίες.

Σε ταλαιπωρίες που ίσως μπορούσαμε να τις είχαμε αποφύγει, αν δεν μας είχε καταλάβει ο πάντοτε αδικαιολόγητος ενθουσιασμός, που συναρπάζει ειδικότερα τους συναδέλφους του ελληνικού χώρου, οι οποίοι παρասύρονται ή παρասύρουν στον ενθουσιασμό τους και τους φίλους τραπεζίτες, που είναι και εκείνοι ανεπίδεκτοι παθημάτων.

Πόσοι θα επιβιώσουν από τη σημερινή κρίση και πώς;

Θα υπάρξουν «τραυματισμοί» λόγω της κρίσεως. Αλλά τελικά όλοι θα επιβιώσουμε, αν είχαμε την τύχη να έχουμε χρηματοδοτηθεί από παρ-

με τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Έμπειροι και οπλισμένοι με παιδεία και γνώση, οι σημερινοί Έλληνες εφοπλιστές και ναυτικοί θα κρατήσουν τη Ναυτιλία μας μπροστά. Φθάνει να υπάρξει η συνεργασία των τριών παραγόντων που τη δημιούργησαν, του εφοπλισμού, της ναυτεργασίας και του κρατικού παράγοντα.

Πρέπει η ελληνική κυβέρνηση να ακολουθήσει το ολλανδικό πρότυπο;

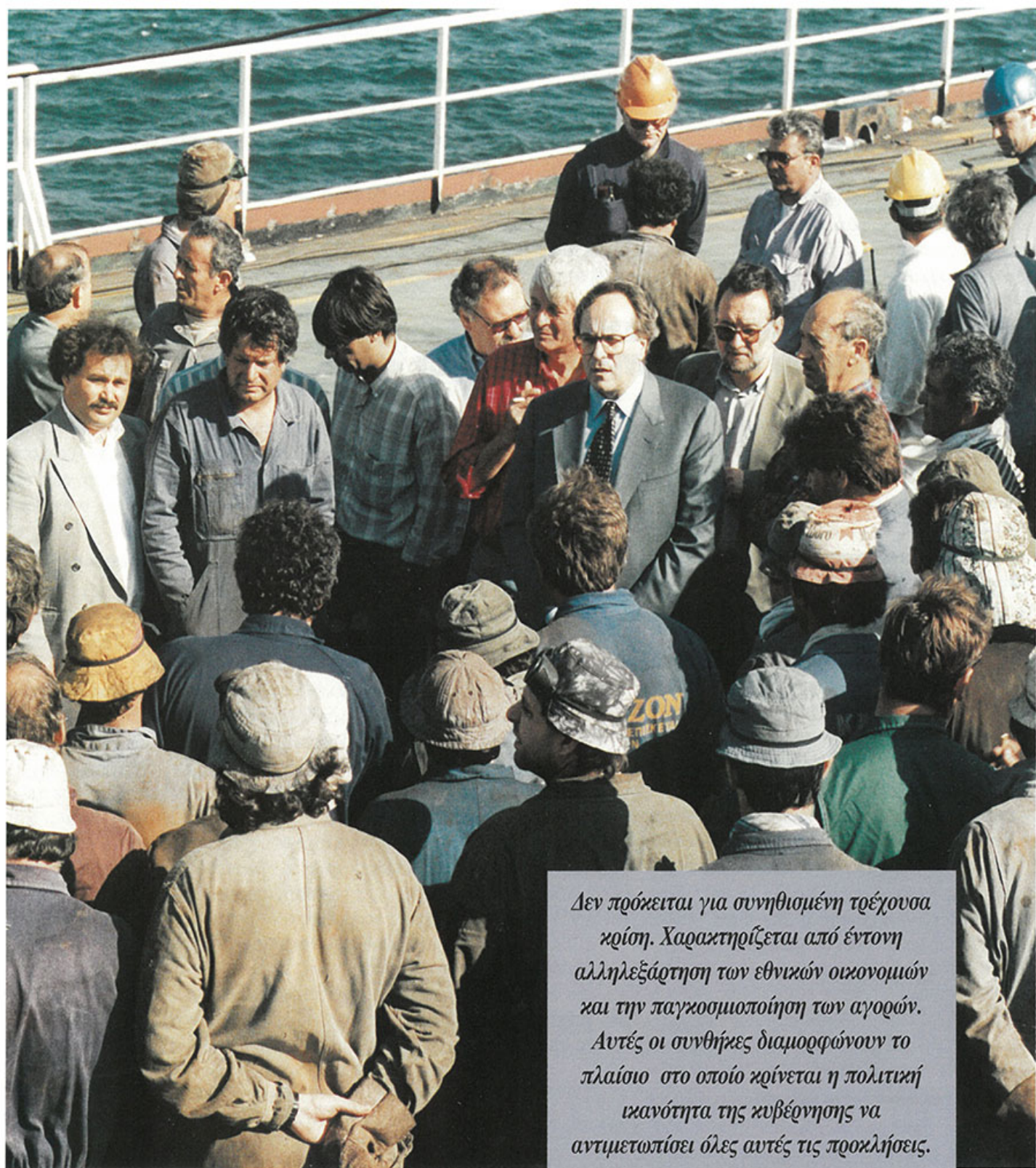
Οι Ολλανδοί ανταγωνιστές μας πέτυχαν συνθήκες διαχείρισεως των πλοίων τους που υπερέχουν πολύ των αναγκών μέτρων που πρότεινε ο ελληνικός εφοπλισμός, κι αγνόησε το κράτος, ώστε να επιζηήσει, διατηρηθεί, ακόμη και να αυξηθεί το εθνικό μας νηολόγιο - να ταξιθεύουν τα πλοία με την κυανόλευκη στην πρύμνη τους. Ο διάβολος, η συνεργασία της ολλανδικής κυβερνήσεως με τον εφοπλισμό και τη ναυτεργασία, η μέριμνα για την παιδεία, η προσπάθεια ανάπτυξεως στο Ρότερνταμ κάθε είδους ναυτιλιακής δραστηριότητας, είναι όντως πρότυπα προς απομίμηση. Αλλά εμείς, ο ελληνικός εφοπλισμός, ουδέποτε διενόηθη χρηματοδότηση της ναυτιλίας μας στο βαθμό που επέτυχαν οι Ολλανδοί. Ξέρουμε ότι η ναυτιλία μας είναι μεγάλη και η Ελλιάδα μας μικρή. Και το κυριότερο, εμείς, ο ελληνικός εφοπλισμός, ουδέποτε διενόηθη τα βαπώρια μας να κυβερνώνται από ξένους αξιωματικούς Γέφυρας και Μηχανής, πράγμα που συμβαίνει με τους ανταγωνιστές μας, Νορβηγούς, Γερμανούς, Ολλανδούς, κ.λπ. που φθάνουν μέχρι και σε αλληλογενή καπετάνιο!

Εμείς προτείναμε επιλογή στο κατώτερο πλήρωμα, όπου άλhwστε από χρόνια έχει περιορισθεί το ενδιαφέρον των νέων μας για τη θάλασσα. Αλλά οπωσδήποτε θέλουμε πλοίαρχους, αξιωματικούς Γέφυρας και Μηχανής, δικούς μας, Έλληνες πέρα για πέρα.

Ας ελπίσουμε, έστω και τη 12η ώρα, ότι θα πρυτανεύσει ρεαλιστική λογική και θα δοθούν οι σωστές λύσεις, που θα διασώσουν το εθνικό νηολόγιο, την ελληνική σημαία. ♦

Δανύουμε κρίσιμη περίοδο

Άρθρο του
Νίκου Α. Κωνσταντόπουλου
Προέδρου του Συνασπισμού
της Αριστεράς και της Προόδου



Δεν πρόκειται για συνηθισμένη τρέχουσα κρίση. Χαρακτηρίζεται από έντονη αλληλεξάρτηση των εθνικών οικονομιών και την παγκοσμιοποίηση των αγορών. Αυτές οι συνθήκες διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο κρίνεται η πολιτική ικανότητα της κυβέρνησης να αντιμετωπίσει όλες αυτές τις προκλήσεις.

Οι κυβερνητικές αποτυχίες, που εναλλάσσονται και αθροίζονται, αυξάνουν τα βάρη στην κοινωνία, ενώ ταυτόχρονα πιέζουν ασφυκτικά την οικονομία.

Η Ελλιάδα δεν περιλαμβάνεται στις χώρες που θα συμμετάσχουν στην έναρξη της Ευρωπαϊκής και Νομισματικής Ένωσης το 1999.

Ο αποκλεισμός της σε αυτή τη φάση από την ΟΝΕ, εκθέτει την Ελλιάδα σε πολλαπλές πιέσεις, γίνεται πιο ευάλωτη η ελληνική οικονομία στις συνθήκες της κρίσης, ενώ ταυτόχρονα στερεί από τη χώρα δυνατότητες να ωφεληθεί από πληυράς μακροοικονομικής εξυγίανσης, οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Κάνει ακόμα πιο έντονο το πρόβλημα κοινωνικής συνοχής.

Η μεγάλη καθυστέρηση στις διαρθρωτικές αλλαγές και η εμμονή σε διαχειριστικές πολιτικές έγιναν οι κύριες αιτίες του αποκλεισμού της Ελλάδας από την ΟΝΕ.

Είναι πλέον ορατός ο κίνδυνος να χαθούν πολύτιμος χρόνος, θυσίες και πόροι λόγω εκτροπής από τις πραγματικές προτεραιότητες και τα προβλήματα της πραγματικής οικονομίας.

Η παραγωγική αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας και η αποτελεσματική αντιμετώπιση της διογκωμένης ανεργίας συγκροτούν τον πρώτο και υψίστης σπουδαιότητας στόχο στη σημερινή συγκυρία.

Η παραγωγική ανασυγκρότηση και η νέα εξειδίκευση της οικονομίας, η αναδιοργάνωση του κράτους και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής δεν αποτελούν μόνο τις προϋποθέσεις για να ενταχθεί ισότιμα η Ελλάδα στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, είναι κρίσιμος όρος για να αντέξει, να μπορεί να διαπραγματευθεί, να διεκδικήσει και, τέλος, να διατρέξει όλα τα σενάρια εξελίξεων αυτής της σύνθετης πορείας.

Για το Συνασπισμό, η Εμπορική Ναυτιλία και στο σύνολό της η ελληνική Ναυτιλία αποτελεί μια ξεχωριστή δύναμη. Η παγκόσμια πρωτιά της αναγνωρίζεται.

ναι συχνά, ποτέ δεν πεθαίνει», όπως ακούγεται χαρακτηριστικά στον Πειραιά.

Σε αυτή τη διαδρομή της όμως, η ελληνική Ναυτιλία δεν βρήκε ούτε τη στήριξη ούτε την κατανόηση από την πολιτεία.

Τίποτα ουσιαστικό δεν προσφέρθηκε στη Ναυτιλία για την ανάπτυξη της πορείας. Οι κυβερνήσεις θυμούνται τη Ναυτιλία μόνο τον καιρό που χρειάζονται τους πόρους της.

Ό,τι έγινε, κυρίως στο θεσμικό πλαίσιο, ήταν το 1953. Μέχρι και σήμερα σταθερό νομικό πλαίσιο είναι το ΝΔ 2687 του 1953, που αποτελεί τον άξονα της ναυτιλιακής ανάπτυξης. Ποτέ δεν υπήρχε σοβαρή και οργανωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ναυτιλίας και του ανθρώπινου δυναμικού της. Αντίθετα, διασύρθηκε πολλές φορές και ταλαιπωρήθηκε από έλλειψη γνώσης και σχεδιασμένης πολιτικής, από μικροπολιτικές και ευκαιριακές πρακτικές.

Η ελληνική Ναυτιλία στο κατώφλι της νέας χιλιετίας βρίσκεται αντιμετώπιση με μια τριπλή πρόκληση.

* Διατήρηση της ηγετικής θέσης της ως παγκόσμιας ναυτικής δύναμης.

* Διεύρυνση της συμμετοχής και του ρόλου του υπό ελληνική σημαία πλοίου στην εθνική οικονομία και στην απασχόληση.

* Αντιμετώπιση των προβλημάτων της ανταγωνιστικότητας και του καμποτάζ με αναπτυξιακή και επενδυτική στρατηγική, με ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Σήμερα πληθαίνουν τα προβλήματα που πρέπει να υπερβεί η ελληνική Ναυτιλία για να συνεχίσει την ανάπτυξή της και να διαδραματίζει το ρόλο της στην παγκόσμια και εθνική οικονομία.

* Η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του περιβάλλοντος είναι μία νέα κατάσταση, που πρέπει να επιδιωχθεί από την ελληνική Ναυτι-

Η παραγωγική αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας και η αποτελεσματική αντιμετώπιση της διογκωμένης ανεργίας συγκροτούν τον πρώτο και υψίστης σπουδαιότητας στόχο στη σημερινή συγκυρία

Ο ελληνικής πλοιοκτησίας στόλος αποτελεί πάνω από το 70% του κοινοτικού, ενώ κατέχει το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η ελληνική Εμπορική Ναυτιλία συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος.

Οι ετήσιες άμεσες εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος ανέρχονται σε ποσά άνω των 2 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αποτελούν καθαρή εισροή και αντιστοιχούν σε μεγάλο ποσοστό του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

Δημιουργεί απασχόληση για 55.000 Έλληνες (ναυτικούς και υπαλλήλους), ενώ σε ετήσια βάση η ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού ξεπερνά τους 100.000 εργαζόμενους. Δραστηριοποιεί άμεσα και έμμεσα 16 άλλους κλάδους και τομείς της Εθνικής Οικονομίας (επισκευές, εξοπλισμοί, χρηματοδοτήσεις, ναυλώσεις, πρακτορεύσεις κ.λπ.), που συνεισφέρουν πολλαπλασιαστικά στο εθνικό εισόδημα.

Η ελληνική Ναυτιλία βρίσκεται ήδη σε κρίσιμη φάση της δραστηριότητάς της.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε άμεσο αντίκτυπο στη Ναυτιλία. Η Ναυτιλία αποτελεί τον πλέον ευαίσθητο τομέα στις εναλλαγές της παγκόσμιας οικονομίας, που επηρεάζουν αυτόματα τη Ναυτιλία θετικά ή αρνητικά.

Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση έχει αποδείξει ιστορικά ότι διαθέτει διορατικότητα και ευελιξία, ικανότητες που της επιτρέπουν να προσαρμόζεται αποτελεσματικά και θετικά στις συνθήκες που διαμορφώνονται.

Οι Έλληνες επιχειρηματίες της θάλασσας ξέρουν να δουλεύουν στην κρίση. Η ελληνική Ναυτιλία έχει βγει από όλες τις κρίσεις ωφελημένη. Πιστεύω ότι και από την τρέχουσα οικονομική κρίση θα βγει αλώβητη.

Η διαπίστωση αυτή δεν αποτελεί μόνο αναγνώριση της αντοχής της ιδιαίτερης μορφής που έχει η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά και των συσσωρευμένων εμπειριών και γνώσεων που κατακτήθηκαν.

Δεν είναι άθλιωστε τυχαίο το γεγονός ότι ενώ η «Ναυτιλία αρρωσταί-

ναι, με νέα αντίληψη, που θα αναβαθμίζει συνολικά τη θέση της, τη φυσιογνωμία της, την αξιοπιστία της.

* Η αύξηση του ρόλου του ανθρώπινου δυναμικού για την ασφάλεια και την παραγωγική λειτουργία του πλοίου, που χρησιμοποιεί συνεχώς εξελισσόμενη τεχνολογία, επιβάλλει την ανασυγκρότηση της ναυτικής εκπαίδευσης στη βάση διεθνών προτύπων και την αλληλαγή του συστήματος προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα στη βάση των εθνικών δυνατοτήτων.

* Η αναγνώριση της ναυτοσύνης του ελληνικού ανθρώπινου δυναμικού επιβάλλει την αντιμετώπιση του ως ξεχωριστής αξίας στη λειτουργία του πλοίου, που προσδίδει ασφάλεια και αξιοπιστία.

Σήμερα, η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί στον τομέα της στελέχωσης των πλοίων με μια αναγκαστική αντίφαση. Διότι από τη μια θέλει και προτιμά τα ελληνικά πληρώματα και από την άλλη, εξαιτίας του διεθνούς ανταγωνισμού που χρησιμοποιεί χαμηλότερα πληρώματα για συμπίεση κόστους και αποδοχή χαμηλότερων ναύλων, εξαναγκάζεται να υποβαθμίζει την ποιότητα των υπηρεσιών και να επιλέγει ξένες σημαίες και αλλοδαπά πληρώματα. Εάν το επίπεδο των ναύλων επέτρεπε την ασφαλή κάλυψη του κόστους των ελληνικών πληρωμάτων, είναι προφανές ότι ο Έλληνας επιχειρηματίας θα είχε συμφέρον να χρησιμοποιεί ελληνικά πληρώματα.

Το ελληνικό κράτος και οι κυβερνήσεις, ειδικά σε αυτή τη διεθνή συγκυρία, και έως ότου διαμορφωθεί οριστικά το θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα επηρεάσει αποφασιστικά και τη φυσιογνωμία της κοινοτικής Ναυτιλίας, μπορεί και έπρεπε να στηρίξει τη Ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό. Δεν το έκανε η κυβέρνηση. Αντί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα με σχεδιασμένη πολιτική, επικαλείται τις ανάγκες της οικονομικής σύγκλισης για να επιβάλει πολιτικές που συμπιέζουν τα εισοδήματα των ναυτικών.

Με αυτή την πρακτική επιχειρείται να καθυφθούν πρόσκαιρα οι τρύπες

των ελλειμμάτων, χωρίς να συνυπολογίζεται η επιβάρυνση και η πίεση που ασκείται στην αποτελεσματικότητα της επιχειρηματικής δράσης και στη μείωση της ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας. Έτσι, απλώς, τα βάρη μετατίθενται.

Σε περίοδο που η Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω της αυξανόμενης ανεργίας, αναζητεί τρόπους για τη διατήρηση της ναυτικής απασχόλησης και προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού από τις χώρες ευκαιρίας, αναζητεί νέα κίνητρα για την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα στην Ευρώπη, προτείνει κρατικές ενισχύσεις για μείωση δαπανών, μειώσεις στο φόρο εισοδήματος από αμοιβές ναυτικών στη θάλασσα, την ίδια ώρα στην Ελλάδα προωθούνται και εφαρμόζονται μέτρα που εξουθενώνουν τον Έλληνα ναυτικό και οδηγούν σε ελληνική Ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς.

Την ίδια ώρα που η κυβέρνηση κατοργεί το από ετών υφιστάμενο πλαίσιο για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης, άλλα κράτη, όπως η Ιταλία, κάνοντας ειδική αναφορά στη διαχρονική αποτελεσματικότητα του ελληνικού μοντέλου, το υιοθετούν και το εφαρμόζουν για την προστασία των Ιταλών ναυτικών.

Ο πολιτικός παραλογισμός προκαλεί αναστάτωση, αβεβαιότητα, ανα-

το δημοκρατικό εκσυγχρονισμό της επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Επιβάλλεται άμεσα η αντιμετώπιση των ελλειμμάτων του ΝΑΤ, με στήριξη του από τον κρατικό προϋπολογισμό, καθώς και μέτρα οργανωτικής και διοικητικής εξυγίανσής του.

Την ανάγκη κάλυψης του διευρυνόμενου χάσματος ανάμεσα στον ελληνόκτητο και στον υπό ελληνική σημαία στόλο, με την εγγραφή των νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Πιστεύω ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος χρειάζεται μια πατρίδα για να πατά γερά.

Και για να πατά γερά θέλει ναυτιλιακή υποδομή, σύγχρονη και συνεκτική, και πολιτική υπεύθυνη, σχεδιασμένη με διορατικότητα και σε βάθος, σύγχρονη και τοιμηρή, που να πρωταγωνιστεί στους διεθνείς οργανισμούς και στις διακρατικές ναυτιλιακές σχέσεις.

Στοιχεία αυτής της υποδομής, που ενδεικτικά θα ήθελα να καταγράψω:

* Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στα διεθνή πρότυπα και στις απαιτήσεις της νέας τεχνολογίας.

* Η εξασφάλιση βιώσιμης, ανταγωνιστικής και σύγχρονης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση έχει αποδείξει ιστορικά ότι διαθέτει διορατικότητα και ευελιξία, ικανότητες που της επιτρέπουν να προσαρμόζεται αποτελεσματικά και θετικά στις συνθήκες που διαμορφώνονται

αφάθεια και τελικά μεγάλες απώλειες, που πληρώνει η Ελλάδα και το παραγωγικό δυναμικό της, στον τομέα της Ναυτιλίας.

Ο Συνασπισμός ενδιαφέρεται για την προοπτική του ελληνικού πλοίου και το μέλλον της Ναυτιλίας.

Η κυβέρνηση πρέπει να φροντίσει ώστε η νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται να μην αφήνει περιθώρια αμφισβήτησης των εθνικών συμφερόντων και να μην επιτρέψει την υποβάθμιση των βασικών κριτηρίων ασφάλειας των μεταφορών και της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η εφαρμογή των παραδεκτών διεθνών προτύπων, του Διεθνούς Δικαίου, η εθνική στρατηγική και η επιμονή στους κανόνες και στις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού αποτελούν το γενικό πλαίσιο για τη βιωσιμότητα της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, για τη μόνιμη απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, για τη διατήρηση του κοινωνικού χαρακτήρα του ακτοπλοϊκού έργου.

Αυτές οι γενικές παραδοχές για την αντιμετώπιση της πρόκλησης γίνονται αποδεκτές από όλους τους φορείς της Ναυτιλίας. Η ανάγκη προετοιμασίας και σχεδιασμού, τόσο σε θεσμικό-πολιτικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο της ανανέωσης του στόλου, δεν συνοδεύεται από αντίστοιχες κρατικές πολιτικές. Το θεσμικό πλαίσιο παραμένει ασαφές και νεφελώδες, ενώ κρίσιμες κυβερνητικές αποφάσεις, όπως αυτές για το ρόλο και τη συμμετοχή της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, προσχηματικά αναβιβάζονται και μετατίθενται στο μέλλον, με απώλειες για την εθνική οικονομία και την απασχόληση.

Στην προοπτική του άμεσου μέλλοντος υπάρχει κίνδυνος η ελληνική ναυτιλία να απολέσει την ανταγωνιστικότητά της.

Ένας λόγος είναι η μείωση του επαρκούς δυναμικού και άλλος οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις και ρυθμίσεις των διεθνών οργανισμών και κρατών, που ανεβάζουν το κόστος για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες είναι και η βάση της ελληνικής Ναυτιλίας.

Οι προτάσεις του Συνασπισμού για τη Ναυτιλία επιδιώκουν την προώθηση μιας νέας ναυτιλιακής πολιτικής, ικανής να προσελκύσει στην ελληνική σημαία, να συνδέσει τη Ναυτιλία με τις ανάγκες της ελληνικής οικονομίας και ειδικότερα το ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, να στηρίξει την ελληνική ναυτιλία στο καθεστώς της Κοινής Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής και να κατοχυρώσει τα δικαιώματα και την απασχόληση του ναυτεργατικού μας δυναμικού.

Υποστηρίζει την ανάγκη στήριξης και αναβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος, τον εκδημοκρατισμό της ναυτεργατικής νομοθεσίας,

* Ο εκσυγχρονισμός στη διοίκηση και λειτουργία των λιμανιών.

* Η εξασφάλιση ουσιαστικής εργασιακής ειρήνης στα πλοία.

* Η βελτίωση των αποδοχών, των συνθηκών εργασίας και των θεσμών οργάνωσης της ναυτικής εργασίας, όπως σήμερα επιβάλλουν η νέα πραγματικότητα και οι διεθνείς υποχρεώσεις.

* Η εξυγίανση του ΝΑΤ, η στήριξη της ουσιαστικής ασφαλιστικής κάλυψης των ναυτικών και η διασφάλιση των απομώχων.

* Ο εκσυγχρονισμός και εκδημοκρατισμός της ναυτικής νομοθεσίας, η αλληγή των εσωτερικών κανονισμών εργασιών.

* Η βελτίωση των υπηρεσιών προς το πλοίο από την Ελλάδα.

* Η σύγχρονη ναυτική Δικαιοσύνη. Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των διαδικασιών διαιτησίας.

* Η πρόβλεψη εξασφαλίσεων και όρων φιλικής σχέσης πλοίου και περιβάλλοντος, με ταυτόχρονη μείωση του οικολογικού κόστους.

* Η προσαρμογή των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης στις σημερινές συνθήκες.

* Τα σύγχρονα δίκτυα επικοινωνιών και διοίκησης.

* Οι δραστηριότητες βελτιώσεις στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, οι αλληγές σε νοοτροπία και πρακτικές των ελληνικών τραπεζών, η διευρύνση και η αξιοποίηση των σύγχρονων μορφών χρηματοδότησης της Ναυτιλίας, το άνοιγμα του ελληνικού Χρηματιστηρίου στη Ναυτιλία.

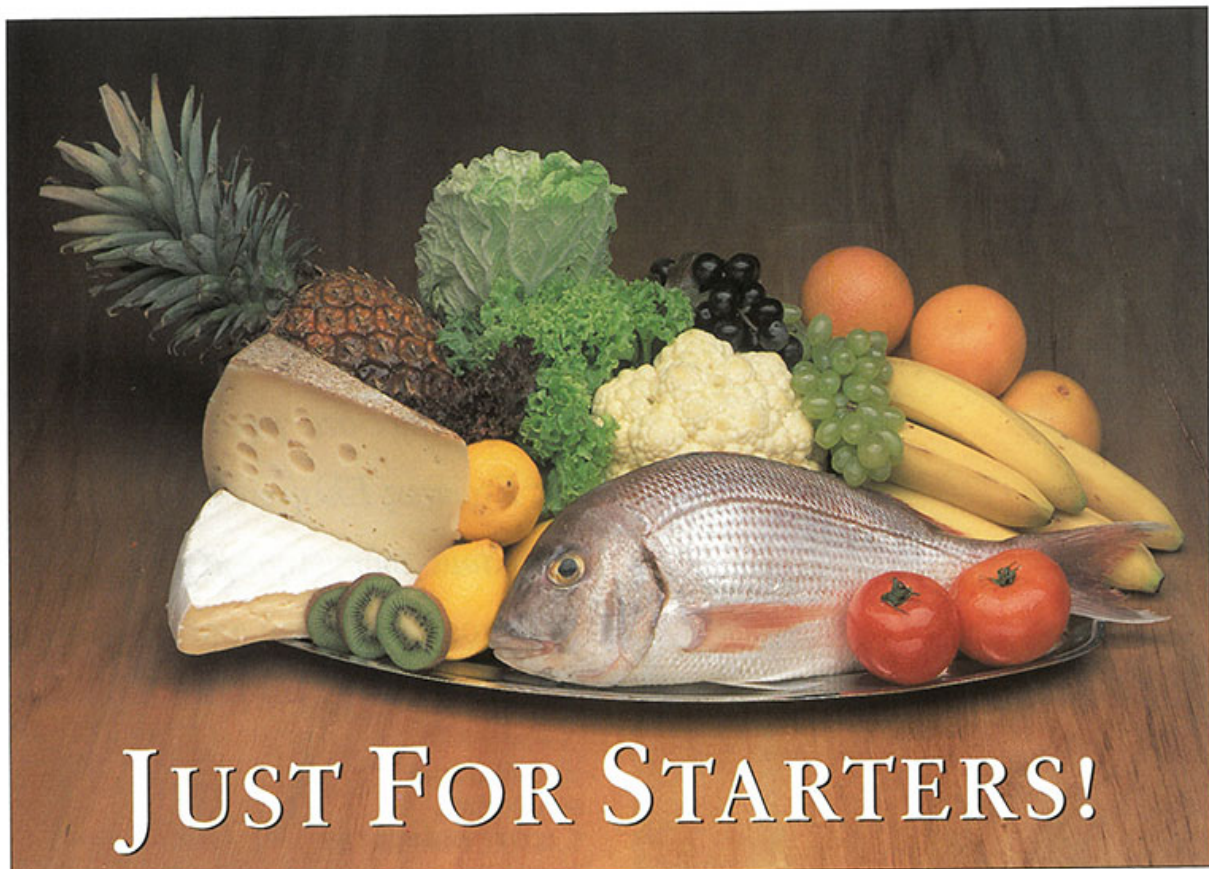
* Η ενεργός παρουσία της Ελλάδας σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που επεξεργάζονται πολιτικές για τη Ναυτιλία, με αξιώσεις διασφάλισης και ανάδειξης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, αφού μάλιστα ο ελληνικών συμφερόντων στόλος αποτελεί σχεδόν τα 3/4 του στόλου της Κοινότητας.

Η ελληνική Ναυτιλία αποτελεί μια παγκόσμια οικονομική δύναμη.

Όλοι υπολογίζουν και σέβονται τον ανταγωνιστικό της δυναμισμό και το διαρκές δημιουργικό της ανάπτυγμα.

Καιρός είναι, κάποτε, και η επίσημη ελληνική πολιτεία να δείξει ότι είναι σε θέση να καταλάβει ποια δύναμη έχει στα χέρια της, ότι είναι σε θέση να τη χειριστεί σωστά και να την αξιοποιήσει, για την ελληνική κοινωνία και την εθνική οικονομία, για τον εργαζόμενο και την ανάπτυξη της χώρας.

Για να βρεθεί έτοιμη και προετοιμασμένη η ελληνική Ναυτιλία στον 21ο αιώνα, να συνεχίσει τη διαδρομή της και να καταγράψει νέες σερίδες δημιουργίας και ευημερίας. ➡



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

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

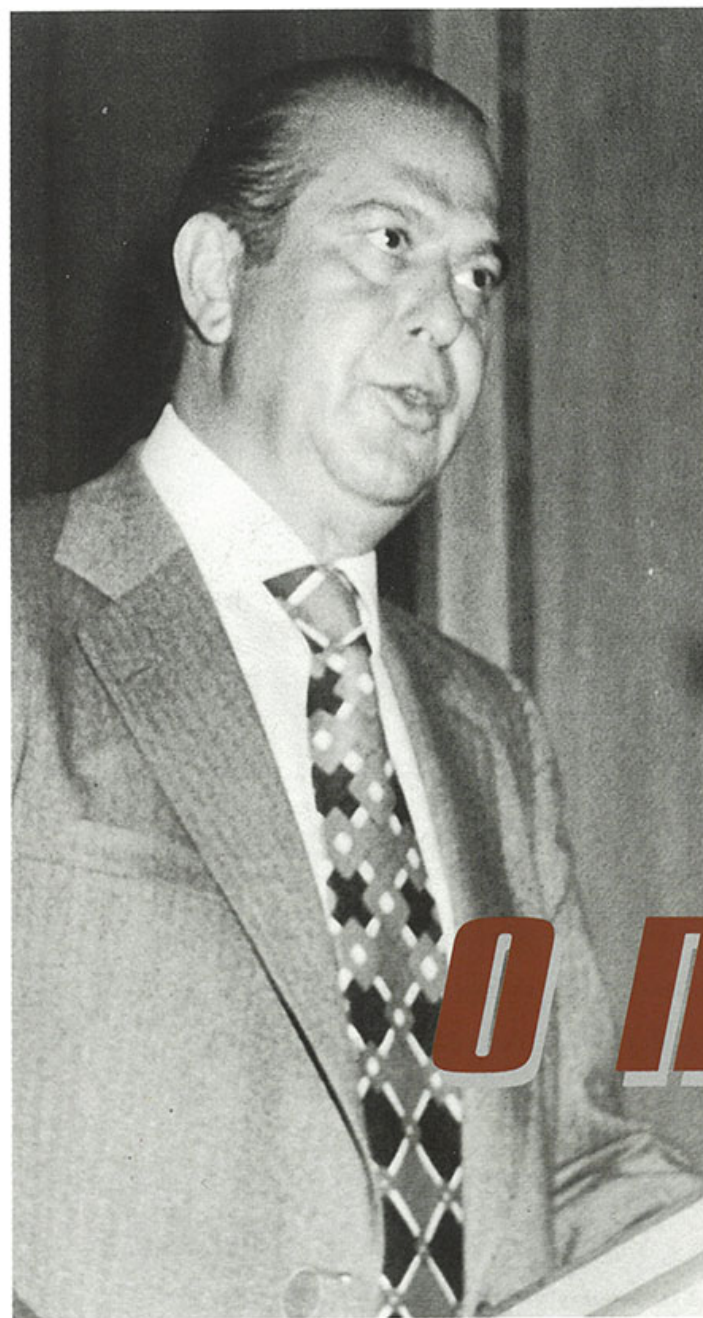


ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

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



ΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ

Αυτό το μήνα κλείνουν 14 χρόνια από το θάνατο του Αντώνη Ι. Χανδρή. Συμπληρώνεται, επίσης, περίπου ένα τέταρτο αιώνας αφότου ο Αντώνης Χανδρής πήρε στα χέρια του το πηδάλιο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, την οποία ποδηγέτησε μέχρι της παραιτήσεώς του από το αξίωμα του προέδρου, το 1981.

του Παύλου Σαρή,
ευρωβουλευτή,
γ. γενικού γραμματέα Υ.Ε.Ν.

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΔΙΔΑΞΑΣ

Καταξιωμένος επαγγελματικά στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας, δημιουργός της μεγαλύτερης μετά τον πόλεμο υπερωκεανίου τακτικής επιβατηγού γραμμής Ευρώπης-Αυστραλίας, αλλή και ο πρώτος διδάξας την υπερωκεανία κρουαζιέρα ανά την υδρόγειο. Ο μειλίχιος όμως και ευγενής στους τρόπους κοσμοπολίτης Αντώνης Χανδρής δεν ήταν μόνο ο πετυχημένος επιχειρηματίας. Αφάνταστα ευαισθητοποιημένος από τις τραγικές εμπειρίες της φοβερής τριπλής κατοχής τού τόπου μας, που ως νέος άνθρωπος προσωπικά έζησε, ήταν βαθύτατα Έλληνας και πατριώτης, με ορίζοντες και φιλοδοξίες που εκτείνονταν πέραν μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Ήταν υπέρμαχος της άποψης ότι οι προοπτικές και το μέλλον της ναυτιλίας που ελέγχεται από Έλληνες και δρα διεθνώς, κυρίως ως cross traders, εξαρτάται από τη διατήρηση μεγάλου μέρους της ναυτιλίας αυτής υπό ελληνική σημαία, με δεσμούς, σε πολλοπλά επίπεδα, με την ελληνική πολιτεία και με στελέχωση από Έλληνες ναυτικούς.

Πίστευε ότι οι τύχες του ελληνικού εφοπλισμού ήταν άρρηκτα δεμέ-

νες με τον ελληνικό τρόπο του σκέπτεσθαι και ενεργείν, δηλαδή με το πνεύμα που είναι ανοικτό σε ξένες επιδράσεις, που όμως ποτέ δεν αλλοτριώνεται, που ποτέ δεν απορροφάται, αλλή απορροφά.

Πίστευε ακόμη ότι το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, οδία-σειστη απόδειξη του δεσμού του Έλληνα εφοπλιστή με την Ελλάδα. Θεωρούσε τη σχέση του εφοπλισμού με το ελληνικό κράτος ως σχέση αμφίδρομη, ένα ιδιόρρυθμο do ut des. Απαιτούσε από το κράτος ουσιαστική συνδρομή και προστασία, αλλή έδιδε στο κράτος ως αντάλλαγμα την ουσιαστική συμμετοχή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

Έχαιρε της προσωπικής εκτίμησης και φιλίας του Κωνσταντίνου Καραμανλή, τότε πρωθυπουργού και αρχιτέκτονας της αναίμακτης μεταπολίτευσης.

Τέλος, είχε το χάρισμα της ανθρώπινης επικοινωνίας. Έπειθε πρωθυπουργό, υπουργούς, ναυτεργάτες και τους συναδέλφους του στο Συμβούλιο της ΕΕΕ με τη δύναμη των επιχειρημάτων του, την πράστη-

τα του χαρακτήρα αλλιά και την επιμονή και υπομονή που επεδείκνυε σε πολυώρες συνεδριάσεις και διεξοδικές συζητήσεις.

Απορρίπτοντας την άποψη ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοηλιστών, κύριο όργανο συλλογικής εκπροσώπησης των απανταχού Ελλήνων εφοηλιστών, μπορούσε να λειτουργεί και να εκπροσωπείται διά πληρεξουσίων, ο Αντώνης Χανδρής, από την πρώτη στιγμή που εκλέγεται πρόεδρος, ασχολείται ο ίδιος προσωπικά με τα κοινά θέματα και προβλήματα. Έχει άμεσους συνεργάτες τους Στάθη Γουρδομιχάλη, Μένη Καραγεώργη, Νίκο Νομικό και Σταύρο Νταϊφά, που ασπάζονταν τις ίδιες με αυτόν ιδέες, αλλιά και την ορθότητα και αποτελεσματική συμπαράσταση και βοήθεια όλων των μελών του πρώτου μετά τη μεταπολίτευση του 1974 εκλεγέντος διοικητικού συμβουλίου, διότι απολαύει της απόλυτης εμπιστοσύνης τους, ανάμεσά τους οι Αντώνης Αγγελικούσης, Γιώργος Βαρδινολιάννης, Βασίλης Γουλιανδρής, Νίκος Επιφανειάδης, Κώστας Κορράς, Γιώργος Λαναράς, Νίκος Παπαδόκης, Μιχάλης Περατικός, Κώστας Στραβελάκης, Αχιλλέας Χαλκούσης, Γιάννης Χατζηπατέρας.

Τι να πρωτοθυμηθεί κανείς;

Τη θέσπιση των νόμων 27/75 και 29/75 περί φορολογίας πλοίων με βάση τη χωρητικότητα, που εξαντλεί κάθε άλλη φορολογική υποχρέωση, και του νόμου 814/78 που αναθεώρησε και βελτίωσε τους νόμους 89/67 και 378/68 για την εγκατάσταση γραφείων ξένων εταιρειών. Την καθιέρωση με το άρθρο 107 του Συντάγματος 1975 ολόκληρου του Ν. 27/75 και του άρθρου 13 του Β.Δ. 2687/53 ως κανόνων δικαίου αυξημένης τυπικής δύναμης, πράγμα που σημαίνει ότι ο Ν. 27/75 και το άρθρο 13 μπορεί να τροποποιηθούν ή καταργηθούν μόνο με τροποποίηση του ίδιου του Συντάγματος.

Τα μέτρα για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, όπως τα κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης (ΚΕΚ) για ταχύρρυθμη εκπαίδευση πλεοναζόντων υποψηφίων που δεν εισάγονταν στις δημόσιες σχολές Ε.Ν., η συνέχιση της εκπαίδευσης στα πλοία (sandwich courses), ο τετραπλησιασμός των εφοηλιστικών εισοδημάτων υπέρ του Κεφαλαίου

Ναυτικής Εκπαίδευσης. Την αναπροσαρμογή των συνθέσεων πληρώματος των ελληνικών πλοίων με βάση τα διεθνή κρατούντα. Τη νομοθετική κατοχύρωση των ξένων εταιρειών που είναι πλοιοκτήτριες πλοίων με ελληνική σημαία ή είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα βάσει του Ν. 89/67 και Ν. 27/75 (βλ. Ν. 791/78). Την καθιέρωση με τον Ν. 959/78 της ναυτικής εταιρείας ως νέου ελληνικού εταιρικού θεσμού, καθώς και την έκδοση της υπ' αριθ. 187/78 αποφάσεως της Νομισματικής Επιτροπής που κωδικοποίησε, απλοποίησε και διευκόλυνε την εξ Ελλάδος χρηματοδότηση της ναυτιλίας σε ελεύθερο συνάλλαγμα κτλ. κτλ. Τη βελτίωση του συνταξιοδοτικού καθεστώτος των Ελλήνων ναυτικών σε αρμονική συνεργασία με την ΠΝΟ που, πέραν των λόγων κοινωνικής αλληλεγγύης που την επέβαλλαν, λειτουργούσε και ως κίνητρο προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Όλο αυτό το έργο, που ξεκίνησε και ολοκληρώθηκε με πρωτοβουλία ή στήριξη της ΕΕΕ επί προεδρίας Χανδρή, δικαιώθηκε στη διαδρομή του χρόνου. Το έτος 1980 ο ελληνικός εφοηλισμός προσέφερε στην ελληνική πολιτεία 3.900 πλοία καταχωρισμένα στα ελληνικά νηολόγια, ολικής χωρητικότητας 42,5 εκατομμυρίων κόρων, εκατοντάδες ναυτικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονταν ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία από τον Πειραιά, άνω των 2 δισεκατομμυρίων δολλαρίων εισηγμένο το 1980 στη χώρα ναυτιλιακό συνάλλαγμα και δουλειά σε όλους του Έλληνες ναυτικούς. Τα 3.900 πλοία υπό την κυανόλευκο απόσπασαν και αποτελούν άριστο ρεκόρ από συστάσεως του νεοελληνικού κράτους.

Αισθανόμενος ότι έκλεισε ο κύκλος της προσωπικής προσφοράς του προς την ελληνική ναυτιλία και τους ανθρώπους της, και βέβαιος ότι υπήρχαν άξιοι συνεχιστές του έργου του, ο Αντώνης Χανδρής παραιτήθηκε από το αξίωμα του προέδρου της ΕΕΕ τον Ιανουάριο του 1981. Είχε όληheart ευρύτερες ανησυχίες για τον τόπο και πολλή πείρα για να κατέλθει στον πολιτικό στίβο. Η βάσκανος μοίρα όμως επεφύλασσε αλλιά για τον υπέροχο αυτό Έλληνα. Έκοψε το νήμα της ζωής του πρόωρα, σε ηλικία 62 ετών. ♦

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΔΙΑΓΝΩΣΕ ΤΗΝ ΑΠΟΤΟΧΗ

Τό αντίπαλο στην ενημέρωση για όσους σχεπνται αντιμεμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΑΣΤΕΡΙΑ

Οι αστέρες είναι τα πιο σημαντικά αντικείμενα του σύμπαντος. Είναι τα πιο φωτεινά και μακρινά αντικείμενα που μπορούμε να δούμε με το γυμνό μάτι. Οι αστέρες είναι μπάλες από αέριο και πέτρα που εκπέμπουν φως και θερμότητα. Η φωτεινότητα ενός αστέρα εξαρτάται από τη μάζα του, τη θερμοκρασία του και την απόσταση από τη Γη. Οι αστέρες έχουν διάφορα μεγέθη, από μικρά αντικείμενα που είναι μόλις μερικά χιλιόμετρα σε διάμετρο, μέχρι τεράστια αντικείμενα που είναι εκατοντάδες φορές μεγαλύτερα από τη Γη. Οι αστέρες έχουν επίσης διάφορες θερμοκρασίες, από πολύ κρύες (αround 3.000 Κελσίου) μέχρι πολύ ζεστές (αround 50.000 Κελσίου). Η ζωή ενός αστέρα εξαρτάται από τη μάζα του. Οι αστέρες με μικρή μάζα ζουν για εκατοντάδες εκατομμύρια χρόνια, ενώ οι αστέρες με μεγάλη μάζα ζουν για μόνο μερικά εκατομμύρια χρόνια. Οι αστέρες περνούν διάφορα στάδια στην ζωή τους, από την γέννηση μέχρι τον θάνατο. Η γέννηση ενός αστέρα γίνεται από την συσσώρευση αερίου και πέτρας. Η συσσώρευση αυτή γίνεται σε μια περιοχή που ονομάζεται νεφέλη. Η νεφέλη συμπυκνώνεται και η θερμοκρασία της αυξάνεται. Όταν η θερμοκρασία φτάσει σε ένα σημείο που να είναι αρκετά υψηλό, η νεφέλη αρχίζει να εκπέμπει φως και θερμότητα. Αυτή η διαδικασία ονομάζεται γέννηση αστέρα. Ο θάνατος ενός αστέρα εξαρτάται από τη μάζα του. Οι αστέρες με μικρή μάζα περνούν από διάφορα στάδια πριν πεθάνουν, ενώ οι αστέρες με μεγάλη μάζα περνούν από πολύ σύντομα στάδια. Ο θάνατος ενός αστέρα μπορεί να είναι πολύ διαφορετικός, από την απλή ψύξη μέχρι την έκρηξη. Η έκρηξη ενός αστέρα ονομάζεται υπερνέφηση. Η υπερνέφηση είναι μια διαδικασία που συμβαίνει όταν η μάζα ενός αστέρα γίνεται πολύ μεγάλη. Η υπερνέφηση προκαλεί την έκρηξη του αστέρα και την απελευθέρωση τεράστιας ποσότητας ενέργειας. Η υπερνέφηση μπορεί να είναι πολύ διαφορετική, από την απλή έκρηξη μέχρι την δημιουργία μιας μαύρης τρύπας. Η μαύρη τρύπα είναι μια περιοχή του χώρου όπου η βαρύτητα είναι τόσο μεγάλη που κανένα αντικείμενο δεν μπορεί να ξεφύγει. Η μαύρη τρύπα είναι ένα από τα πιο μυστηριώδη αντικείμενα του σύμπαντος. Η μελέτη των αστέρων είναι μια από τις πιο ενδιαφέρουσες και σημαντικές περιοχές της αστρονομίας. Η μελέτη των αστέρων μας βοηθάει να κατανοήσουμε καλύτερα το σύμπαν και την θέση μας σε αυτό. Η μελέτη των αστέρων είναι επίσης μια από τις πιο όμορφες και ενθουσιώδεις περιοχές της αστρονομίας. Η μελέτη των αστέρων μπορεί να είναι πολύ διαφορετική, από την απλή παρατήρηση μέχρι την χρήση των πιο σύγχρονων τεχνικών. Η μελέτη των αστέρων είναι μια από τις πιο σημαντικές και ενδιαφέρουσες περιοχές της αστρονομίας. Η μελέτη των αστέρων μας βοηθάει να κατανοήσουμε καλύτερα το σύμπαν και την θέση μας σε αυτό. Η μελέτη των αστέρων είναι επίσης μια από τις πιο όμορφες και ενθουσιώδεις περιοχές της αστρονομίας. Η μελέτη των αστέρων μπορεί να είναι πολύ διαφορετική, από την απλή παρατήρηση μέχρι την χρήση των πιο σύγχρονων τεχνικών.

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

Πολιτικές

Τα «Ναυτικά Χρονικά»... ανοίγονται από αυτό το τεύχος στα βαθιά και προσκαλούν δύο διακεκριμένους βουλευτές του Πειραιά, ο ένας από την πρώτη περιφέρεια και ο άλλος από τη δεύτερη, να «ναυμαχήσουν», απαντώντας σε κοινές ερωτήσεις. Τόσο ο Γιώργος Καλός, από τη Νέα Δημοκρατία, όσο και ο Γιάννης Διαμαντίδης, από το ΠΑΣΟΚ, ασχολούνται με τη Ναυτιλία και είναι γνώστες των προβλημάτων που απασχολούν τον κυριότερο αιμοδότη της εθνικής μας οικονομίας. Όπως θα διαπιστώσετε διαβάζοντας τις ενδιαφέρουσες απόψεις που καταθέτουν, οι διαφορές δεν είναι τόσες, όσες

ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

Ο αφελληνισμός της Ναυτιλίας μύθος ή εν δυνάμει κίνδυνος;

Είναι γνωστό στους πάντες ότι η ελληνική Ναυτιλία είναι η κορυφαία του κόσμου. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάστηκαν αγώνες, θυσίες, προσπάθεια όλων όσοι εμπλέκονται στην υπόθεση «Ναυτιλία». Η ελληνική Ναυτιλία πέρασε από συμπληγάδες. Πολλές φορές στο παρελθόν αντιμετώπισε κρίσεις, οι οποίες όμως ποτέ δεν στάθηκαν ικανές για να συρρικνώσουν τη δύναμή της ή, ακόμη, και να την εξαφανίσουν. Έτσι και τώρα, περνά μία περίοδο δύσκολη. Υπαίτιοι γι' αυτή την κρίση είναι πολλοί παράγοντες, και τα λάθη που έχουν γίνει δεν είναι λίγα αφελληνιστά. Με διάλογο και σύνεση και με γνώμονα πάντα το συμφέρον της πατρίδας μας, νομίζω ότι μπορούμε να διαφυλάξουμε αυτά που κατακτήσαμε με μεγάλο κόπο, δεκαετίες πριν, ούτως ώστε να εκλείψει ο διαφαινόμενος κίνδυνος αφελληνισμού της Ναυτιλίας μας και η ελληνική σημαία να κυματίζει σε περισσότερα πλοία, όπως πριν από λίγα μόλις χρόνια.

Θα ψηφίζατε υπέρ ενός παράλληλου νομολογίου;

Ασφαλώς όχι. Διότι η Ναυτιλία μας μπορεί να συνεχίσει να αναπτύσσεται εντός του εθνικού νομολογίου και του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου, που συνιστά ελληνική πρωτοπορία, την οποία και αντιγράφουν ήδη, με ζήλο, οι εταίροι μας.

Η άρση του cabotage, στοίχημα ή πρόβλημα;

Υπήρξε σοβαρό πρόβλημα κατά το παρελθόν, διότι παρεμπόδιζε χειρισμούς, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σοβαρών θεμάτων του ευρύτερου ναυτιλιακού φάσματος. Σήμερα είναι οδήγητη πραγματικότητα, που καθυστέρησε η χώρα μας να τη συνειδητοποιήσει, αλλά είναι ένα στοίχημα που πρέπει να το κερδίσει οπωσδήποτε.

Θα ήταν καλή ιδέα η ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου;

Η ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου είναι αναγκαία, αν και η επιστημονική

ναυμαχίες

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

τουλάχιστον θα περιμένατε, με αποτέλεσμα η «ναυμαχία» να οδηγεί τελικά σε... σύμπλευση. Το συμπέρασμα είναι ιδιαίτερα ευχάριστο για τη ναυτιλιακή οικογένεια, αφού οι εκπρόσωποι των δύο μεγαλύτερων κομμάτων, εκτός του ότι αποφεύγουν να αντιπαρατεθούν κομματικά, τοποθετούνται υπεύθυνα και με τις θέσεις τους δείχνουν ότι η χάραξη εθνικής πολιτικής και στρατηγικής για τη Ναυτιλία είναι εφικτή. Ευχή όλων μας και οι επόμενες «ναυμαχίες» να έχουν την κατάληξη της πρώτης. (Οι συνεντεύξεις δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά)

κατάρτιση των ναυτιλιακών στελεχών έχει καλυφθεί σε μεγάλο βαθμό από τμήματα του Πανεπιστημίου Αθηνών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Αυτό άλλωστε έχω προτείνει κατ' επανάληψη εδώ και πολύ καιρό. Με έδρα φυσικά τον Πειραιά, το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου. Αλλά και γιατί οι σημερινές συνθήκες απαιτούν γνώση σύγχρονης τεχνολογίας, απαραίτητης προϋπόθεσης στο διεθνή ανταγωνισμό. Βεβαίως, όλες αυτές οι πανεπιστημιακές γνώσεις χρειάζονται και πρακτική, για να βεβαιώσουν το επίπεδο των πλοιαρχών και των μηχανικών μας και να επιβεβαιώσουν την παγκόσμια κυριαρχία τους.

Πρέπει να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας;

Εάν το δούμε το θέμα αυτό στο πλαίσιο της ελεύθερης οικονομίας και του θεμιτού ανταγωνισμού, ασφαλώς και πρέπει να καταργηθούν. Απόδειξη, το προηγούμενο της ραγδαίας ανάπτυξης του στόλου των οχηματογωγών στη γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας. Αυτό όμως θα πρέπει να γίνει με συγκεκριμένους κανόνες, με διάλογο όλων των ενδιαφερομένων πλευρών, χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα, που ενδεχομένως θα οδηγήσουν σε ανεξέλεγκτες καταστάσεις. Και πάντα, βέβαια, με γνώμονα το συμφέρον της πατρίδας και του λαού.

Να αλλιάξει ο παρεμβατικός ρόλος του κράτους στις θαλάσσιες συγκοινωνίες;

Υπάρχουν εθνικοί λόγοι που καθιστούν απαραίτητη την παρέμβαση του κράτους στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Θα πρέπει όμως ο κρατικός παρεμβατισμός να περιορισθεί στα όρια της ρύθμισης, της εποπτείας και του ελέγχου των θεσμών και του κοινωνικού χαρακτήρα του κλάδου.

Με δυο ρέξεις ο Έλληνας πλοιοκτήτης;

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης είναι ο ελεύθερος επιχειρηματίας του διεθνούς ανταγωνισμού, του υψηλού ρίσκου, της τεράστιας εμπειρίας. Έχει την αίσθηση της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, πολύ πριν αυτή γίνει καθολική.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΝΟΣ



κή πραγματικότητα στον πλανήτη μας. Πάνω από όλα όμως είναι η σημαία της Ελλάδας.

Ο Έλληνας ναυτικός:

Η ναυτοσύνη, η εμπειρία και η προσφορά του στην άνοδο της Ναυτιλίας μας αποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά του, όπως και η συνεχής επιμόρφωσή του στην καθημερινή πρακτική. Ο Έλληνας ναυτικός είναι ο σημαιοφόρος της Ελλάδας.

Η ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου είναι αναγκαία, αν και η επιστημονική κατάρτιση των ναυτιλιακών στελεχών έχει καθυφθεί σε μεγάλο βαθμό από τμήματα του Πανεπιστημίου Αθηνών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Ποια θα ήταν η πρώτη σας απόφαση ως υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Το ποιος θα είναι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι αποκλειστικό θέμα

του πρωθυπουργού. Αυτή τη στιγμή υπάρχει υπουργός, ο οποίος βέβαια έχει και την ευθύνη των αποφάσεων. Αλλά νομίζω ότι ο υπουργός θα πρέπει να κάνει ψυχραιμους πολιτικούς χειρισμούς για να εμπεδώσει κλίμα εμπιστοσύνης και ελευθερίας, που θα βοηθούσε την ανταγωνιστικότητα της Ναυτιλίας, αλλά και την ισχυροποίηση δεσμών πλοίου και πατρίδας, για την αύξηση της παραγωγικότητας στον εθνικό χώρο. ➡

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΛΟΣ

Ο αφελληνισμός της Ναυτιλίας μας μύθος ή εν δυνάμει κίνδυνος;

Είναι, όντως, ο Αννίβας προ των πυλών. Έτσι δείχνουν οι ρυθμοί εγκατάλειψης του εθνικού νοσηλίου, προς αυτή την κατεύθυνση ωθούν τα τρέχοντα δεδομένα του σκληρότατου ενδοευρωπαϊκού αλλά και του διεθνούς ανταγωνισμού. Παλαιότερα, η μεγάλη ελληνική ναυτική οικογένεια, εφοπλιστές και ναυτικοί, είχαν να αντιμετωπίσουν -και το έπραξαν αποτελεσματικά- τις σημαίες ευκαιρίας και μόνο.

Σήμερα, η φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου και η νέα βάση των διεθνών συνθηκών στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, μαζί με τις ραγδαίες αλλαγές στις διακρατικές σχέσεις και τον εντεινόμενο οικονομικό πόλεμο στο τρίγωνο Ευρώπη-ΗΠΑ-Άπω Ανατολή, αναδιέταξαν τη ναυτιλιακή σκακιέρα δραματικά. Οι νέοι όροι ανταγωνισμού πρέπει να εξισορροπηθούν. Δεν είναι δυνατόν οι κυβερνήσεις κρατών που ποτέ τους δεν χαρακτηρίζονταν από ιδιαίτερες επιδόσεις στη ναυτιλιακή οικονομία να σχεδιάζουν ολοκληρωμένες πολιτικές αναθέρμανσης των μικρών στόλων τους και η



ελληνική να παραμένει απασχολημένη και άτολημη μπροστά στο εναγώνιο κύμα φυγής...

Θα ψηφίζατε υπέρ ενός παράλληλου νηολογίου;

Αυτός δεν είναι απλώς ένας απαράδεκτος νεολογισμός χωρίς αντίκρισμα... ή ένα ψευδο-δίλημμα. Χρειαζόμαστε μακροπρόθεσμα σταθερή ναυτιλιακή πολιτική στήριξης εφοπλισμού και ναυτικών και όχι... μεθόδους παράκαμψης του προβλήματος, που κατάντησε πλέον εθνική πρόκληση!

Η άρση του cabotage στοιχείο ή πρόβλημα;

Στοιχείο που πρέπει να κερδηθεί. Πρόβλημα που δεν λύνεται πλέον αμυντικά, με διαδικασίες ετεροχρονισμού, αλλά απολύτως επιθετικά, με ενίσχυση της ακτοπλοΐας μας, εκσυγχρονισμό του τουριστικού μας στόλου και νέες υποδομές στους λιμένες.

Θα ήταν καλή ιδέα η ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου;

Ανεπιφύλακτα ναι. Όχι πως δεν κάνει σήμερα καλή δουλειά το Πανεπιστήμιο Πειραιώς με το αντίστοιχο τμήμα του. Αλλά η δημιουργία ολοκληρωμένης ανώτατης ναυτιλιακής εκπαίδευσης πολλών τομέων, εδώ στον Πειραιά, θα προσέδιδε στο city μας κύρος, αλλά παράλληλα θα απέδιδε και κατάλληλα εκπαιδευμένα στελέχη στον αντίστοιχο κύκλο εργασιών της εθνικής μας οικονομίας.

Πρέπει να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας;

Το ορθό ερώτημα είναι αν είμαστε έτοιμοι να προχωρήσουμε σε ένα ανοικτό και πλήρως φιλελεύθερο σύστημα δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοΐα μας. Το σημερινό σύστημα έκδοσης αδειών σκοπιμότητας είναι σαθρό και διαβητικό. Σύστημα μεροληπτικό και αδιαφανές, που θα μπορούσε να αντικατασταθεί -όπως και στον τομέα των ραδιοτηλεοπτικών μέσων- από ένα Εθνικό Συμβούλιο Ακτοπλοΐας, το οποίο, χωρίς την παρέμβαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), θα αποφασίζει με πλήρη διαφάνεια τη χορήγηση αδειών, αλλά και τις υποχρεώσεις των δρομολογίων στις άγονες γραμμές με τις πολλές και σημαντικές σημερινές ελλείψεις.

Να αλλάξει ο παρεμβατικός ρόλος του κράτους στις θαλάσσιες συγκοινωνίες;

Ο σημερινός ρόλος του κράτους στον τομέα των υδατόδρομων της ελληνικής επικράτειας είναι απογοητευτικός. Χρειάζεται αλλαγή κυβερνητικής νοοτροπίας ώστε η παρέμβαση του ΥΕΝ να είναι μόνο ρυθμιστική. Και τέτοια παρέμβαση υλοποιείται μόνον αφού χαραχθεί και μπει σε εφαρμογή μια σωστή λιμενική πολιτική και μαζί μια πολιτική ενίσχυσης των συνδυασμένων μεταφορών μικρών αποστάσεων, κατάλληλη για τις ανάγκες του ελληνικού αρχιπελάγους με το ιδιόμορφο νησιωτικό πλέγμα από Βορρά μέχρι Νότο.

Με δυο λέξεις ο Έλληνας πλοιοκτήτης;

Είναι αυτός ο ίδιος η ενσάρκωση του δαιμονίου της φυλής μας, ο εραστής των υψηλών κινδύνων, που μάθαμε να τον αμείβουμε με πικρίες και υποσχέσεις κενές περιεχομένου... αντί -τουλάχιστον- να τον αφήνουμε ελεύθερο να δημιουργεί όπως εκείνος έμαθε και όπως μας δίδαξε όλους, υλοποιώντας το θαύμα της ελληνικής παράδοσης.

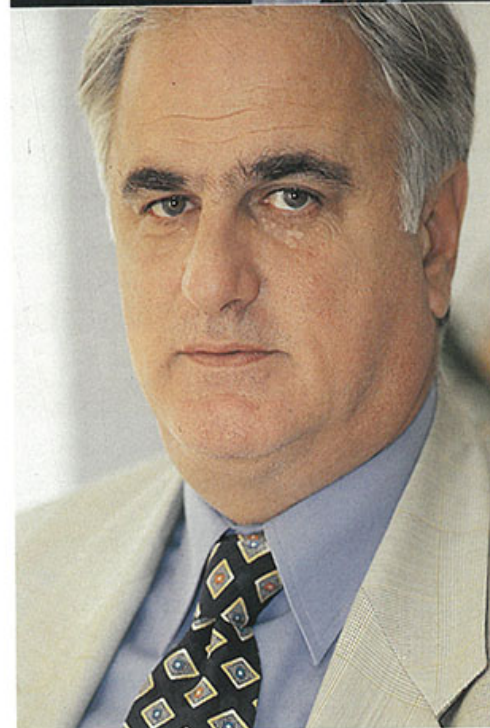
Ο Έλληνας ναυτικός;

Είναι η καρδιά και το αίμα της ναυτικής μας οικογένειας. Αυτός που πλήρωσε με την ίδια του τη ζωή τον αγώνα και την αγωνία των κυμάτων. Ο ίδιος, που έβρεξε με τον ιδρώτα του το αλθαούμ της κοινωνικής πολιτικής χωρίς χρήματα, όταν είδε με κομμένη την ανάσα το Απομαχικό του Ταμείο, με τις οικονομίες ολόκληρων γενεών, να τινάζεται κυριολεκτικά στον αέρα, θυσία χωρίς αντάλλαγμα στο βωμό σκοπιμοτήτων πολιτικής!... Και σήμερα πένεται ως συνταξιούχος, με συντάξεις πενίας και περιθώρια κωμικοτραγική.

Ποια θα ήταν η πρώτη σας απόφαση ως υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Να θεσμοθετησω και να θέσω άμεσα σε λειτουργία ένα Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλίας, με πρώτο έργο του την υλοποίηση των μέτρων που θα μπορέσουν να σταματήσουν την αιμορραγία του εθνικού νηολογίου και να ξαναφέρουν την ελληνική σημαία εκεί που πρέπει. Και, ταυτόχρονα, να παρουσιαστώ στο Υπουργικό Συμβούλιο με πλήρη και δεσμευτική πρόταση για το συνταξιοδοτικό και την επαγγελματική αποκατάσταση των Ελλήνων ναυτικών. ➡

Παλαιότερα, η μεγάλη ελληνική ναυτική οικογένεια, εφοπλιστές και ναυτικοί, είχαν να αντιμετωπίσουν -και το έπραξαν αποτελεσματικά- τις σημαίες ευκαιρίας και μόνο



Γενναιόδωρο το κοινοτικό πλαίσιο προς τη Ναυτιλία

Συνέντευξη στα
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν ως προς την ανταγωνιστικότητά τους σε σχέση με τα πλοία υπό ξένες σημαίες. Όμως η βοήθεια που μπορεί να προσφέρει η Ε.Ε. εξαντλείται κυρίως στις εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές, διότι ενδεχόμενη επιδότηση για επενδύσεις μπορεί να οδηγήσει σε υπερπροσφορά χωρητικότητας. Τα παραπάνω περί κοινοτικής πολιτικής, σε μια κρίσιμη περίοδο για τη Ναυτιλία, προκύπτουν από τη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά» η διευθύντρια της 7ης Γενικής Διευθύνσεως (Θαλασσιών Μεταφορών) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Ζωρζέττα Λάλη. Η κ. Λάλη αποκαλύπτει ότι δεν υπάρχει σκέψη για την αναβίωση του Νηολογίου Euros και ότι οι ακτοπλοίοι έχουν κάνει τις σωστές κινήσεις ώστε να είναι ανταγωνιστικοί όταν ανοίξει η ελληνική αγορά.

ΖΩΡΖΕΤΤΑ ΛΑΛΗ

Έχει βελτιώσει ο ISM Code το επίπεδο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές ή απλώς έχει αυξήσει το κόστος διαχείρισης των πλοίων;

Ο διεθνής κώδικας ISM τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε μια τριμηνιαία καμπάνια ελέγχων, επικεντρωμένων στην εφαρμογή του κώδικα, η οποία ολοκληρώθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου. Τα αποτελέσματα θα γίνουν γνωστά και θα συζητηθούν στα πλαίσια του PARIS MOU. Είναι σαφές ότι είναι νωρίς για να γίνει έστω και μια πρώτη εκτίμηση των αποτελεσμάτων που θα έχει ο κώδικας στην ασφάλεια των πλοίων. Παρ' όλα αυτά, όλοι οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί και φορείς αναμένουν σαφή βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας πάνω στο πλοίο, η οποία θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των πλοίων που κρατούνται στα λιμάνια και κυρίως σε μείωση των ατυχημάτων πάνω στα πλοία.

Πόσο θα συμβάλει η White List του IMO στη βελτίωση του επιπέδου των πληρωμάτων, που προμηθεύουν τρίτες χώρες; Μήπως θα έπρεπε η Ευρωπαϊκή Ένωση να βάλει συγκεκριμένα standards γνώσεων για αξιωματικούς και πληρώματα;

Η White List του IMO θα περιλαμβάνει τα κράτη τα οποία θα εφαρμόζουν πλήρως την αναθεωρημένη Σύμβαση STCW 95 για την εκπαίδευση των ναυτικών. Η χρησιμότητα της λίστας θα εξαρτηθεί από τον τρόπο με τον οποίο θα καταρτιστεί. Προς το παρόν, προβλέπεται απλώς ότι θα εξεταστούν οι αναφορές των συμβαλλομένων μερών από τους εμπειρογνώμονες του IMO χωρίς να γίνουν επιτόπου επισκέψεις ή πραγματογνωμοσύνες. Δεν πρέπει να ξεχνάμε βέβαια ότι η σωστή εφαρμογή της STCW 95 θα έχει τεράστιο οικονομικό κόστος, το οποίο για πολλές χώρες του κόσμου αποτελεί μεγάλο πρόβλημα. Παρ' όλα αυτά, έστω και αν είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ο βαθμός βελτίωσης των προσόντων των πληρωμάτων που προμηθεύουν οι τρίτες χώρες, είναι σίγουρο ότι η White List θα έχει θετική επίδραση στην ποιότητα της εκπαίδευσης συγκριτικά με την υπάρχουσα κατάσταση.

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οδηγία 98/39/ΕΚ προβλέπει ότι για να αναγνωριστούν τα διπλώματα των ναυτικών των τρίτων χωρών που αναζητούν εργασία σε πλοία τα οποία φέρουν κοινοτική σημαία, οι χώρες προέλευσής τους πρέπει να αναφέρονται στη White List και να ελέγχονται από τα κράτη-μέλη ως προς την ποιότητα των σχολών τους. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να εξασφαλισθεί ένα ικανοποιητικό επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία.

Τι προβλέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας;

Το Συμβούλιο Υπουργών Βιομηχανίας της 7ης Μαΐου 1998 οροθέτησε το καθεστώς που θα ισχύσει για τις κρατικές ενισχύσεις από την 1-1-1999 και μέχρι το 2000. Συνοπτικά, η συμφωνία αυτή προβλέπει ότι:

- Οι επιδοτήσεις για τη λειτουργία των ναυπηγείων θα σταματήσουν από την 1-1-2001. Μέχρι τότε, το ανώτατο επιτρεπτό όριο επιδότησης θα είναι 9% επί της αξίας του συμβολαίου.
- Οι επιδοτήσεις για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης θα έχουν ανώτατο επιτρεπτό όριο 22,5% για τις περιοχές τύπου «Α» (Ελλάδα) και 12,5% για τις περιοχές τύπου «C».
- Στη συμφωνία προβλέπεται και ρήτρα επανεξέτασης του συστήματος αν τα κοινοτικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν διεθνείς προκλήσεις αντίθετες με τον υγιή ανταγωνισμό. Η Επιτροπή μπορεί τότε να προτείνει τη λήψη ειδικών μέτρων.

Στον κοινοτικό αυτό κανονισμό (1540/98), που αφορά επιδοτήσεις ναυπηγείων εκ μέρους των κρατών-μελών, πρέπει κανείς να προσθέσει τους κοινοτικούς πόρους για την έρευνα και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στα ναυπηγεία, πόρους οι οποίοι ανήλθαν σε 80 εκατ. ECU στο 4ο πρόγραμμα-πλάνο για την έρευνα.

Δεν θα μπορούσε ο θεσμός του cabotage να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος που δεν υπάρχει σε καμία άλλη χώρα, ώστε να μην πληγεί η ελληνική βιομηχανία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών;

Οι ιδιαιτερότητες του ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος έχουν ήδη ληφθεί υπόψη στον κανονισμό του 1992 με δύο τρόπους. Πρώτον, με την αναγνώριση της ανάγκης να διατηρηθεί ένας ανταγωνιστικός ακτοπλοϊκός στόλος υπό ελληνική σημαία. Για το λόγο αυτό, στην Ελλάδα ίσχυσε μεταβατική περίοδος ασυνήθιστα μακριά (12 χρόνια), για να έχει όλο το χρόνο να προετοιμαστεί στο άνοιγμα της αγοράς της. Δεύτερον, με τη θεσμοθέτηση των «υποχρεώσεων εθνικού συμφέροντος», οι οποίες επιτρέπουν σε ένα κράτος-μέλος να θέσει ειδικούς όρους για την παροχή γραμμών, οι οποίοι να ανταποκρίνονται στις συγκεκριμένες γεωγραφικές ή κοινωνικές συνθήκες.

Εκφράζονται πολλοί φόβοι στην Ελλάδα σχετικά με το τι θα συμβεί το 2004. Νομίζουμε όμως ότι οι Έλληνες ακτοπλοϊκοί έχουν χρησιμοποιήσει σωστά το χρόνο που τους έχει δοθεί για ανανέωση του στόλου τους, έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικοί και να μην έχουν να αντιμετωπίσουν μεγάλες δυσκολίες όταν θα ανοίξει η ελληνική αγορά.

Υπάρχει προοπτική επαναφοράς του θεσμού του Νοηολογίου Euros; Και υπό ποιες νέες προϋποθέσεις ο θεσμός αυτός θα μπορούσε να λειτουργήσει ώστε να μην αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση προβλήματα;

Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σκέψεις για την αναβίωση του Νοηολογίου Euros. Πολλά από τα προβλήματα τα οποία εκδηλώθηκαν λόγω της πρότασης της Επιτροπής έχουν αντιμετωπιστεί είτε με τις πρόσφατες κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία είτε με τα δεύτερα νηολόγια των κρατών-μελών. Επίσης, σε μερικά κράτη-μέλη γίνονται ήδη συμφωνίες, στο πλαίσιο των νηολογίων τους, μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων για μερική απασχόληση υπηκόων τρίτων χωρών σε κοινοτικά πλοία, ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του στόλου τους.

Η κρίση στη Ναυτιλία είναι βαθιά και προβλέπεται ποθύμνη. Θα μπορούσε η Ευρωπαϊκή Ένωση να έχει θεσμοθετήσει την κρατική ενίσχυση προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε περιόδους κρίσεως, όπως συμβαίνει στη χερσαία βιομηχανία;

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη θεσμοθετήσει τη δυνατότητα να δοθούν κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Στις 7 Ιουλίου 1997 η Επιτροπή υιοθέτησε τις λεγόμενες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, τροποποιώντας έτσι τις προηγούμενες, οι οποίες ίσχυαν από το 1989.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές στοχεύουν στο να εναρμονίσουν τα κρατικά συστήματα επιδοτήσεων. Ξεκινούν από την αρχή ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν, ως προς την ανταγωνιστικότητά τους, έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες, για φορολογικούς λόγους. Έτσι οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη-μέλη να δώσουν εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές ή απαλλαγές σε κοινωνικές εισφορές.

Αντίθετα, οι κατευθυντήριες γραμμές είναι περιοριστικές όσον αφορά τις επιδοτήσεις για επενδύσεις, γιατί οδηγούν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αθέμιτο ανταγωνισμό ως προς τα ναυπηγεία.

Μια άλλη ενδιαφέρουσα διάσταση της νέας αυτής πολιτικής ενισχύσεων είναι η δυνατότητα να παρέχονται επιδοτήσεις για υποχρεώσεις δημοσίου συμφέροντος και για την εκπαίδευση των ναυτικών.

Το κοινοτικό αυτό πλαίσιο είναι πιο γενναίο από ό,τι ισχύει για τις χερσαίες βιομηχανίες γιατί η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κοινοτική ναυτιλία βάλλεται σκληρά από το διεθνή ανταγωνισμό, πολλές φορές με άδισους όρους. ➡



Δ.Γιαννόπουλος: ΟΛΠ, τελευταία επιλογή των ναυτιλιακών εταιρειών

του Νάσου Πουθακίδα

Από τα τέλη Μαρτίου του 1997, ο κ. Δημοσθένης Γιαννόπουλος κατέχει τη θέση του προέδρου της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως (ΔΝΕ). Η Ένωση έχει ιστορία 76 χρόνων (αριθμεί σήμερα 74 μέλη) και ο κ. Γιαννόπουλος είναι ο 11ος πρόεδρος της. Γνωρίζει άριστα τα σχετικά θέματα, αφού έχει διατελέσει μέλος και γενικός γραμματέας της. Για τις εξελίξεις γύρω από τον ΟΛΠ, την τιμολογιακή πολιτική, για τα «βήματα» που πρέπει να κάνει η διοίκηση του Οργανισμού, τη διακίνηση κοντίνερ, ο πρόεδρος της ΔΝΕ δίνει στα «Ναυτικά Χρονικά» τις δικές του εκτιμήσεις.

Τα τελευταία χρόνια ο Πειραιάς βρέθηκε εκτός συναγωνισμού σε σχέση με άλλα λιμάνια, ιδιωτικά και μη, στην ανατολική Μεσόγειο, αλλά φάνηκε να επανέρχεται στα τέλη του '98 με την «τιμολογιακή επίθεση» που έκανε. Είναι αρκετό αυτό να τον κρατήσει εντός συναγωνισμού ή όχι, και τι ενδεχομένως πρέπει να γίνει;

Δεν έχω διαπιστώσει κάποια «τιμολογιακή επίθεση» -με τη γενικότερη έννοια- από πλευράς ΟΛΠ.

Ο ΟΛΠ το μόνο που έκανε πρόσφατα, ήταν η προσαρμογή των τιμολογίων «in transit» φορτοεκφόρτωσης containers στα επίπεδα του ανταγωνισμού, προκειμένου να προσελκύσει συγκεκριμένο διαμετακομιστικό φορτίο. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο ΟΛΠ βρίσκεται εντός συναγωνισμού. Ο ΟΛΠ μάλλον αποτελεί την τελευταία επιλογή ναυτιλιακών εταιρειών προκειμένου να επιλεγεί ως hub port, ενώ αρκετοί χρήστες εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου ευχαρίστως θα επέλεγαν άλλες λύσεις εάν αυτές ήταν υπαρκτές.

Αν και οι χρήστες του εμπορικού τμήματος του λιμανιού είχαν υποδείξει σαφώς τι έπρεπε να γίνει, γιατί κατά τη γνώμη σας οι διοικήσεις του ΟΛΠ ουδέποτε υλοποίησαν κάποιες απ' αυτές;

Οι χρήστες του εμπορικού λιμένος έχουν κατά διαστήματα υποδείξει διάφορες λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματα του ΟΛΠ. Άλλοτε στην κατεύθυνση της οριστικής διευθέτησής τους και άλλοτε στην κατεύθυνση προσωρινής λύσεως.

Δεν θα ισχυρισθώ όμως ότι οι διοικήσεις του ΟΛΠ ουδέποτε υλοποίησαν κάποιες από αυτές.

Το πρόβλημα του ΟΛΠ είναι γενικότερο, και αυτό θα λυθεί, πιστεύω, μόνο όταν οι δρομολογημένες πρόσφατα αλλαγές υλοποιηθούν.

Σήμερα, που ο ΟΛΠ βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο, ποιο μοντέλο εμπορικού λιμανιού της Ευρώπης πρέπει να είναι πρότυπο;

Δεν πιστεύω ότι είναι απαραίτητο ο ΟΛΠ να βασιστεί σε συγκεκριμέ-



νο πρότυπο κάποιου εμπορικού λιμένος της Ευρώπης. Ο ΟΛΠ μπορεί να βασιστεί σε δικό του πρότυπο, αφού αξιοποιηθούν προσεκτικά οι ιδιαιτερότητές του και οι ανάγκες του.

Σε αυτή τη φάση, είναι προτιμότερες διορθωτικές κινήσεις ή μια εκ βάθρων αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του ΟΛΠ;

Τα περιθώρια για διορθωτικές κινήσεις είναι μάλλον περιορισμένα. Το βέβαιο είναι ότι μια εκ βάθρων αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του ΟΛΠ είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη.

Με τα πιθανολογούμενα σενάρια περί μέλλοντος του λιμανιού, ο ΟΛΠ θα μπορέσει να απαντά στις κινήσεις ανταγωνισμού των άλλων ανταγωνιστικών λιμανιών ή όχι;

Με δεδομένη την εκ βάθρων αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του, σίγουρα ο ΟΛΠ θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ανταγωνισμού. Χρειάζονται όμως τομή και ουσιαστικές κινήσεις στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

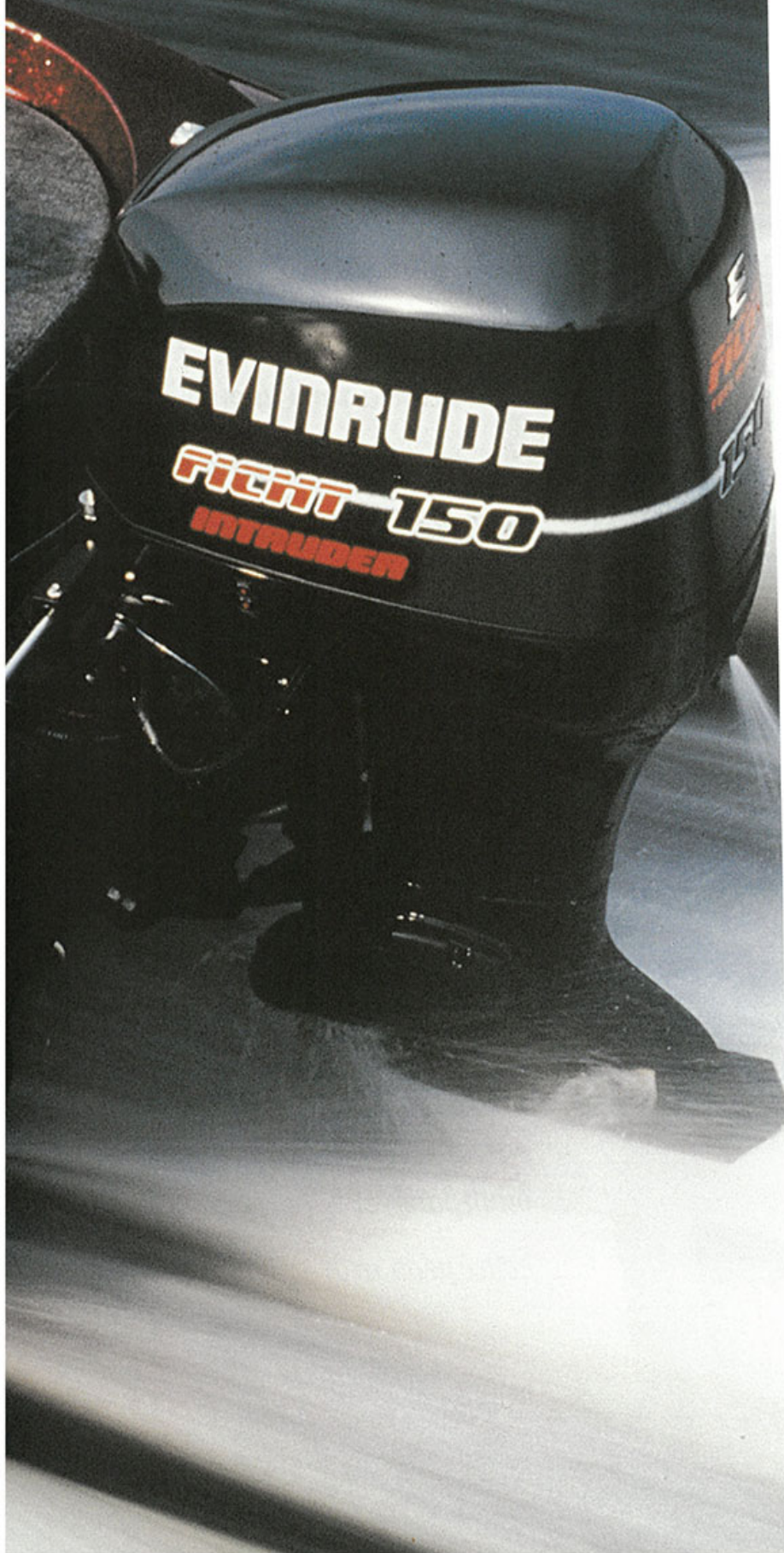
Ποιες είναι οι εκτιμήσεις σας για τις μελλοντικές εξελίξεις στην ανατολική Μεσόγειο;

Οι εξελίξεις στην ανατολική Μεσόγειο είναι ραγδαίες και η δημιουργία ανταγωνιστικών container terminal απαραίτητη. Το ζητούμενο είναι ποιος θα προλάβει.

Τελικά, οι ναυτιλιακές εταιρείες διακίνησης containers προτιμούν τον Πειραιά λόγω θέσης ή για κάποιον άλλο λόγο, και ποιος είναι αυτός;

Οι ναυτιλιακές εταιρείες διακίνησης containers συνεκτιμούν μια σειρά από δεδομένα, προκειμένου να επιλέξουν ένα container terminal για χρήση, κυρίως ως διαμετακομιστικό κέντρο. Δεδομένα -εκτός της γεωγραφικής θέσης- όπως κόστος και ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, χρόνος φορτοεκφόρτωσης, αναμονή πλεύσης κ.λπ. Ποια από τα προαναφερθέντα μπορεί σήμερα να προβληθούν ως θετικά για τον Πειραιά; ➡

Για να μη βρεθείτε ποτέ σε Α-ΜΗΧΑΝΗ θέση!



Τώρα, στο κατάστημα εξωλέμβιων μηχανών
ΓΙΑΝΝΗ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ, θα βρείτε ό,τι θέλετε
για τις EVINRUDE πριν και μετά την αγορά τους:

- Τα πάντα γύρω από τη νέα τεχνολογία
EVINRUDE-FICHT.
- Έκθεση μηχανών EVINRUDE.
- Αναλυτική ενημέρωση και άψογη,
προσωπική εξυπηρέτηση.
- Γνήσια ανταλλακτικά.
- Υποδειγματικό service, που το εγγυάται
η 24ετής εμπειρία μας.
- Επισκευή σε οποιαδήποτε βλάβη τύχει
στην EVINRUDE αλλά και στην JOHNSON σας.
- Πρωτοποριακό πρόγραμμα χρηματοδότησης
μηχανής-σκάφους-τρέιλερ από 6 έως 36 μήνες
με προκαταβολή 35%.

Γιατί λοιπόν να κολυμπάτε στα βαθιά;

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
EVINRUDE 
OUTBOARDS

Ι. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ
Δαναών 24, Αμφιθέα, Τηλ. 9400814

ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Απορίας άξιον πώς λειτουργεί!

Χαώδης μπορεί να χαρακτηριστεί η κατάσταση τους τελευταίους μήνες στα ιατρεία του Οίκου Ναύτου, στον Πειραιά. Αιτία είναι οι σημαντικές ελλείψεις σε ιατρικό, νοσηλευτικό και διοικητικό προσωπικό. «Τα τελευταία δέκα χρόνια δεν έχουν γίνει προσλήψεις», εξηγεί ο αρχίατρος του Οίκου Ναύτου, Άγγελος Πεردικούρης, και διευκρινίζει: «Είμαστε σε αναμονή για την πρόσληψη οκτώ γιατρών από το ΑΣΕΠ και, όπως μας διαβεβαιώνουν, το πρόβλημα θα λυθεί μέσα στον επόμενο μήνα».

Μείωση ιατρικού προσωπικού

Με δυναμικό πολύ λιγότερο απ' ό,τι τα περασμένα χρόνια -τριάντα γιατροί- ο Οίκος Ναύτου καλείται να αντεπεξέλθει στην εξυπηρέτηση άνω των 30.000 ασφαλισμένων του. Κι αυτό γιατί τα τελευταία χρόνια, οι ασφαλισμένοι από τις περιοχές της Αττικής εξυπηρετούνται υποχρεωτικά από τον Οίκο Ναύτου του Πειραιά και όχι πλέον της Αθήνας. Ωστόσο, το προσωπικό αντί να αυξηθεί μειώνεται διαρκώς κατακόρυφα. Ήδη, το 1998, πέντε γιατροί συνταξιοδοτήθηκαν χωρίς να αντικατασταθούν, ενώ οι συνεχείς μετατάξεις οξύνουν ακόμη περισσότερο το υπάρχοντα πρόβλημα.

Αντιδράσεις

Τις εύλογες αντιδράσεις των ασφαλισμένων εισπράττουν καθημερινά οι γιατροί, που αποτελούν τους τελικούς δέκτες αυτής της κατάστασης.

Ο κ. Περδικούρης εξηγεί:

«Ο Οίκος Ναύτου διαθέτει αυτή τη στιγμή μόλις έναν ορθοπαιδικό και ένα δερματολόγο, ενώ οι παθολόγοι είναι ελάχιστοι. Έτσι, στις βασικές αυτές ειδικότητες οι ελλείψεις είναι τεράστιες, με αποτέλεσμα ένας ορθοπαιδικός να εξετάζει καθημερινώς τουλάχιστον 30 ασθενείς!

Συμπεραίνεται, βέβαια, πόσο δύσκολο είναι το έργο του. Υπολογίζουμε ότι για να καλυφθούν πλήρως οι ανάγκες της υπηρεσίας πρέπει να

υπουργείο Οικονομικών για ρύθμιση των χρεών. Χρειαζόμαστε 2 δισ. δρχ. για τα μηνιαία έξοδά μας. Αν γίνει η ρύθμιση αμέσως, την επομένη θα μπορούμε να ελέγχουμε τα έξοδά μας», λέει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Φαζάκης. Για τις ελλείψεις στο ιατρικό προσωπικό, ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου τονίζει:

«Ναι, υπάρχουν κενά στο ιατρικό προσωπικό. Έχουμε ζητήσει από το ΑΣΕΠ την πρόσληψη 20 γιατρών. Το αίτημα εγκρίθηκε και ελπίζουμε ότι μέχρι τέλους του έτους οι 20 γιατροί θα δώσουν μια "ανάσα" στην παροχή υπηρεσιών. Πάντως, την τελευταία τριετία έχουν αποχωρήσει περισσότεροι από 30 γιατροί. Εκεί που υπάρχει πρόβλημα είναι με τους γιατρούς κατά πράξη και περίπτωση. Τελευταία, έχει μειωθεί ο αριθμός τους κατά χίλιους. Από 4.000 μειώθηκαν σε περίπου 3.000». Οι άμεσοι και έμμεσοι ασφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου έφθασαν αισίως τις 190.000. Έτσι, τώρα υπάρχει πρόβλημα εξυπηρέτησης από το προσωπικό, αφού επί 10 χρόνια δεν γίνονται προσλήψεις.

«Δυστυχώς, και ο Οργανισμός είναι απαρχαιωμένος», λέει ο κ. Φαζάκης και συμπληρώνει: «Υπάρχουν έξι αυτοτελή τμήματα και δεν υπάρχει διευθυντής! Δεν μπορεί ο πρόεδρος να εκτελεί και χρέη διευθυντή. Κινούμεθα για την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών και την κατάρτιση νέου κανονισμού. Ίσως μέχρι και το Δεκέμβριο να έχουμε αυτόν τον κανονισμό».

Το έλλειμμα αυτή τη στιγμή είναι 20 δισ. δρχ. Έχει γίνει κρούση στο υπουργείο Οικονομικών για ρύθμιση των χρεών. Χρειαζόμαστε 2 δισ. δρχ. για τα μηνιαία έξοδά μας

προσληφθούν τουλάχιστον 30 γιατροί ακόμη. Ωστόσο, καταλαβαίνουμε ότι ο κόσμος θέλει να εξυπηρετηθεί αμέσως γι' αυτό και αντιδρά. Στους γιατρούς λέω να κάνουν υπομονή γιατί ο πελάτης έχει πάντα δίκιο και στην προκειμένη περίπτωση ο ασθενής ακόμη περισσότερο».

Μηχανοργάνωση

Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι ελλείψεις και στο διοικητικό προσωπικό της υπηρεσίας. Ο αντιπρόεδρος του συλλόγου προσωπικού του Οίκου Ναύτου, Θανάσης Λέκκας, επισημαίνει:

«Μία από τις βασικές αιτίες αυτής της κατάστασης είναι η μη αντικατάσταση των υπαλλήλων που συνταξιοδοτήθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία. Όμως, ο κυριότερος λόγος είναι ότι δεν έχει ολοκληρωθεί το σύστημα μηχανοργάνωσης, με αποτέλεσμα οι υπάρχοντες εργαζόμενοι να μην μπορούν να φέρουν εις πέρας το έργο που καθορίζεται να επιτελέσουν».

Γιατροί, νοσηλευτές και υπάλληλοι αφήνουν στην άκρη τις «μυρμούρες», και για τη στάση που κρατά το διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου απέναντι στο θέμα αυτό επισημαίνουν: «Η διοίκηση έχει προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τη λύση του θέματος. Γνωρίζει τις ανάγκες και κάνει σοβαρές προσπάθειες για την επίλυση της προκήρυξης του ΑΣΕΠ. Το κακό είναι ότι αυτές οι διαδικασίες είναι χρονοβόρες και δεν μπορούν να προχωρήσουν χωρίς τις σχετικές πολιτικές αποφάσεις».

Τι υποστηρίζει ο κ. Φαζάκης

Από το Μάρτιο του 1998 ασκεί τα καθήκοντα του προέδρου του Οίκου Ναύτου ο δικηγόρος Κώστας Φαζάκης. Πειραιώτης, με δεκάδες φίλους και συγγενείς ναυτικούς, γνωρίζει αρκετά τα προβλήματα του Οίκου Ναύτου. Παράδεχεται ότι υπάρχουν ελλείψεις και στο ιατρικό, αλλά και στο διοικητικό προσωπικό.

«Το έλλειμμα αυτή τη στιγμή είναι 20 δισ. δρχ. Έχει γίνει κρούση στο

Ερώτηση Γ. Καρατζαφέρη

Ο βουλευτής της Ν.Δ. Γ. Καρατζαφέρης, στις 15 Οκτωβρίου, κατέθεσε την ακόλουθη ερώτηση στη Βουλή για τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών σχετικά με το θέμα του Οίκου Ναύτου:

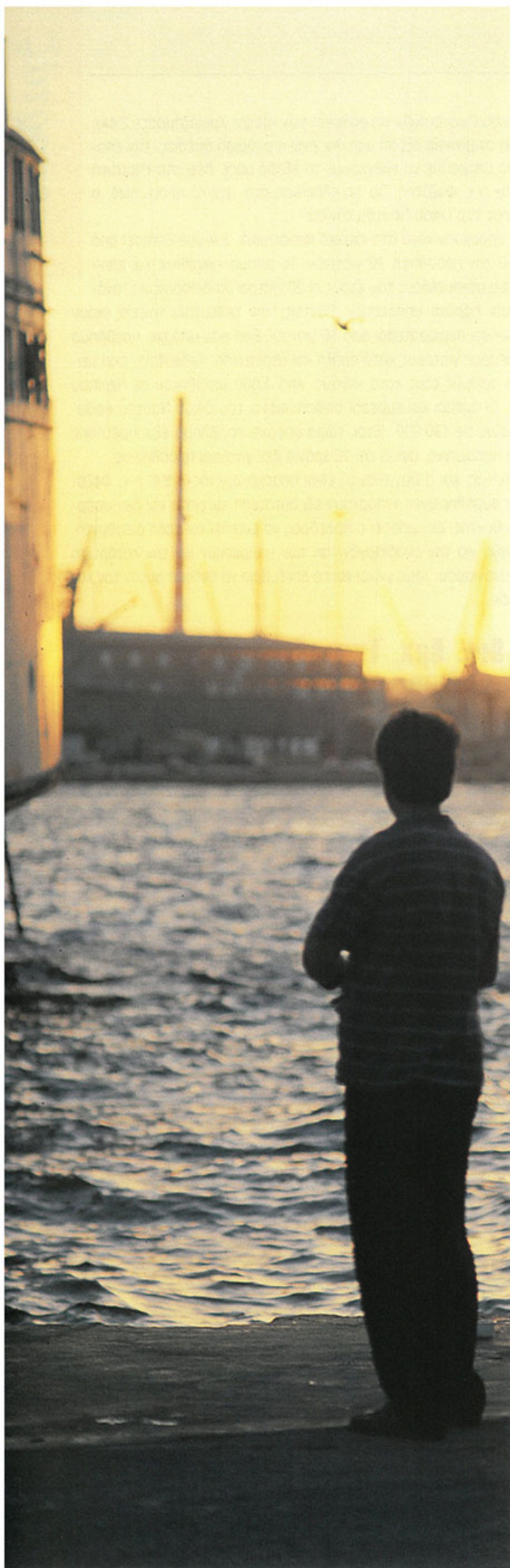
«Η Πανελλήνια Επαγγελματική Ένωση Εργαστηριακών Γιατρών Βιοπαθολόγων Κυτταρολόγων Παθολογοανατόμων (ΠΕΕΕΓΒΚΠ) διαμαρτύρεται δίκαια γιατί εδώ και δύο χρόνια δεν έχουν καταβληθεί στα μέλη της, που είναι συμβεβλημένα με τον Οίκο Ναύτου, οι δεδουλευμένες αμοιβές τους. Δυστυχώς η περίπτωση τους, δηλαδή ότι δουλεύουν για το Δημόσιο και δεν πληρώνονται, δεν είναι η μοναδική. Η διαφορά τους με τους άλλους πολίτες, στους οποίους χρωστά το Δημόσιο, είναι ο επίσημος εμπαιγμός τους από τους κυβερνητικούς αρμοδίους, οι οποίοι σε απάντηση της εξώδικης δέσμευσης που τους έστειλαν αναφέρουν μεταξύ των άλλων ότι:

Ναι, τα αιτήματά σας είναι αληθή και ορθά.

Ναι, ο Οίκος Ναύτου σας χρωστά, αλλά δεν μπορούν να αποδοθούν ποινικές ευθύνες γιατί το γράμμα του νόμου καλύπτει μόνο όσους παρέχουν εξηρημένη εργασία, ενώ εσείς που δεν εμπίπτετε σε αυτή την κατηγορία ο...θεός και η τύχη σας.

Ναι, σας χρωστώνε χρήματα για εργασία δύο χρόνων, αλλά είναι γνωστό τοις πάσι ότι αυτή είναι η τακτική του Οίκου Ναύτου, να καθυστερεί σε μόνιμη βάση να καταβάλλει τα χρέη του, μεταξύ αυτών και τις πληρωμές σε όσους όσοι παρέχουν υπηρεσίες προς τους ασφαλισμένους του, γιατί ποτέ δεν του δίνονται από το υπουργείο Οικονομικών αρκετά χρήματα για να καλύψει τις υποχρεώσεις του. Δηλαδή, οι ενοχές βαρύνουν το υπουργείο Οικονομικών. Ο Οίκος Ναύτου και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν ευθύνονται. Είναι και οι δύο εξίσου θύματα, μαζί με τους απλήρωτους γιατρούς. Και σε αυτούς κάποιος άλλος χρωστά...

Η απάντηση δε του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τελειώνει με το εξής ανεκδιήγητο:



"Για τους πιο πάνω λόγους ΕΙΝΑΙ ΑΔΥΝΑΤΟΝ να προγραμματισθεί οποιαδήποτε χρονική δέσμευση για πληρωμές, αφού δεν υπάρχει καμιά απολύτως διαβεβαίωση ή βεβαιότητα ότι θα υπάρξουν χρήματα στο ταμείο του Οίκου Ναύτου σε καθορισμένο χρόνο"!!!

Στα ανωτέρω θα αναφέρουμε μία μόνο παρατήρηση της ΠΕΕΕΓΒΚΠ: "Η προκλητική, απρεπής και χλευαστική στάση του Δ.Σ. του Οίκου Ναύτου απέναντι στα μέλη μας αποδεικνύεται από το γεγονός, ότι την ώρα που ο Οίκος Ναύτου μας χρωστά δεδουλευμένα από διειτίας και πλέον, αποφασίζεται ο ελαιοχρωματισμός των κτιριακών εγκαταστάσεών του, προφανώς με τα χρήματα που μας οφείλονται".

Κατόπιν των ανωτέρω

Ερωτώνται

Και καλούνται οι κ.κ. υπουργοί να ενημερώσουν τη Βουλή:

Θα μπορούσαν να μας εξηγήσουν σε αυτό το κράτος ποιος χρωστά σε ποιον;

Θα μπορούσαν οι κ.κ. υπουργοί να ενημερώσουν τη Βουλή;

Θα μπορούσαν να μας εξηγήσουν ποιοι είναι αυτοί και με ποια λογική αξιολογούν τις υποχρεώσεις της πολιτείας; Π.χ., όταν το Δημόσιο χρωστά δεδουλευμένες αμοιβές στους πολίτες και ταυτόχρονα χρειάζεται "φρεσκάρισμα" ένα κτίριο που στεγάζει κάποια υπηρεσία του, ποιο από τα δύο θα προηγηθεί;

Έχει χαθεί κάθε έννοια αξιοπρέπειας και ήθους σε όσους κατέχουν υψηλούς θώκους, ώστε να δίνουν επίσημη απάντηση στα δίκαια και νόμιμα αιτήματα των πολιτών με τέτοιο περιεχόμενο;

Είναι δυνατόν η πολιτεία να αναζητά κάλυψη για τις παρανομίες της πίσω από ευτελείς δικαιολογίες και να αποποιείται τις ευθύνες της γιατί δήθεν την καλύπτει η στενή ερμηνεία των νόμων που η ίδια θέσπισε;

Κατά την κατάρτιση του προϋπολογισμού κάθε υπουργείου δεν λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές ανάγκες του καθενός;

Οι αποφάσεις λαμβάνονται από τους κυβερνητικούς αρμοδίους με μόνο σκεπτικό το πώς θα κατορθώσουν να αποκρύψουν από τους πολίτες την ανικανότητα και την αποτυχία της κυβέρνησης;

Θα αναλάβει το υπουργείο Οικονομικών τις πολιτικές ευθύνες που του αποδίδει το Εμπορικής Ναυτιλίας;

Και, τέλος, θα ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την καταβολή στους γιατρούς που εργάζονται για τους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου των δεδουλευμένων τους, ή μήπως καθυστέρηση στην καθυστέρηση αισιοδοξούν όλοι οι "βοηθούμενοι" ανευθυνούπευθνοι ότι τα χρέη τους προς τους δυστυχείς απροστάτετους σήμερα πολίτες θα "παραγραφούν";».

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ζήτησαν και την άποψη των βουλευτών Γ. Καλού, Γ. Διαμαντίδη και Σ. Αηφιερίη, της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του Συνασπισμού αντίστοιχα, σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί στο σημαντικό για τους ναυτικούς μας Οργανισμό.

Γιώργος Καλός, βουλευτής Πειραιώς Νέας Δημοκρατίας

«Η κατάσταση στον σημαντικότερο αυτό για τους ναυτικούς μας Οργανισμό είναι όντως χαώδης και οι κυβερνητικές ευθύνες γι' αυτό είναι τεράστιες. Πρώτα απ' όλα, εν όψει της κατάρτισης του προϋπολογισμού του 1999, θα πρέπει να σημειωθεί η απαράδεκτη τακτική όσον αφορά τα ελλείμματα του Οίκου του Ναύτου, τα οποία μεταφέρονται πολλαπλασιαστικά από έτος σε έτος και από χρήση σε χρήση, χωρίς κανέναν να ενδιαφέρεται να τα συμμαζέψει αποτελεσματικά. Για το 1998, που σε δύο μήνες εκκνεί, ο Οργανισμός αυτός πήρε επιχορηγήσεις κατά 5 δισ. δρχ. χαμηλότερες από εκείνες του 1997. Αποτέλεσμα, η σημερινή του αδυναμία να πληρώσει ιατρούς και εργαστές, δημιουργώντας μεγαλύτερα προβλήματα στους ασφαλισμένους και κυρίως μεταφέροντας ανασφάλεια για την κάλυψή τους τον ερχόμενο χρόνο.

Έπειτα, η συρρίκνωση του Οίκου Ναύτου των Αθηνών, με πρωτοβουλία και ευθύνη του κ. Σουμάκη, δημιούργησε νέες "ουρές" ασφαλισμένων στον Πει-

ραιά. Οι ασφαλισμένοι της Αθήνας έρχονται να προστεθούν, ακόμη και για απλές θεωρήσεις συνταγών, στους ασφαλισμένους του Πειραιά, την ώρα που η κανονική συνταξιοδότηση πολλών μονίμων ιατρών δεν συνοδεύθηκε με πρόσληψη των απαραίτητων νέων, ώστε η προσφορά υπηρεσιών να συνεχισθεί ομαλά και απρόσκοπτα. Φθάσαμε, έτσι, στο σημείο να θεωρούν συνταγολόγια οι ιατροί ειδικότητων - ελλείψει των απαραίτητων νοσηρόλογων - αντί να επιτελούν έργο ως ειδικευμένοι. Και αν ληφθεί υπόψη, ταυτόχρονα, ο ετεροχρονισμός της κυβερνητικής υπόσχεσης για βελτίωση του σημερινού χαμηλού plafond των 12.000 δροχμών για κάθε συνταγή, γίνεται αμέσως και αβίαστα αντιληπτό το χάος των υπηρεσιών, παράλληλο προς το χάος των οικονομικών.

Αυτή είναι η σημερινή θλιβερή εικόνα που παρουσιάζει ο σημαντικότερος για την οικογένεια των Ελλήνων ναυτικών μας Οίκος του Ναύτου.

Θα συγκινηθούν οι υπεύθυνοι; Δεν το ελπίζω. Εξάλλου, η κυβέρνηση αυτή βαδίζει εκ του ασφαλούς προς την κατάργηση του».

Γιάννης Διαμαντίδης, βουλευτής Πειραιώς ΠΑΣΟΚ

«Είναι γεγονός ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με τον Οίκο Ναύτου. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως ήδη σας έχει καταγραφεί και από τους εργαζόμενους εκεί. Τέτοιοι παράγοντες είναι η έλλειψη προσωπικού, η έλλειψη μηχανοργάνωσης, αλλά και το ότι δηλαδή όλοι οι ασφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου, σε όλο το λεκανοπέδιο Αττικής, εξυπηρετούνται μόνο από τον Οίκο Ναύτου του Πειραιά, ο οποίος φυσικά αδυνατεί να ανταπεξέλθει, παρέχοντας τις καλύτερες υπηρεσίες, υπό αυτές τις συνθήκες.

Χρειάζεται να γίνει άμεση παρέμβαση του αρμόδιου υπουργείου, με ταυτόχρονο εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών του Οίκου Ναύτου.

Χρειάζονται νέοι γιατροί, των βασικότερων τουλάχιστον ειδικοτήτων. Νομίζω ότι η διοίκηση του Οίκου Ναύτου, η οποία σαφώς και γνωρίζει τις ανάγκες, κάνει και θα κάνει τις απαραίτητες ενέργειες για να μην υπάρχει δυσφορία, σε ένα μεγάλο μέρος του λαού μας, τους ασφαλισμένους

στον Οίκο Ναύτου, οι οποίοι τελικώς είναι οι μόνοι που δεν ευθύνονται για την κατάσταση αυτή».

Στέλλα Αλφιέρη, βουλευτής Συνασπισμού

«Είναι γνωστό ότι ο Οίκος Ναύτου αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα που σχετίζονται με τη χρόνια οικονομική κρίση και το αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει το ΝΑΤ. Η κυβέρνηση δεν έχει φροντίσει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, με αποτέλεσμα σήμερα αφ' ενός να κινδυνεύει σοβαρά η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και αφ' ετέρου να περικόπτονται παροχές ή να συρρικνώνονται υπηρεσίες. Δεν είναι τυχαίο ότι ο προϋπολογισμός του ΝΑΤ για το έτος 1998 καλύπτει μεν το χρέος, αλλά δεν προσφέρεται για ανάπτυξη του Ταμείου, με ολέθριες συνέπειες για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη των ναυτικών και των συνταξιούχων.

Ο Συνασπισμός υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη του Οίκου Ναύτου είναι συνάρτηση μιας σειράς παραγόντων και συνδέεται με:

Την τόνωση της απασχόλησης των Ελλήνων Ναυτικών, που θα φέρουν πόρους στο Ταμείο. Το διακανονισμό των χρεών ώστε ο Οίκος Ναύτου να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες υγειονομικής περίθαλψης των ναυτικών και των συνταξιούχων.

Τον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας με στόχο την οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια του Οίκου Ναύτου και με σκοπό την αναβάθμιση της περίθαλψης και των υπηρεσιών προς τους ασφαλισμένους. Την χρηματοδότηση του Οίκου Ναύτου από τον κρατικό προϋπολογισμό. Την οργανωτική ανασυγκρότηση που περιλαμβάνει και τη μηχανοργάνωση των υπηρεσιών του.

Τη δημιουργία Πολυϊατρείου στην Αθήνα, την αναβάθμιση των ιατρείων στο Πειραιά και τη δημιουργία ανάλογων μονάδων στην περιφέρεια ώστε να καλυφθούν και χωροταξικά οι ανάγκες πρωτοβάθμιας περίθαλψης. Την ανάπτυξη υπηρεσιών υγιεινής και ασφάλειας των ναυτικών στα πλοία.»

Οικονομία της Κρήτης

International Edition - Το πρώτο οικονομικό και επιχειρηματικό περιοδικό της περιφέρειας - Τεύχος 6 - Τιμή 800δρχ

Μπείτε στην αγορά της Κρήτης. Γνωρίστε τα μυστικά της, τους επιχειρηματίες που καθορίζουν τη φυσιογνωμία της, τους παράγοντες που σχεδιάζουν και υλοποιούν την οικονομική ανάπτυξη του νησιού.

ΓΙΝΕΤΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

ΚΟΥΠΟΝΙ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ

Επώνυμο:.....Όνομα:.....
Εταιρία:.....
Επάγγελμα:.....ΑΦΜ:.....ΔΟΥ:.....
Οδός:.....Αρ:.....Πόλη:.....
ΤΚ:.....Τηλ:.....Fax:.....

Στείλτε το κουπόνι με Fax στο (0821) 75122 ή ταχυδρομήστε το στη διεύθυνση Τ.Θ. 223 Κεντρικό Ταχυδρομείο Χανίων, 731 10 Χανιά, ή επικοινωνήστε στα τηλέφωνα (0821) 75122 - 86230.



Επενδύστε στην πληροφόρηση. Επωφεληθείτε της έκπτωσης που προσφέρει η "ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ" με το κουπόνι συνδρομών, κερδίζοντας 50% στην τιμή των 11 τευχών (8.500 κανονική τιμή - 4.250 τιμή προσφοράς).

Π Ο Ν Τ Ο Π Ο Ρ Ο Σ Ν Α Υ Τ Ι Α Ι Α

Η ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ

Διίστανται οι απόψεις των ενδιαφερομένων

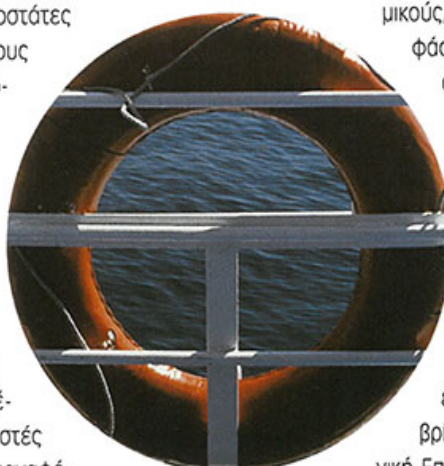


Και ξαφνικά -ίσως η ρέξη να είναι αδόκιμη- η ποντοπόρος ναυτιλία αρχίζει να συζητά σοβαρά ή, καλύτερα, να προβληματίζεται από μια σειρά δημοσιευμάτων σύμφωνα με τα οποία το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών μετέτα την είσοδο εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στα πρότυπα των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ανατρέχοντας στην εποχή όπου υπουργός Εθνικής Οικονομίας ήταν ο σημερινός πρωθυπουργός, είναι γεγονός ότι είχαν προχωρήσει πολύ οι συζητήσεις για τη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου, με έδρα τον Πειραιά. Τότε, πρωτοστάτες της ιδέας, που είχε βρει υποστηρικτές στους κόλπους της κυβέρνησης, ήταν εκτός από μία ομάδα εφοπλιστών και αρκετοί επιχειρηματίες του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου του Πειραιά, όπως και ο σημερινός του πρόεδρος Γ. Κασιμάτης. Από τότε μέχρι σήμερα πέρασε σχεδόν μία δεκαετία και η πρόταση επανέρχεται διαφοροποιημένη, αφού αυτή τη φορά δεν συζητείται το αυτόνομο χρηματιστήριο με έδρα τον Πειραιά, αλλά η διαπραγμάτευση των μετοχών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στη Σοφοκλήδους. Παρ' όλη αυτά, δεν είναι λίγοι όσοι εφοπλιστές επιμένουν σε εκείνη την πρόταση, την οποία επαναφέρουν στην επικαιρότητα με αφορμή την απόφαση του ΧΑΑ να δει σοβαρά την προοπτική συνάντησης ποντοπόρου ναυτιλίας και χρηματιστηρίου. Ποια μορφή όμως θα μπορούσε να έχει ένα Ναυτιλιακό Χρηματιστήριο και ποιος θα ήταν ο ρόλος και ο χαρακτήρας του; Σε αυτό το ερώτημα υπάρχει απάντηση που παραπέμπει στο αντίστοιχο χρηματιστήριο του Όσλο και στη σημαντική συμβολή του στην ανάπτυξη της νορβηγικής ναυτιλίας. Όπως ήνε οι υποστηρικτές της πρότασης, ο δείκτης των συναλλαγών θα διαμορφώνεται σύμφωνα με την αξία των πλοίων όσων εταιρειών έχουν εισαχθεί, ενώ υπέρ αυτής της πρότασης είναι και το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που ισχύει σήμερα. Ασφαλώς, αυτή η πρωτοποριακή -πάντα για τα ελληνικά δεδομένα- εξέλιξη βρίσκεται

σύμφωνους και εκείνους που εκτιμούν ότι το χρηματιστήριο με τα σημαντικά δεδομένα δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής αγοράς. Παρ' όλη αυτά, οι πιο ψύχραιμοι θεωρούν ότι το χρηματιστήριο δεν είναι μια υπόθεση που εξαντλείται σε αισιόδοξες προβλέψεις ή απαισιόδοξες εκτιμήσεις. Οι κίνδυνοι είναι μεγάλοι, και όλοι συμφωνούν ότι, ειδικά στην περίπτωση της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουμε να κάνουμε με διαφορετικά μεγέθη σε σχέση με την

ακτοπλοία, αλλά και με άλλους παράγοντες, κυρίως φυσιογνωμικούς, που δεν αφήνουν περιθώρια για πρόχειρες αποφάσεις. Σε κάθε περίπτωση, τα δημοσιεύματα έχουν ανοίξει, έναν κύκλο συζητήσεων, αλλά ουδείς γνωρίζει -τουλάχιστον αυτή την ώρα- τι ακριβώς σκέφτεται η νέα ηγεσία του ΧΑΑ. Γιατί, επί της ουσίας, και αν εξαιρέσει κανείς τους ευσεβείς πόθους, κανείς δεν γνωρίζει τι έχει υπ' όψιν του το ΧΑΑ και τι ακριβώς μελετά. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στο ΥΕΝ, το οποίο παρακολουθεί, με τη σειρά του, την υπόθεση, αλλά βρίσκεται σε στάση αναμονής, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν έχει άποψη. Περίπου στην ίδια κατάσταση αναμονής βρίσκεται η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Τα

συμβούλιά τους δεν έκρυψαν το σκεπτικισμό τους, αλλά και την απορία τους, αφού όπως τονίζουν σε ανακοινώσή τους δεν είχαν λάβει γνώση του νομοσχεδίου που προβλέπει εισαγωγή εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ. Έτσι, οι διοικήσεις των δύο ενώσεων στέκονται με αρκετή επιφύλαξη απέναντι στα δημοσιεύματα, ενώ εκδηλώνουν κατά κάποιο τρόπο και τη δυσφορία τους, επισημαίνοντας ότι ο χειρισμός του θέματος φαίνεται να μη λαμβάνει υπ' όψιν την υφιστάμενη ναυτιλιακή πραγματικότητα σε όλη της τις διαστάσεις. Είναι σαφές, έπειτα απ' όλη αυτά, ότι επίσημη ενημέρωση δεν υπάρχει, και κατά συνέπεια οι απόψεις που διατυπώνονται γι' αυτό το τόσο σοβαρό θέμα, που απαιτεί λεπτούς χειρισμούς, ενδεχομένως να ενισχύουν τη σύγχυση. ➡





OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Με αφετηρία τις αρχές της δεκαετίας του '80, μία σημαντική μεταβολή άρχισε να υλοποιείται σε διεθνές επίπεδο, με κύριο χαρακτηριστικό την παγκοσμιοποίηση των αγορών και την ευρύτατη διάδοση μιας πληθώρας νέων χρηματιστηριακών προϊόντων, που σχεδιάστηκαν και προωθήθηκαν ως «εργαλεία» ανάπτυξης και σταθεροποίησης της διεθνούς οικονομίας. Με την είσοδο στη δεκαετία του '90, η τάση αυτή εντάθηκε, στρέφοντας προς τα χρηματιστήρια στρατιές επενδυτών, που απογοητευμένοι, κατά κύριο λόγο από την αποκλιμάκωση των επιτοκίων, αναζητήσαν διεξόδους στις διεθνείς αγορές. Η προσφυγή στους μετοχικούς τίτλους εντάθηκε συμμετρικά σχεδόν στις μεγάλες αγορές των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, της Βρετανίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας, που χαρακτηρίζονται ως πρίμες, με συνέπεια οι καθαρές εισροές κεφαλαίων, προς τα χρηματιστήρια ανά έτος, από 27% του συνόλου το 1980 να υπερβούν σταδιακά το 55% το 1990 και να συνεχίσουν να αναρριχώνται υπερκαλύπτοντας το 70% κατά την τρέχουσα περίοδο. Αυτή η πρωτοφανής «επιδρομή» κεφαλαίων ανέτρεψε τη δημιουργική λογική που επικρατούσε στις μεγάλες αγορές, δημιουργώντας φαινόμενα αποσυνδεδασής των χρηματιστηρίων από τις πραγματικές συνθήκες της οικονομίας. Έως και το 1983, οι διακυμάνσεις των χρηματιστηριακών αγορών στις ΗΠΑ ακολουθούσαν την εξέλιξη του ΑΕΠ, για να αυτονομηθούν σχεδόν εντελώς μερικά χρόνια αργότερα, χωρίς όμως να έχει επέλθει καμία ουσιαστική μεταβολή στους ρυθμούς ανάπτυξης της χώρας, αγγίζοντας μάλιστα κατά τη διάρκεια του 1998 δυσθεώρητα υψηλά επίπεδα. Ανάλογα φαινόμενα παρατηρήθηκαν κατά το 1993 στη Γερμανία και τη Γαλλία, με άνοδο των χρηματιστηρίων κατά 45% και 22% αντίστοιχα, τη στιγμή κατά την οποία οι δύο χώρες δεν είχαν συνέλθει ακόμη από την τρομακτική κρίση των ευρωπαϊκών επιτοκίων του 1992 και εξακολουθούσαν να διανύουν περίοδο ύφεσης. Σημαντικό στοιχείο που επηρέασε αυτής της μορφής τις εξελίξεις, υπήρξε η καθολική σχεδόν αποδοχή της θεωρίας του Χαρτοφυλακίου των J. Tobin και H. Markowitz, η οποία υποστηρίζει ότι η επιλογή ενός τίτλου δεν εξαρτάται τόσο από την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης που εκδίδει τον τίτλο, όσο από τη σύνθεση του χαρτοφυλακίου του υποψήφιου επενδυτή. Κατά συνέπεια, ο κύριος στόχος του υποψήφιου επενδυτή είναι η διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου και η δημιουργία ενός ικανοποιητικού βαθμού διασποράς, ώστε να επιτραπεί ο περιορισμός των ενδεχόμενων κινδύνων. Με τον τρόπο αυτό, η διαχείριση των κεφαλαίων αυτοεγκλιβίζεται στη λογική ενός απλού εισοδηματία και αποσυνδέεται ουσιαστικά από τις χρηματοδοτήσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων, που αποτελούν και τον κύριο λόγο ύπαρξης των χρηματιστηρίων. Το αποτέλεσμα της επικράτησης αυτής της θεωρίας είναι να δεσμεύεται πλέον το 95% περίπου των διακινούμενων κεφαλαίων σε βραχυπρόθεσμες και ευκαιριακές κατά κύριο λόγο τοποθετήσεις, υπακούοντας υποτίθεται, σε πολύ αδρές γραμμές, στη λογική της διαφοροποίησης και της διασποράς των χαρτοφυλακίων. Ειδικότερα κατά τη διάρκεια της διετίας 1997-1998, τα χρηματιστήρια σε διεθνές επίπεδο απέκτησαν τέτοια αίγλη και ισχύ, που χαρακτηρίστηκαν ως έκρηξη της χρηματιστηριακής οικονομίας, μιας οικονομίας που έχει πλέον απομακρυνθεί και τείνει να αποστασιοποιηθεί σχεδόν εντελώς από τα υπαρκτά δεδομένα της πραγματικής οικονομίας. Καταλυτικό στοιχείο για την εκθετική ανάπτυξη των αγορών μετά το 1990 αποτέλεσε η εμφάνιση μιας νέας σειράς προϊόντων κεφαλαιαγοράς, των λεγόμενων παραγώγων (derivatives), τα οποία μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα δημιούργησαν φάση ομαδικής επενδυτικής υστερίας και τα οποία, σε πολλές περιπτώσεις, συνιστούν τίτλους με τέτοιο επίπεδο περιήλξης σχεδίασης, που οι σχέσεις τους με τις πραγματικές αξίες αναφοράς τους να είναι άπιστευτα απομακρυσμένες. Η αρχή των παραγώγων είναι στην ουσία πολύ απλή και πανάρχαια, αφού η πρώτη θεσμοθετημένη εμφάνισή τους εντοπίζεται στην Ινδοδομείο Αγορά του αρχαίου Ιημέρος Πειραιώς και βασιζόταν στην προστασία των παραγώγων και των εμπόρων από ενδεχόμενους κινδύνους και μελλοντικές αρνητικές διακυμάνσεις τιμών. Πράγματι, ακόμη και σήμερα, σχεδόν όλα τα απλά παράγωγα σχεδιάζονται με γνώμονα τη λογική του περιορισμού των κινδύνων.

- Οι προθεσμιακές πράξεις (futures) είναι δεσμεύσεις, που αναλαμβάνονται σε μία οργανωμένη αγορά, να αγοραστεί ή να πωληθεί σε καθορισμένη τιμή ένα προϊόν ή ένας οποιοσδήποτε χρηματιστηριακός τίτλος.

- Οι προαιρετικές (options) βασίζονται σε μία πρόβλεψη σχετικά με τις διακυμάνσεις της τιμής μιας υπό διαπραγμάτευση αξίας, παρέχοντας το δικαίωμα να αγοραστεί ή να πωληθεί η αξία αυτή σε προκαθορισμένη προθεσμία και με προκαθορισμένη τιμή.

- Τα συμβόλαια ανταλλαγής (swaps) επιτρέπουν σε δύο παράγοντες του χρηματιστηρίου να προστατευθούν από τις διακυμάνσεις της αγοράς, ανταλλάσσοντας λόγω χάρη το κόστος ενός χρέους με σταθερό επιτόκιο, σε κόστος χρέους με μεταβλητό επιτόκιο, ή ποσά σε δύο διαφορετικά νομίσματα μέσα σε προκαθορισμένη προθεσμία.

Το ενδιαφέρον για τα προϊόντα αυτά ενισχύθηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας (1993-1998), καθώς προωθήθηκαν ως πανάκεια, έναντι της αβεβαιότητας των αγορών, από τα μεγάλα χρηματιστηριακά ιδρύματα. Καθοριστικό στοιχείο για την άνοδο προηγουμένου προώθησή τους στο επενδυτικό κοινό υπήρξε το κλίμα οικονομικής δυσπραγίας που επικράτησε σε διεθνές επίπεδο στον τραπεζικό κλάδο, στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η συρρίκνωση των εσόδων από τις παραδοσιακές εργασίες οδήγησε τις τράπεζες προς τις δραστηριότητες της κεφαλαιαγοράς (επιτόκια, συνάλλαγμα, ομόλογα, έντοκα γραμμάτια, παράγωγα, διαχείριση χαρτοφυλακίων) που εμπεριέχουν το πλεονέκτημα της δημιουργίας βεβαιωμένων εσόδων και υψηλών προμηθειών, με τη σχεδίαση και αγοραπωλησία παραγώγων να κατέχει μία από τις πλέον εξέχουσες θέσεις.

Για τη γνωστή SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, οι νέες δραστηριότητες αποτέλεσαν την πηγή για το 65% των καθαρών αποτελεσμάτων της, με τα παράγωγα να καλύπτουν το 22% του συνόλου. Κατά τρόπο ανάλογο, η MITSUBISHI βελτίωσε με σταθερό ρυθμό από το 1993 (κατά μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 15%) την κερδοφορία της, χάρη στις νέες δραστηριότητες, και το παράδειγμα της ακολουθήσαν, παρά το γνωστό συντηρητικό τους, όλες οι μεγάλες ιαπωνικές τράπεζες. Η επί σειράν ετών Ζημιογόνος BANKERS TRUST εγκατέλειψε τις παραδοσιακές τραπεζικές εργασίες, κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80 και μεταβλήθηκε, όπως η ίδια υποστήριξε στις διαφημιστικές της εκστρατείες, σε «διαχειριστή κινδύνων».

Από το 1992 και εντεύθεν, η υψηλή της κερδοφορία προέρχεται κατά 75% από την εμπλοκή της στη σχεδίαση και πώληση παραγώγων προϊόντων.

Οι συναλλαγές σε παράγωγα έχουν δημιουργήσει μία τεράστια αγορά, το μέγεθος της οποίας προσεγγίζει τα 20 τρια. USD, ενώ τα διακινούμενα κεφάλαια είναι τριπλάσια από τα αντίστοιχα που διακινούνται σε μνημεία βάση στο χρηματιστήριο αξιών (μετοχών) της Νέας Υόρκης. Μόλις έξι μεγάλες εμπορικές τράπεζες, σύμφωνα με έκθεση της FED, ελέγχουν το 90% των συναλλαγών της γιγαντιαίας αυτής αγοράς, στοιχείο που προδικάζει ότι μία ενδεχόμενη δυσλειτουργία είναι δυνατόν να οδηγήσει σε κατάρρευση γιγάντες του διεθνούς τραπεζικού κλάδου.

Ανάλογα εκρηκτικά φαινόμενα έχουν παρουσιαστεί και οι αγορές συναλλάγματος, όπου το μέγεθος των ημερήσιων συναλλαγών έχει πενταπλασιαστεί από το 1980, φθάνοντας τα 1,5 τρια. USD. Από τις συναλλαγές αυτές, μόλις το 15% αφορά πραγματικές πράξεις, καθώς το υπόλοιπο προέρχεται από τη χρήση συντελεστών μόχλευσης που δρουν πολλαπλασιαστικά στην αρχική τοποθέτηση και, κατά συνέπεια, πολλαπλασιάζουν τα κέρδη ή τις ζημιές της. Το ΔΝΤ εκτιμά ότι 30 έως 50 μεγάλες τράπεζες και όμιλοι επιχειρήσεων ελέγχουν τις συναλλαγές στα βασικά νομίσματα, με θέσεις που κινούνται συνήθως μεταξύ 50 και 100 δισ. USD, γεγονός ιδιαίτερα επικίνδυνο, αν συνεκτιμηθούν οι υψηλοί συντελεστές μόχλευσης (Reverage).

Η θρησκευτική προσήλωση των τραπεζών και των μεγάλων ομίλων στις αγορές των νέων προϊόντων έχει και την αρνητική της πλευρά, καθώς στις ΗΠΑ, ενώ το 1970 οι χορηγήσεις του τραπεζικού κλάδου προς τη βιομηχανία και το εμπόριο κάλυπταν το 80% του συνόλου, έχουν πλέον υποχωρήσει κάτω από τα επίπεδα του 20%, στοιχείο που δυσχεραίνει πλέον, καθιστώντας τις ουσιαστικά απαγορευτικές, τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις. Από την άλλη πλευρά, υποστηρίχθηκε ότι τα νέα προϊόντα κεφαλαιαγοράς, σε συνδυασμό με την είσοδο του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος σε νέο κύκλο, θα απαλλάξουν τις αγορές από χρόνια δυσλειτουργικά προβλήματα.

Θα διεκδύνη την αυτόματη αποκατάσταση του ισοζυγίου συναλλαγών, μέσω υποτιμήσεων που θα ενίσχυαν την ανταγωνιστικότητα των υπερχρεωμένων χωρών και ανατιμήσεων που θα περιορίζαν τις πιστώ-

98 F M A M J

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑ

τριες χώρες.

- Θα έθετε φραγμό στην κερδοσκοπία λόγω αυξημένων κινδύνων, των συνυφασμένων με τις μελλοντικές διακυμάνσεις των ισοτιμιών.

- Θα ενίσχυε την αυτονομία της οικονομικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, καθώς θα αναιρούσε τον καταναγκασμό της σταθεροποίησης των επιτοκίων.

- Θα οδηγούσε στη μείωση των συναλλαγματικών αποθεματικών των κεντρικών τραπεζών, καθώς θα περιορίζε την ανάγκη παρεμβάσεων για τη διασφάλιση της σταθερότητας του εθνικού νομίσματος.

- Θα περιορίζε τις διακυμάνσεις τιμών στα χρηματιστήρια αξιών και εμπορευμάτων, λόγω της διάδοσης των παραγώγων προϊόντων.

Δυστυχώς όμως, οι οραματισμοί των οικονομολόγων της δεκαετίας του '70, διαψεύστηκαν παταγωδώς, σχεδόν αμέσως μετά την ολική κρημνιστική εφαρμογή των νέων μηχανισμών των αγορών, που υιοθετήθηκαν με την πλήρη αποδοχή των νέων προϊόντων κεφαλαιαγοράς. Καθοριστικός παράγοντας που συνετέλεσε στη διάψευση αυτών των προσδοκιών υπήρξε η άνοδος των κεφαλαίων αναχαίτισης κινδύνων (Redge, funds), τα οποία, ενώ σχεδιάστηκαν ως κεφάλαια κάλυψης από τους επιχειρηματικούς και συναλλαγματικούς κινδύνους, κατέληξαν σε βραχύτατο χρονικό διάστημα, με την αξιοποίηση της αυξημένης ρευστότητας που προσέφεραν τα παράγωγα, να μεταβληθούν σε παράγοντες αποσταθεροποίησης των αγορών.

Το γνωστότερο ίσως από τα κεφάλαια αυτά, το QUANTUM FUND του G. Soros, έγινε διάσημο όταν, κατά τη διάρκεια της νομισματικής αναταραχής του Σεπτεμβρίου του 1992, επιτιθέμενο εναντίον των κεντρικών ευρωπαϊκών τραπεζών, αποκόμισε κέρδη 1 δισ. USD. Το Φεβρουάριο όμως του 1994, υιοθετώντας μια λανθασμένη εκτίμηση για την πορεία του ιαπωνικού νομίσματος, έχασε μέσα σε μία συνεδρίαση 600 εκατ. USD. Οι λανθασμένες εκτιμήσεις συνεχίστηκαν και κατά την κρίση του Οκτωβρίου του 1997 στην Άπω Ανατολή, με απώλειες 2 δισ. USD, και κατά την αναταραχή του Σεπτεμβρίου του 1998, με απώλειες ανώτερες του 1 δισ. USD. Αν και πολλοί θεωρούν το Φεβρουάριο του 1994 ως την απαρχή των δεινών, που έληξαν τους λεγόμενους διαχειριστές υψηλού κινδύνου, η αφετηρία θα πρέπει να τοποθετηθεί κατά το 1993, όταν μία λανθασμένη εκτίμηση για τη διακύμανση των τιμών του πετρελαιοίου οδήγησε σε πανωλεθρία το γιγαντιαίο όμιλο METALLGESELLSCHAFT, με ζημιές 1,3 δισ. USD. Με την είσοδο στο 1994, οι ασκοί του Αϊόλου έληξαν την αγορά παραγώγων. Στην Ιαπωνία αυτοκτόνησε στέλεχος της NIPPON STEEL CHEMICAL, που οδήγησε την εταιρεία σε ζημία 128 εκατ. USD, ενώ στη Χιλή «εξαφανίστηκε» χρηματιστής που προκάλεσε ζημία 207 εκατ. USD στο Δημόσιο, εκτιμώντας λανθασμένα την πορεία των τιμών του χαλκού. Η χιονοστιβάδα των ζημιών, που κάθε μία υπερέβη το όριο των 100 εκατ. USD, έληξε ανεξέλεγκτα κολλοσιαιούς ομίλους όπως την PROCTER & GAMBLE, την CARGILL, την MEAD, την GIBSON GREETINGS. Ορισμένοι, όπως ο όμιλος DELL, υπήρξαν περισσότερο τυχεροί, καθώς με την πρώτη ζημία ρευστοποιήσαν αμέσως ολόκληρο χαρτοφυλάκιο παραγώγων (η DELL έχασε «μόνον» 23 εκατ. USD). Στο κλίμα πανικού που επικράτησε, τα θύματα κατηγορήσαν τους διαχειριστές υψηλού κινδύνου για εμπλοκή σε ένα φαύλο κύκλο χρηματιστηριακών επανοήσεων, του οποίου οι κίνδυνοι ήταν στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτεροι από εκείνους που αρχικά επιδίωκαν να αντιμετωπίσουν, με αποκορύφωμα το διασυρμό της BANKERS TRUST στα δικαστήρια από την PROCTER & GAMBLE. Συνοδικά, οι «διαχειριστές κινδύνων» υπέστησαν το 1994 ζημία ύψους 1,4 τρις. USD, ποσό που είναι μεγαλύτερο από τα συναλλαγματικά αποθέματα των ΗΠΑ ή από το συνολικό χρέος του Τρίτου Κόσμου.

Όμως, κατά τη διάρκεια του 1995 συνεχίστηκαν οι ζημιές, με κορυφαίο τον ιαπωνικό όμιλο SUMITOMO, που έχασε 3,5 δισ. USD, εκτιμώντας λανθασμένα το μέγεθος των αποθεμάτων χαλκού της Κίνας, και οδήγησε την αγορά του συγκεκριμένου μετάλλου σε στάδιο κατάρρευσης. Κατά το 1996, η λανθασμένη εκτίμηση για την πορεία του ιαπωνικού νομίσματος οδήγησε σε κατάρρευση και χρεοκοπία μία από τις πλέον αξιολεβαστές τράπεζες της Βρετανίας, την BARINGS, ενώ κατά τον Οκτώβριο του 1997 η κρίση στις αγορές της Άπω Ανατολής έληξε, σχεδόν ανεπανόρθωτα, όλους σχεδόν τους διαχειριστές κεφαλαίων, με χαρακτηριστικότερο τον M. Moebius, του οποίου η απρονοησία και η εκτίμηση ότι η κρίση ήταν

προσωρινή οδήγησαν την TEMPLETON, έναν από τους μεγαλύτερουςίκους αμοιβαίων κεφαλαίων σε διεθνές επίπεδο, στην απώλεια του 40% του επενδεδυμένου ενεργητικού της στην Άπω Ανατολή, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1998.

Άλλή και η αναταραχή του Σεπτεμβρίου του 1998 δημιούργησε σημαντικές απώλειες, με κορυφαίο μέχρι στιγμής πρωταγωνιστή τον J. Merriweather, του οποίου το LONGTERM, HEDGE FUND έχει ήδη απολέσει το 85% του ενεργητικού του και πρόκειται να δανειοδοτηθεί με 3,7 δισ. USD από τις πέντε μεγαλύτερες αμερικανικές τράπεζες, για να μην οδηγηθεί σε κατάρρευση, προκαλώντας επαγωγικά σοβαρότατες απώλειες στην αμερικανική αγορά.

Αν και οι πρόσφατες ζημιές έχουν αποδοθεί στην κρίση της Ρωσίας, η πανωλεθρία του LONG TERM HEDGE FUND προήλθε από λανθασμένη εκτίμηση της πορείας των ευρωπαϊκών επιτοκίων (ζημία ανώτερη των 4 δισ. USD), ενώ το QUANTUM FUND προέκυψε λόγω λανθασμένης πρόβλεψης της πορείας του βρετανικού νομίσματος (ζημία ανώτερη του 1 εκατ. USD). Πρωταθλητές ζημιών είναι μέχρι στιγμής και οι μεγάλες ελβετικές τράπεζες, που αξιοποιούσαν διαχειριστές υψηλών κινδύνων, δηλαδή hedge funds, για τη διαχείριση διαθεσίμων. Ήδη, η CREDIT SUISSE σημείωσε ζημιές 8 δισ. USD, ενώ η UBS έχει ζημιώσει 700 εκατ. USD μόλις τα υπό διαχείριση διαθέσιμα που είχε εμπιστευθεί στο LONG TERM HEDGE FUND, με άγνωστες ακόμη τις συνολικές ζημιές της.

Από τον θλιβερό αυτό κατάλογο των ζημιών, προκύπτει βέβαια το ανεκλήτο ερωτηματικό ως προς την αξιοπιστία των διαχειριστών υψηλού κινδύνου, οι οποίοι τελικά αποδείχτηκαν ικανοί, μόνον όταν οι αγορές εξελίσσονταν ομαλά και ευνοϊκά, ενώ σε περιόδους αναταραχής επέδειξαν αξιοθρήνητη συμπεριφορά και άνευ προηγουμένου ανικανότητα, παρασύροντας σε κλυδωνισμούς αγορές που δεν παρουσίαζαν κανένα απολύτως πρόβλημα.

Πολλοί, μετά την άνευ προηγουμένου ζημία του 1994, πρότειναν τη θεσμοθέτηση αυστηρών κανονισμών, που θα περιορίζαν την ασυδοσία των διαχειριστών κεφαλαίων, θέτοντας φραγμούς στο εύρος των κερδοσκοπικών κινήσεων. Ήδη από το 1993, η BUNDESBANK είχε προειδοποιήσει ότι η ανεξέλεγκτη χρήση παραγώγων ήταν δυνατόν να προκαλέσει αλυσιδωτές αντιδράσεις, θέτοντας σε κίνδυνο το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα. Από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού, πάντως, ο A. Greenspan, πρόεδρος της FED, απάντησε ένα χρόνο αργότερα και μετά την κρίση, ότι ο κίνδυνος για το σύστημα ήταν αμελητέος. Βέβαια, ο Greenspan δεν φημίζεται για τις αλάνθαστες εκτιμήσεις του. Δέκα σχεδόν χρόνια πριν, το 1985, είχε εγγυηθεί ως εμπειρογνώμων για τη φερεγγυότητα του O. Keating, γενικού διευθυντή της τράπεζας LOANS & SAVINGS, εισπράττοντας για τη σύνταξη δύο επιστολών 40.000 USD. Λίγο αργότερα, η τράπεζα κατέρρευσε με ζημιές 3 δισ. USD, ενώ το συνολικό κόστος για τους φορολογούμενους εκτιμήθηκε μεταξύ 300 και 500 δισ. USD.

Ορισμένοι, όπως ο βραβευμένος με Nobel J. Tobin (εισηγητής της θεωρίας του Χαρτοφυλακίου), προτείνουν δραστικές λύσεις, όπως τη φορολόγηση των συναλλαγών σε συνάλλαγμα, για να θέσουν φραγμό στη δράση των hedge funds και να τα προστατεύσουν από τις λανθασμένες κινήσεις, περιορίζοντας με τον τρόπο αυτό το εύρος τους. Ο καθηγητής του Πανεπιστημίου του Yale και υπεύθυνος του προγράμματος ανάπτυξης του OHE R. Mendez προτείνει τη δημιουργία ενός παγκόσμιου χρηματιστηρίου συναλλάγματος, ελεύθερη πρόσβαση, στοιχείο όμως που θα αφαιρούσε από τις τράπεζες και τα hedge funds τα υψηλά έσοδα προμηθειών. Άλλοι πάλι επιμένουν στη θεσπίση νέου αυστηρού θεσμικού πλαισίου για τα νέα προϊόντα κεφαλαιαγοράς, πιστεύοντας ότι θα περιορίσουν την πλημμυρίδα των κερδοσκοπικών κινήσεων.

Οπωσδήποτε, μεσοδυστης τής τρέχουσας αναταραχής, που ουσιαστικά έχει προκύψει λόγω λανθασμένων εκτιμήσεων για την πορεία του αμερικανικού νομίσματος, είτε η πορεία του συνδέθηκε με πρόγνωση για την πορεία των ευρωπαϊκών επιτοκίων (περίπτωση LONG TERM HEDGE FUND) είτε με πρόβλεψη για μαζική αναζήτηση ασφάλειας μετά την έξοδο από τις αναδυόμενες αγορές (περίπτωση ελβετικών τραπεζών), είναι αδύνατον να θεσμοθετηθούν μέτρα. Εάν προκύψει κάτι, τότε αυτό θα γίνει μετά τη λήξη των κλυδωνισμών των μεγάλων αγορών και αφού σταθεροποιηθεί η ισοτιμία του αμερικανικού νομίσματος με το ευρώ. ➡

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α.

από 22/9/98 έως 21/10/98



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

Μετοχή	Τιμή 22/9	Τιμή 21/10	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	980	850	-13%	0,016	15.450
ΔΑΝΕ*	581	368	-37%	0,121	496.481
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ**	2.075	1.950	-6%	0,209	2.336.416
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.360	2.050	-13%	0,387	215.670
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	5.760	5.605	-3%	0,175	912.792
ΝΕΛ	1.370	1.335	-3%	0,404	645.660
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.490	1.315	-12%	1,022	8.350.592

Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.000	22-Σεπ	715	5-Οκτ
ΔΑΝΕ	599	22-Σεπ	368	7-Οκτ
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	2.125	30-Σεπ	1.605	13-Οκτ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.450	23-Σεπ	1.800	12-Οκτ
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	6.185	30-Σεπ	4.860	13-Οκτ
ΝΕΛ	1.415	23-Σεπ	990	9-Οκτ
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.525	22-Σεπ	1.025	13-Οκτ

Χ Ρ Η Μ Α Τ Ι Σ Τ Η Ρ Ι Α Κ Η Α Ξ Ι Α 21/10/98

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	850	3.789
ΑΝΕ	18.598.298	368	6.844
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	75.686.400	1.950	147.588
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	2.050	5.190
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	23.642.000	5.605	132.513
ΝΕΛ	7.256.655	1.335	9.688
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	1.315	48.820

Γενικός Δείκτης Χ.Α.Α.

Τιμή 22/9	Τιμή 21/10	Απόδοση (%)
2.140,28	2.087,81	-2%

*Ημερομηνία αναστολής της μετοχής: 8/10

** Επί του νέου αριθμού μετοχών
μεγίστα - ελάχιστα

Δείκτες Χ.Α.Α.

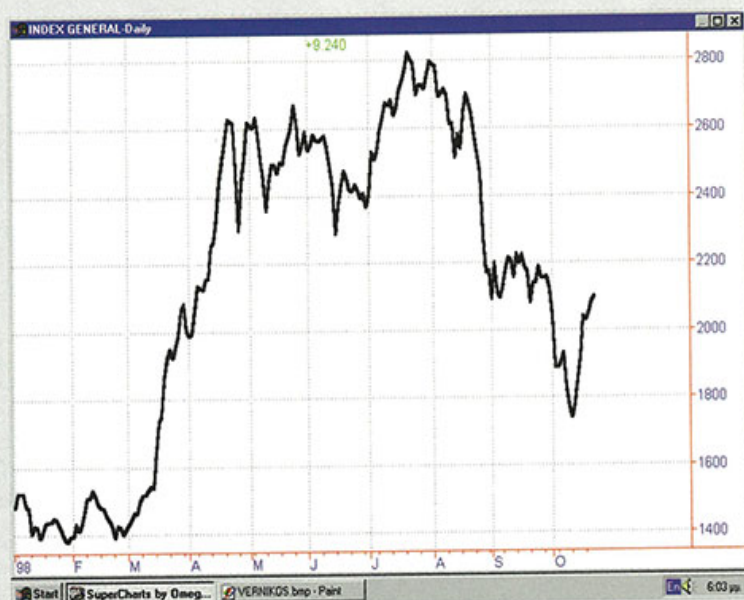
Κλάδος	Τιμή 22/9/98	Τιμή 21/10/98	Απόδοση (%)
Τραπεζικός	3.940,09	3.837,89	-3%
Κατασκευαστικός	462,11	464,68	1%
Συμμετοχών	1.714,64	1.681,98	-2%
Βιομηχανικός	1.520,47	1.468,24	-3%
Ασφαλιστικός	1.103,83	1.057,88	-4%
Επενδύσεων	678,95	693,66	2%
Leasing	319,61	348,77	9%
Διάφορες	1.562,58	1.606,63	3%
Παράλληλη	166,02	168,78	2%
FTSE/ASE 20	1.293,07	1.255,01	-3%

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α.

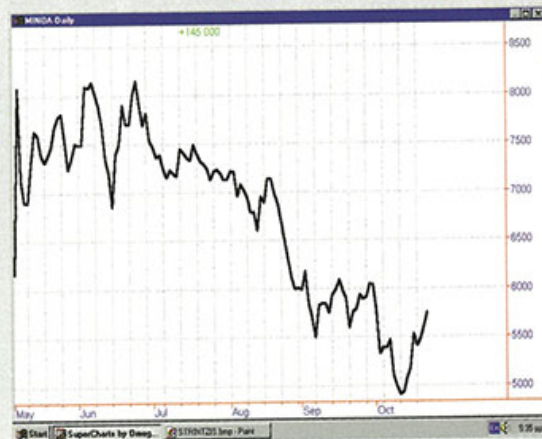
Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
22/9 - 21/10 759.893	36,18

ΠΙΝΑΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

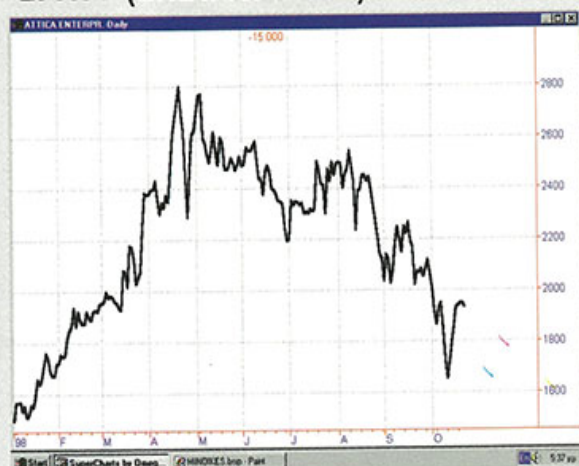
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ



ΜΙΝΟΑΝ (ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ)



ΕΡΑΤΤ (ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ)



STRINZIS (ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ)



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΩΝ 4, ΠΛ.ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ ΤΗΛ. (0241) 39730-39731 ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 70070 email:epend@rdo.forthnet.gr
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:
ΑΝΘΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ:7295306, 7295307
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326 email:epend@ath.forthnet.gr

Στις αρχές Νοεμβρίου αναμένεται να ξεκινήσουν οι διαδικασίες για την επίλυση του προβλήματος που είχε δημιουργηθεί στο λιμάνι του Πειραιά με τους «κοινοτικούς διαδρόμους».

Όπως είναι γνωστό, στο σύνολό τους οι εκπρόσωποι των χρηστών των εγκαταστάσεων του ΟΛΠ έχουν συμφωνήσει στη λύση της δημιουργίας «κοινοτικών διαδρόμων», ενώ ενστάσεις προβάλλουν οι εκπρόσωποι των εκτελωνιστών. Ήδη στις συσκέψεις που έχουν γίνει έχει επισημανθεί ότι είναι αδύνατο να μην εφαρμοστούν οι σχετικοί κανονισμοί για την ομαλή διακίνηση των εμπορευμάτων. Ουσιαστικά, η λύση του προβλήματος θα έρθει από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομικών, πιθανώς με σχετικές εγκυκλίους και με ρυθμίσεις που οι αρμόδιες τελωνειακές αρχές θα κληθούν να εφαρμόσουν. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΛΠ και οι τελωνειακοί ήδη εξετάζουν όλες τις πιθανές λύσεις, συνυπολογίζοντας και τις επισημάνσεις των χρηστών, αλλά και τις ενστάσεις των εκτελωνιστών. Έτσι θα σχηματισθεί ένα πλαίσιο προτάσεων, που θα προωθηθεί στο υπουργείο Ναυτιλίας και Οικονομικών, προκειμένου να υπάρξει τελική διευθέτηση του ζητήματος.

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ

του Νάσου
Πουθακίδα



Ωστόσο, τη βασική ευθύνη για την απόλυτη εφαρμογή των κοινοτικών κανονισμών έχει η Τελωνειακή Υπηρεσία, εκπρόσωποι της οποίας φαίνεται να έχουν συμφωνήσει με τη λύση των «κοινοτικών διαδρόμων», που θα διευκολύνει και το έργο της υπηρεσίας, ασχέτως αν μειώνεται ο όγκος εργασίας.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις έγκυρων κύκλων, η νέα μείωση του τελωνειακού αντικειμένου, που είναι ο έλεγχος, πλήττει ευθέως τους εκτελωνιστές, μειώνοντας ακόμη περισσότερο τη σημασία του ρόλου που σήμερα διαδραματίζουν. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι, παρά τις αλληλεπλήρητες επισημάνσεις του εκτελωνιστικού κλάδου για τα προβλήματα που μοιράει δημιουργούνται λόγω της εφαρμογής του συνόλου των κοινοτικών κανονισμών, δεν έχουν βρεθεί από την πολιτεία οι κατάλληλες λύσεις ώστε να μη βρεθούν οι εκτελωνιστές χωρίς αντικείμενο, αλλά ούτε και εκείνες ώστε ένα σημαντικό τμήμα αυτών που σήμερα είναι εν ενεργεία να απασχοληθούν σε κάτι άλλο, να μην οδηγηθούν κατ' ανάγκην στις ομάδες των ανέργων.

Το πρόβλημα των «κοινοτικών διαδρόμων» επανέφερε στο προσκήνιο το θέμα που απασχολεί πολλή χρόνια τον εκτελωνιστικό κλάδο, ο οποίος βλέπει μέρα με τη μέρα να μειώνεται ο κύκλος εργασιών του. Βέβαια κύκλοι των χρηστών, αν και αναγνωρίζουν το πρόβλημα του κλάδου αυτού, ωστόσο επισημαίνουν ότι δεν είναι δυνατόν να μην εφαρμόζεται η

νομοθεσία εξαιτίας κάποιων προβλημάτων που η πολιτεία δεν έχει επιλύσει.

ΔΝΕ: Επιβεβλημένη λύση;

Επιβεβλημένη θεωρεί η Διεθνής Ναυτική Ένωση την καθιέρωση των «κοινοτικών διαδρόμων». Σε υπόμνημά της προς τον πρόεδρο του ΟΛΠ κ. Γ. Μανιάτοπουλο αναφέρεται:

«Η Διεθνής Ναυτική Ένωση πιστεύει ότι η καθιέρωση "κοινοτικών διαδρόμων", εντός των ορίων της Ελευθέρας Ζώνης Πειραιώς, είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη, κάθε δε περαιτέρω καθυστέρηση στην υλοποίησή της επιβαρύνει αδικαιολογήτως τη διακίνηση των κοινοτικών φορτίων και εκθέτει την Ελλάδα στους εταίρους μας.

Η δημιουργία "κοινοτικών διαδρόμων" εντός της Ελευθέρας Ζώνης Πειραιώς, σε συνδυασμό με την πιστοποίηση της κοινοτικής προέλευσης των φορτίων μόνο από το Δηλωτικό Εισαγωγής Εμπορευμάτων της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, όπως προβλέπεται από το άρθρο 313 του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα, θα αποτελέσει την ιδανική πιστεύουμε λύση για την απλουστευμένη διακίνηση των κοινοτικών φορτίων, ανεξαρτήτως της αρχικής προέλευσης ή του τελικού προορισμού του κομίζοντος πλοίου. Είναι δε αυτονόητο ότι η χάραξη των "κοινοτικών διαδρόμων" θα πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να επιτρέπει σε όλα ανεξαιρέτως τα πλοία που εξυπηρετούνται στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, να κάνουν χρήση των διατάξεων περί απλουστευμένης διαδικασίας, όπως αυτές τελικά

θα ισχύσουν».

ΟΙ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΕΣ

Η Ομοσπονδία Εκτελωνιστών της Ελλάδας έχει τις ακόλουθες απόψεις για τους «κοινοτικούς διαδρόμους»:

1. Το ζήτημα των απλουστευμένων διαδικασιών ανακινήθηκε πρόωρα γιατί υπήρξε κι εξακολουθεί να υπάρχει αδυναμία του ΟΛΠ να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της εμπορευματικής διακίνησης στον ΣΕΜΠΟ Ικονίου. Η πίεση του Οργανισμού προς τα τελωνεία της περιοχής ξεκίνησε με την ντε φάκτο καθιέρωση τελωνισμών επί νταβλικών στην περιοχή της Γ-4 Ικονίου και, παρ' όλο που χρησιμοποιούνται, μέσω σχετικής νομοθετικής ρύθμισης, σήμερα, περισσότεροι χειριστές μηχανημάτων ΒΕΛΟΤΤΙ, εν τούτοις η πίεση παραμένει, ακριβώς γιατί υφίσταται έλλειψη, απaráδεκτη και επιβαρυντική οργάνωση των υπηρεσιών. Φαίνεται ότι ορισμένοι πιστεύουν πως η «κάθαρση» απ' όλο αυτό το απaráδεκτο σκηνικό, θα επέλθει ως πανάκεια μέσω της καθιέρωσης των απλουστευμένων διαδικασιών, που με μαγικό τρόπο θα επουλώσουν «πληγές». Οι τελωνειακές υπηρεσίες, άραγε, έχουν ενδώσει σε αυτή τη νοστορπία;

2. Αν η καθιέρωση των απλουστευμένων διαδικασιών προωθηθεί απλά και μόνο με την ΚΑΤΑ ΔΗΛΩΣΗ τεχνική και με τα ερμηνευτικά στην Ελληνική τιμολογία των εισαγωγών, χωρίς καμία άληθη πρόβλεψη και υποστήριξη, τότε είμαστε απολύτως σίγουροι ότι τα αποτελέσματα του «πειράματος» θα έχουν δραματική αρνητική εξέλιξη για τα δημόσια συμφέροντα.

3. Μέσω του (ενοποιημένου σύντομα με το Η') Ε' ΤΕΛ Πειραιώς, που επιλέχθηκε πιλοτικά για την έναρξη εφαρμογής της Risk Analysis, διακινείται κάθε χρόνο το 62% της εμπορευματικής πανελλαδικά κίνησης. Μπροστά σε ένα τόσο σοβαρό εγχείρημα, κοινός νους θα επέλεγε ένα μικρότερο περιφερειακό τελωνείο για το ξεκίνημα (π.χ. Ελευσίνα, Κόρινθος, Λαύριο κ.λπ.) ώστε οι τυχόν πρώτες επιπτώσεις να μην είναι μεγάλου εκτοπίσματος. Είναι όμως προφανές ότι οι προαναφερόμενες πιέσεις του ΟΛΠ «έπιασαν τόπο» και έπεισαν τους αρμόδιους να επιλέξουν (βιαστικά και αναποδογύριστα κατά την άποψή μας) το μέγιστο τελωνείο της χώρας για πιλότο του εγχειρήματος.

4. Οι διατάξεις περί των τελωνειακών διαδικασιών και οι αντίστοιχες επιπτώσεις, σε θελημένα ή μη σφάλματα, θα υπάρχουν σε διοικητικό και πειθαρχικό επίπεδο. Όμως, το νέο πεδίο αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων όλων θα πρέπει να μην είναι θολό και μηλεγμένο. Οι ρόλοι θα πρέπει να αποσαφηνιστούν έγκαιρα και σαφέστατα ώστε να «μην πληρώσουν τη νύφη» οι μη υπεύθυνοι και οι αθώοι, π.χ., με ποια κριτήρια θα στέλνονται ανά Container για καθολικό έλεγχο, πέραν των θεωρητικών δεδομένων της Risk Analysis; Ή μήπως δεν υφίσταται τέτοια εκδοχή; Επίσης, θα υπάρχει δυνατότητα στον παραλήπτη ή τον εκτελωνιστή του, για τους δικούς τους λόγους, να ζητήσουν εκείνοι καθολικό έλεγχο; Τι επιπτώσεις θα έχει, για τους παράγοντες του τελωνισμού, ένας εκ των υστέρων έλεγχος, π.χ., του ΣΔΟΕ, που θα βρει τα χαρτιά εντάξει, αλλά το εμπόρευμα λάθος; Οι διατάξεις περί παθρεμπορίου θα ισχύουν όπως ακριβώς σήμερα, ακόμη κι όταν δεν υπάρχει η δυνατότητα σε αιτούμενο έλεγχο;

Μπορεί σε αυτή την περίπτωση να αποδοθεί δόλος στους παράγοντες του τελωνισμού (δηλαδή σε τελωνειακούς κι εκτελωνιστές);

5. Αν και ο ΟΛΠ μιλάει για ταχύτερη και οικονομικότερη διακίνηση των εμπορευμάτων, εν τούτοις συνεχώς εφευρίσκει τρόπους για να τα επιβαρύνει. Πρόσφατα παραδείγματα, οι καθυστερήσεις προσκόμισης των προς τελωνισμό Containers στην περιοχή Ε' και η έκδοση της υπ' αριθμ. 1986/11-5-98 απόφασης με την οποία αιφνιδιαστικά ενεργοποιήθηκαν

διατάξεις που δεν είχαν λειτουργήσει ποτέ και αυξάνουν τα τέλη κινήσεως στο ΣΕΜΠΟ που χρεώνονται πλέον. Σήμερα, η διαδικασία τελωνισμού στοιχίζει ασήμαντα ποσά, ακόμη κι αν χρειαστεί επαντελωνισμός. Όταν καθιερωθούν οι απλουστευμένες διαδικασίες, τα Containers που θα στέλνονται για τελωνισμό θα πρέπει να ερευνώνται μέχρι «μυελού οστέων», διαφορετικά, σε περίπτωση εκ των υστέρων ελέγχου και διαπίστωσης λάθους, οι κυρώσεις (και δικαιολογημένα) θα είναι βαρύτατες. Τούτο σημαίνει, πέραν των κινήσεων προς τους χώρους ελέγχου, και σημαντική πρόσθετη εργασία για την εκκένωση, τον έλεγχο και την επαναπλήρωσή τους. Ποιος θα επιβαρυνθεί για την επιπλέον αυτή εργασία; Μήπως ο παραλήπτης, στον οποίο του την επέβαλαν, ή ο ΟΛΠ, ο οποίος θα εξοικονομεί εργατοώρες από την κατάργηση του σημερινού τρόπου ελέγχων; Εμείς πιστεύουμε ότι η υπηρεσία αυτή θα πρέπει να παρέχεται δωρεάν από τον Οργανισμό, διαφορετικά (πέραν της οικονομικής επιβάρυνσης των παραληπτών) πιθανόν να αποτελέσει αντικείμενο αθέμιτων και παράτυπων πιέσεων από διάφορους επιτηδευτές στο λιμάνι.

6. Με τι τρόπο θα εξασφαλίζεται η προτεραιότητα παράδοσης των μη ελεγχόμενων (κυρίως) Containers; Μέχρι σήμερα ο ΟΛΠ αρνείται να χορηγεί πρωτόκολλο εντολής για τις αιτήσεις που αφορούν τα προς τελωνισμό Containers. Τούτο θα ισχύσει μετά την ενδεχόμενη καθιέρωση του νέου συστήματος; Δηλαδή, θα παραλαμβάνει πρώτα εκείνος που διαθέτει την καλύτερη πειθώ;

7. Είμαστε απολύτως αρνητικοί στο ενδεχόμενο καθιέρωσης των απλουστευμένων διαδικασιών, αν δεν υπάρξουν προηγουμένως πλήρεις και σύγχρονες εγκαταστάσεις στο χώρο όπου θα προσκομίζονται τα προς έλεγχο εμπορευματοκιβώτια. Χρειάζονται ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ:

α) Σταθερές και λειτουργικές ράμπες εναπόθεσης των containers σε έναν ευρύ χώρο προσκόμισής τους.

β) Ο αριθμός τους πρέπει να είναι επαρκέστατος, ώστε να μη δημιουργείται λίστα αναμονής για τα προς τελωνισμό εμπορευματοκιβώτια.

γ) Να υπάρχει σε αυτό το χώρο και στις ράμπες σύγχρονος και κατάλληλος εξοπλισμός για την εκκένωση και επαναπλήρωση των CONEX (κλαρκ μηχανικά, κλαρκ μικρά χειροκίνητα, εργαλεία, παλέτες κ.λπ.).

δ) Να βρίσκεται σε μόνιμη προς τούτο απασχόληση στις ράμπες επαρκές προσωπικό (αρχιεργάτες, εργάτες, χειριστές κ.λπ.), που θα λειτουργεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των τελωνειακών που θα διενεργούν τους ελέγχους.

ε) Να εξασφαλιστεί (με κατάλληλες ρυθμίσεις) η σύντομη προσκόμιση και απομάκρυνση των containers από το χώρο, ώστε να μη δημιουργούνται, από καθυστερήσεις, συνθήκες άνισης μεταχείρισης των εμπορευμάτων δύο ή περισσότερων εισαγωγών και

στ) Οι ράμπες πάνω στις οποίες θα γίνονται οι έλεγχοι θα πρέπει να είναι άνετες σε εμβαδόν και σκεπασμένες με μεγάλα στέγαστρα, ώστε η εύρυθμη λειτουργία των τελωνισμών να μην εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες.

Συμπερασματικά: Εφόσον αποσαφηνιστεί επαρκέστατα και συγκεκριμένα το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και εξασφαλιστούν οι τεχνικές, οργανωτικές και λειτουργικές δομές, σύμφωνα με την ανωτέρω περιγραφή, τότε και μόνο τότε θα έχουν περιορισθεί οι διαφαινόμενοι δημοσιονομικοί κίνδυνοι, θα υπάρξει σωστή και εύρυθμη, εκσυγχρονισμένη, ταχεία και οικονομική λειτουργία του νέου καθεστώτος τελωνισμών - εκτελωνισμών, σύμφωνα με τα κοινοτικά προβλεπόμενα και για την εξυπηρέτηση του δημόσιου και ιδιωτικού συμφέροντος. ♦

Ανταγωνιστικότητα και Έλληνες ναυτικοί

του Γ. Μπάνου, μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυτομεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Company S.A.

«Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού». Αυτή η τόσο λιτή διατύπωση, έκφραση δημοκρατικότητας και ελευθεροτυπίας, αποτελεί, φυσικά, βασική αρχή και των «Ναυτικών Χρονικών». Και μου παρέχει τη δυνατότητα ενός εσωτερικού διαλόγου. Αυτή το φορά, όμως, με τα «Ναυτικά Χρονικά» απροσώπως, αφού τα ακόλουθα σχόλια αναφέρονται στο περιεχόμενο του κύριου άρθρου (Editorial) του περιοδικού (αριθ. φύλλου 9, Οκτώβριος 1998), που πραγματεύεται τη λίαν γνωστή διένεξη μεταξύ εφοπλισμού και πολιτείας περί ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Ως συνέπεια των παραπάνω και ως αναγκαία διευκρίνιση, πρέπει εδώ να τονίσω με έμφαση ότι εκφράζω μόνον τον εαυτό μου, και ότι αν ήθελε κάποια από τις παρατηρήσεις μου ή και τα επιχειρήματά μου να συμπίπτουν με εκείνα άλλης πλευράς, τούτο μόνον τυχαίο θα έπρεπε να χαρακτηριστεί.

Δεν είναι δυνατόν, νομίζω, να καταλήξει κανείς σε συμπεράσματα ουσίας χωρίς μια αναφορά στους φορείς εκείνους που από τη θέση τους και την ιδιότητά τους, στο όλο πλαίσιο που αποκαλούμε Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (ΕΕΝ), διατυπώνουν ιδέες, κάνουν πολιτική και μορφώνουν τις εκάστοτε κρατούσες συνθήκες. Τέτοιους φορείς εδώ διακρίνουμε:

- 1) Την πολιτεία, που με έναν «κομψό» ή μη κομψό τρόπο εκπροσωπείται από την εκάστοτε κυβέρνηση, η οποία συχνά ενεργεί διά του αρμοδίου υπουργού της, ασχολούμενη η ίδια με τα σχετικά θέματα μόνο όταν εκείνα προσλαμβάνουν άκρως «εκρηκτικό» χαρακτήρα.
- 2) Τον εφοπλισμό, που έχει εν προκειμένω πολίτη εκπροσώπηση, δηλαδή την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), που επισήμως εκπροσωπεί την υπό ελληνική σημαία χωρητικότητα, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (ΕΕΝΣΛ) που εκπροσωπεί τα εν Λονδίνω εγκατεστημένα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία, ενώ κατά καιρούς, και όταν κρίνεται ότι τυχάνουν «καθ' ύλην» αρμόδιοι, παρεμβαίνουν η Ένωση Εφοπλιστών των Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) και η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων (ΕΕΜΠ), με αριθμό άλλων ενώσεων εκάστοτε μεριμνούντων περί των ιδικών συμφερόντων, εν πολλοίς εξειδικευμένων.
- 3) Τον Ναυτεργατικό Παράγοντα με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) και τις υπό αυτήν οργανώσεις.

Δεν θα παραλείψω και το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, τον

νεται (ή φοβάται;) τη συμβουλή τρίτων σαν οδηγούσα σε συρρίκνωση της δικής της θέσης εξουσίας και σε πιθανό παραμερισμό της. Οι ομοιογενείς πτωχές εμπειρίες του γράφοντος, ακόμη και στο επίπεδο ανταλλαγής ιδεών μέσα από ελεύθερη συζήτηση, υπήρξαν οδυνηρές.

Εφοπλισμός

Δεν είμαι εις θέσιν να γνωρίζω σε ποιο βαθμό το πρόβλημα της εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού (ή του «ελληνόκτητου» γενικά πλοίου) έχει γίνει κατανοητό από τους φορείς του. Η ΕΕΕ φέρεται εκπροσωπούσα τα υπό ελληνική σημαία πλοία, το τέταρτον, δηλαδή, της ΕΕΝ, με όρους αριθμού μονάδων. Η ΕΕΝΣΛ εκπροσωπεί την εν Λονδίνω ελληνική ναυτιλιακή παροικία (μία «παροικία» που ο γράφων, όπως ευσεβώς, πιστεύει ότι καλή θα ήταν να αποφασίσει την επιστροφή της στην πατρίδα -αρκετοί ήδη το κάνουν). Η ΕΕΝΣΛ, όμως, σε μεγάλο βαθμό «εμπεριέχεται» στην ΕΕΕ, που έτσι φαίνεται να πραγματώνει πρωτότυπη επικάλυψη («overlapping»). Μια τέτοια σύμπτωση αφήνει ουσιαστικά ακάλυπτο τον πολύ μεγάλο αριθμό των εν Ελλάδι ή σε τρίτες χώρες εγκατεστημένων Ελλήνων εφοπλιστών, που ή έχουν το σύνολο του στόλου τους υπό ξένες σημαίες είτε έχουν μικρό αριθμό πλοίων τους υπό ελληνική σημαία και μίαν ανάλογα υποβαθμισμένη εκπροσώπηση (και ψήφο) στην ΕΕΕ. Παράλληλα προς τους δύο παραπάνω φορείς, οι λοιποί αναφερθέντες εμπλέκονται με κλαδικά θέματα, που συχνά διαφορο-

Η πολιτική αντίληψη απεχθάνεται (ή φοβάται;) τη συμβουλή τρίτων σαν οδηγούσα σε συρρίκνωση της δικής της θέσης εξουσίας και σε πιθανό παραμερισμό της

«νόμω» πρώτον σύμβουλο του ΥΕΝ που, μη λαμβανόμενος εν τοις πράγμασι υπ' όψιν αλήθαι και ως εκ της συνθέσεώς του, έχει πλέον μεταμορφωθεί, όχι κατ' αρχήν εξ ιδίου σφάλματος, σε παράλληλη προς την ΕΕΕ οντότητα, τα αυτά με την τελευταία ουσιαστικά πρεσβεύον.

Ας θεωρήσουμε έναν προς έναν τους παραπάνω «φορείς»:

Πολιτεία

Το πρόσωπο και η εν γένει προσωπικότητα του υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ, που από τον τρόπο του διορισμού του και τις δοτές αρμοδιότητές του δεν μπορεί παρά να είναι φορέας της πολιτικής του πρώτου, αποκτούν εν προκειμένω υπερβολικά μεγάλη σημασία. Όμως, η θέση έχει υψηλές απαιτήσεις που, πέραν των τυπικών προσόντων γενικής μόρφωσης, πτυχίων και πολιτικής πείρας, απαιτεί τη ληπτή εκείνη «αίσθηση» περί της φύσεως και της ουσίας της ΕΕΝ, που αποκτάται μόνον μετά από μακρά εντός των τειχών θητεία και υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Τέτοια αίσθηση, εγώ τουλάχιστον, δεν ενθυμούμαι να έχω διακρίνει σε κανέναν ΥΕΝ εδώ και μερικές δεκαετίες. Ο λόγος είναι απλός. Η (ίσως καλή) κρατούσα δεοντολογία δεν θέλει τον ΥΕΝ προερχόμενον από τα σπλάχνα της ΕΕΝ. Η ανάγκη αποφυγής μιας κάποιας μονομέρειας στη λήψη αποφάσεων επί θεμάτων όπου τινά «συγκρούονται» τα συμφέροντα των παραπάνω ρηθέντων τριών βασικών φορέων ωθεί στο διορισμό προσώπων από άλλους χώρους, με τεχνοκρατική τάση ή, συχνότερα, με τάση εξομάλυνσης των στην ΕΕΝ συμβαινόντων ή ισχυόντων με τα έχοντα εφαρμογή σε άλλους τομείς του κοινωνικού ή οικονομικού γίγνεσθαι. Θεώρηση, δηλαδή, που μόνον από τύχη δεν οδηγεί σε παρεξηγήσεις και αποτυχία. Μια έξωθεν συνδρομή, με τη μορφή παροχής των απαιτούμενων συμβουλών, προς τον επίσημο πολιτικό «φορέα» δεν φαίνεται να είχε, ουδέ να έχει ποτέ, τύχη. Η πολιτική αντίληψη απεχθάν-

ποιούν ή και επιτείνουν τυχόν υφιστάμενες διαφορές. Και ερωτώ, χωρίς να υπαινίσσομαι απάντηση: Είναι μια τέτοια εκπροσώπηση σε θέση να προβεί σε μια ΣΥΝΟΛΙΚΗ και ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗ συμφωνία με την πολιτεία; Πράγμα που, όπως στη συνέχεια θα αναπτύξω, πιθανόν να καταστεί απαραίτητο...

Ναυτεργάτες

Αν το πρόβλημα της εκπροσώπησης του εφοπλιστικού κόσμου αποτελεί πρόβλημα ποσοστιαίας κάλυψης των μελών του, στην περίπτωση των ναυτεργατών ευσεβώς πιστεύω ότι καθίσταται ΚΑΙ πρόβλημα γνησιότητας. Το θέμα είναι παλιό, πολυσυζητημένο και δεν απαιτεί, στην πρωταρχική του μορφή τουλάχιστον, παραπέρα ανάπτυξη. Αρκεί να θυμηθούμε πόσοι, για αντικειμενικούς λόγους (ταξίδι, ανάπαυση στην ιδιαίτερη πατρίδα τους, κ.λπ.), αλήθαι και ως αποτέλεσμα πρακτικής των διοικήσεων ενίων σωματείων, αδυνατούν ή δεν στέργουν να μετέχουν των διαδικασιών εκλογής διοικήσεως ή και ευρύτερων αποφάσεων σε βαθμό μαζικής εκδήλωσης (γενικές συνελεύσεις, κ.λπ.). Νομίζω ότι στις ημέρες μας, και υπό την επίδραση της γενικότερης κρίσης που μαστίζει το συνδικαλισμό και τη συνδικαλιστική ιδέα, το πρόβλημα γίνεται ακόμη οξύτερο. Εκείνο όμως που έχει μεγαλύτερη σημασία, όταν αναφερόμαστε στο προκείμενο πρόβλημα, είναι ότι ο ναυτεργατικός κόσμος -και κατ' επέκταση η συνδικαλιστική του εκπροσώπηση- δεν έχει γνώση του ακριβούς αριθμού του, ούτε των ποσοστών ή απολύτων αριθμών των επιμέρους ειδικότητων στις οποίες διαιρείται, αγνοεί παντελώς σχεδόν τα στοιχεία της απασχόλησης (απολαμβάνοντας ή ευκαιριακά «ναυτικούς», απασχολούμενοι σε στεριανές εργασίες, εργαζόμενοι σε πλοία υπό ξένη σημαία και εν πολλοίς ανασφάλιστοι, πλήθος συνταξιούχων με τη γνωστή μέθοδο του διαβατηρίου) και ουδόλως ενδιαφέρεται να εξιχνιάσει τους λόγους της τόσο συρρίκνωσης. Θέλει να το αποδίδει σε εκάστοτε διαφορετι-

κούς λόγους, καθένας ανάλογα με τη βοήθη του και τις διαπραγματευτικές ανάγκες της στιγμής. Επιτέλους, ας σταματήσει αυτή η κοροϊδία! Όπως και σε όλες τις προηγμένες χώρες του κόσμου, η συρρίκνωση οφείλεται στη θεαματική άνοδο του βιοτικού επιπέδου και στην εξεπαισμένη κοινή απαίτηση για ποιότητα ζωής, ποιότητα που κατά τεκμήριο, παρά τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας, διαβίωσης, επικοινωνίας και χρόνου παραμονής στο πλοίο, δεν συγκρίνεται με τη ζωή στη στεριά, τουλάχιστον στα μάτια ενός σύγχρονου νέου.

Μίμηση ξένων προτύπων;

Μετά τις παραπάνω αναγκαίες επισημάνσεις, θα προχωρήσω στο θέμα μας αφού όμως πρώτα κάνω μια αναγκαία ανασκευή ενός επιχειρήματος, που έχει κατά κόρον χρησιμοποιηθεί εσχάτως. Και αναφέρομαι στην προτροπή «να κάνει η ελληνική



ρακμάζουσα πορεία, για λόγους ουσιαστικούς μα και χάριν εντυπώσεων, θα παραμείνει αντικείμενο «προστασίας». Μόνον αν διαφυλαχθούν οι περιβόητες πια «θέσεις εργασίας» μπορεί να επέλθει κάποια συμφωνία. Για να γίνει όμως κάτι τέτοιο, για να γίνει, δηλαδή, δεκτή η παραπέρα μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών ανά πλοίο, πρέπει ο ελληνικός εφοπλισμός να μπορεί να εγγυηθεί την άμεση επιστροφή στην ελληνική σημαία και, τρόπον τινά, την παραμονή σε αυτήν αριθμού απομακρυνθέντων ή υπό ξένη σημαία από μακρού ευρισκομένων ελληνοκτόνων πλοίων, ικανού να ισοσταθμίσει τις ανά μονάδα απώλειες. Είναι τόχα δυνατόν σήμερα να γίνει κάτι τέτοιο, με δεδομένη την ελληνική, όπως παραπάνω ήδη ανέπτυξα, εκπροσώπηση του κλάδου και την εκ των πραγμάτων πολύ περιορισμένη δυνατότητά της να επιβάλει, έστω και

Για να γίνει δεκτή η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών ανά πλοίο, πρέπει ο εφοπλισμός να εγγυηθεί την άμεση επιστροφή στην ελληνική σημαία απομακρυνθέντων πλοίων, ικανών να ισοσταθμίσουν τις ανά μονάδα απώλειες

κυβέρνηση, ότι έχουν κάνει οι ξένες κυβερνήσεις για τη ναυτιλία τους», σαφώς εδώ υπονοώντας τις κυβερνήσεις των ήδη προηγμένων ευρωπαϊκών χωρών. Αγνοείται όμως εδώ ότι η σχέση του ελληνικού χώρου με την ΕΕΝ, με εξαίρεση τη Νορβηγία των παλαιότερων χρόνων, είναι όπως διάφορος εκείνης των ευρωπαϊκών χωρών με τις αντίστοιχες ναυτιλίες τους. Εμείς στηριχθήκαμε στον «εκ του χάους», αν μου επιτρέπεται η έκφραση, αναδυόμενο καραβοκύρη, που εισελάμβανε και κατακτάει τον παγκόσμιο στίβο της tramp ναυτιλίας, δίπλα δίπλα με τον άφθονο σε αριθμό, ικανό και πρόθυμο ναυτικό, στήριγμα ο ένας του άλλου και στήριγμα και οι δύο της Ελλιάδας, δεμένοι με «γάμο», όπου και οι δύο είναι απαραίτητα στοιχεία επιβίωσης. Οι «άλλοι» απέβησαν σε μια ναυτιλία στήριγμα και συμπλήρωμα της παραγωγής τους και της απαραίτητης εμπορίας της. Αν κάποτε, στην αρχική φάση της εξέλιξης, χρησιμοποιούσαν ντόπια πληρώματα, τούτο δεν αποτέλεσε δομικό στοιχείο του ολικού εγχειρήματος. Βαθμυδόν, και στο βαθμό που η εξέλιξη συρρικνώνει το εντόπιο ναυτεργατικό δυναμικό, το βάρος μετατίθεται στην εξυπηρέτηση του εμπορίου και στη στρατηγική διεθνών εμπορικών συμμαχιών ή και συμμάχων, χωρίς εσωτερικούς κοινωνικούς κλυδωνισμούς, μια και εκείνοι, των οποίων τα συμφέροντα βλάπτονται, δεν υπάρχουν πια! Στην Ελλιάδα δεν υπάρχει κάτι παρόμοιο, αλλά και αν ακόμη η συρρίκνωση φθάσει στην εξαφάνιση, θα πρέπει να αντιδράσουμε. Διότι, για το ελληνικό μοντέλο, Ναυτιλία άνευ Ελλήνων ναυτικών, και χωρίς αξιόλογη ανάπτυξη εξωτερικού εμπορίου (πράγμα όπως απίθανο), είναι καταδικασμένη, κάτω από μακροπρόθεσμη θεώρηση, σε εξαφάνιση.

Πολιτικό κόστος και άλλα τινά

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λοιπόν, καμιά ελληνική κυβέρνηση, παρούσα ή μελλοντική, δεν φαίνεται έτοιμη να συναινέσει στις εφοπλιστικές υποδείξεις. Ούτε μια πιθανή της Νέας Δημοκρατίας. Και αν αναγνώσει κανείς προσεκτικά τον σχετικά πρόσφατο λόγο του κ. Κ. Καραμανλή στη Ναυτιλιακή Λέσχη, το αυθεντικότερο ίσως δείγμα μιας εναλλακτικής προοπτικής, δεν θα οδηγηθεί σε πολύ διαφορετικά συμπεράσματα. Το υπάρχον εργατικό δυναμικό, έστω σε αριθμητικά πα-

στύπως, στον ευρύτερο εφοπλιστικό χώρο την τήρηση των εκάστοτε έναντι της πολιτείας δεσμεύσεων της; Φοβούμαι όχι.

Εσωτερικές γραμμές - Κρουαζιερόπλοια

Διαφορετικές, πολύ κρισιμότερες ίσως, διαστάσεις λαμβάνει το ζήτημα όταν εξετάζεται στο χώρο των εσωτερικών μεταφορών και κρουαζιερόπλοίων. Εδώ ο παράγων «εκπατρισμός» σαφώς λειτουργεί με μικρότερη ένταση, η συρρίκνωση ελάχιστα ανακόπτει τη ζήτηση θέσεων, που εξακολουθεί να παραμένει υψηλή. Κατά συνέπεια, κάθε απόπειρα μείωσης της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος και, ακόμη χειρότερα, υποκατάστασής του με κατά τεκμήριο φθνότερο ξένο πλήρωμα, είναι φυσικό να προσκρούει σε έντονες αντιδράσεις.

Συμπεράσματα

Εν κατακλείδι, πιστεύω ότι το «πρόβλημα» παρουσιάζεται πολυπλοκότερο από ό,τι ουσιαστικά είναι, δεδομένου ότι ο αριθμός των εν ενεργεία ναυτικών και οι συνέπειες από την εφαρμογή της μιας ή της άλλης πολιτικής είναι πράγματα που, λόγω των ελληνικών στατιστικών στοιχείων και των σκοπίμως προβαλλομένων ανακριβών δεδομένων από πλευράς των ενεχομένων μερών, τυγχάνουν κατά πολύ άγνοια.

Θεωρώ, επίσης, ότι στο ζήτημα της μειωμένης σύνθεσης και στον εξ αυτής προσδοκώμενο περιορισμό του λειτουργικού κόστους του πλοίου θα ήταν δυνατή μια εναλλακτική πρόταση οριακής μείωσης της βασικής φορολόγησης, που, αν κάπως ενοχλεί το κρατικό ταμείο, δεν θα έχει επιπτώσεις σε κοινωνικό επίπεδο αλλά και σε εκείνο των εντυπώσεων, και είναι έτσι ευκολότερα αποδεκτή.

Ο αναγνώστης του παρόντος άρθρου, πιθανόν, θα διαπιστώσει την ύπαρξη μιας «ασύγγωνστης νηφαλιότητας» σε ό,τι αφορά τη «φυγή» από την ελληνική σημαία. Λυπούμαι που η ανάπτυξη των λόγων μιας φαινομενικά τέτοιας αντιμετώπισης απαιτεί πολύ χώρο και χρόνο και ανάγεται σε σφαίρες ιστορικές και θεωρητικές, για τις οποίες ουδέποτε διεπίστωσα πραγματικό ενδιαφέρον προς εκτενή συζήτηση στους κόλπους της ναυτιλιακής οικογένειας. ♦

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ



Τα «Ναυτικά Χρονικά», στο πλαίσιο των ερευνών που έχουν καθιερώσει, ασχολούνται στο παρόν τεύχος με τη Βόρεια Ελλάδα και τις όποιες ναυτιλιακές δραστηριότητες αναπτύσσονται στην οικονομικά εύρωστη αυτή περιοχή. Βεβαίως, το ναυτιλιακό κέντρο βρίσκεται στο Νότο, με αποτέλεσμα η βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών να μην έχει ανάλογη παρουσία προς την οικονομική ευρωστία της Μακεδονίας. Παρ' όλα αυτά, η Θεσσαλονίκη παραμένει ένα κομβικό σημείο, με δυνατότητα να διαδραματίσει ρόλο οικονομικής πρωτεύουσας και λιμενικό κέντρο όλης της Βαλκανικής. Στη σχετική έρευνα, μιλούν στα «Ναυτικά Χρονικά» ο υπουργός Μακεδονίας-Θράκης Φ. Πετσάλνικος, καθώς και παράγοντες Οργανισμών, των οποίων η δραστηριότητα «γειτνιάζει» με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Συνέντευξη του υπουργού ΜΑ-Θ
Φ. Πετσάλη

Τ ο υ π ο υ ρ γ ε ί ο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ σ ε ρ ό λ ο - κ ή ε ι δ ί

«Η ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας, μετά τις γεωπολιτικές αλλαγές που έγιναν στις χώρες της Νοτιο-ανατολικής Ευρώπης, έχει αποκτήσει σημαίνοντα ρόλο στην ευρύτερη αυτή γεωγραφική περιοχή και αποτελεί σημείο επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των λαών. Οι τρεις περιφέρειες της Μακεδονίας και της Θράκης συγκεντρώνουν σημαντικά κοινά συγκριτικά πλεονεκτήματα, με κυρίαρχο αυτό της στρατηγικής αξιολόγησης της γεωγραφικής θέσης τους. Με την πολιτική που ακολουθεί η κυβέρνηση, στοχεύει στην ενδυνάμωση του ρόλου της Βόρειας Ελλάδας, ως συνδετικού κρίκου των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με την Ευρωπαϊκή Ένωση, και στην ανάδειξη της Θεσσαλονίκης ως ευρωπαϊκού μητροπολιτικού κέντρου, το οποίο θα πρωταγωνιστεί στην οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής».

Έτσι, αρχίζει τη συνέντευξη την οποία παραχώρησε στα «Ναυτικά χρονικά» ο υπουργός Μακεδονίας - Θράκης Φ. Πετσάλη και συνεχίζει:

«Η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων, όπως είναι η Εγνατία Οδός, ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών και των αεροδρομίων, οι υποδομές στον τομέα της ενέργειας κ.ά. θα δώσουν νέα ώθηση στην περαιτέρω ανάπτυξη, όχι μόνο της Μακεδονίας και της Θράκης, αλλά όλης της χώρας μας. Οι ρυθμοί ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων, κατά την τελευταία διετία και με το ξεπέρασμα διαφόρων προβλημάτων στις μελέτες, κρίνονται ικανοποιητικοί και είναι πλέον ορατό ότι μέχρι τις αρχές του 2001 αυτά θα είναι έτοιμα.

Προσωπικά, πιστεύω ότι το υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης (ΥΜΑ-Θ) είναι ένα σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη της Μακεδονίας και της Θράκης. Είναι ένα ευέλικτο υπουργείο, που μπορεί να προσφέρει πολλή σε όλους τους τομείς. Παρά το μικρό προϋπολογισμό του, που κάθε αύξησή του είναι καλοδεχούμενη, τα δύο τελευταία χρόνια εφαρμόσαμε τα προγράμματα που θα σας αναφέρω αναλυτικότερα στη συνέχεια, αναπτύξαμε σημαντική δραστηριότητα σε όλο το βορειοελλαδικό χώρο και θεωρώ ότι συνδέσαμε κάθε απομακρυσμένη γωνιά του με το ΥΜΑ-Θ. Εντελώς επιγραμματικά, λοιπόν, κατά τα δύο τελευταία χρόνια έχουμε καθιερώσει τα εξής ειδικά προγράμματα, που σημειώνουν και ιδιαίτερη επιτυχία:

Πρόγραμμα Τηλεπιδόμησης Εκπαιδευτικών.

Περιλαμβάνει τη δημιουργία Τηλετάξεων στις πόλεις Φλώρινα, Καστοριά, Έδεσσα, Κομοτηνή και ενός Τηλεεκπαιδευτικού Κέντρου στη Θεσσαλονίκη. Τα σεμινάρια γίνονται μέσω ανοικτού κυκλώματος τηλεοράσεων και έτσι δεν απαιτούνται μετακινήσεις εκπαιδευτικών και διδασκόντων.

Πρόγραμμα Τηλεπιδόμησης Απόδοσης Ελλήνισμους.

Επέκταση του προαναφερθέντος προγράμματος σε χώρες όπου υπάρχει ελληνισμός. Ήδη δημιουργήθηκε μία Τηλετάξη στο Μόναχο της Γερμανίας και σύντομα το πρόγραμμα θα επεκταθεί στις ΗΠΑ.

Σχοδεία στο Internet.

Σύνδεση 110 γυμνασίων και λύκων του βορειοελλαδικού χώρου με το Internet, μέσω του κόμβου του ΥΜΑ-Θ.

Εκμάθηση Ηλεκτρονικών Υπολογιστών.

Συμμετέχουν 100 δημοτικά σχολεία, μεταξύ των οποίων και μειονοτικές εκπαίδευσης. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει και τον εφοδιασμό των σχολείων με Η/Υ.

Πρόγραμμα Κινητών Δανειστικών Βιβλιοθηκών και Αισθητικής Αγωγής.

Σκοπός η ανάπτυξη του ενδιαφέροντος για το βιβλίο των παιδιών που φοιτούν σε απομακρυσμένες περιοχές και η επαφή τους με το μάθημα της Αισθητικής Αγωγής.

Πρόγραμμα Κινητών Μονάδων Προληπτικής Ιατρικής.

Το ΥΜΑ-Θ έχει διαθέσει οκτώ πλήρως εξοπλισμένες τέτοιες μονάδες, σε οκτώ νομαρχιακά νοσοκομεία, με στόχο, πέρα από την τακτική ιατρική παρακολούθηση, και την παροχή ιατρικών συμβουλών και οδηγιών στους ανθρώπους της υπαίθρου.

Αφού το υπουργείο διαδραματίζει το ρόλο που περιγράφετε, γιατί η κυβέρνηση δεν το αναβαθμίζει στην ιεραρχία των υπουργείων;

Όσον αφορά τη θέση του στην ιεραρχία των υπουργείων της κυβέρνησης, δεν πιστεύω ότι η σπουδαιότητα κάθε υπουργείου κρίνεται από τη θέση του σε αυτόν τον τρόπο τινά, κατάλογο. Όλα τα υπουργεία είναι σημαντικά για το αντικείμενο που διαχειρίζονται.



Θα ήθελα επίσης να συμπληρώσω ότι το ΥΜΑ-Θ, εκτιμώντας τις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στο ευρύτερο γεωγραφικό περιβάλλον, και στοχεύοντας στην ενίσχυση του συντονιστικού του ρόλου, αληθιά και στην προώθηση της αποκέντρωσης, πρότεινε, και η κυβέρνηση αποδέχθηκε, τη θεσμοθέτηση του Ειδικού Συντονιστικού Συμβουλίου Μακεδονίας-Θράκης, στο οποίο προεδρεύει ο εκάστοτε υπουργός του ΥΜΑ-Θ και συμμετέχουν οι τρεις περιφερειάρχες, οι νομάρχες και, αναλόγως με το θέμα που εξετάζει, δήμαρχοι, εκπρόσωποι παραγωγικών τάξεων, εργασιακών και κοινωνικών φορέων, κ.ο.κ. Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο, δημιουργήσαμε και λειτουργούν με επιτυχία στο ΥΜΑ-Θ οι Ειδικές Γραμματείες Επικοινωνιών-Μεταφορών και Αθλητισμού.

Για την προώθηση της διαβαλκανικής συνεργασίας δημιουργήσαμε το Γραφείο Διαβαλκανικής Συνεργασίας του ΥΜΑ-Θ, που ηλαιοιώνεται από μια ομώνυμη Επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν και εκπρόσωποι μη κυβερνητικών φορέων του επιχειρηματικού κόσμου, με στόχο την προώθηση των επιχειρηματικών και εμπορικών συναλλαγών της Θεσσαλονίκης και γενικότερα της Βόρειας Ελλάδας με τις χώρες των Βαλκανίων. Η διοργάνωση επιχειρηματικών αποστολών σε χώρες της Βαλκανικής είναι μια από τις δραστηριότητές του...

Εκτός από τις επιχειρηματικές αποστολές, το Γραφείο Διαβαλκανικής Συνεργασίας τι ειδικότερο ρόλο μπορεί να διαδραματίσει για τη διείσδυση της Ελλάδας στα Βαλκάνια;

Η λειτουργία του αποσκοπεί στο συντονισμό ενεργειών της πολιτείας και ιδιωτικών φορέων, στην επίλυση διαφόρων μικρών και μεγάλων προβλημάτων που ανακύπτουν στην πρόξη και στην επεξεργασία προτάσεων που καταθέτουν οι παραγωγικές τάξεις. Οι δράσεις, ωστόσο, του ΥΜΑ-Θ για την ανάπτυξη και τη σύσφιξη των σχέσεών μας με τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και του Ευξείνου Πόντου, στο πλαίσιο πάντα της προώθησης της κυβερνητικής πολιτικής, δεν περιορίζονται στη δημιουργία του Γραφείου Διαβαλκανικής Συνεργασίας. Ως υπουργείο έχουμε πάρει σειρά πρωτοβουλιών, όπως οι υποτροφίες σε νέους και νέες από χώρες της Βαλκανικής για προπτυχιακές σπουδές στη χώρα μας, η δημιουργία, σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς, Επιμορφωτικού Κέντρου για δικηγόρους και Εργαστηρίου για δημοσιογράφους των χωρών της Βαλκανικής, ενώ έχουμε συμβάλει, επίσης, στη λειτουργία του Διαβαλκανικού και Παρευξείνιου Επιχειρηματικού Κέντρου, του Χρηματιστηριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, καθώς και σε κάθε προσπάθεια και πρωτοβουλία που στοχεύει στη συνεργασία των λαών και των πολι-

τισμών.

Μιλάτε για μεγάλα έργα. Είναι αμφίβολος όμως ο χρόνος της ολοκλήρωσής τους. Και αναφέρω ως παράδειγμα το μετρό. Η τελική ημερομηνία, το 2001, για την ολοκλήρωση των έργων που αναφέρετε δεν είναι λίγο αφηρημένη;

Ο στόχος της ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων, στο χρονικό ορίζοντα που έχει καθοριστεί, είναι κατά τη γνώμη μου εφικτός, εάν όλα κυλήσουν ομαλά. Είναι αλήθεια ότι υπήρξαν καθυστερήσεις στα λεγόμενα μεγάλα έργα υποδομής, όπως είναι η Εγνατία, ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών και των αεροδρομίων, κ.λπ. Οι καθυστερήσεις αυτές σημειώθηκαν διότι υπήρχαν διάφορα προβλήματα στις μελέτες και μάλιστα σε ό,τι αφορά τους περιβαλλοντικούς όρους, γεγονός που περιόρισε τη δυνατότητά μας να εκταμιεύσουμε το μέγιστο δυνατό ποσοστό των κοινοτικών κονδυλίων. Δεν πρέπει, επίσης, να ξεχνάμε ότι τα πρώτα χρόνια του σχεδιασμού και της εφαρμογής των κοινοτικών προγραμμάτων δεν υπήρχε η ανάλογη εμπειρία, και μοιραία τα λάθη που έγιναν ήταν «αναγκαίο κακό». Σήμερα, όμως, τα πράγματα έχουν αλλιάξει και αυτό αποδεικνύεται και από την αύξηση του ρυθμού στην κατασκευή των μεγάλων έργων, κατά την τελευταία διετία, γεγονός που οφείλεται, στις περισσότερες περιπτώσεις, στην ολοκλήρωση των μελετών και στον υπερκερασμό διαφόρων τεχνικών προβλημάτων. Στην Εγνατία, για παράδειγμα, έχουμε 36 εγκατεστημένες εργοταξίες σε μήκος 322 χλμ., ενώ ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη οι δημοπρασίες τμημάτων μήκους 82 χλμ. Και μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους δημοπρατούνται άλλα 30 χλμ. Στις αρχές του 1999 θα δημοπρατηθούν και τα τελευταία 27 χλμ. που αφορούν την ολοκλήρωση του προγράμματος. Εξαιρεση αποτελεί το τμήμα Παναγιά-Γρεβενά, μήκους 36 χλμ., το οποίο βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή του βιοτόπου της καφέ αρκούδας και του οποίου η μελέτη επανεξετάζεται, μετά την προσφυγή των οικολογικών οργανώσεων «Αρκτούρος» και WWF στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη τη διεθνή εμπειρία, το έργο της Εγνατίας Οδού εκτελείται σύμφωνα με το πρόγραμμα, ενώ σημαντικά τμήματά του θα δίνονται σταδιακά σε λειτουργία από το 1999. Με όλα αυτά θεωρούμε ότι συμβάλλουμε κι εμείς, με τον τρόπο μας και τις οικονομικές μας δυνατότητες, στην ανάπτυξη της Μακεδονίας και της Θράκης.

ΟΛΘ: Προσοδοφόρος οργανισμός, παρηκμασμένο θεσμικό πλαίσιο



**του Απ. Γενίταρη,
προέδρου Δ.Σ. Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης**

Ποιες είναι οι σημερινές δυσλειτουργίες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και πόσο θα διευκόλυνε τη λειτουργική του προσαρμοστικότητα στις αυξανόμενες ανάγκες η μετατροπή του σε Ανώνυμη Εταιρεία;

Σας είναι γνωστό ότι ο ΟΛΘ λειτουργεί με το νομικό σχήμα του ΝΠΔΔ. Αυτός καθεαυτός ο τίτλος λοιπόν παραπέμπει σε διατάξεις, νοοτροπία, περιορισμούς, δυσκινησία Δημοσίου.

Είναι γνωστό επίσης, ότι η συνεχής προσπάθεια των κρατών της Βαλκανικής να προσαρμοστούν στην οικονομία της αγοράς και κατ' επέκταση να αποτελέσουν μέλη της παγκόσμιας ελεύθερης αγοράς, με τα χαρακτηριστικά που αυτή παρουσιάζει σήμερα (άνοιγμα αγορών στο διεθνή ανταγωνισμό), τα αναγκάζει να αναζητούν νέους δρόμους προσαρμογής, προέχον στοιχείο των οποίων είναι ο ανταγωνισμός. Στη νέα λοιπόν αυτή περίοδο του αναπότρεπτου έντονου σκληρού ανταγωνισμού και μεταξύ των λιμένων, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης οφείλει και αυτό να προσαρμοστεί και να μην επαναπαύεται στις δάφνες του παρελθόντος και του παρόντος. Ως ΝΠΔΔ, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης προσέφερε, ότι θετικά στοιχεία είχε και συνεισέφερε στην ανάπτυξη του και στην υποβοήθηση της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής. Η κυριότερη λοιπόν σήμερα δυσλειτουργία του λιμένος είναι αυτό τούτο το θεσμικό πλαίσιο με το οποίο λειτουργεί και το οποίο είναι βέβαιο ότι πολύ γρήγορα, εάν συνεχίσει υφιστάμενο, θα δημιουργήσει μείζονα προβλήματα, αφού θα αποτελέσει ανασταθτικό παράγοντα ευελιξίας, προώθησης και υποβοήθησης του εμπορίου, τόσο του εσωτερικού όσο και του διαβαλκανικού.

Καθίσταται λοιπόν επιτακτικά αναγκαία, λόγω ακριβώς των ανωτέρω εξελίξεων αλλή και των προοπτικών στην Ελλάδα, τα Βαλκάνια και γενικά την Ευρώπη, η δημιουργία ενός νέου θεσμικού πλαισίου για περισσότερο σύγχρονη και αποτελεσματική λειτουργία του ΟΛΘ.

Όλα αυτά για:

Να ενταχθεί και να συνεισφέρει στην προσπάθεια της χώρας για σταθεροποίηση της οικονομίας, βελτίωση των οικονομικών μεγεθών και ανάπτυξη, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητά του. Να μπορέσει να ανταποκριθεί στον ανταγωνισμό, στον οποίο είναι ήδη εκτεθειμένο και, τέλος

Να μπορέσει να ανταποκριθεί στις προοπτικές δραστηριοτήτων στο χώρο των Βαλκανίων, της Ανατολικής Ευρώπης και στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου με περισσότερη αυτονομία, ευελιξία στη λήψη και υλοποίηση των αποφάσεων, καλύτερη οργάνωση και τέλος αλληλαγή νοοτροπίας, ώστε να επιδιώκεται συνειδητά η εξυπηρέτηση του καταναλωτή-πελάτη. Ο τρόπος λειτουργίας των μεγάλων και επιτυχημένων λιμανιών, της Ευρώπης κυρίως, παρέχει πλούσιο υλικό, ώστε υιοθετώντας δοκιμασμένα μοντέλα, προσαρμοζόμενα βεβαίως καταλλήλως, να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για ένα πλέον σύγχρονο και ευέλικτο λιμάνι,

ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που οροθετούν οι σύγχρονες εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο ΟΛΘ είναι προβληματικός Οργανισμός και, αν ναι, για ποιους λόγους;

Ο ΟΛΘ ουδέποτε υπήρξε προβληματικός Οργανισμός. Την οικονομική χρήση 1997 ο κύκλος εργασιών του λιμένος έκλεισε με έσοδα 13.526.000.000 δρχ., στα οποία θα πρέπει να προσθέσουμε και 1.034.000.000 δρχ. που αφορούν έσοδα από κοινοτική συμμετοχή στις επενδύσεις. Είχαμε δηλαδή σύνολο εισπράξεων 14.560.277.000 δρχ. Λαμβανομένου υπόψη ότι στην ίδια χρήση είχαμε έξοδα 13.172.046.000 δρχ., προκύπτει τελικό πλεόνασμα στη χρήση 1997 δρχ. 1.388.231.000. Στο σημείο αυτό θέλω να τονίσω και πάλι ότι τα αποτελέσματα χρήσεως όλων ανεξαιρέτως των ετών στον ΟΛΘ είναι πλεονασματικά, θετικά.

Με αυτά και με κονδύλια που πετυχαίνουμε μέσω κοινοτικών προγραμμάτων, λόγω της οριότητας των προτάσεων μας, συντελούμε και της συνετής οικονομικής διαχείρισης, κατορθώνουμε να διατηρούμε τη λειτουργία του λιμένος και να εκτελούμε τα πάσης φύσεως έργα υποδομής, ανωδομής και προμήθειας μηχανολογικού εξοπλισμού χωρίς καμιά επιχορήγηση ή άλλη φύσεως ενίσχυση από το κράτος και, πολύ σημαντικό, χωρίς να καταφεύγουμε σε δανεισμό.

Συγκριτικά με τη χρήση 1996, που έδωσε έσοδα 12.556.299.000 δρχ., το 1997 είχαμε αύξηση της τάξεως των 2 δις., εκ των οποίων το 1 δις. προέρχεται από την αύξηση του κύκλου εργασιών, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ουσιαστική πλεον ανάκαμψη της διαμετακομιστικής κίνησης, η οποία ξεπέρασε τους 1.216.000 τόνους που ήταν πριν από τα οικονομικά αντίμετρα της Ελλήδας κατά των Σκοπίων και η οποία έφθασε το

ον αποτελούν το πρώτο μέλημα και την πρώτη φροντίδα για όλα τα λιμάνια.

Με τις δύο νέες γερανογέφυρες τύπου Post Panamax και με την προώθηση προς υλοποίηση του προγράμματός μας στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, διατηρούμε συνεχώς ανοικτό τον ορίζοντα αύξησης της διαμετακόμισης από και προς Βορρά στα Βαλκάνια. Ειδικότερα για τα μεγάλα έργα και τις προμήθειες του Οργανισμού που προγραμματίζονται, βρίσκονται σε εξέλιξη, ή μόλις περατώθηκαν, θα πρέπει να σημειώσετε ότι:

Βρίσκεται στο στάδιο ολοκλήρωσης το μεγάλο υπόστεγο, εμβαδού 9.000 τ.μ., που θα χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση των containers. Το έργο αυτό είναι προϋπολογισμού 240.000.000 δρχ.

Έχει ολοκληρωθεί το έργο της νέας επιστρώσης του 5ου προβλήτα, δαπάνης 400.000.000 δρχ.

Έχει ολοκληρωθεί το έργο της επέκτασης του container terminal κατά 22.000 τ.μ., δαπάνης 180.000.000 δρχ.

Έχει δημοπρατηθεί το έργο της ολοκλήρωσης επιχωμάτωσης βάσης 6ου προβλήτα. Με το έργο αυτό θα προστεθούν στο χώρο του λιμένος ακόμη 300 στρέμματα. Είναι προϋπολογισμού 1.450.000.000 δρχ.

Συνεχίζεται το έργο ανακατασκευής εγκαταστάσεων πλωτών μέσων, δαπάνης 40.000.000 δρχ.

Εκτελείται εργολαβία επέκτασης γραφείων Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, προϋπολογισμού 100.000.000 δρχ.

Όπως προανέφερα, από τον Αύγουστο τέθηκαν σε παραγωγική λειτουργία οι δύο νέες γερανογέφυρες για containers, τύπου Post Panamax, δαπάνης 3.000.000.000 δρχ.

Στη νέα αυτή περίοδο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης οφείλει και αυτό να προσαρμοστεί και να μην επαναπαύεται στις δάφνες του παρελθόντος και του παρόντος

έτος 1997 τους 1.608.000 τόνους.

Βεβαίως, στα ανωτέρω σημαντικά συνέβαλε η θέσπιση δομικών και θεσμικών αλλαγών στο εργασιακό σύστημα του λιμένος, που μείωσαν το κόστος διακίνησης.

Για το 1998 κρίνουμε, κατά συντηρητικό τρόπο, βασιζόμενοι στη διεθνή πολιτικοοικονομική κατάσταση και ιδιαίτερα αυτή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης, ότι η αύξηση της κίνησης του λιμένος θα είναι περίπου 5%.

Ήδη στο 7μηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου η αύξηση στο ξηρό φορτίο ήταν 8,3%.

Ποια σχέδια ανάπτυξης του Λιμένος Θεσσαλονίκης υπάρχουν και τι προοπτικές στο πλαίσιο της αξιολογίας, βεβαίως και των παραδοσιακών βέψεων των άλλων βαλκανικών χωρών, έτσι ώστε η Θεσσαλονίκη να είναι πράγματι το επίγειο της βαλκανικής ενδοχώρας;

Πέραν των θεσμικών παρεμβάσεων που προαναφέρθηκαν, το λιμάνι υλοποιεί ένα, θα έλεγα, μεγαλόπνοο επενδυτικό πρόγραμμα για να διατηρήσει τη θέση του στη Βαλκανική, επεκτείνοντας την ενδοχώρα του στις παραεξέλιες χώρες και γενικά στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Τα έργα είναι μακρόπνοα και απαιτούν 5-6 χρόνια για να αποπερατωθούν.

Η βασική υποδομή η οποία υπάρχει, συμπληρώνεται με ένα σημαντικό, μεγάλο έργο υποδομής, την επέκταση του 6ου προβλήτα, έργο που ήδη δημοπρατείται και γίνεται έτσι πραγματικότητα ένα αίτημα πολλών ετών. Η Α1 φάση του έργου έχει προϋπολογισμό 9.900.000.000 δρχ. και αφορά, συγκεκριμένα, την επέκταση του κρηπιδώματος του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Από τον προϋπολογισμό του και μόνο μπορείτε να εννοήσετε την έκταση και σπουδαιότητα του έργου. Αναφερόμαστε στην ανταπόκριση, στην πράξη, όσον αφορά τις προκλήσεις του σήμερα για να είμαστε έτοιμοι και κάποιοι εγκαίρως της απαιτούμενης υποδομής στην υποδοχή και εξυπηρέτηση των εμπορευματοκιβωτίων, που παγκοσμίως πλέ-

Ήδη υδροφόρο πλοίο, πέντε μηχανήματα στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων και πέντε φορτωτές βρίσκονται σε κανονική λειτουργία και κόστισαν 2.200.000.000 δρχ.

Θα πρέπει να αναφερθεί και ο προγραμματισμός για προμήθεια και πρόσθετου μηχανολογικού εξοπλισμού, προϋπολογισμού 2 δις. δρχ., που θα υλοποιηθεί έως το τέλος του 1999.

Γενικότερα, σχετικά με το πρόγραμμα επενδύσεων του λιμένος θα πρέπει να προσεχθεί από όλους μας το γεγονός ότι οι επενδύσεις αφορούν έργα υποδομής και προμήθειες σε μηχανολογικό εξοπλισμό πολύ δαπανηρές, που διαδικαστικά αβία και από απόψεως εκτελέσεως και χρηματικών εκροών απαιτούν χρόνια για να φθάσουν στην τελική μορφή. Συνδυασμένα όλα αυτά παρουσιάζουν και κάνουν αντιληπτή την εξέλιξη, επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του λιμένος.

Πόσο ανταγωνιστικός είναι ο Λιμένας Θεσσαλονίκης και τι ρόλο θα μπορούσε να διαδραματίσει στην προοπτική του αγωγού Μπουργκάς-Αιξάνδρουπολης;

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, ακόμη και σε σχέση με άλλα λιμάνια της Ευρώπης και φυσικά της Βαλκανικής, σε φορτία εντάσεως κεφαλαίου και όχι εργασίας, όπου εκεί, όπως είναι αυτονόητο, μπορεί να υπάρχουν πιο ανταγωνιστικά τιμολόγια.

Όσον αφορά τον αγωγό Μπουργκάς-Αιξάνδρουπολης δεν βλέπω πώς θα μπορούσε να επηρεάσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θετικά ή αρνητικά, αφού θα πρόκειται για εγκαταστάσεις στην Αιξάνδρουπολη φορτοεκφόρτωσης υγρών καυσίμων, φορτίων που βρίσκονται εκτός αρμοδιότητας του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Τα ανωτέρω φορτία, ως γνωστόν, στη Θεσσαλονίκη διακινούνται από κρατικές και ιδιωτικές εταιρείες εκτός λιμένος. ➡

Η Βόρεια Ελλάδα χωρίς τη ναυτιλία της



του Απόστολου Οικονομίδη,
Προέδρου Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης,
τακτικού μέλους Δ.Σ. του Ο.Λ.Θ.

Πώς θα χαρακτηρίζατε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των επιχειρηματιών της Βόρειας Ελλάδας; Παρηκμασμένη ή με προοπτικές;

Δυστυχώς, η ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας στο βορειοελλαδικό χώρο, σε επίπεδο πλοιοκτησίας-διαχείρισης, δεν είναι αυτή που θα έπρεπε. Εάν πήγαμε κάποιος πίσω, 25-30 χρόνια, θα έβλεπε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, και γενικότερα, τεράστιο αριθμό ξύλινων σκαφών, τα λεγόμενα καΐκια, καθώς επίσης και τα λεγόμενα motor-ship, χωρητικότητας έως 1.000 τόν., ιδιοκτησίας Θεσσαλονικέων. Βέβαια, οι λόγγοι που η ανάπτυξη αυτή δεν πήρε τη μορφή που θα έπρεπε, είναι πολλοί.

Παραθέτω τους κυριότερους:

1. Δεν υπήρχε και δεν υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, η οποία θα έδινε το έναυσμα για αύξηση της χωρητικότητας.
2. Η επισκευή-κατασκευή και αξιολόγηση σκαφών έχει άμεση σχέση με την οικονομική πολιτική των τραπεζών, η έδρα των οποίων είναι πάντα η Αθήνα και ο Πειραιάς.
3. Το υπουργείο Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών, σε καμία περίπτωση δεν ενθάρρυνε την περιφερειακή ναυτιλία.

Γιατί δεν μπόρεσε να εξελιχθεί ο κλάδος των θαλασσιών μεταφορών, υπό οιαδήποτε μορφή, στη Βόρεια Ελλάδα;

Θέλω να καταθέσω ότι η Θεσσαλονίκη έχει ανεπτυγμένη δραστηριότητα θαλάσσιας μεταφοράς και με τις αλλαγές που επήλθαν τα τελευταία χρόνια σε επίπεδο κρατών, και κυρίως στη Βαλκανική, η ανάπτυξη θα είναι ραγδαία.

Πόσο θα θίξει το cabotage τη σύνδεση του νησιωτικού συμπλέγματος με τη Θεσσαλονίκη; Μήπως δεν υπάρχει τόσο μεγάλο ενδιαφέρον των ξένων για τη σύνδεση της Βόρειας Ελλάδας με το υπόλοιπο Αιγαίο;

Δεν νομίζω ότι θα θίξει το cabotage τη σύνδεση των νησιών μας με τη Θεσσαλονίκη. Άλλωστε, μόλις πριν από 5-6 χρόνια άρχισε η ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας στο λιμάνι μας.

Ως ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, είσθε ικανοποιημένοι από τον τρόπο λειτουργίας του λιμένος Θεσσαλονίκης, ή αντιμετωπίζετε ανάλογα προβλήματα με αυτά που υφίστανται στον Πειραιά;

Το πολύχρονο αίτημα του κλάδου μας για την καθιέρωση της 2ης βάρδιας στο λιμάνι μας είναι πλέον γεγονός από το 1997. Ο τεχνολογικός εξοπλισμός που υφίσταται, η συνεχώς βελτιούμενη ηλεκτρονική υποστήριξη, καθώς και ο σχεδιασμός επέκτασης του 6ου προβλήτα καθιστούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ένα αξιόπιστο λιμάνι, με προοπτική. Κλείνοντας, πρέπει να επισημάνω ότι η μετεξέλιξη και αλλαγή του νομικού καθεστώτος του λιμένος πρέπει να γίνει με μεγάλη προσοχή και υπευθυνότητα, έτσι ώστε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να παραμείνει υγιές, κρατώντας παράλληλα τον κοινωνικό του χαρακτήρα, διότι το λιμάνι είναι ιδιαίτερο περιουσιακό στοιχείο της Θεσσαλονίκης, των ενασχολούμενων με αυτό και των Θεσσαλονικέων γενικότερα. ➡

Ένωση Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος

Εκ μέρους της ΕΠΒΕ απαντούν
ο αντιπρόεδρος Δ. Τσολλάκης
και ο γ. γ. Β. Σισκόπουλος

Πώς θα χαρακτηρίζατε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των επιχειρηματιών της Βόρειας Ελλάδας. Παρηκμασμένη ή με προοπτικές;

Παρά την υφιστάμενη ναυτιλιακή κρίση, θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε με προοπτικές τις όποιες δραστηριότητες για τα υπάρχοντα παραδοσιακά γραφεία της πλοιοκτησίας της Θεσσαλονίκης, που επεκτείνονται στη φορτηγό ναυτιλία.

Γιατί δεν μπόρεσε να εξελιχθεί ο κλάδος των θαλασσίων μεταφορών, υπό οιαδήποτε μορφή στη Βόρεια Ελλάδα;

Λόγω έλλειψης ναυτιλιακής υποδομής, και κυρίως ναυτιλιακών τραπεζών, που θα είχαν ενδιαφέρον να χρηματοδοτήσουν την υπάρχουσα πλοιοκτησία και κάθε νέο που θα ήθελε να δραστηριοποιηθεί στο χώρο της ναυτιλίας.

Πόσο θα θίξει το cabotage τη σύνδεση του νησιωτικού συμπλέγματος με τη Θεσσαλονίκη; Μήπως δεν υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον εκ μέρους

των ξένων για τη σύνδεση της Βόρειας Ελλάδας με το υπόλοιπο Αιγαίο;

Πιστεύουμε ότι τα προβλήματα θα είναι τα ίδια με των υπόλοιπων λιμνών της Ελλάδας. Όσον αφορά το ενδιαφέρον των ξένων για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το Αιγαίο, πιστεύουμε ότι θα είναι πάρα πολύ μεγάλο, διότι τα Βαλκάνια αποτελούν αναπτυσσόμενη αγορά, με μοναδική διέξοδο προς το Αιγαίο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ως ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, είστε ικανοποιημένοι από τον τρόπο λειτουργίας του λιμένα Θεσσαλονίκης, ή αντιμετωπίζετε ανάλογα προβλήματα με αυτά που υφίστανται στον Πειραιά;

Δεν είμαστε ικανοποιημένοι από τη λειτουργία του ΟΛΘ. Τα προβλήματα απορρέουν από το μονοπωλιακό του χαρακτήρα και πιστεύουμε ότι η ιδιωτικοποίηση θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα, ώστε να καταστεί η Θεσσαλονίκη ο πρώτος λιμένας των Βαλκανίων, από πλευράς κόστους παροχής υπηρεσιών. ➡



PHILOXENIA '98

14η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 5-8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1998

Τα  **ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**
σας περιμένουν στο
περίπτερο 13 stand 55

Πρωτοχρονιάτικη εορτή της εταιρείας Ι. Λάτση επί του επιβατηγού πλοίου «Νεράιδα», με κόψιμο πίτας και διανομή πλούσιων δώρων στα παιδιά των ναυτικών της εταιρείας.



Δεκαετία του '60. Ο τότε πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Στρατής Ανδρεάδης, δεξιώνεται τους ναυτιλιακούς συντάκτες και, με την ευκαιρία αυτή, κάνει έναν απολογισμό για τη δραστηριότητα του Lloyd's Register of Shipping. Δίπλα στον Στρατή Ανδρεάδη, ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτρης Κωττάκης (φορά σκούρα γυαλιά.)

Μία από τις πρώτες εκθέσεις των «Ποσειδωνίων», που πραγματοποιούνταν στο Ζάππειο Μέγαρο πριν μετεγκατασταθούν στο Μέγαρο του ΟΑΠ, τίμησε με την παρουσία του και ο διάσημος ηθοποιός του Χόλιγουντ Τζον Γουέιν. Στη φωτογραφία, ποζάρει στο περίπτερο αμερικανικής εταιρείας.



Gerofinikas
RESTAURANT

10, PINDAROU STR.-ATHENS TEL. 36.36.710



Ο εφοπλιστής Ιωσήφ Κολοκοτρώνης, ομιλών εκ μέρους της ομώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας προς αθλητές, δημοσιογράφους και καλλιτέχνες, οι οποίοι επρόκειτο να ταξιδεύσουν με το αεροσκάφος που προσέφεραν οι «Αφοί Κολοκοτρώνη» για το θρυλικό Γουέμπλεϊ. Ήταν 52 πρωταθλητές, ένας από κάθε νομό, για μεγάλη εκδήλωση που έγινε στη βρετανική πρωτεύουσα.

Σεπτέμβριος του 1956. Ο τότε πρόεδρος της κυβέρνησης της ΕΡΕ και μετέπειτα ιδρυτής της Νέας Δημοκρατίας και Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Κωνσταντίνος Καραμανλής, στην τελετή των εγκαινίων του πρώτου τμήματος των αποπερατωθέντων νέων λιμενικών έργων. Μαζί με τον Κ. Καραμανλή, και άλλα μέλη του τότε Υπουργικού Συμβουλίου, και δίπλα του ο κ. Γεώργιος Ράλλης.



ΑΥΘΕΝΤΙΚΕΣ ΓΕΥΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ

Gerofinikas
RESTAURANT

10, PINDAROU STR.-ATHENS TEL. 36.36.710



ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2000

Ο εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας αντιμέτωπος με το χρόνο

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Ο αγώνας δρόμου προς τη νέα τεχνολογία άρχισε και ο χρόνος μετράει αντίστροφα. Σημείο τερματισμού, αλλά και εκκίνησης, το 2000.

Το ζητούμενο για το νέο «πρόσωπο» της ακτοπλοΐας είναι η ασφαλής μετακίνηση των επιβατών σε συνδυασμό με τη μείωση του χρόνου διάρκειας του ταξιδιού, αλλά και την άνετη από κάθε άποψη παραμονή των επιβατών στα πλοία.

Από την αρχή του έτους που διανύουμε, τόσο από την πλευρά του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και από την πλευρά των εταιρειών, διεφάνη η πρόθεση να επιταχυνθούν οι διαδικασίες προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Οι εταιρείες προχώρησαν και προχωρούν σε ανανέωση του στόλου τους, ενώ το υπουργείο, με την ηλεκτρονική κράτηση θέσεων και το φιλόδοξο πρόγραμμα που σχεδιάζει με το υπουργείο Ανάπτυξης για τη ναυπηγική βιομηχανία, επιχειρεί να ακολουθήσει, και -αν θέλετε- καταβάλλει προσπάθεια να προηγηθεί των κινήσεων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Η είσοδος των Μινωικών Γραμμών στο Χρηματιστήριο ήταν η ευχάριστη «έκπληξη» για την ελληνική ακτοπλοΐα, η οποία ταυτοχρόνως σηματοδότησε και μια νέα πορεία για άλλες εταιρείες. Ήταν λοιπόν αναμενόμενο και άλλες εταιρείες να αναζητήσουν αντίληψη κεφαλαίων για τον εκσυγχρονισμό τους από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Στην κίνηση αυτή έχει προβεί ήδη η ANEK και ετοιμάζεται η εταιρεία του Κώστα Αγαπητού.

Σε αυτή τη νέα πορεία εκσυγχρονισμού της ελληνικής ακτοπλοΐας, οι Μινωικές Γραμμές βρίσκονται στην πρώτη γραμμή, κάτι που άλλωστε επιβεβαιώνεται και από τον αριθμό των πλοίων που θα δρομολογηθεί τα επόμενα δύο χρόνια.

Εκτός από τα δύο πλοία που ναυπηγούνται σε ιταλικά ναυπηγεία, θα δρομολογηθεί τρία ακόμη μέχρι το τέλος του αιώνα. Η αρχή γίνεται από τις γραμμές της Κρήτης, με δύο πλοία που θα καλύπτουν την απόσταση από τον Πειραιά μόλις σε έξι ώρες!

Το «Knossos Pallas» και το «Festos Palace», σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η εταιρεία, θα είναι τα μεγαλύτερα και τα ταχύτερα στον κόσμο. Το πρώτο θα δρομολογηθεί στη γραμμή το β' εξάμηνο του 2000 και το δεύτερο θα ακολουθήσει έξι μήνες μετά.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός των Μινωικών ως προς την υπερκάλυψη των μεταφορικών αναγκών της Κρήτης επιτυγχάνεται, αφού η ταχύτητα των νέων

πλοίων θα επιτρέπει διηλές αναχωρήσεις από κάθε λιμάνι.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονισθεί ότι η επιτυχής είσοδος της εταιρείας στο ΧΑΑ, την καθιστά ικανή να προχωρήσει και σε άλλες παραγγελίες highspeed ferries.

Η άρση του cabotage, το χρηματιστήριο, αλλά και η απαλλαγμένη «ψυχώσεων» πολιτική της ηγεσίας του υπουργείου αδηλίζουν το χάρτη της ακτοπλοΐας.

Έτσι, συνολικά, 36 νέα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας θα δρομολογούνται μέχρι το 2000, με αποτέλεσμα η εικόνα που υπάρχει σήμερα να διαφοροποιηθεί σε σημαντικό βαθμό. Αυτό αδηλίστα θα φανεί πολύ σύντομα, όταν τη χρονιά που έρχεται θα δρομολογούνται 28 νέα πλοία.

Σύμφωνα με τις άδειες σκοπιμότητας που χορήγησε η ΓΕΑΣ, εντός 18 μηνών θα πρέπει να υλοποιηθεί η άδεια σκοπιμότητας που πήραν οι εφοπλιστές Ι. Λεφάκης, Στ.Λεφάκη, Αιμ. Γαβριήλ, Ν. Άκουρος, Κ. Αγαπητός για τη γραμμή Πειραιάς-Αίγινα-Μέθανα-Πόρος-Υδρα και Σπέτσες. Το πλοίο για το οποίο εκδόθηκε η άδεια θα πρέπει να αναπτύσσει ταχύτητα 25 κόμβων και να έχει μεταφορική ικανότητα 800 επιβατών και 65 Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Τα δεδομένα όμως αδηλίζουν και στο Βόρειο Αιγαίο, όπου αναμένεται η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (ΝΕΛ), με τα corsaire που παρήγγειλε σε γαλλικά ναυπηγεία, να αναβαθμίσει αισθητά τη

τους Λειψούς και τους Φούρνους.

Η Strintzis Lines θα πρέπει μέχρι τις 30 Ιουνίου του 1999 να αντικαταστήσει το «Δήλος» με νέο πλοίο στη γραμμή Κυθήνη-Πόρος ή Κυθήνη-Αργοςστόλι ή Πάτρα-Σάμνη-Ιθάκη.

Τα νησιά του Ιονίου είχαν τη «τιμητική» τους στις άδειες σκοπιμότητας, κυρίως σε δρομολόγια μεταξύ των νησιών. Οι Δ. Κατωπόδης και Οδ. Τσελέντης πήραν άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή Λευκάδα-Κεφαλονιά-Ιθάκη-Αστακός, ενώ μέχρι το τέλος του χρόνου οι Κερκυραϊκές και Κρουαζιέρες Ν.Ε. θα πρέπει να δρομολογήσουν πλοίο στη γραμμή Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα. Επίσης, μέχρι τις 29 Ιουλίου του 1999 η Ανώνυμος Ναυτική Μεταφορική Εταιρεία Ζακύνθου θα πρέπει να αντικαταστήσει το πλοίο που κάνει το δρομολόγιο Ζάκυνθος-Κυθήνη με άλλο.

Ακόμη, τα πορθμεία Κεφαλονιάς έλαβαν άδεια να δρομολογήσουν έως το Μάρτιο του επόμενου χρόνου πλοίο στη γραμμή Αγία Ευφημία- Π. Αετός-Βαθύ-Αστακός.

Τέλος, στα Ιόνια νησιά ο πλοιοκτήτης Σ. Κατέχης πήρε άδεια να δρομολογήσει πλοίο στη γραμμή Κέρκυρα-Ερείκουσα-Οθωνοί-Μαθράκι ή Κέρκυρα-Λευκίμη-Παξοί.

Όμως, εκτός του Αιγαίου και του Ιονίου, άδειες σκοπιμότητας δόθηκαν και σε αρκετές εταιρείες λιαϊκής βάσης που δραστηριοποιούνται στις Βόρειες Σποράδες και στο Άγιον Όρος.



γραμμή.

Νέο στοιχείο αποτελεί το ότι θα δούμε πλοίο της ΝΕΛ στις Κυκλάδες, γεγονός που υποδηλώνει και το σκληρό ανταγωνισμό τα επόμενα χρόνια σε αυτή την εμπορική γραμμή.

Το πρώτο corsaire της ΝΕΛ υποχρεούται, σύμφωνα με την άδεια που έλαβε, να έχει αρχίσει δρομολόγια μέχρι τις 31 Μαΐου του 2000, ενώ το «αδεσφάκι» του την ίδια ημερομηνία, ένα χρόνο αργότερα.

Το πρώτο εξασφάλισε την άδεια από τη ΓΕΑΣ για τη γραμμή Πειραιάς ή Ραφήνα προς Χίο-Μυτιλήνη και εναλλακτικά δρομολόγια για Άνδρο-Τήνο-Μύκονο-Κέα-Σύρο και Ψαρά. Το δεύτερο πλοίο της ΝΕΛ θα κάνει το δρομολόγιο από Πειραιά ή Ραφήνα προς Χίο-Μυτιλήνη-Άνδρο-Μύκονο.

Η ανερχόμενη εταιρεία του Κώστα Αγαπητού πήρε άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή από Πειραιά προς Σύρο-Μύκονο-Ικαρία-Σάμο, υπό τον όρο το πλοίο να προσεγγίζει μία φορά την εβδομάδα

Σε κάθε περίπτωση, αυτές οι άδειες σκοπιμότητας, που στην πλειονότητά τους αφορούν και γραμμές ελάχιστου εμπορικού ενδιαφέροντος, δείχνουν ότι αργά αδηλίστα σταθερά οι αδηλαγές στη δομή των εταιρειών, όπως και η αναγκαστική προσαρμογή του υφιστάμενου καθεστώτος στα νέα δεδομένα, δημιουργούν νέα εικόνα για την ακτοπλοΐα. Εικόνα που προς το παρόν μπορεί να μην είναι ευδιάκριτη, είναι όμως προβλέψιμη, αν κρίνει κανείς από τα επενδυτικά προγράμματα των Μινωικών, της ΝΕΛ, της Strintzis, αδηλίστα και τα φιλόδοξα σχέδια της ΑΝΕΚ και του Κώστα Αγαπητού, που «δρομολογήθηκαν» να περάσουν από τη Σοφοκλήους.

Όπως προαναφέραμε, η αντίστροφη μέτρηση για την ακτοπλοΐα άρχισε και ο αντίπαλος πηλόν δεν είναι το κράτος, που ούτως ή αδηλώς προσπαθεί κι αυτό να προσαρμοσθεί στους νέους ρυθμούς, αδηλίστα ο χρόνος. Αν και δεν είναι λίγοι οι πλοιοκτήτες που εκτιμούν ότι με σωστούς χειρισμούς ο σημερινός αντίπαλος μπορεί να είναι ο αυριανός σύμμαχος. ➡

Στο μέτωπο κατά του πληθωρισμού και τα ναύλα των πλοίων

Από αυτό το μήνα, στη μάχη κατά του πληθωρισμού συμμετέχει και η ακτοπλοΐα, μετά την απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την καθιέρωση εκπτώσεων στα ναύλα των πλοίων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι από τις αρχές του καλοκαιριού, εκδόθηκε η υπουργική απόφαση που καθιέρωνε τις εμπορικές εκπτώσεις στις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές, όπως και στη γραμμή του Σαρωνικού. Το καινούργιο στοιχείο, σύμφωνα με όσα είπε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, είναι οι μειωμένες τιμές να ισχύουν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, και όχι μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο.

Σε αυτή τη θετική εξέλιξη, σημαντική κρίνεται η συμβολή των ακτοπλοίων, οι οποίοι εμπράκτως στηρίζουν τη σύγκλιση της ελληνικής οικονομίας με αυτές των χωρών-μελών της Ε.Ε., ώστε να επιτευχθεί η είσοδος της Ελλάδας στην ΟΝΕ. Σε αυτό το πλαίσιο, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα του ΥΕΝ και υπέβαλαν κλειστές επιστολές με τις εκπτώσεις που ισχύουν από 1ης Νοεμβρίου.



Η συμφωνία ακτοπλοίων-κυβέρνησης αφορά εκπτώσεις από 20% έως 30% στα ομαδικά εισιτήρια, ενώ πρώτη φορά ισχύει έκπτωση που φθάνει μέχρι και 20% στα οικογενειακά εισιτήρια, άνω των τεσσάρων ατόμων, στις γραμμές Πειραιάς-Κυκλάδες, Πειραιάς-Ηράκλειο, σε αυτές του Αργοσαρωνικού και σε άλλες, όπως Ραφήνα-Κυκλάδες. Στα εισιτήρια μετ' επιστροφής και στις πολυημερές διαδρομές επιβατών και οχημάτων, οι εκπτώσεις κυμαίνονται από 20% έως 30%.

Εταιρείες όπως οι Μινωικές Γραμμές, η ΑΝΕΚ και η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου προσφέρουν πρόσθετες εκπτώσεις για Ι.Χ. αυτοκίνητα και για μία διαδρομή. Π.χ. στη γραμμή Ηράκλειο ή Χανιά-Πειραιάς

η έκπτωση είναι 10%, ενώ στα φοιτητικά η έκπτωση από 30% γίνεται 50% και για φορτηγά-ψυγεία διεθνών μεταφορών η έκπτωση είναι 20%.

Στις γραμμές Αργοσαρωνικού, η έκπτωση για λεωφορεία που μεταφέρουν άνω των 25 ατόμων ανέρχεται σε 30%.

Τόσο ο υπουργός Ε.Ν. Σταύρος Σουμάκης όσο και ο υφυπουργός Οικονο-

μικών Νίκος Χριστοδουλάκης, που ανακοίνωσαν τις εκπτώσεις στον Τύπο, δεν παρέλειψαν να εξάρουν τη στάση και την αποφασιστικότητα των ακτοπλοϊκών. Στάση που από τη μια βοηθάει την προσπάθεια για μείωση του πληθωρισμού, ενώ από την άλλη βοηθάει τον επιβάτη.

Ο υφυπουργός Οικονομικών, προχωρώντας ένα βήμα παραπέρα, χαρακτήρισε την απόφαση για τις εκπτώσεις «σταθμό στην πορεία για μείωση του πληθωρισμού».

Στις εμπορικές εκπτώσεις συμμετέχουν όλες οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις

που έχουν δρομοποιημένα πλοία στις κύριες γραμμές και στη γραμμή του Αργοσαρωνικού και το 95% περίπου των ακτοπλοϊκών πλοίων στις δευτερεύουσες γραμμές. Τα «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν στη συνέχεια τους πιο ενδιαφέροντες πίνακες των εμπορικών εκπτώσεων, τις εταιρείες που δεν συμμετέχουν, αλλά και αυτές που συμμετέχουν σε κάποιες από τις κατηγορίες εκπτώσεων, καθώς και τις εκπτώσεις σε κάθε γραμμή ξεχωριστά. ♦

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ
ΑΓΑΡΙΤΟΣ EXPRESS FERRIES	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΥΤ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ Ι
ΑΓΑΡΙΤΟΣ LINES	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ (ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ)
ΑΡΚΑΔΙΑ LINES	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ (ΡΑΦΗΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑ κ.λπ.)
ΜΙΝΟΑΝ LINES HIGH SPEED	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
N.E.A. N.E.	A.N.E.K.
NOMIKOS LINES	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ-Ν. ΣΤΥΡΩΝ
Λ.Α.Ν.Ε.	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΓΛΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ
G.E. FERRIES	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΙΙ
ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Ν.Ε.	ΤΕΤΡΑΝΗΣΟΣ ΚΟΙΝ/ΕΙΑ
ΓΟΥΤΟΣ LINES (ΒΑΛΤΕΤΣΙ Ν.Ε.)	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ
FEAX EXPRESS LINES	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΡΑΦΗΝΑ- ΚΑΡΥΣΤΟΣ-ΜΑΡΜΑΡΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ν.Μ.Ε.Ζ.	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
ΔΑΝΕ	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ
ΑΓΑΡΙΤΟΣ EXPRESS FERRIES	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΥΤ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ Ι
ΑΓΑΡΙΤΟΣ LINES	N.E.A.
ΑΡΚΑΔΙΑ LINES	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ (ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ)
ΜΙΝΟΑΝ LINES HIGH SPEED	Λ.Α.Ν.Ε.
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ	ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Ν.Ε.
ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ Ι	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
NOMIKOS LINES	A.N.E.K.
G.A. FERRIES	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ- Ν. ΣΤΥΡΩΝ
DANE SEA LINES	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΓΛΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Υ/Γ ΙΛΙΟ LINES	ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΙΙ
ΓΟΥΤΟΣ LINES (ΜΕΓΙΣΤΗ Ν.Ε.)	ΤΕΤΡΑΝΗΣΟΣ ΚΟΙΝ/ΕΙΑ Ε/Τ-Ο/Τ
ΓΟΥΤΟΣ LINES (ΒΑΛΤΕΤΣΙ Ν.Ε.)	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΖΑΚΥΝΘΟΥ
FEAX EXPRESS LINES	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ Ε/Τ-Ο/Τ ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ-ΜΑΡΜΑΡΙ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ Ε/Τ-Ο/Τ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»
SEA FALLON LINES	ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΚΟΙΝ/ΕΙΑ Ε/Τ-Ο/Τ κ.τ.
CERES Κ/ΕΙΑ Υ/Τ	
PRINCESS LINES I N.E.	
A.N.M.E.Z.	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ
AGAPITOS LINES ARKADIA LINES MINOAN LINES HIGH SPEED ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ Ι NOMICOS LINES ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Υ/Γ ΙΛΙΟ LINES GOUTOS LINES (ΜΕΓΙΣΤΗ Ν.Ε.) GOUTOS LINES (ΒΑΛΤΕΤΣΙ Ν.Ε.) ΤΕΤΡΑΝΗΣΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Ε/Γ-Ο/Γ FEAX EXPRESS LINES ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ FERRY BOATS γραμμής ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ-ΜΑΡΜΑΡΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΗΣΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙ SEA FALKON LINES ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ν.Ε. CERES ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Υ/Γ	AGAPITOS EXPRESS FERRIES ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΥΤ. ΚΥΚΛΑΔΩΝ Ι ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ (ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ) ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΛΑΪΝΣ (ΡΑΦΗΝΑ, ΠΕΙΡΑΙΑ κ.λπ.) ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.) G.A. FERRIES ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤ. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ Α.Ν.Ε. A.N.E.K. LINES ΚΟΙΝ/ΞΙΑ ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ- Ν. ΣΤΥΡΩΝ-ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΥ ΚΟΙΝ/ΞΙΑ ΠΟΡΘΕΜΙΩΝ ΓΛΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΙΙ ΚΟΙΝ/ΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΖΑΚΥΝΘΟΥ ΚΟΙΝ/ΞΙΑ Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ" ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΚΟΙΝ/ΞΙΑ Ε/Γ-Ο/Γ κ.τ. PRINCES LINES Ι Ν.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
Ομαδικά εισιτήρια επιβατών (25 τουλάχιστον ατόμων)	Από 20 μέχρι 30%	Συμμετέχουν όλες οι ακτ. επιχ/σεις. Σύνολο 32.
Εισιτήρια επιβατών μετ' επιστροφής	20%	Συμμετέχουν 18 ακτ. επιχ/σεις.
Εισιτήρια οχημάτων μετ' επιστροφής	Από 10% μέχρι 20%	Συμμετέχουν 13 ακτ. επιχ/σεις. Δεν συμμετέχουν 13.
Προεκδιδόμενα εισιτήρια επιβατών πολυημερικών διαδρομών (πέντε και άνω)	Από 5% μέχρι 25%	Συμμετέχουν 15 ακτ. επιχ/σεις. Δεν συμμετέχουν 17.
Προεκδιδόμενα εισιτήρια οχημάτων πολυημερικών διαδρομών (5 και άνω)	25%	Συμμετέχουν 12 ακτ. επιχ/σεις. Δεν συμμετέχουν 14.
Οικογενειακά εισιτήρια επιβατών (4 και άνω)	Μέχρι 25%	Συμμετέχουν 15 ακτ. επιχ/σεις. Δεν συμμετέχουν 17.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Επισημαίνεται ότι ζητήθηκαν από ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και άλλες εμπορικές εκπτώσεις που δεν προβλέπονται από την ισχύουσα απόφαση των εμπορικών εκπτώσεων (έκπτωση στα φορτηγά οχήματα μιας διαδρομής) και θα προωθηθούν στην αρμόδια Επιτροπή Ναυτολογίου για γνωμοδότηση.



Οικονομικός

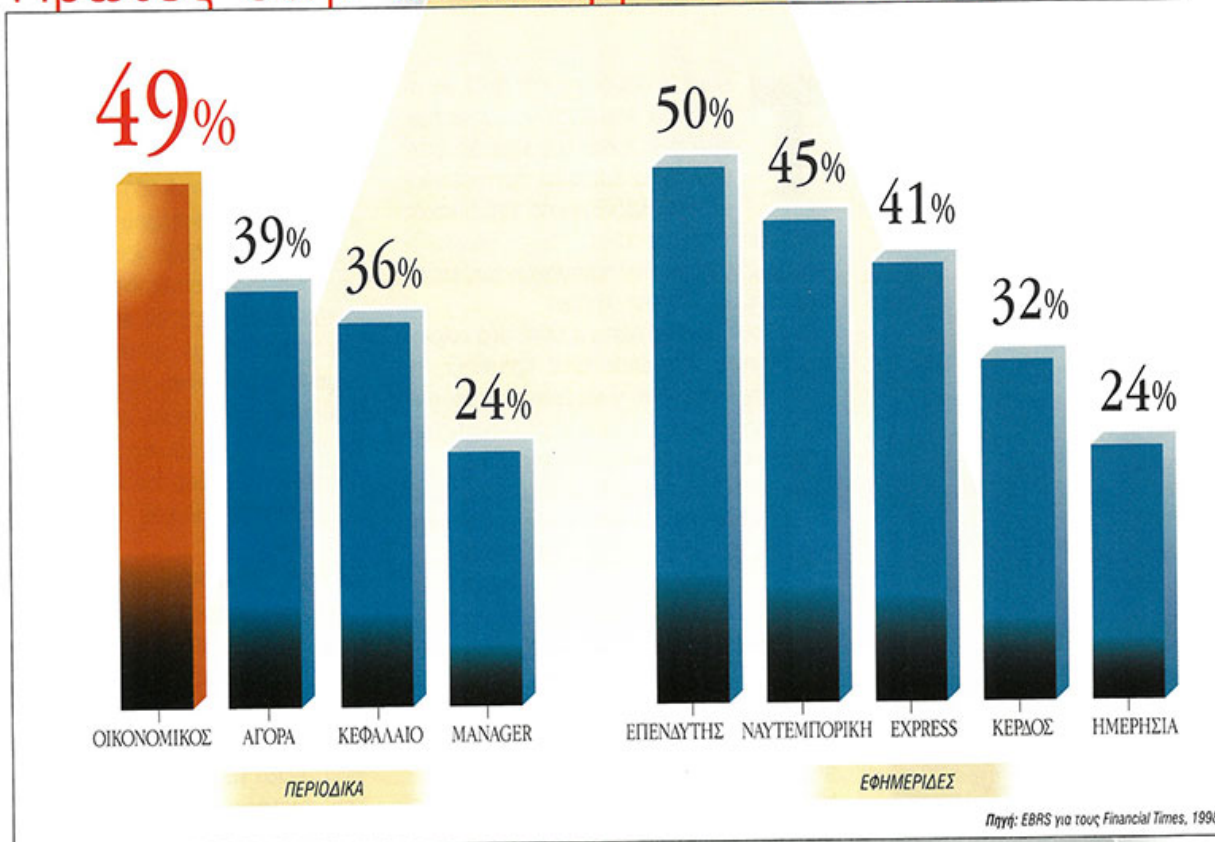
TACHYDROMOS



στην κορυφή
της **ενημέρωσης**

στην κορυφή
της **προτίμησής** σας

Πρώτος στην κατάταξη των **Financial Times**



Καταγράφει **Σήμερα** την οικονομία του **Αύριο**

Α Ν Ε Κ - Λ Α Ν Ε

Στην Κρήτη τρώνε... κουφέτα

Τελικά, η συμφωνία της ANEK με τη ΛΑΝΕ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο «γάμος» της χρονιάς στην ακτοπλοΐα. Και αυτό γιατί η επιλογή της Λασιθιώτικης Ναυτιλιακής Εταιρείας έγινε σε κλίμα «συναισθηματικά» φορτισμένο λόγω των προτάσεων των Μινωικών Γραμμών και της Strintzis.

Το ενδεχόμενο να πέσει η ΛΑΝΕ στα «χέρια» της Strintzis θορύβησε τους Κρητικούς, οι οποίοι κινητοποιήθηκαν και τελικά κατάφεραν να «κατακτήσουν» τη ΛΑΝΕ και να κρατήσουν σε κρητικά χέρια τις γραμμές του νησιού.

Στις αρχές του προηγούμενου μήνα, το Δ.Σ. της Λασιθιώτικης Ναυτιλιακής Εταιρείας προχώρησε στην επιλογή της ANEK, εγκρίνοντας ένα σχέδιο συμφωνίας που προβλέπει ότι η ANEK θα αποκτήσει το 50% της ΛΑΝΕ, μέσω της κατά 100% αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της Λασιθιώτικης εταιρείας. Σήμερα, το μετοχικό κεφάλαιο της ΛΑΝΕ είναι 1,5 δισ. και σύμφωνα με τη συμφωνία θα φθάσει τα 3 δισ., αύξηση την οποία θα καλύψει εξ ολοκλήρου η ANEK. Οι 750.000 νέες μετοχές θα περάσουν στη χανιώτικη εταιρεία όχι με την καταβολή μετρητών, αλλά με την εκχώρηση του πλοίου «Τάλλως», το οποίο αυτή τη στιγμή εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη. Η συμφωνία προβλέπει ότι το πλοίο θα δρομολογηθεί τον Απρίλιο του '99 στη γραμμή Πειραιάς-Μήλος-Άγιος Νικόλαος-Σητεία, μαζί με το «Βιτσέντζος Κορνάρος». Το «Τάλλως», το οποίο θα μετονομαστεί σε «Ιεράπετρα», θα φορέσει τα χρώματα της ΛΑΝΕ και θα περάσει στην εταιρεία ελεύθερο βαρών.

Σε αυτό το πλαίσιο συγχωνεύσεων, στο οποίο φαίνεται ότι οργά ή γρήγορα θα εισέλθουν και άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, ANEK και ΛΑΝΕ έφθασαν σε συμφωνία που ικανοποιεί και τις δύο πλευρές. Η ANEK ενισχύεται εν όψει της εισόδου της στο Χρηματιστήριο, ενώ ταυτοχρόνως «απλώνεται» στην Κρήτη. Η ΛΑΝΕ βρίσκεται με δύο πλοία και μπορεί πλέον να βλέπει τις εξελίξεις εκ του ασφα-

λούς, έχοντας στο πλευρό της την ANEK. Και οι δύο πλευρές μιλάνε για επιτυχία, και αυτή είναι η πραγματικότητα. Οι χειρισμοί τόσο του Σήφη Βαρδινγιάννη όσο και του Στέφου Ζαμπετάκη, αντιπροέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της ANEK, ιδιαίτερα σε μια κρίσιμη φάση (πρόταση Στρίντζη), αποδείχθηκαν, εκ του αποτελέσματος, επιτυχείς.

Οι στόχοι πλέον -όπως γράψαμε και σε προηγούμενα τεύχη- δεν περιορίζονται στο ΧΑΑ, αλλά και σε τομείς παράλληλους με την ακτοπλοΐα. Προς το παρόν, πάντως, προέχει η επιτυχής είσοδος της ANEK στη Σοφοκλήους και έπεται συνέχεια...

Και η ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ με την ANEK

Μετά την επιτυχή έκβαση της συνεργασίας με τη ΛΑΝΕ, η ANEK ανακοίνωσε συγχώνευση και με τη Ρεθυμνιακή ΑΝΕ. Η συμφωνία θα τεθεί προς έγκριση στο Σώμα των μετόχων της Ρεθυμνιακής. Η συγχώνευση προβλέπεται να γίνει πράξη μετά την είσοδο της ANEK στο Χρηματιστήριο.

Επί της ουσίας, η πρόταση που θα φέρει η διοίκηση της εταιρείας στη γενική συνέλευση προβλέπει ότι θα προσφερθούν από τα δύο μέρη 3.147.000 μετοχές, με τιμή που προσδιορίζεται περίπου στις 3.000 δρχ. η μία.

Στη συμφωνία προβλέπεται η δέσμευση της ANEK να διατηρήσει στη γραμμή Πειραιάς-Ρέθυμνο το «Αρκάδι» και το «Πρέβελη». Θα πρέπει να σημειωθεί ότι είναι η δεύτερη φορά (η πρώτη ήταν στην περίπτωση της ΛΑΝΕ) που η ANEK προλαμβάνει στη «στροφή» τις Μινωικές Γραμμές και κερδίζει όχι μόνο στις εντυπώσεις, αλλά και στους στόχους που θέτει.

Η ANEK-πλέον, εκτός σοβαρού απρόοπτου, κι ενώ οδεύει προς τη Σοφοκλήους, κατέχει τα 3/4 της κρητικής αγοράς, γεγονός που σε συνδυασμό με επιτυχή είσοδό της στο ΧΑΑ την καθιστά υπολογίσιμη δύναμη στη μετά cabotage εποχή.

Δύο υπερσύγχρονα πλοία διαπραγματεύεται η ANEK

Στο τελικό στάδιο των διαπραγματεύσεων με ναυπηγεία για τη ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων πλοίων βρίσκεται η ANEK. Ο ανταγωνισμός των εταιρειών, όσο πλησιάζουμε στην άρση του cabotage, γίνεται εντονότερος και το όφελος θα αποβεί υπέρ του επιβατικού κοινού. Οι κρητικές εταιρείες έχουν ει-

σέληθει δυναμικά στο παιχνίδι του εκσυγχρονισμού και της ανανέωσης των στόλων τους.

Με τα πλοία αυτά η ANEK, σύμφωνα με την άποψη των στελεχών της, θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει απόλυτα τις ανάγκες των γραμμών Κρήτης και Ιταλίας.

Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Στ. Ζαμπετάκης, μιλώντας σε εκδήλωση στην Ανκόνα, τόνισε ότι «χρηματοοικονομικοί οργανισμοί διεθνούς εμβέλειας ενδιαφέρονται για 100% χρηματοδότηση των νέων επενδύσεων της εταιρείας. Αυτό καταδεικνύει την αξιοπιστία, το κύρος, την ποιότητα και τη διεθνή αποδοχή της ANEK».

Όπως έγινε γνωστό από την εταιρεία, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» θα συνεχίσει έως τις αρχές του επόμενου μήνα να συνδέει την Πάτρα, μέσω

Ηγουμενίσσας και Κέρκυρας, με την Τεργέστη. Το «Τόλης» θα εκτελεί δρομολόγια προς Τεργέστη καθ' όλη τη διάρκεια του χειμώνα, ενώ τα «Κρήτη 1» και «Κρήτη 2» θα συνεχίσουν να συνδέουν την Πάτρα με την Ανκόνα μέσω Ηγουμενίσσας και απευθείας από την Ηγουμενίσσα.

Σχετικά με την πρόσφατη απόφαση της ΛΑΝΕ για συνεργασία με την

ANEK, το διοικητικό συμβούλιο της δεύτερης, με ανακοίνωσή του, χαιρετίζει αυτή την απόφαση που, όπως αναφέρεται, «σηματοδοτεί μια νέα περίοδο προοπτικής και ανάπτυξης και για τις δύο εταιρείες

της Κρήτης, που διευρύνουν το στρατηγικό τους ορίζοντα και ισχυροποιούν τη θέση τους, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλουν στην περαιτέρω ενδυνάμωσή τους».

Στο μεταξύ, σύμφωνα με στοιχεία της ANEK, τα έσοδα από την εκμετάλλευση πλοίων κατά το πρώτο 7μηνο του 1998 παρουσιάζουν, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 1997, αύξηση 25,27%. Φέτος, τα έσοδα ανήλθαν από την αρχή Ιανουαρίου μέχρι και το τέλος Ιουλίου σε 16,1 δισ. δρχ. έναντι 12,9 δισ. δρχ. το ίδιο διάστημα πέρυσι.

Χρηματοδότηση από τράπεζες διεθνούς εμβέλειας



ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ

TAEKWON DO

HIGH BOXING

ΣΙΦΑΣΚΙΑ

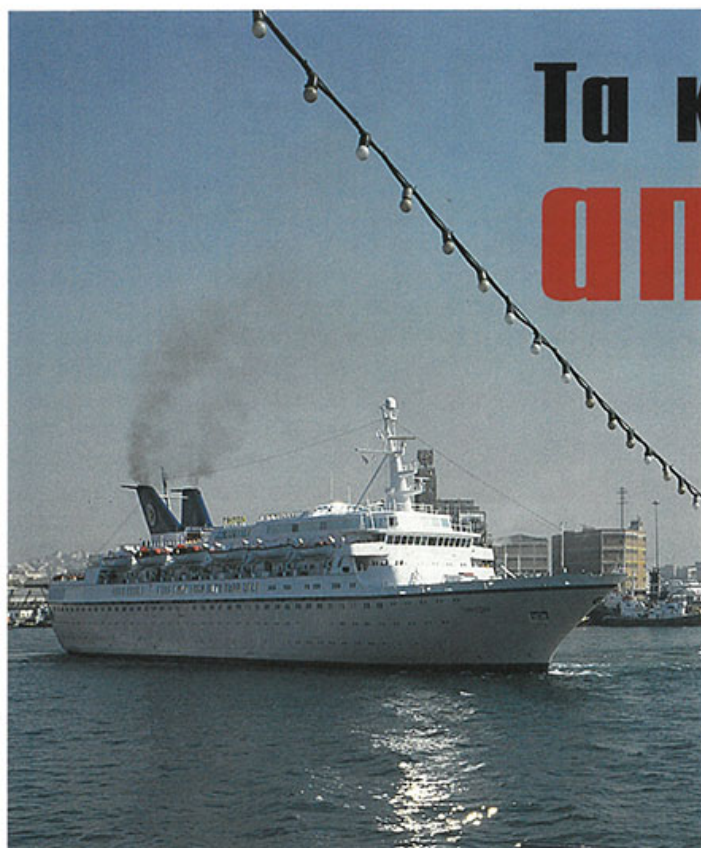
ΤΟΣΟΒΟΝΙΑ

ΤΕΝΙΣ



Πραξιτέλους 183 & 2ας Μεραρχίας (πάνω από το θέατρο Αυλαία), Πασσαλιμάνι, Πειραιάς
Τηλ. 4296484 - 4296046

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ



Τα κρουαζιερόπλοια αποχωρούν

Περίπου δύο μήνες χωρίζουν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια από την άρση του cabotage και φαίνεται ότι ουδείς έχει αντιληφθεί την ανατροπή που φέρνει η νέα τάξη πραγμάτων. Οι εφοπλιστές, υπό το άγχος της ενδεχόμενης εισόδου ξένων κρουαζιερόπλοιων στις ελληνικές θάλασσες και του υψηλού κόστους, που αυτομάτως τους θέτει εκτός ανταγωνισμού, και οι εργαζόμενοι αμετακίνητοι σε μια νοοτροπία, που δεν λαμβάνει υπ' όψιν της τα νέα δεδομένα, οδηγούν τις εξελίξεις σε αδιέξοδο.

Η νέα τάξη πραγμάτων ή -αν προτιμάτε- η πραγματικότητα, έτσι όπως διαγράφεται, απαιτεί αυξημένη ανταγωνιστικότητα, στην οποία υπό τις σημερινές συνθήκες είναι λογικά αδύνατον να ανταποκριθούν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια. Τα οποία, εκτός της άρσης του cabotage, έχουν να αντιμετωπίσουν και όλα εκείνα τα στάδια προσαρμογής που αφορούν την προετοιμασία για την είσοδο του ευρώ στην ελληνική οικονομία. Απαιτούνται λοιπόν επενδύσεις που έχουν σχέση με την προσαρμογή του στελεχικού δυναμικού των επιχειρήσεων στα νέα δεδομένα και την εκπαίδευση του έμπιστου δυναμικού, όπως ακόμη και την αλλαγή του λογιστικού συστήματος. Όλα αυτά, σε συνδυασμό με την πίεση που αισθάνονται οι πλοιοκτήτες, τόσο από τον ανταγωνισμό όσο και από τα πληρώματα, δημιουργούν νευρικότητα, που αυτή την ώρα δεν είναι ό,τι καλύτερο για το μέλλον του εθνικού νοηολόγιου.

Ο μεγάλος κίνδυνος, έτσι όπως προδιαγράφεται μετά το διαφανόμενο αδιέξοδο στις σχέσεις εφοπλιστών και θαλαμηπόλων, είναι η μαζική φυγή από το ελληνικό νοηολόγιο. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων δεν έκρυψε ποτέ τις προθέσεις του και πολύ περισσότερο τις θέσεις του για το βοηθητικό προσωπικό, δηλαδή το ξενοδοχειακό, το οποίο δεν θεωρεί πλήρωμα.

Αυτές οι θέσεις ενόχλησαν σφόδρα την ηγεσία των θαλαμηπόλων, η οποία θεωρεί ότι ο Ανδρέας Ποταμιάνος προσπαθεί να απομακρύνει όλους τους Έλληνες θαλαμηπόλους από τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Το βέβαιο είναι πως διεθνώς το ξενοδοχειακό και βοηθητικό προσωπικό δεν θεωρείται πλήρωμα και, το κυριότερο -όπως ήνε και οι πλοιοκτήτες-, πουθενά η νομοθεσία δεν υποχρεώνει την πλοιοκτησία να προσλαμβάνει συγκεκριμένο αριθμό ατόμων, πέραν του πληρώματος εκείνου που θεωρείται αναγκαίο για την ασφαλή πλεύση του πλοίου.

Σήμερα, στο ελληνικό νοηολόγιο είναι εγγεγραμμένα 40 κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά, οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλοίων, ενώ συνολικά απασχολούνται σε αυτά 12.000 άτομα, εκ των οποίων 7.000 εργάζονται στα κρουαζιερόπλοια. Ασφαδώς και ως ένα βαθμό οι αντιδράσεις των εργαζομένων είναι δικαιολογημένες. Από την άλλη όμως το κόστος για τις

εταιρείες που διατηρούν ελληνικά πληρώματα είναι τεράστιο, ιδιαίτερα στα κρουαζιερόπλοια.

Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις που θα ανακοινωθούν (το άρθρο γράφηκε πριν από το δεύτερο γύρο των δημοτικών εκλογών) θα κινούνται στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης λογικής, που ακολουθεί τα ισχύοντα διεθνή και είναι μονόδρομος. Διαφορετικά, κλείνουν οι εταιρείες.

Ο Ανδρέας Ποταμιάνος δεν κρύβει την ανησυχία του για τις εξελίξεις και τονίζει ότι ο διεθνής ανταγωνισμός οδηγεί σε ριζοσπαστικές λύσεις για την ελληνική πραγματικότητα. Σε αντίθετη περίπτωση (όπως κατά καιρούς έχει δηλώσει ο ίδιος), το ενδεχόμενο φυγής των κρουαζιερόπλοιων από το νοηολόγιο είναι αναπόφευκτο. Όπως εκτιμάται, δεν πρέπει να γίνει η αρχή. Εάν ένα πλοίο φύγει, είναι μαθηματικά βέβαιο ότι θα φύγουν όλα, με αποτέλεσμα το ελληνικό νοηολόγιο να μείνει ανάμνηση.

Τώρα, καλείται ο υπουργός να δώσει τη λύση. Εκ των πραγμάτων, και λόγω των αιτιάσεων των θαλαμηπόλων, μάλλον δεν φαίνεται να υπάρχουν περιθώρια αισιοδοξίας. Το να καλείται ο υπουργός να παρέμβει ρυθμιστικά στους κανόνες της αγοράς, και μάλιστα της διεθνούς αγοράς, είναι τουλάχιστον αφελές. Η απόφαση γι' αυτό το μείζον θέμα της επάνδρωσης των κρουαζιερόπλοιων είναι σχεδόν δεδομένη και σε αυτό συνηγορούν τόσο τα ξένα κρουαζιερόπλοια, τα οποία θα κάνουν προγράμματα στο Αιγαίο και στο Ιόνιο, όσο και οι αποφάσεις που θα ληφθούν στην Επιτροπή Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά το Flag State και το Host State. Προς την κατεύθυνση ριζοσπαστικής απόφασης οδηγούν και οι κινήσεις της Τουρκίας, η οποία σπεύδει να εκμεταλλευθεί την επικρατούσα κατάσταση και να στρέψει τον τουρισμό από την Ελλάδα στη γειτονική χώρα. Από εδώ και έπειτα, κάθε ημέρα που θα περνάει και θα φέρνει πιο κοντά την ημερομηνία άρσης του cabotage, θα φέρνει στο προσκήνιο και το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας, ενώ θα εντείνει τον προβληματισμό των εφοπλιστών για το μέλλον του κλάδου. Ταυτόχρονα, το ελληνικό νοηολόγιο θα δέχεται πιέσεις λόγω των σεναρίων για φυγή των κρουαζιερόπλοιων. ➤

Εκσυγχρονισμός του ΚΣΕΔ για εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων

Υλοποίηση του προγράμματος έως το τέλος του 1999



Μέχρι το τέλος του 1999 αναμένεται να έχει εκσυγχρονιστεί πλήρως το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η εγκατάσταση των νέων συστημάτων σκοπό έχει την εξυπηρέτηση των επικοινωνιών κινδύνου και ασφάλειας των εμπορικών πλοίων που φέρουν ραδιοεξοπλισμό, στο πλαίσιο του νέου παγκόσμιου ναυτιλιακού συστήματος GMOSS.

Το ΚΣΕΔ/ΥΕΝ ή, γνωστότερα, ο «θάλαμος επιχειρήσεων», που είναι επανδρωμένος με έμπειρο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας, παρέχει σε 24ωρη βάση υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στα κινδυνεύοντα πλοία. Οι ηγεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος έδωσαν πλήρη στοιχεία για τα νέα συστήματα εκσυγχρονισμού του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Συγκεκριμένα, αναφέρθηκαν πρώτα στην παρούσα κατάσταση, η οποία είναι η ακόλουθη:

1. Στο ΚΣΕΔ/ΥΕΝ εγκαταστάθηκαν τελευταία και λειτουργούν, από πλεωράς δορυφορικών επικοινωνιών, ειδικές τερματικές διατάξεις, οι οποίες μέσω του Σταθμού των Θερμοπυλών δέχονται τις κλήσεις κινδύνου των εμπορικών πλοίων από τους δορυφόρους του Ινδικού και του Ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού στα συστήματα INMARSAT-A & C, καθώς επίσης και ειδικές τερματικές τηλετυπικές διατάξεις για τη λειτουργία του Κέντρου στη διεθνή υπηρεσία SAFETYNET, προς ενεργοποίηση πλοίων επιβεγμένης θαλάσσιας περιοχής σε θέματα έρευνας-διάσωσης.
2. Ανεξάρτητα από τις παραπάνω τερματικές μονάδες, στο ΚΣΕΔ/ΥΕΝ έχουν εγκατασταθεί δύο δορυφορικοί επίγειοι σταθμοί (SES INMARSAT-A & C) για αυτόνομες επικοινωνίες με τα εμπορικά πλοία ή ΚΣΕΔ άλλων χωρών, για θέματα αρμοδιότητάς του.
3. Επίσης, έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί ειδική τερματική μονάδα, η οποία δέχεται τις κλήσεις κινδύνου των ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου των πλοίων που αποστέλλονται από τον επίγειο σταθμό (LUT/MCC) του συστήματος COSPAS-SARSAT της Τουλούζης, μέσω ειδικής για το σκοπό αυτό ευθείας γραμμής (AFTN).
4. Από πλευράς συμβατικών επικοινωνιών, το ΚΣΕΔ/ΥΕΝ είναι εξοπλισμένο με σταθμούς μεσαίων/βραχέων κυμάτων ψηφιακής επιλογικής κλήσης (MF-HF/DSC), οι οποίοι, σε συνδυασμό με τους αντίστοιχους Σταθμούς των Λιμενικών Αρχών, δέχονται τις κλήσεις κινδύνου των εμπορικών πλοίων στις επικοινωνίες αυτές.
5. Στο πλαίσιο λειτουργίας του διεθνούς συστήματος NAVTEX, το ΚΣΕΔ/ΥΕΝ λαμβάνει και παρέχει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας, μέσω των σταθμών NAVTEX του ΟΤΕ Κέρκυρας, Ηρακλείου και Λήμνου.
6. Το ΚΣΕΔ/ΥΕΝ πραγματοποιεί επικοινωνίες έρευνας και διάσωσης (SAR) στη ραδιοτηλεφωνία και ραδιοτηλεγραφία μέσω των πρακτικών σταθμών μεσαίων-βραχέων και υπερβραχέων κυμάτων (MF/HF/VHF) του ΟΤΕ,

ενώ παράλληλα, για την υποβοήθηση του έργου του, λειτουργούν οι υπηρεσιακοί παράκτιοι σταθμοί A/T YEN και A/T Ασηροπύργου, οι οποίοι τηρούν 24ωρη ακρόαση στις διεθνείς συχνότητες κινδύνου και ασφάλειας, τόσο του παλαιού συστήματος (500 KHZ & 2182 KHZ) όσο και του νέου συστήματος (GMDSS), και επικοινωνούν με εμπορικά πλοία, λιμενικές Αρχές και πλωτά Λ.Σ., για θέματα αρμοδιότητάς του.

Νέος σχεδιασμός

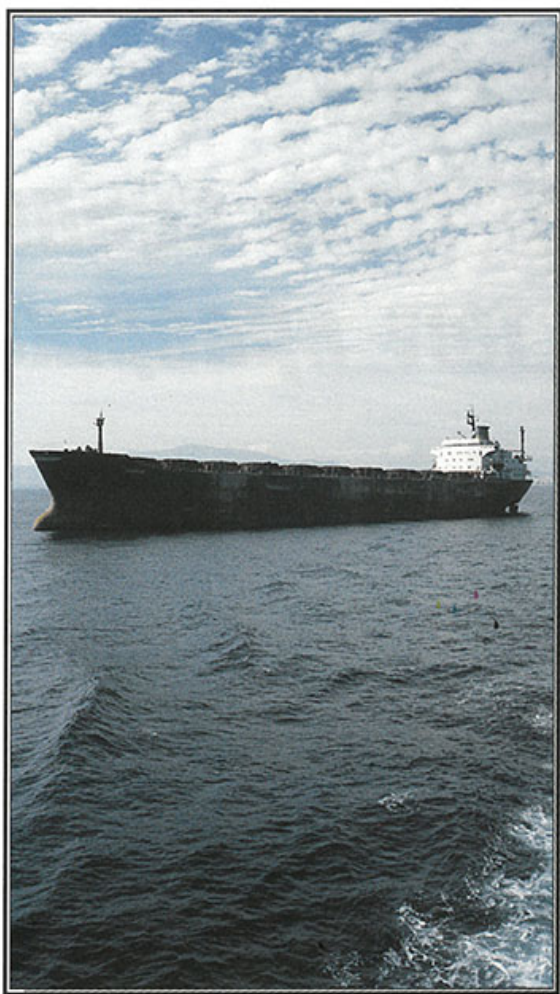
Για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του ΚΣΕΔ/ΥΕΝ και την πλήρη αυτοματοποίησή του έχουν δομηολογηθεί τα εξής:

- α) Εντός των ημερών θα εγκατασταθούν δύο ακόμη τερματικές μονάδες, οι οποίες θα λειτουργούν στα νέα δορυφορικά συστήματα INMARSAT-B & M, μέσω των δορυφόρων του Ινδικού και του Ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού, για επικοινωνίες με πλοία που φέρουν αντίστοιχο εξοπλισμό.
 - β) Περί το τέλος του 1998, θα εγκατασταθούν στο ΚΣΕΔ/ΥΕΝ δύο τερματικά συστήματα «κλήσης και ανταπόκρισης κινδύνου (δίαιθιο 70 και 16)», που θα είναι συνδεδεμένα στο δίκτυο υπερβραχέων κυμάτων ψηφιακής επιλογικής κλήσης του ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ (VHF/DSC), ενώ περί τα μέσα 1999 θα εγκατασταθούν αντίστοιχα τερματικά, που θα είναι συνδεδεμένα στα δίκτυα των μεσαίων και βραχέων κυμάτων (MF-HF/DSC) του ΟΤΕ.
- Επίσης, το ΥΕΝ σε συνεργασία με το ΥΕΘΑ εξετάζει τη δυνατότητα εγκατάστασης και λειτουργίας στη χώρα μας επίγειου δορυφορικού σταθμού (LUT/MCC) του συστήματος COSPAS-SARSAT, για απευθείας και αποτελεσματικότερη ενεργοποίηση των μέσων έρευνας και διάσωσης του ΚΣΕΔ/ΥΕΝ.

Τέλος, στο πλαίσιο υλοποίησης του εγκεκριμένου Κοινοτικού Προγράμματος «Αρχιμήδης», έχει προγραμματιστεί ο συμπληρωματικός εξοπλισμός του ΚΣΕΔ με:

- α) Ειδικό ηλεκτρονικό υπολογιστή, ο οποίος θα συνδεθεί στον κεντρικό Η/Υ του Πληροφορικού Συστήματος Παρακολούθησης Κυκλοφορίας Πλοίων του ΥΕΝ. Στο λογισμικό του Η/Υ του ΚΣΕΔ/ΥΕΝ θα εγκατασταθεί γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), καθώς και σύστημα προβολής, για απεικόνιση των στοιχείων κυκλοφορίας των πλοίων σε ηλεκτρονικό ψηφιακό χάρτη. Με την εφαρμογή του συστήματος αυτού, θα παρέχεται στο ΚΣΕΔ/ΥΕΝ η δυνατότητα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων, ώστε σε περιπτώσεις περιστατικών κινδύνου να ενεργοποιεί άμεσα όλα τα προσφερόμενα λόγω θέσης θαλάσσια μέσα και να συντονίζει αποτελεσματικότερα τις ενέργειες έρευνας και διάσωσης.
- β) Ειδική τερματική μονάδα, μέσω της οποίας θα λαμβάνονται απευθείας από την ΕΜΥ στοιχεία μετεωρολογικών χαρτών προς άμεση αξιολόγηση και χρήση από το προσωπικό του ΚΣΕΔ. ➡

INTERNATIONAL MARINE SAFETY RATING SYSTEM



Πρόσφατα, δημοσιεύθηκε σε έγκυρη αγγλική ναυτιλιακή εφημερίδα μια συνέντευξη στελέχους ναυτιλιακής εταιρείας που κατά τη γνώμη μου εκπέμπει πολλά μηνύματα που πρέπει να μας προβληματίσουν. Γιατί, χωρίς περιστροφές, δείχνουν τις τάσεις που διαμορφώνονται καθημερινά, επιβάρυνσης του δύσμοιρου πλοίου και της εταιρείας του με πρόσθετες επιθεωρήσεις, πρόσθετα auditing, φυσικά, και πρόσθετες δαπάνες.

Το νέο εφεύρημα

Και ενώ ιστορικά, όπως είναι γνωστό, επί δεκαετίες ολόκληρες θεωρούσαμε ότι για όλα τα ατυχήματα στη θάλασσα υπαίτια είναι η παλαιότητα του υλικού και η ανεπάρκεια του, δημιουργήσαμε μέσω των εθνικών, περιφερειακών αλλήλ και διεθνών θεσμοθετημένων μηχανισμών μια βιομηχανία επιβάρυνσης του πλοίου με συνεχώς ανανεούμενο και αυξανόμενο εξοπλισμό κ.λπ., με στόχο βεβαίως τη μεγαλύτερη προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αλλήλ και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Όμως, παρά τη φρενίτιδα που επικράτησε όλα αυτά τα χρόνια -με αφορμή πάντοτε ένα ατύχημα στις θάλασσες, που όπως είναι γνωστό παίρνει τεράστια δημοσιότητα-, ναυτικά ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν, αφού αναπτύσσεται στη λειτουργία του πλοίου μεσοθαβεί ο άνθρωπος παράγοντας.

Ασφαλώς, για τον έλεγχο των πλοίων έχει δημιουργηθεί ένα παγκόσμιο κίνημα που, μέσα από ένα πολυπληθές πλέγμα κατασκευαστικών και εξοπλιστικών κανονισμών, συνεπικουρούμενο από έναν αυστηρό διαδικαστικό μηχανισμό ελέγχου μέσα από παντός είδους περιοδικές και έκτακτες επιθεωρήσεις, έχει δημιουργήσει έναν πραγματικό βρόχο γύρω από τη λειτουργία του πλοίου.

Ένα βρόχο που σχεδόν έχει καταστήσει αυτοσκοπό την εφαρμογή των κανονισμών και όχι μέσο για να έχουμε στη διάθεσή μας ένα πλοίο για εκτέλεση ασφαλή εμπορικής θαλάσσιας μεταφοράς.

Είναι περίεργη αυτή η αντίληψη στη ναυτιλία, σε αντίθεση με το τι επικρατεί στα οχήματα της ξηράς, αλλήλ και στα αεροσκάφη.

Η κοινή γνώμη, παρά τα καθημερινά θανατηφόρα ατυχήματα στους δρόμους, δεν έχει απαιτήσει, π.χ., τα οχήματα να φέρουν κάποιες προστατευτικές μπάρες προς-πίσω ή μόνο στα πλάγια, που με βεβαιότητα σε ορισμένες περιπτώσεις θα έσωζαν ζωές.

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

Και όμως, τέτοιες ρυθμίσεις ούτε καν μπορούν να θεωρηθούν ρεαλιστικές, αφού το σκεπτικό είναι ότι η πρόνοια του να μην τρέχει υπερβολικά το αυτοκίνητο ή να αποφεύγει τις συγκρούσεις και τις προσκρούσεις ανήκει στον οδηγό. Δηλαδή, στην ικανότητα, οδήγησης και μόνο σε αυτή. Κάτι ανάλογο θα μπορούσε να σκεφθεί κανείς και για τα αεροσκάφη, των οποίων δεν διανοούνται βεβαίως να αυξήσουν την εξωτερική κατασκευαστική αντοχή με το σκεπτικό να αντέχουν περισσότερο και να μη διαλύονται, έστω και στην παραμικρή πρόσκρουση.

Ασφαλώς πρόκειται για δύο ακραία παραδείγματα, στη σφαίρα του -μερικώς τουλάχιστον- εφικτού, για τα οποία όμως έχει καταστεί συνείδηση ότι ο παράγων ασφάλεια, κατά το μέρος που αφορά τη βελτίωση του υλικού, φθάνει μέχρι ορισμένα οριακά επίπεδα, παραπέμποντας ή αφήνοντας με τα τεχνικά αυτά δεδομένα την περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας στον ανθρώπινο παράγοντα. Και αυτό έχει καταστεί κοινωνική συνείδηση.

Δηλαδή, στο χώρο της αεροπορίας ουδείς τοιμή να παίζει με την αριότητα της εκπαίδευσης ενός πιλότου αεροσκάφους και ουδείς διανοείται την εκπαίδευση αυτή να τη συνδέει με τις δυνατότητες των εκπαιδευμένων να βρουν απασχόληση μετά την ολοκλήρωση των σπουδών τους.

Και όμως, στη ναυτιλία τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά. Εδώ δημιουργήσαμε διαφορετική κοινωνική συνείδηση, που θεωρεί ότι για όλα φταίει το υλικό του πλοίου, και καταφέραμε σε κάθε ατύχημα, χωρίς να εξετάζουμε το πώς και το γιατί έγινε, να πιστεύεται ότι φταίει η κακή κατάσταση του σκάφους και κατ' επέκταση ο ίδιος ο πλοιοκτήτης.

Κάτω από αυτή τη βαριά ατμόσφαιρα της μονόπλευρης αιτιολόγησης των ναυτικών ατυχημάτων, φθάσαμε σε εξωπραγματικά επίπεδα απαιτήσεων, σε βαθμό που πολλοί πλοιοκτήτες και χωρίς περιστροφές να διερωτώ-

νται κατά πόσο τα επιβαλλόμενα, μέσω των νομίμων βεβαίως διαδικασιών, μέτρα βελτίωσης της κατασκευαστικής ασφάλειας, αλήθια και του εξοπλισμού, έχουν πάντοτε ως κίνητρο την κοινωνική ευαισθησία, ή είναι μέτρα που στο βάθος υποκρύπτουν πολιτικές προώθησης προϊόντων ή και υπηρεσιών.

Άλλωστε, αν παρακολουθήσει κανείς όλη την πορεία των διαδικασιών, το πώς ένα συγκεκριμένο μέτρο ξεκινάει, για να καταλήξει σε διεθνή υποχρέωση, θα αντιληφθεί ότι κάτω από τον ευαγγελιζόμενο μανδύα της καλύτερης προστασίας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καλύπτονται και χωρούν και οι αγαθές προθέσεις, αλήθια και πολιτικές άλλες που δεν είναι ορατές.

Όμως, παρά τα μέτρα μονόπλευρης κατεύθυνσης, τα ναυτικά ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν και οι θάλασσες να ρυπαίνονται, με αποτέλεσμα -έστω και όψιμα- το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας να στραφεί προς τον ανθρώπινο παράγοντα, που είναι άλλωστε αυτός που, λόγω της φυσικής παρουσίας του και της γενικότερης αντίδρασης και συμπεριφοράς του, ευθύνεται για την πρόκληση των ατυχημάτων και των περιστατικών ρύπανσης.

Είναι γνωστό ότι η πρώτη STCW (η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης εκτέλεσης φυλακών) ολοκληρώθηκε το 1978 για να τεθεί διεθνώς σε ισχύ τον Απρίλιο 1984 και να αναθεωρηθεί το 1995, τεθείσα σε ισχύ από τον Φεβρουάριο του 1997.

Είναι φανερό ότι η πρώτη STCW αποδείχθηκε τελείως ανεπαρκής για να δημιουργήσει συνείδηση, γι' αυτό άλλωστε πολύ γρήγορα ξεπεράστηκε από τις εξελίξεις, που δημιούργησαν αυξημένες απαιτήσεις στο χώρο του πληρώματος.

Η νέα STCW θέτει συγκεκριμένα και ενιαία διεθνώς κριτήρια, που καθορίζουν το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων, κατά περίπτωση, και πιστοποιητικών, και προβλέπει μηχανισμούς ελέγχου και αξιολόγησης των παρεχομένων σε κάθε χώρα (σε εθνικό επίπεδο) γνώσεων, που πρέπει να αποκτούν οι ναυτικοί.

Και βεβαίως η φυσική ροή των εξελίξεων για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν η πλήρης εφαρμογή και της νέας STCW, από την οποία πολλή εξαρτώνται και πολλή η βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών αναμένει.

Παρ' όλη αυτά, είδαμε με αφορμή ορισμένα περιστατικά -που πάντα θα είναι διαθέσιμα- μια παράληψη με τη STCW πρωτοβουλία, η οποία με αρκετά συνοπτικές διαδικασίες άρχισε ήδη να εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1998 ως Κώδικας ISM. Ας μην ξεχνάμε ότι ο ISM άρχισε με δειλά δημοσιεύματα ως ISMA, και μάλιστα από τις εταιρείες διαχείρισης πλοίων στην Κύπρο. Ο Κώδικας ISM αποτελεί μια νέα φιλοσοφία, αφού προέβλεπε ως αυθυπόστατο στοιχείο προαγωγής της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος τον παράγοντα «πλοιοκτήτης-διαχειριστής-εταιρεία».

Έτσι λοιπόν το τοπίο παρουσιάζεται σήμερα με το τρίπτυχο:

- α) Υλικό-πλοίο (κατασκευή-εξοπλισμός SOLAS-MARPOL κ.λπ.)
- β) Πλήρωμα (STCW)
- γ) Εταιρεία (Κώδικας ISM)

Σκοπιάζοντας το υφιστάμενο καθεστώς, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι ενώ ακόμη δεν είδαμε τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της STCW και γενικότερα τα αποτελέσματα της προσπάθειας ελέγχου και βελτίωσης της ικανότητας των ναυτικών στελεχών, στρέψαμε τα φώτα της δημοσιότητας και ευαισθητοποιήσαμε την κοινή γνώμη μέσω του Κώδικα ISM προς την πλευρά της εταιρείας.

Έτσι σήμερα πολλοί λίγοι γνωρίζουν για την STCW, από την εφαρμογή της οποίας προσδοκούμε πραγματικά να βελτιώσουμε τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων.

Σε πολλούς δίνεται η εντύπωση ότι καταφέραμε πάλη και δημιουργή-

σαμε -με αφορμή ορισμένα ατυχή περιστατικά, που ασφαλώς είναι πάρα πολύ εύκολο να βρούμε- ένα νέο «μαύρο πρόβατο» της ναυτιλίας.

Μέχρι τώρα «μαύρο πρόβατο» αποτελούσε το πλοίο και είχαμε πρόχειρους πολλούς και εντυπωσιακούς χαρακτηρισμούς ώστε να το βαφτίσουμε από, το πλέον κυνικό, «πλωτό φέρετρο» μέχρι και, το πλέον περιφρονητικό εύηχο, «υποβαθμισμένο πλοίο» (substandard vessel).

Χαρακτηρισμούς που ευρύτερα συμφέροντα, κάθε φορά, κατευθύνουν προς ορισμένες σημαίες ή πλοιοκτήτες/ διαχειριστές/ εφοπιστές ορισμένης προέλευσης και χώρας!!

Βεβαίως, εφόσον πια ο πλοιοκτήτης/εταιρεία εφοδιάζεται με πιστοποιητικά, είναι φανερό ότι την κοινή γνώμη, αλήθια και τα ευρύτερα ναυτιλιακά συμφέροντα, ούτε την ενδιαφέρει ούτε τη συγκινεί εάν ο Φιλιππίν-

ζος γνώριζε πώς ξεδιπλώνει η μάνικα ή πού βρίσκονται τα σπέρτα στη σωσίβια λέμβο, την ενδιαφέρει όμως ότι, εφόσον δεν τα γνώριζε αυτά, υπαίτιοι είναι το πλοίο και η εταιρεία.

Το όνομα του συμπαθέστατου Φιλιππίνεζου μπορεί να μη συγκινεί, συγκινεί όμως το όνομα του πλοίου, της εταιρείας και του πλοιοκτήτη (αλήμονο εάν είναι Έλληνας), που γίνονται πρωτοσέλιδα.

Προβληματίζεται κανείς εάν το όλο σκηνικό είναι τυχαίο ή έχει προγραμματιστεί κατά τρόπο νομοτελειακό.

Το πιστοποιητικό του Φιλιππίνεζου (για την STCW) το έχει εκδώσει βεβαίως κάποια Αρχή, όμως τα πιστοποιητικά για το ISM τα εκδίδουν οργανισμοί με παγκόσμιο κύρος και τεράστια συμφέροντα με πολυπληδίαμες εταιρείες.

Όμως, ενώ ακόμη δεν στέγνωσε το μελάνι από τα πρώτα πιστοποιητικά, ένα καινούργιο εφεύρημα, δηλαδή προϊόν προς πώληση στη ναυτιλία, εμφανίζεται δειλά δειλά.

Η ονομασία του: INTERNATIONAL MARINE SAFETY RATING SYSTEM.

Το σύστημα θα λειτουργεί πρόσθετα του ISM και αν' ό,τι διαβάζουμε θα εξετάζει και θα αξιολογεί τους παρακάτω τομείς οργάνωσης, λειτουργίας και δραστηριότητας της εταιρείας.

1. Leadership
2. Inspection and Maintenance of Ships
3. Training
4. Accident/Incident Analysis
5. Purchasing and Contract Management

Κατά συνέπεια, αν' ό,τι φαίνεται, δεν θα είναι αρκετό πλέον το ISM Certification, αλήθια θα είναι αναγκαία από κάποιον άλλο φορέα η αξιολόγηση της λειτουργίας της εταιρείας (κλίμακα από 1 έως 9).

Και όλα αυτά βεβαίως -αν' ό,τι λένε- με 2.000 δολλάρια ετήσιο δικαίωμα για την εταιρεία και 100 για κάθε πλοίο χωριστά.

Και ακόμη, στο προσφερόμενο μενού θα περιλαμβάνεται ένας τόμος 200 σελίδων με βασικές οδηγίες εφαρμογής of practical and proven loss control management activities. Η εξάρτηση του δύσμοιρου πλοίου, σε πλήρη εξέλιξη. Να το θυμηθείτε, σε πολύ λίγο καιρό θα ζητούνται και πιστοποιητικά: LOSS CONTROL MANAGEMENT ACTIVITIES CERTIFICATE

Ίσως το χρειαστείτε, για να έχετε το κεφάλι σας ήσυχο!!

Και ας μην ξεχνάμε γιατί όλα αυτά. Μα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος!!

Δεν ξέρω εάν πρέπει κανείς:

- α) Να είναι ακόμη αισιόδοξος για το μέλλον της ναυτιλίας.
- β) Να θαυμάσει το ρομαντισμό αυτού που εξακολουθεί να επενδύει στη ναυτιλία. ➡

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

αρ. απ. 807/1997

Πρόεδρος: Χρυσούλα Παρασκευά, Εισηγήτρια: Μαρουλιώ Δαβίου-Ανέργη

Δικηγόροι: Ταξιάρχης Σερήνης, Μαρία Παπαμιχαηλοπούλου

Γ' 45, ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ. Κεφαλαιουχική ένωση που στηρίζεται μόνο στην περιουσιακή και όχι στην προσωπική συμβολή των εταίρων. Ευθύνη μόνο του νομικού προσώπου της εταιρείας για τα εταιρικά χρέη.

Δ.Σ. ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ-ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ. Διοικητικές και διαχειριστικές πράξεις για την επίτευξη του σκοπού της εταιρείας.

ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Δ.Σ. ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ. Ιδιότυπη, οργανική, ρυθμιζόμενη από τις διατάξεις περί νομικών προσώπων του Α.Κ. (άρθρ. 70, 71), ενώ δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων 31 και 32 του Εμπ. Ναυτ.

Η ευθύνη για την τήρηση των διαταγμάτων, νόμων και κανονισμών αυτών δεν ανήκει στα μέλη του Δ.Σ. της ναυτικής εταιρείας, αλλά στο νομικό πρόσωπο, που έχει την έννοια του εργοδότη, και στα πρόσωπα που αυτό έχει προστήσει στην υπηρεσία του. Στην προκειμένη περίπτωση, προστεθείς είναι ο πλοίαρχος, στον οποίο κατά τον ΚΕΦΠ ανήκει η ευθύνη για την τήρηση των όρων ασφαλείας των εργαζομένων στη θάλασσα, άρθρ. 1, 5, 7, 12, 19, 20, 47 Ν.979/1979, 68, 70, 71 Α.Κ., 1 και 16 Ν. 551/1915, 13 και 22 ΚΕΦΠ.

Από τις διατάξεις των άρθρων 1, 5, 7, 2 παρ. 2 και 47 του Ν. 959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας», προκύπτει ότι και η από τον παραπάνω νόμο ρυθμιζόμενη ναυτική εταιρεία είναι μία μορφή ανωνύμου εταιρείας με ειδικό εμπορικό σκοπό (την κυριότητα και εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων), η οποία συνιστάται και λειτουργεί κατά διάφορο τρόπο από την ανώνυμη εταιρεία. Αποτελεί δηλαδή και η ναυτική εταιρεία κεφαλαιουχική ένωση στηριζόμενη όχι στην προσωπική αλλά στην περιουσιακή συμβολή των εταίρων, τα πρόσωπα των οποίων έτσι είναι αδιάφορα, ο δε εταιρικός δεσμός εκφράζεται διά των μετοχών στις οποίες διαιρείται το κεφάλαιο (βλ. Σ. Κιντή, Ο νόμος περί ναυτικής εταιρείας Ε.Εμπ.Δ. Α 505 επ., ΕΠ 1273/1991 ΕΝΔ 20, 291). Για τα εταιρικά χρέη ευθύνεται μόνο το νομικό πρόσωπο της εταιρείας με ολόκληρη την περιουσία του, ενώ η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται μέχρι της ονομαστικής αξίας των μετοχών αυτών (βλ. Σ. Κιντή, ό.π.). Η ως άνω ναυτική εταιρεία, σύμφωνα με τα άρθρα 12 παρ. 1, 19 παρ. 1 και 20 παρ. 1 και 2, διοικείται και εκπροσωπείται από το διοικητικό της συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από τρία τουλάχιστον μέλη. Αυτό είναι αρμόδιο να αποφασίζει για κάθε θέμα που αφορά τη διοίκηση της εταιρείας, τη διαχείριση της περιουσίας αυτής και την εν γένει επιδίωξη του σκοπού της εταιρείας, περιλαμβανομένης της παροχής εγγυήσεων και κάθε εμπράγματης ασφάλειας υπέρ τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων. Ως προς τη σχέση των μελών του Δ.Σ. με τη ναυτική εταιρεία, θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή είναι ιδιότυπη και ρυθμίζεται από τις διατάξεις περί νομικών προσώπων του Α.Κ. (άρθρ. 70, 71), δεδομένου ότι κατά τη ρητή διάταξη του άρθρου 59 του ως άνω νόμου 959/1979 δεν εφαρμόζονται στη ναυτική εταιρεία τα άρθρα 31 και 32 του Εμπ. Ν. (βλ. Α. Καλαντζή ό.π., σελ. 56 παρ. 3). Έτσι, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 71 Α.Κ., που όπως ειπώθηκε έχει εφαρμογή για τις σχέσεις μεταξύ του νομικού προσώπου της ναυτικής εταιρείας και των καταστατικών του οργάνων, το πρώτο ευθύνεται για τις πράξεις ή τις παραλείψεις των οργάνων που το αντιπροσωπεύουν, εφόσον η πράξη ή η παραλείψη έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους είχαν ανατεθεί, όπως αυτές προσδιορίζονται από τη συστατική πράξη ή το καταστατικό αυτού (άρθρ. 68 ΑΚ) και δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης, ενώ επιπλέον ευθύνεται σε ολόκληρο και το υπαίτιο πρόσωπο. Κατά συνέπεια, επί αδικημάτων των καταστατικών οργάνων του νομικού προσώπου, τα οποία είναι τα φυσικά πρόσωπα που κατά το καταστατικό του έχουν τη διοίκηση αυτού και εκφράζουν τη βούλησή του, ταυτιζόμενα με το ίδιο χωρίς να συνδέονται με αυτό με σχέση προστάσεως, την τυχόν δημιουργούμενη υποχρέωση προς αποζημίωση έχει το νομικό πρόσωπο, το δε υπαίτιο πρόσωπο πρόσθετη μετά τούτου και όχι κυρία υποχρέωση, ανεξάρτητη εκείνης του νομικού προσώπου (ΑΠ 217/1976 ΝοΒ24, 766).

Εξάλλου, κατά το άρθρο 1 του Ν. 551/1915, όπως κωδικοποιήθηκε με το

Β.Δ. της 24-7/25-8-1920, ως στύχημα από βίαιο συμβάν το οποίο συμβαίνει σε εργάτη ή υπόδηλο των εργασιών, ή επιχειρήσεων, θεωρείται κάθε βλάβη του σώματος ή της υγείας, η οποία είναι αποτέλεσμα βίαιης και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου και επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή πριν ή μετά από αυτήν, αλλά εξ αφορμής αυτής. Κατά δε το άρθρο 16 του ως άνω νόμου ο παθών από εργατικό ατύχημα ή, σε περίπτωση θανάτου, οι κατά το άρθρο 6 τούτου δικαιούμενοι συγγενείς του έχουν το επιλεκτικό δικαίωμα να ασκήσουν είτε την παρεχόμενη από το νομοθέτημα αυτό αξίωση αποζημίωσης, είτε την παρεχόμενη από το κοινό Αστικό Δίκαιο, όταν το εργατικό ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη, ή σε αμέλεια του εργοδότη, ή των προσώπων που αυτός έχει προστήσει στην υπηρεσία του, η οποία προκλήθηκε από τη μη τήρηση των διατάξεων, νόμων ή διαταγμάτων που αφορούν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων ή των σχετικών με τους όρους αυτούς κανονισμών.

Στην προκειμένη περίπτωση, με την ένδικη αγωγή η ενάγουσα ιστορεί ότι ο Ευάγγελος Μιχάλης, που ήταν σύζυγος αυτής και πατέρας των από την ίδια εκπροσωπούμενων δύο ανηλικών τέκνων της, απεβίωσε στις 20-6-1992 από ατύχημα που του συνέβη κατά τη διάρκεια της εργασίας του ως χειριστού γερανού επί του υπό ελληνική σημαία οκτοπηλοικού φορτηγού πλοίου «Ερμής», πλοιοκτησίας της εταιρείας με την επωνυμία «Φτερωτός Ερμής Ναυτική Εταιρεία», με την οποία είχε συνάψει τη σχετική σύμβαση ναυτικής εργασίας. Ότι το ατύχημα και ο εξ αυτού θάνατος του συζύγου και πατέρα των εναγόντων οφείλεται στις αναφερόμενες με λεπτομέρεια παραβάσεις των εναγομένων, μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της πλοιοκτητικής εταιρείας, οι οποίες συνιστούν παραβάσεις ειδικών όρων ασφαλείας. Ότι οι εναγόμενοι με το από 12-10-1991 ιδιωτικό συμφωνητικό, που υπογράφηκε στον Πειραιά από αυτούς, συνέστησαν, ως αποκλειστικοί ιδρυτές, την ως άνω ναυτική εταιρεία υπό την επωνυμία «Φτερωτός Ερμής Ναυτική Εταιρεία», το ιδιωτικό δε τούτο συμφωνητικό καταχωρήθηκε νομίμως στο μητρώο των ναυτικών εταιρειών, με αυτό δε όρισαν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας τους, με τριετή θτεία διαρκούσα κατά το χρόνο του ατυχήματος του ως άνω ναυτικού, τους εαυτούς τους, και δη τον πρώτο εναγόμενο ως πρόεδρο, τον δεύτερο ως αντιπρόεδρο, τον τρίτο ως γραμματέα και τους τέταρτο και πέμπτο ως συμβούλους, μετέχοντες άπαντες κατά ποσοστό είκοσι επί τοις εκατό ο καθένας στην προαναφερόμενη εταιρεία. Ότι οι εναγόμενοι κατά την άσκηση της εξουσίας της διοικήσεως και διαχειρίσεως των υποθέσεων της εταιρείας τους, με την προαναφερόμενη ιδιότητά τους ως μέλη του Δ.Σ. αυτής, υπέπεσαν, όπως ήδη λέχθηκε, στις παραβάσεις των ειδικών όρων ασφαλείας των εργαζομένων και έτσι ευθύνονται για την αποζημίωση των εναγόντων. Με βάση το ιστορικό αυτό ζητεί α) να υποχρεωθούν οι εναγόμε-

μενοι να της καταβάλουν, ευθυνόμενοι σε ολόκληρο, ο καθένας το ποσό των 75.283.407 δραχμών, ήτοι 19.180.285 δρχ. εφάπαξ, τα δε υπόλοιπα κατά μήνα από 20-10-1996 και για όλο το χρονικό διάστημα μέχρι του τέλους του έτους 2003, για τη διατροφή που θα παρείχε ο θανών στην ενάγουσα και τα τέκνα της, ενώ ζητεί και περαιτέρω διατροφή για μία τριετία για το δεύτερο ανήλικο τέκνο της, που ενηλικιώνεται στο μεταγενέστερο αυτό διάστημα, β) 420.000 δρχ. για έξοδα κηδείας και γ) 15.000.000 (5.000.000 δρχ. για καθέναν των εναγόντων) ως χρηματική ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης που υπέστησαν από το θάνατο του συζύγου και πατρός τους.

Όπως προκύπτει από το ως άνω ιστορικό της κρίσιμης αγωγής, η ενάγουσα προσπαθεί να θεμελιώσει την ευθύνη των εναγομένων, σε αδικπρακτική συμπεριφορά τούτων, συνιστάμενη στο ότι αυτοί ως μέλη του Δ.Σ. της εργοδότης του θανόντος ναυτικής εταιρείας, εργοδότες, διευθυντές και διαχειριστές των εταιρικών υποθέσεων παρέλειψαν να λάβουν τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων, όπως αυτά προσδιορίζονται από τα σχετικά διατάγματα, με αποτέλεσμα από τις παραλείψεις αυτές, που όπως αναφέρθηκε προσδιορίζονται αναλυτικά στην αγωγή, να επέλθει ο θάνατος του ως άνω ναυτικού. Παρά το γεγονός, όμως, ότι στην αγωγή οι εναγόμενοι ονομάζονται και εργοδότες του θανόντος, η αξίωση αποζημίωσης δεν θεμελιώνεται στην αποδιδόμενη σε αυτούς εργοδοτική ιδιότητα, αφού εργοδότης τούτου ήταν το νομικό πρόσωπο τής ως άνω ναυτικής εταιρείας, με την οποία, επίσης κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή, ο θανών ναυτικός είχε συνάψει τη σχετική σύμβαση εργασίας. Άλλωστε, στην περίπτωση αυτή, αν δηλαδή αποδιδόταν στους εναγομένους ευθύνη αποζημίωσης λόγω της εργοδοτικής τους ιδιότητας, η σχετική αγωγή θα έπρεπε να ασκηθεί στο αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο, που θα δίκαιε κατά τη διαδικασία των εργατικών διαφορών (άρθρ. 663 επ. Κ.Πολ.Δ.). Επομένως, είναι προφανές, κατά την εκτίμηση της ένδικης αγωγής, ότι η ενάγουσα επιχειρεί να αποδώσει την ευθύνη των εναγομένων προς αποζημίωσή της για το εργατικό ατύχημα που υπέστη ο θανών σύζυγός της, στο γεγονός ότι οι τελευταίοι είναι τα καταστατικά όργανα της εργοδότης τούτου ναυτικής εταιρείας, υπεύθυνα και υπόχρεα για την τήρηση των ως άνω διατάξεων περί ασφαλείας των εργαζομένων και ευθύνονται κατά τις διατάξεις του άρθρου 71 Α.Κ. παράλληλα με το νομικό πρόσωπο ως υποίτια για τις παραλείψεις αυτές. Τα περιστατικά όμως που η ενάγουσα ιστορεί και επικαλείται στην αγωγή της δεν μπορούν να θεμελιώσουν ευθύνη των εναγομένων. Τούτο δε διότι αυτοί, ως καταστατικά όργανα του νομικού προσώπου τής ως άνω ναυτικής εταιρείας, ευθύνονται μεν για αδικπρακτική συμπεριφορά τους έναντι τρίτων, παράλληλα με το νομικό πρόσωπο, με την προϋπόθεση όμως ότι η άδικη πράξη ή παράλειψη που τους αποδίδεται να έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, στα πλαίσια που προσδιορίζονται από το καταστατικό ή τη συστατική πράξη του νομικού προσώπου του οποίου ασκούν τη διοίκηση, κατά τα αναφερόμενα στην ως άνω νομική σκέψη. Η ευθύνη όμως για την τήρηση των συγκεκριμένων διαταγμάτων και κανονισμών ασφαλείας των εργαζομένων ανήκει στην εργοδότης εταιρεία και στο πρόσωπο που αυτή θα προστάσει στην εκτέλεση των καθηκόντων αυτών και όχι στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της, των οποίων τα καθήκοντα αφορούν διοικητικές και διαχειριστικές πράξεις αυτής. Ειδικότερα δε, στην προκειμένη περίπτωση η τήρηση των συγκεκριμένων όρων ασφαλείας των εργαζομένων, την παράβαση των οποίων επικαλείται η ενάγουσα και τη συνδέει αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα του θανάτου του συζύγου της, εφόσον πρόκειται για παροχή εργασίας επί πλοίου, αποτελεί καθήκον του προστηθέντος από την εργοδότης του τελευταίου, πλοιάρχου τούτου. Τούτο άλλωστε ορίζεται σαφώς από τις διατάξεις του ΚΕΦΠ, κατά τις οποίες ο πλοίαρχος ρυθμίζει και εποπτεύει την εργασία των μελών του πληρώματος (άρθρ. 13) και είναι υπεύθυνος για την ακριβή τήρηση των διατάξεων περί ασφαλείας ζωής στη θάλασσα (άρθρ. 22). Γι' αυτό, άλλωστε, κρίθηκε από την υπ' αριθμ. 101/1995 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς, επί αγωγής της ίδιας ενάγουσας κατά της ως άνω ναυτικής εταιρείας, ότι ο θανάσιμος τραυματισμός τού ως άνω ναυτικού, που συνιστά εργατικό ατύχημα,

οφειλόταν στη μη τήρηση από τον προστηθέντα από αυτήν ως πλοιοκτήτρια του πλοίου, στο οποίο εργαζόταν ο θανών, πλοίαρχο τούτου, των ισχυουσών διατάξεων Προεδρικών Διαταγμάτων που προβλέπουν ειδικά τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων. Παράλληλα δε ως υπόχρεη προς αποζημίωση κρίθηκε μόνο η ως άνω πλοιοκτήτρια εταιρεία, για τα χρέη της οποίας, ως σημειωθεί, δεν ευθύνονται οι εναγόμενοι διότι της ατομικής τους παρουσίας, ως μέτοχοι και μέλη του Δ.Σ. αυτής, αφού η σχετική ευθύνη τούτων κατά τα αναφερόμενα στην οικεία νομική σκέψη περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών τους.

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

αρ. απ. 189/1997

Πρόεδρος: Χρυσούλα Παρασκευά,

Εισηγήτρια: Μαρουλιά Δαβίου-Ανέργη

Δικηγόροι: Νίκ. Παναγιωτόπουλος, Τάσος Μπινώρης

1) Βασική προϋπόθεση η βούληση του εφοπλιστή να ασκεί για δικό του λογαριασμό τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 105 ΚΙΝΔ, η ιδιότητα του εφοπλιστή, εκείνου δηλαδή που εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό το πλοίο, ως θαλάσσιο μεταφορικό μέσο, που ανήκει σε άπλητον, συνοδεύεται -κατά κανόνα- από κοινή έγγραφη δήλωση αυτού (εφοπλιστή) και του κυρίου του πλοίου προς τη λιμενική Αρχή του τόπου της νοσηρήσεως περί της εκμεταλλεύσεως του πλοίου από τον πρώτο. Όμως, και αν δεν γίνει μια τέτοια δήλωση, από την έλλειψη της οποίας τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου το εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό, δεν αποκλείεται η εναντίον του παραπάνω τεκμηρίου απόδειξη, ότι δηλαδή το πλοίο εκμεταλλεύεται πράγματι όχι ο φερόμενος ως πλοιοκτήτης (κύριος-εκμεταλλευτής), αλλά τρίτος, έστω και αν δεν αναγγέλλθηκε στην παραπάνω λιμενική αρχή, ο οποίος στην περίπτωση αυτή είναι ο εφοπλιστής (βλ. Σ. Σταυρόπουλο, Ερμ. Εμπ. και Ναυτ. Δικ. 1980 υπ' αριθμ. 105, Κ. Ρόκα Ναυτ. Δικ. 1968, παρ. 42, Α.Π. 193/76 Ενδ. 4, 414, Εφ. Πειρ. 8734/1986 ΕΝΔ 15, 171). Βασική, ωστόσο, προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ότι ο εφοπλιστής έχει τη βούληση να ασκήσει και ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο και, εκτός από την απόλαυση των κερδών, επωμίζεται απεριόριστα και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του (βλ. Δελούκα Ν. Δικ. παρ. 72 επ.).

2) Είναι εφοπλιστής ο νόμιμος εκπρόσωπος, διαχειριστής και διευθυντής της πλοιοκτήτριας, αν αυτή είναι εικονική και δεν έχει συναλλακτική οργάνωση και δράση, αλλά τη ναυτιλιακή επιχείρηση ασκεί ο ίδιος, αναλαμβάνοντας προσωπικά τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Εξάλλου, συνήθως μορφή ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι και εκείνη που ο επιχειρηματίας (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), μη θέλοντας να διακινδυνεύσει απεριόριστα κεφάλαια, συνιστά με άλλα πρόσωπα, μία ή περισσότερες εταιρείες ανώνυμες ή περιορισμένης ευθύνης στην αλληλοδανή ή ημεδανή, οι οποίες αγοράζουν ένα ή περισσότερα πλοία και τα εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό είτε άμεσα (προσωπικά) είτε με την ανάθεση της διαχείρισης των πλοίων τους σε άλλη εταιρεία που προϋπάρχει ή και ιδρύεται για το λόγο αυτό και ενεργεί για λογαριασμό τους. Τον έλεγχο της πλοιοκτήτριας, αλλά κατά κανόνα και της διαχειρίστριας των πλοίων, διατηρεί το ίδιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που συμμετέχει συνήθως και στη διοίκησή τους και το οποίο έτσι κερδοσκοπεί έμμεσα, ως κύριος μέτοχος με την απόληψη των κερδών και την οικονομική ανάπτυξη της πλοιοκτήτριας. Η παραπάνω επιχειρηματική δραστηριότητα, που δεν είναι παράνομη ή αθέμιτη, δεν προσδίδει καθεαυτή την ιδιότητα και τις έννομες συνέπειες τού εφοπλιστή με την παραπάνω έννοια στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο-επιχειρηματία, που, όντας συνάμα και ο κύριος μέτοχος, ελέγχει ή διοικεί την πλοιοκτήτρια, εκτός αν αποδειχθεί ότι η τελευταία δεν έχει αναπτύξει συναλλακτική οργάνωση και δράση και ότι στην πραγματικότητα τη νομή του πλοίου και τη ναυτιλιακή επιχείρηση ασκεί ο παραπάνω επιχειρηματίας για λογαριασμό του (Εφ. Πειρ. 1605/1988, ΕΝΔ 17, 514).

Η πορεία του νηολογίου

Φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου

Η παγκόσμια οικονομική κρίση πλήττει καθημερινά όλο και περισσότερο την ελληνική ναυτιλία. Σύμφωνα με στοιχεία από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τα παροπλισμένα πλοία έφθασαν τα 137. Εντός του Σεπτεμβρίου παροπλίστηκαν 31 σκάφη, ενώ στα τέλη Αυγούστου τα παροπλισμένα ήταν 106. Πρόκειται για δυσμενή εξέλιξη, που σιγά αλλιά σταθερά φέρνει στη μνήμη «μαύρες χρονιές» της ναυτιλίας (όπως το 1982). Η εύκολη λύση για τους εφοπλιστές είναι η υποστολή της ελληνικής σημαίας και η στρόφι σε άλλα νηολόγια. Έτσι, και τον περασμένο μήνα συνεχίστηκε η «αιμορραγία» του νηολογίου, το οποίο από την 1η Ιανουαρίου του 1996 μέχρι και το τέλος του περασμένου Σεπτεμβρίου συρρικνώθηκε κατά 22%. Από τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκύπτει ότι το Σεπτέμβριο στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν

τέσσερα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 134.104 κόρων και διεγράφησαν 10, χωρητικότητας 118.661 κόρων. Οι πλοιοκτήτες τους προτίμησαν σημαίες Παναμά και Μάλτας. 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 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1998

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ II	Ν.Π. 10583	1972	Δ/Ε	ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΡΜΑΤΑ	Ν.Π. 10582	1998
Φ/Γ	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ II	Ν. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 28	1980	Δ/Ε	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	Ν.Π. 10584	1998
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 2.185				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 131.919			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 22 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 1 ΕΤΟΣ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Α/Κ	ΕΙΡΗΝΗ	Ν.Π. 2109	1930	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	Ν.Π. 8644	1983	Π.Α. (MARSALL ISL.)
ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟ	ΑΓΙΑ ΜΗΤΕΡΑ	Ν.Π. 8330	1994	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	Φ/Γ	ΑΛΣ ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 8637	1983	Π.Α. (MARSALL ISL.)
Ρ/Κ	ΑΣΤΕΡΙ	Ν.Π. 3249	1970	Π.Α. (ΒΡΕΤ. ΠΑΡΘ. ΝΗΣΙΑ)	Φ/Γ	ΣΑΜΟΣ	Ν.Π. 10163	1978	Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ω	Ν.Π. 10507	1943	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.ΧΙΟΥ 379	1994	Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΪ				
					ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ				
					Ν.Π. 7725				
					Ν.Π. 9014				
					1976				
					1981				
					Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)				
					Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 4 - ΚΟΧ: 2.808					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 6 - ΚΟΧ: 115.853				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 30 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 15 ΕΤΗ				

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX2532 19/8/98	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ANTIGONI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.208	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO	246 397	172 305

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYMM	ΜΕΚ ΣΑΝΓΚΑΗ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.295	ΜΕΚ (1)	1978	16.471	6.895	Μετονομάστηκε σε ΣΑΝΓΚΑΗ
6/ 8/ 98	MSC SHANGAI	CARGO	PIRAEUS		12.000BHP				RENAMED TO SHANGAI
SKNR	BANKOYBEP	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.274	ΜΕΚ(1)	1976	34.382	12.918	Μετονομάστηκε σε ΜΕΚ ΑΝΤΒΕΡΠ
25/ 8/ 98	VANCOUVER	CARGO	PIRAEUS		31.800BHP				RENAMED TO MSC ANTWERP
SKUF	ΜΕΚ ΟΖΑΚΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.329	ΜΕΚ (1)	1976	16.471	6.895	Μετονομάστηκε σε ΜΕΚ ΒΕΝΙΣ
4/ 8/ 98	MSC OZAKA	CARGO	PIRAEUS		12.000BHP				RENAMED TO MSC VENICE

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SKVI	MARIANNA VII	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8032	ΜΕΚ(1)	1975	66.841	51.062	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
10/ 8/ 98	MARIANNA VII	TANKER	PIRAEUS		25.000 BHP				\$ 2.700.000	Sale to foreigners
SKZS	ΔΕΚΑ ΕΝΝΕΑ	P/K-N/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7768	ΜΕΚ(2)	1944	470	148	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/8/98	ΔΕΚΑ ΕΝΝΕΑ	SALVAGE TVG	PIRAEUS		2X925 BHP				18.000.000	Sale to foreigners
SV4998	ΣΕΚΑΒΙΝ 3	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2735	ΜΕΚ(1)	1960	116	12	-	Πώληση σε αλλοδαπούς
25/8/98	SEKAVIN 3	TVP	PIRAEUS		1000 BHP					Sale to foreigners
SVKJ	ΣΚΥΡΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10149	ΜΕΚ(1)	1978	15.072	8.777	-	Αλλαγή σημαίας
26/8/98	SKYROS	CARGO	PIRAEUS		14.000BHP					Change of flag
SZYH	MANTINIA	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8435	ΜΕΚ(1)	1983	38.146	18.122	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
28/8/98	MANTINIA	TANKER	PIRAEUS		13.000 BHP				\$ 17.500.000	Sale to foreigners
SWBL	ΣΤΑΡ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10271	ΜΕΚ(1)	1981	48.145	24.886	1 δολ. ΗΠΑ & άλλες αξιολογές παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς
31/8/98	STAR	TANKER	PIRAEUS		17.400 BHP					Sale to foreigners
SK6842	ΑΙΓΙΟΝ	Φ/Γ	ΠΑΤΡΑ	53	ΜΕΚ(1)	1912	324	179	-	Πώληση σε αλλοδαπούς
17/8/98	AIGION	CARGO	PATRA		428 BHP					Sale to foreigners
SV5347	ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΩΣΣΟΣ	Α/Κ	ΧΑΛΚΙΔΑ	317	ΜΕΚ(2)	1984	116	36	-	Διάλυση
27/8/98	IOANNIS ROSSOS	FISHING VESSEL	HALKIDA		2X250 BHP					Dissolution

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

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYVZ 6/ 8/ 98	ΚΙΜΩΛΟΣ KIMOLOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.577	ΜΕΚ(1) 22.380 BHP	1998	78.845	47.271	Yen 5.615.720.000	SIFNOS SHIPPING CORP. (LIBERIA) Αντικα: ΠΕΡΛΟΠΕΤΟΣ Ι. τηλ. 42.94.535-6
SWPG 26 / 8 / 98	ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΙ ΕΛΛΑΣ SUPERFERRY HELLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.579	ΜΕΚ(2) 2X14.400BHP	1987	16.725	7.906	Ένα δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιολογές παροχές	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΩΤΗΤΖ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Αντικα: ΒΑΣΙΛΑΤΟΣ ΔΙΟΝ. τηλ. 42.45.000
SYIR 31 / 8 / 98	ΑΣΤΡΟ ΚΑΝΟΠΟΥΣ ASTRO CANOPUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.580	ΜΕΚ(1) 22.900BHP	1998	79.714	44.672	USD \$53.000.000	MARITIME ETERNITY CO LTD (LIBERIA) Αντικα: ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΗΣ Σ. τηλ. 45.23.011

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SYJY 14/8/98	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ POSIDON HELLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8129	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	KOX 1802	KKX 1305
SZMN 20/8/98	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ GEORGE LYRAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10555	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.322	13.442

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SW 9247 27/8/98	ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ SAMOS STAR	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΣΑΜΟΣ SAMOS	55	ΜΕΚ(3) 2X230BHP 1X1000BHP ΣΥΝ. 1460 BHP	1993	241	131	-	ΠΡΩΗΝ ΠΕΙΡΑΙΑ EX PIRAEUS 10.037

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

4/11/98

α) Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442 KOX 3764
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Κων/νος ΜΠΑΟΥΡΔΟΣ, τηλ.: 3610556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ζαφειρία ΣΟΥΡΗ, τηλ.: 4134021
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 850.000

β) Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ.: 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελπομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, τηλ.: 3810449
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 850.000

γ) Ε/Γ-Τ/Ρ «ΒΑΝΤΙΛΙΑ» ΝΠ 9854 KOX 82,20
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Ευάγγελος Γ. ΜΙΧΕΛΗΣ, τηλ.: 3622572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Γεώργιος ΣΤΕΦΑΝΑΚΟΣ (Ακαδημίας 39)
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αλίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 500.000

δ) Φ/Γ «SEBES» σημαίας Ρουμανίας KOX 3493
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ.: 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελπομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, τηλ.: 3810449
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 180.000

ε) Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» ΝΠ 9895 KOX 3026,89
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ.: 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελπομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, τηλ.: 3810449
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 1.500.000

11/11/98

α) Ρ/Κ «ΑΝΤΑΙΟΣ», ΝΠ 3250 KOX 161,60
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ.: 4520922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελπομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, τηλ.: 3810449
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Περάματος
1η προσφορά: Δρχ. 960.000

18/11/98

α) Φ/Γ «BARKET ALLAN» σημαίας Belize KOX 399,98.
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, τηλ.: 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ανδρέας ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, τηλ.: 4178710
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δρχ. 60.000.000

25/11/98

α) Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» ΝΠ 2937 KOX 825,02
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Ν. ΒΑΡΖΑΚΑΚΟΣ (Γύθειο), τηλ.: 23663
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Θεόδωρος ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ (Νεάπολη Λακωνίας) τηλ.: 23000
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Νεάπολης Λακωνίας
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 750.000

β) Θ/Γ-Τ/Ρ «ΜΑΡΙΑ» ΝΠ 5709 KOX 20,33
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Νίκος ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, τηλ.: 3218120
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μιχαήλ ΛΕΒΕΝΤΗΣ
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αλίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 55.000

γ) Ε/Γ-Ο/Γ «NETTONO» σημαίας Μάλτας KOX 6820
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Αθανάσιος ΛΟΥΖΗΣ, τηλ.: 3617058
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ιωάννα ΚΩΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ-ΖΕΡΒΑ (Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 750.000

Μετά την καλοκαιρινή νηνεμία και την αποχή πολλών αγοραστών από δραστηριότητες, ο Σεπτέμβριος παρουσίασε, όπως ήταν αναμενόμενο, αυξημένη κινητικότητα στον τομέα των μεταχειρισμένων πλοίων και πολλοί υποψήφιοι αγοραστές άρχισαν σταδιακά να κινούν τις απαραίτητες προκαταρκτικές διαδικασίες ώστε σε δεδομένη στιγμή να είναι σε θέση να λάβουν άμεσες αποφάσεις.

Όμως, λόγω της υποτονικότητας της ναυλαγοράς στα ξηρά φορτία, που ίσχυσε καθ' όλη τη διάρκεια του μηνός, οι τελικές συμφωνίες-αγοραπωλησίες ήταν σε σύγκριση με την κινητικότητα λίγες, και αφορούσαν περισσότερο πλοία μικρής ηλικίας. Πέραν τούτου, από πλειοψηφία υποψηφίων πωλητών, πολλοί παρέμειναν σε αναμονή πιθανών εξελίξεων, μη αποφασίζοντας ή μη δυνάμενοι να αντιμετωπίσουν τις ισχύουσες χαμηλές τιμές.

Παρόμοια όμως κατάσταση ίσχυε και για τα tankers, όπου η αβεβαιότητα ως προς τη ναυλαγορά τους και οι ταχείες διακυμάνσεις των ναύλων -ειδικότερα όσον αφορά τα VLCCs- καθυστέρησαν αρκετές τελικές αποφάσεις, με αποτέλεσμα ο αριθμός των πράξεων να μην είναι ο αναμενόμενος. Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, η κατάσταση ως προς τις τιμές παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη και η αναμενόμενη πτώση τους δεν έγινε έως το τέλος Σεπτεμβρίου αισθητή, ενώ ο αριθμός των πωλήσεων ήταν αυξημένος, και σε σύγκριση με τους θερινούς μήνες αλλά και με την ίδια περίοδο προηγούμενων ετών.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε τις ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα από 1/9 έως 30/9 1998:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το singledecker «GAYA SATU», 6.500 DWT, ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.000.000, το bulkcarrier «HAFNIA», 17.700 DWT, ναυπηγήσεως 1978 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.200.000 σε δημοπρασία σε μη αναφερθέντες αγοραστές, όπως επίσης και τα bulkcarriers «MATA K», 24.500 DWT, ναυπηγήσεως 1983 στη Βουλγαρία, «MASTER PANOS», 28.300 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία και «HAWLEE», 65.000 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.700.000/1.800.000 και 2.000.000 αντί-

στοίχως. Το bulkcarrier «M.NURI CERRAHOGLU», 69.400 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Πολωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 3.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το bulkcarrier «LAUSANNE», 37.200 DWT, ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ περίπου 7.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, καθώς και τα αδεηφά tweendeckers/MPP «SUNSHINE LA PLATA» και «SUNSHINE AMAZON», 23.800 DWT, ναυπηγήσεως 1989 και 1988, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 17.500.000 συνοδικά σε αγοραστές της Ιαπωνίας. Επίσης, λίγο πριν η σύνταξη κλείσει την παρούσα αναφορά, αναφέρθηκαν και τα bulkcarriers «MOUNT PENTELI», 63.570 DWT, ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 3.250.000, «SPACE», 69.040 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία και «YAQUI», 41.000 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία αντί δοηαρίων ΗΠΑ 6.250.000 και τα τρία σε διαφορετικούς Έλληνες αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τα «EKAVI», «PRIAMOS», «PATROKLOS», 63.900 DWT, ναυπηγήσεως 1984, 1983, 1981 αντίστοιχα στην Ιαπωνία, αντί 42.000.000 συνοδικά σε Έλληνες αγοραστές, τα «GOLAR STIRLING» και «GOLAR GLASGOW», 302.400 και 275.000 DWT, ναυπηγήσεως 1992 στην Κορέα, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 45.000.000 το καθένα στην «Tanker Pacific» και τα μικρότερα «PORT BRIAC», 22.000 DWT, ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.500.000 σε Έλληνες αγοραστές και «KOTUKU», 25.000 DWT, ναυπηγήσεως 1975 στη Σουηδία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 2.600.000 στην «Petronav».

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το φορτηγό freedom type «FLASH», ναυπηγήσεως 1971 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 115 ανά τόνο light, σε διαλυτές της Ινδίας, το bulkcarrier «CHRISTINA II», 26.490 DWT, ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 119 ανά τόνο light, επίσης σε διαλυτές της Ινδίας, το bulkcarrier «NEWAYS», 69.889 DWT, ναυπηγήσεως 1972 στη Γιουγκοσλαβία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 102 ανά τόνο light, σε διαλυτές της Κίνας, το container «P&O NEDLLOYD LIVERPOOL», 48.500 DWT, ναυπηγήσεως 1972 στη Γερμανία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 112 ανά τόνο light, επίσης σε διαλυτές της Κίνας, καθώς και το tanker «ARCTIC FLOWER», 25.900 DWT, ναυπηγήσεως 1969 στη Γαλλία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 128 ανά τόνο light, σε διαλυτές της Ινδίας. ➡

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΟΛΥΦΑΡΜΑΚΙΑ

ένα κοινωνικό φαινόμενο

Η ζωή μας σήμερα είναι αρκετά συνυφασμένη με τα φάρμακα. Η εξέλιξη της ιατρικής και η μεταστροφή της πρακτικής από τη θεραπευτική ιατρική στην προληπτική, έχει καταστήσει αναγκαία τη χρησιμοποίηση ενός αριθμού φαρμάκων, που λαμβάνονται για πολλούς και διάφορους λόγους και αποβλέπουν στη βελτίωση της υγείας μας.

Αλλά τα ζωοσώτριά αυτά παρασκευάσματα έχουν και τους κινδύνους τους, ιδίως σε περιπτώσεις κακής και αλόγιστης χρήσης τους.

Η απάντηση εδώ φυσικά είναι μία: Να λαμβάνονται τα φάρμακα καθ' υπόδειξη του γιατρού! Ο γιατρός είναι ο μόνος αρμόδιος να συνταγογραφήσει και ο φαρμακοποιός ο μόνος αρμόδιος να εκτελέσει τη συνταγή.

Και ερχόμαστε τώρα στο βασικό πρόβλημα που δημιουργείται από την κακή λήψη των φαρμάκων, την «πολυφαρμακία», φαινόμενο που συναντάται στη χώρα μας.

Η «πολυφαρμακία» δεν σχετίζεται με την ύπαρξη πολλών φαρμάκων στην αγορά. Σε μια ελεύθερη οικονομία, όπως θέλουμε να πιστεύουμε ότι είναι η δική μας, η ύπαρξη πολλών φαρμάκων στην αγορά επιτρέπεται, προϋποτιθέμενου ότι τα προϊόντα αυτά παρασκευάζονται σύμφωνα με τους κανόνες της παραγωγής και τις προδιαγραφές της σύγχρονης φαρμακοβιομηχανίας.

Αν κάποτε φθάσουμε στο σημείο να παραδεχθούμε ότι πολλοί πόνοι μας και διάφορα ενοχλήματα, για τα οποία επισκεφθήκαμε το γιατρό, είναι δυνατόν να υποχωρήσουν και χωρίς φάρμακα σε δύο-τρεις μέρες, τότε θα πρέπει να φύγουμε από το γιατρό ευχαριστημένοι γιατί δεν μας συνέστησε κάποιο φάρμακο.

Επομένως, το φάρμακο που παρασκευάζεται με τόση προσοχή και σχολαστικότητα και είναι αναμφισβήτητο ένα όπλο στα χέρια του γιατρού για την καταπολέμηση κάποιας ασθένειας, θέλει κατάλληλο χειρισμό και προσοχή για να μην αποβεί επιζήμιο.

Σήμερα, η ανάπτυξη της επιστήμης δεν μας επιτρέπει να πιστεύουμε σε αυτά που λέγονταν παλαιότερα, αλλά δυστυχώς λάθη γίνονται, και πολλά από αυτά οφείλονται είτε στις αλληλεπιδράσεις των φαρμάκων είτε στα ίδια τα φάρμακα και την κατάσταση του ατόμου.

Το θέμα της αλληλεπίδρασης είναι παλιό, αλλά πάντα παραμένει επίκαιρο. Και παραμένει επίκαιρο, γιατί διαρκώς εισάγονται στη θεραπευτική νέες ενώσεις για τις οποίες αποκτούμε εμπειρία και επιστημονούμε, κατά τη διάρκεια της εφαρμογής τους, συχνά ανεπιθύμητες ενέργειες, καμιά φορά αρκετά χρόνια μετά την επιτυχημένη εφαρμογή της ουσίας στη θεραπευτική.

Έτσι, φάρμακα καταξιωμένα αποσύρονται πολλά χρόνια μετά την ένταξή τους στη θεραπευτική. Οπωσδήποτε, η εμφάνιση ανεπιθύμητων παρενεργειών δεν πρέπει να ξενίζει, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι στον οργανισμό εισάγονται, κατά βίαιο ίσως τρόπο, ξένες ουσίες, που παρεμβαίνουν στα κύτταρα, στα όργανα απεκκρίσεως, στα ένζυμα, στις πρωτεΐνες, και οι οποίες αναστατώνουν στην κυριολεξία το μεταβολισμό. Η έκταση του προβλήματος είναι μεγάλη και είναι δύσκολο να αναλογισθούμε.

Από μερικά στοιχεία που υπάρχουν, παρατηρείται ότι ένα 5% περίπου των εισαγόμενων ασθενών στα νοσοκομεία έχει πρόβλημα με κάποιο φάρμακο κατά τη διάρκεια της νοσηλείας του. Ανάλογα δε με τον αριθμό των φαρμάκων που θα χορηγηθούν, το ποσοστό των παρατηρούμενων παρενεργειών είναι, χονδρικά, γύρω στο 15%, αν τα φάρμακα εί-

ναι λίγα, αλλά μπορεί να φθάσει σε πολύ μεγαλύτερα ποσοστά αν τα φάρμακα που χορηγούνται είναι πολλά.

Σημειώνουμε ότι τα νοσοκομεία παρουσιάζονται να χορηγούν πολλά φάρμακα, λόγω του ότι εκεί κατά τεκμήριο νοσηλεύονται και τα σοβαρότερα περιστατικά.

Αλλά και για τους περιπατητικούς αρρώστους υπάρχουν στατιστικές από τις οποίες προκύπτει ότι οι παρενέργειες μπορούν να φθάσουν και στο 20% των περιπτώσεων. Οι παρενέργειες αυτές είναι, κατά συνθήκη, ελαφριές, αλλά δεν αποκλείεται σε ορισμένες περιπτώσεις να αποβούν επικίνδυνες. Από στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν για τις ΗΠΑ, σε μία μόνο χρονιά διαπιστώθηκαν 29.000 θάνατοι από παρενέργειες ή ανεπιθύμητες ενέργειες, ενώ 1.500.000 άτομα νοσηλεύθηκαν από την ίδια αιτία.

Οι παρενέργειες μπορεί να οφείλονται είτε στο φάρμακο, το είδος του κ.λπ., είτε και στον λήπτη, λόγω υποκειμενικής νόσου ή συμπαρομαρτούμενης άλλης πάθησης, όπως νεφρική ανεπάρκεια, καρδιακή ανεπάρκεια, φύλο, κύηση, γαλουχία, ιδιοσυγκρασία ατόμου ή, τέλος, ηλικία - νέος ή γέρος. Στη δεύτερη περίπτωση, μάλιστα, λόγω της μεταβολής της ταχύτητας της βιοδιαθεσιμότητας και φαρμακοκινητικής, γεγονός μάλιστα που μπορεί να αποτελέσει και ολέθριο κεφάλαιο για συζήτηση. Οπωσδήποτε, το φάρμακο είναι ένα όπλο στα χέρια του γιατρού. Ένα όπλο που, ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή, η εμφάνιση καινούργιων διαρκών παρενεργειών ή η επιβεβαίωση προηγούμενων υποθέσεων σχετικά με αυτές καθιστούν πολύ δύσκολη τη χρησιμοποίησή του. Δυστυχώς, όμως, απέχουμε πολύ από την εποχή που ο προγραμματισμός ενός κομμιού με παραμέτρους τα ατομικά χαρακτηριστικά του ασθενή (βάρος, ηλικία, φύλο, καθαρότητα φαρμάκου) και τα χαρακτηριστικά των υπάρχοντων ιδιοσκευασμάτων (χρόνος ημιζωής φαρμάκου, φάσμα δράσης για την περίπτωση των αντιβιοτικών κ.λπ.) θα παρουσίαζε το ιδανικότερο σκεύασμα για το συγκεκριμένο οργανισμό. Κάτι όμως που μπορεί να ελαχιστοποιήσει τους κινδύνους στη χρησιμοποίηση των φαρμάκων είναι αφ' ενός η παρασκευή αποτελεσματικών ιδιοσκευασμάτων από τις φαρμακοβιομηχανίες, αφ' ετέρου η χορήγηση όσο το δυνατόν λιγότερων φαρμάκων, επειδή ο αριθμός των πιθανών αλληλεπιδράσεων μεταξύ των συνταγογραφούμενων φαρμάκων είναι δύσκολο να προβλεφθεί.

Τέλος, μπορούμε να πούμε ότι εξ ορισμού το φάρμακο είναι αδύνατο να μην έχει παρενέργειες, ο δε γιατρός πριν συνταγογραφήσει θα πρέπει να ξέρει πόσο αυτό ωφελεί, πόσο βλάπτει και τι αυτός αναμένει, ή - πιο αναλυτικά - να είναι γνώστης των: αντενδείξεων, παρενεργειών και αλληλεπιδράσεων με άλλα, συνάμα χορηγούμενα, φάρμακα. ➡

του Ν.Η. Χούλη,
καθηγητή Φαρμακευτικής
του Πανεπιστημίου Αθηνών



Κάθε Σάββατο με πληροφορίες πριν γίνουν είδηση!

Όλους μας ενδιαφέρει
μία κερδοφόρα επένδυση.

ΙΣΟΤΙΜΙΑ.

Η ολοκληρωμένη οικονομική
εφημερίδα. Ο έμπιστος
σύμβουλός μας.

Με πληροφορίες σχεδόν
απόρρητες για κάθε
επενδυτική μας
κίνηση σε μετοχές,
αμοιβαία κεφάλαια
και συνάλλαγμα.

ΙΣΟΤΙΜΙΑ. Γιατί η πιο σίγουρη
κίνηση είναι η ... πριν από τους άλλους πληροφόρηση.



CONQUEST



ισοτιμία

η ενημέρωση γίνεται
επένδυση

Κάθε Σάββατο!

Πέτρος Καλογεράκης: Οι Έλληνες ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ενηθικιώνονται

Συνέντευξη στον Ηλία Μπίσια

Η ελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ελλάδα άργησε σημαντικά να ολοκληρωθεί σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Οι ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, με δειλά στην αρχή βήματα, προσπάθησαν σε μικρό χρονικό διάστημα να αποκτήσουν την εμπιστοσύνη του ελληνικού επιβατικού κοινού έτσι ώστε να ανταγωνιστούν επάξια τις ήδη καθιερωμένες - κρατικές ως επί το πλείστον - αεροπορικές εταιρείες. Αρκετές δεν κατόρθωσαν να επιβιώσουν σε αυτό το άκρως ανταγωνιστικό σκηνικό, ενώ άλλες κατάφεραν να είναι σήμερα κερδοφόρες και έτοιμες να αντιμετωπίσουν όχι μόνο τις εσωτερικές, αλλά και τις διεθνείς προκλήσεις. Ο κ. Π. Καλογεράκης πρόσφατα εκλεγμένος πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Αερομεταφορέων μιλά αποκλειστικά στα «Ναυτικά Χρονικά» για τη δύσκολη έως τώρα πορεία των μελών της Ενώσεώς του και αναλύει τις προοπτικές για την περαιτέρω εξέλιξή τους.



Ποιες πιστεύετε κ. Καλογεράκη ότι θα είναι οι επιπτώσεις της άρσης του cabotage για τους αερομεταφορείς στην Ελλάδα;

Κατ' αρχάς, είναι δεδομένο ότι η άρση του cabotage και ό,τι συνεπάγεται αποτελεί αναγκαιότητα για την ελληνική πραγματικότητα. Μόνο μέσα από τον υγιή ανταγωνισμό - προς όφελος του επιβατικού κοινού - επέρχεται η ανάπτυξη, η βελτίωση, η ποιοτική διαφορά στις υπηρεσίες, και οι αερομεταφορές δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν εξαίρεση. Για όσους εργάζονται και λειτουργούν με μέθοδο και ορθολογιστική συμπεριφορά, σαφώς δεν θα υπάρξει καμία επίπτωση. Το αντίθετο θα έλεγα.

Ποιος ήταν ο λόγος για τη χρεοκοπία πολλών ιδιωτικών αερομεταφορέων στο πρόσφατο παρελθόν;

Το αεροπορικό έργο είναι ένα ελκυστικό πεδίο δραστηριότητας, η επιτέλεσή του όμως προϋποθέτει σειρά δεδομένων (οικονομικών, διοικητικών κ.ά.) που πρέπει κανείς να σταθμίσει με σοβαρότητα και ευθύνη πριν από οτιδήποτε άλλο.

Εκτιμώ ότι ο λόγος που ορισμένες αεροπορικές προσπάθειες δεν ευδοκίμησαν στο χώρο, είναι σαφώς η έλλειψη των παραπάνω προϋποθέσεων.

Επιπλέον, οτιδήποτε καινούργιο ξεκινά χρειάζεται μία περίοδο προσαρμογής, «φάση ενηλικίωσης» θα την ονόμαζα, έως ότου εδραιωθούν θεσμοί, διαδικασίες, μέθοδοι και πρακτικές λειτουργίας. Αυτό συνέβη και στις αερομεταφορές.

Προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος σας λόγω της κακής κατάστασης των ελληνικών αεροδρομίων και της δυσλειτουργίας των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας;

Είναι γεγονός ότι η κατάσταση των χώρων των ελληνικών αεροδρομίων δεν είναι η καλύτερη. Πρέπει όμως να κάνω ένα σαφή διαχωρισμό. Τα ελληνικά αεροδρόμια λειτουργούν άψογα, με τους αυστηρότερους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν διεθνώς. Θέλω να δοθεί έμφαση σε αυτό. Ορισμένα προβλήματα που έχουν προκύψει με συνδυασμό πιλότων από ευρωπαϊκές χώρες είναι άτοπα και χωρίς σοβαρά επιχειρήματα. Από την άλλη πλευρά, έχουμε προβλήματα σε επίγεια μέσα εξυπηρέτησης, σε χώρους, που καθιστούν -ειδικά κατά τους θε-

Το αεροπορικό έργο είναι ένα ελκυστικό πεδίο δραστηριότητας, η επιτέλεσή του όμως προϋποθέτει σειρά δεδομένων που πρέπει κανείς να σταθμίσει με σοβαρότητα και ευθύνη

ρινούς μήνες- την κατάσταση όντως σοβαρή ως προς την εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών. Ορισμένες βελτιώσεις γίνονται βέβαια, αλλά δεν λύνουν συνολικά το πρόβλημα.

Το πρόβλημα αυτό θα πρέπει να εξεταστεί ως μείζον, γιατί αφορά - και έχει επιπτώσεις- τον ελληνικό τουρισμό και την οικονομία γενικότερα.

Πιστεύετε ότι η ελληνική αεροπορική αγορά είναι έτοιμη να δεχθεί ικανοποιητικά τους ήδη υπάρχοντες αερομεταφορείς; Υπάρχει χώρος για καινούργιους;

Κατ' αρχάς, θα πρέπει κανείς να βλέπει το θέμα στο γενικότερο ευρωπαϊκό πλαίσιο και όχι στα στενά όρια του ελληνικού χώρου, γιατί η αεροπορική δραστηριότητα από τη φύση της δεν περιορίζεται. Ως εκ τούτου, μια αεροπορική εταιρεία για να επιτύχει πρέπει να λειτουργεί ευρυγώνια σε ό,τι αφορά τους γεωγραφικούς χώρους δραστηριότητάς της. Οι υπάρχοντες αερομεταφορείς στην Ελλάδα, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν καλύπτουν επαρκώς τη ζήτηση και κυρίως σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους.

Χώρος για ανάπτυξη υπάρχει πάντα, με την προϋπόθεση ότι η όποια νέα προσπάθεια λειτουργεί ποιοτικά, αθροιστικά και όχι ποσοτικά.

Πόσο έχουν «ευεργετηθεί» οι Έλληνες ιδιωτικοί αερομεταφορείς από την κρίση στην Ολυμπιακή;

Η κρίση στην Ο.Α. είναι δεδομένη. Δεν προέκυψε ξαφνικά, προέκυψε από την ίδια και όχι από την παράλληλη λειτουργία ιδιωτικών αερομεταφορέων. Η κρίση αυτή έχει σχέση με το μονοδιάστατο και μονοσήμαντο τρόπο λειτουργίας της εταιρείας. Οι Έλληνες ιδιωτικοί αερομεταφορείς δεν υπάρπαξαν επιβατικό κοινό από την Ο.Α.

Από την εμπειρία μου, ως μέλους του Δ.Σ. της Air Greece, θέλω να επισημάνω ότι οι ιδιωτικοί αερομεταφορείς δημιούργησαν και δημιουργούν το δικό τους κοινό μέσα από τη λειτουργική πορεία και πρακτική τους, προσφέροντας υπηρεσίες ουσίας, με αξιοπιστία, ασφάλεια και σοβαρότητα. Η κρίση της Ο.Α. αφορά την ίδια και πρέπει για το καλό όλων να ξεπεραστεί άμεσα.

Υπάρχει σχέση συνεργασίας μεταξύ των ιδιωτικών αερομεταφορέων στην Ελλάδα;

Υπάρχει επικοινωνία και πνεύμα συνεννόησης, αλλά πιστεύω ότι η διεύρυνση και θεσμοθέτηση του ρόλου της Ένωσης Ελλήνων Αερομεταφορέων θα λειτουργήσει ευεργετικά και ωφέλιμα για όλους.

Ποια είναι η θέση σας για την πρόσφατη κοινοτική υποστήριξη προς την Ο.Α.;

Από τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε με μέτρα στήριξης να συνδράμει την Ο.Α., το πρόγραμμα αυτό θα πρέπει να επιτύχει. Ακούγονται, φημιολογούνται διάφορα, περί αποτυχίας των πρώτων μέτρων στήριξης. Εκείνο που εγώ πιστεύω είναι ότι μια εταιρεία, στη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα, πρέπει να λειτουργεί με γνώμονα την εμπορική και οικονομική αποτελεσματικότητα και αυτονομία της. Αυτό επιβάλλουν πλέον οι καιροί. Οι εποχές των επιδοτούμενων εταιρειών εις βάρος μας, εις βάρος των πολιτών, έχουν παρέλθει. Θεωρώ εθνική ανάγκη και επιταγή τη συνέχιση λειτουργίας της Ο.Α. σε σωστά πλαίσια, όπως παράλληλα θεωρώ επιβεβλημένη τη λειτουργία ιδιωτικών αερομεταφορέων. Είναι προς όφελος της ελληνικής οικονομίας, γιατί -ας μην το ξεχνάμε- λειτουργούν συμπληρωματικά, καλύπτουν κενά, δημιουργούν θέσεις εργασίας, διαθέτουν και διανέμουν εισόδημα, με άμεσο και έμμεσο τρόπο.

Ποια είναι τα σχέδια της Εννώσεώς σας για το άμεσο μέλλον;

Η Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων ιδρύθηκε το 1993. Μέλη της είναι όλες σχεδόν οι ιδιωτικές εταιρείες της Ελλάδας. Λειτουργεί ως συμβουλευτικός και υποστηρικτικός θεσμός τόσο προς την ΥΠΑ όσο και προς το υπουργείο Μεταφορών. Το πνεύμα και το κλίμα συνεργασίας με τη Διοίκηση της ΥΠΑ και τον διοικητή της, προσωπικά, είναι άριστο, αφού έχει γίνει κατανοητή από όλους η ανάγκη προσαρμογής στα νέα δεδομένα.

Στα μελλοντικά μας σχέδια βρίσκεται σε προτεραιότητα η διεύρυνση της Ένωσης, η παρέμβασή της στα προβλήματα (θεσμικού και λειτουργικού χαρακτήρα) που αντιμετωπίζουν τα μέλη της, και η εναρμόνισή μας με τα ευρωπαϊκά και παγκόσμια δεδομένα. Θεωρούμε ότι το έργο που επιτελούμε όλοι είναι σημαντικό και ακόμη σημαντικότερο θα καταστεί στο μέλλον, μια και ο χώρος των αερομεταφορέων είναι σημαντική παράμετρος αυτού που αποκαλούμε ανάπτυξη της χώρας, στο κατώφλι του 2000. ➔



Ο κ. Πέτρος Κατσοργιάκης,
πρόεδρος της Εννώσεως
Ελλήνων Αερομεταφορέων
και μέλος του Δ.Σ.
της Air Greece



Η EMIRATES ΣΕ ΔΙΚΑ ΤΗΣ ΓΡΑΦΕΙΑ

Η Emirates, η διεθνής αεροπορική εταιρεία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, εγκαθίσταται σε νέα διεύθυνση και σε δικά της γραφεία στην Αθήνα. Ο κ. Ali Al Quama, γενικός διευθυντής της Emirates στην Ελλάδα, ευχαρίστησε για την έως τώρα εξαιρετική συνεργασία και υποστήριξη τον κ. Μ. Τσατσάκη της «Manos Welcome Service Ltd», που είναι General Sales Agent της Emirates στην Ελλάδα, και τόνισε ότι η αρμονική συνεργασία τους θα συνεχιστεί και στο μέλλον. Έπειτα από τρία χρόνια παρουσίας στην Ελλάδα, η εταιρεία συνδέει την Αθήνα με το Ντουμπάι με τρεις εβδομαδιαίες πτήσεις on line και εγκαθίσταται πλέον αυτόνομα στην ελληνική αγορά.

ΟΙ ΠΙΛΟΤΟΙ ΤΗΣ STAR ALLIANCE ΑΝΤΙΔΡΟΥΝ

Οι τρεις ενώσεις πιλότων της Association of Star Alliance (ASA) συνάντησαν πρόσφατα στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για να εκφράσουν τη δυσαρέσκειά τους ως προς την απόφασή της στο θέμα της Συμμαχίας της Lufthansa με την SAS και την United. Σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής, για να δοθεί οριστική έγκριση για τη συμμαχία, οι τρεις εταιρείες θα πρέπει να καταργήσουν συνοδικά πενήντα εβδομαδιαίες πτήσεις μεταξύ -κυρίως- της Φρανκφούρτης, της Κοπεγχάγης και των ΗΠΑ. Οι πιλότοι, σε περίπτωση που η Επιτροπή επιμείνει στην περικοπή



των παραπάνω πτήσεων, θα ζητήσουν ανάλογες αποζημιώσεις.

ΟΡΧΙΔΕΕΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Thai Airways International και ο Ταϊλανδικός Οργανισμός Τουρισμού διοργάνωσαν με μεγάλη επιτυχία στις 27 Σεπτεμβρίου εκδήλωση «ευχαριστιών» στο κέντρο «Privilege». Προσκεκλημένοι ήταν κυρίως ταξιδιωτικοί πράκτορες, εταιρείες εμπορικών μεταφορών και εκπρόσωποι των μέσων μαζικής ενημέρωσης, στους οποίους και εκφράστηκαν ευχαριστίες για την υποστήριξή τους, ενώ σε όλη τις κυρίες η Thai πρό-



σφερε ορχιδέες. Ο γενικός διευθυντής της Thai, κ. Sutsaveta Svetasobhana, αναφέρθηκε στην ανοδική πορεία της εταιρείας και στον καθοριστικό ρόλο που δια-

δραματίζει στη διεθνή σκηνή ως «πρεσβευτής» και οικονομικός φορέας της Ταϊλάνδης. Ο διευθυντής πωλήσεων της εταιρείας κ. Νίκος Μπόλιας, αφού ευχαρίστησε τους κα-

λεσμένους, τόνισε τη σημασία της ελληνικής αγοράς για την Thai. Από τους παρευρισκόμενους 10 τυχεροί κέρδισαν αεροπορικά εισιτήρια για Ρώμη, Ταϊλάνδη και Μπαλί.

ΝΕΟ Δ.Σ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο απέκτησε πρόσφατα η Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων. Συγκεκριμένα, το νέο Δ.Σ. απαρτίζεται από τους:

Πρόεδρο, Π. Καθιογέρη (μέλος του Δ.Σ. της Air Greece).

Αντιπρόεδρο, Ν. Συμιγδαλά (αντιπρόεδρος της Aegean Aviation).

Γεν. γραμματέα, Δ. Φίλιας.

Ταμία, Σ. Αντωνάκη (πρόεδρος της KAL Aviation).

Μέλη, Χ. Κορομνή (πρόεδρος της Kara Air), Κ. Δανιηλίδη (διευθυντής Interjet), Θ. Καραμάνη (πρόεδρος της Princess Airlines).

Στόχος της Ένωσης είναι η πλήρης ελευθέρωση των δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα και η ενομόνυσή τους στο πλαίσιο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

AIR

του Ηλία Μπίσια

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΟΥΔΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ

Η Αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) ανακοίνωσε την απόφασή της για αεροπορικό αποκλεισμό τόσο του Σουδάν όσο και του Αφγανιστάν, λόγω της πολιτικής των δύο κρατών στο θέμα της κρατικής υποστήριξης διεθνών τρομοκρατών. Βάσει της ανακοίνωσης, απαγορεύεται σε όλες τις αμερικανικές εταιρείες να εκτελούν πτήσεις από, προς και εντός του εναέριου χώρου των δύο κρατών. Παράλληλα, η FAA συνέστησε σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που συνεργάζονται με αμερικανικούς αερομεταφορείς να αποφεύγουν τον εναέριο χώρο των δύο κρατών. Σε πτήσεις code share, και εφόσον δεν τηρείται η παραπάνω απόφαση, οι συνεργαζόμενες εταιρείες δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούν τους διακριτικούς κωδικούς των αμερικανικών αερομεταφορέων. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των εταιρειών, η FAA θα επιβάλει αυστηρά πρόστιμα.

ΥΠΕΡΣΥΓΧΡΟΝΑ AIRBUS ΓΙΑ ΤΗ SWISSAIR

Το πρώτο από τα 15 νέα Airbus A330-223 της Swissair πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι στο τέλος Οκτωβρίου, προς τη Μέση και Άπω Ανατολή. Το A330-223 διαθέτει 224 θέσεις, 166 στην οικονομική, 48 στην business και 10 στην πρώτη θέση. Το νέο αεροσκάφος καταναλώνει 25% λιγότερα καύσιμα από το MD-11 και είναι πιο αθόρυβο από το μικρότερης χωρητικότητας A310, το οποίο και θα αντικαταστήσει. Ο συγκεκριμένος τύπος αεροσκάφους προσφέρει στους επιβάτες της οικονομικής θέσης πρωτοποριακή άνεση, πληροφόρηση και ψυχαγωγία. Πρώτη φορά, όλοι οι επιβάτες της οικονομικής θέσης μπορούν να απολαύσουν το σύστημα ψυχαγωγίας και πληροφόρησης, το οποίο τους ενημερώνει για την πτήση, τα νέα προγράμματα, τις ταινίες και τα τυχερά παιχνίδια. Μέχρι το 2006, η Swissair θα διαθέτει στόλο αποτελούμενο αποκλειστικά από Airbus.



VIRGIN LIMOBOAT...

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΤΑΜΕΣΗ

Οι επιβάτες της Upper Class της Virgin Atlantic μπορούν να απολαύσουν μία ακόμη ευχάριστη καινοτομία της εταιρείας. Το Virgin Limoboat αποτελεί νέο προνόμιο για τους επιβάτες της εταιρείας, με στόχο την εξοικονόμηση χρόνου. Το σκάφος συνδέει επτά φορές την μέρα το Ferry Wharf στο Brentford με διάφορα σημεία στον ποταμό Τάμεση, όπως το Chelsea Harbour, το Westminster και το Canary Wharf. Το Limoboat έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί έως έξι επιβάτες σε κάθε διαδρομή. Για τη μετάβαση των επιβατών από το αεροδρόμιο Heathrow έως το Brentford, χρησιμοποιείται λιμουζίνα. Στους επιβάτες που δεν...

δελεάζονται από αυτήν την καινοτομία, η Virgin Atlantic προσφέρει επίσης μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο Heathrow με Range Rover ή με μοτοσυκλέτες Limobikes.

NEWS

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

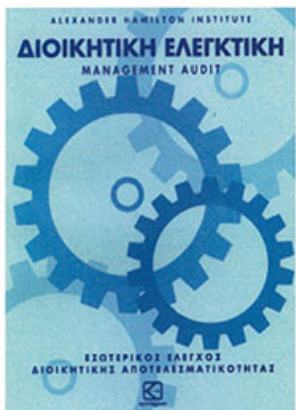
«ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ (Business Plan)»
«ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ (Management Audit)»
Του Αμερικανικού Ινστιτούτου Alexander Hamilton
Εκδόσεις: ΚΡΙΤΗΡΙΟΝ ΕΚΔΟΤΙΚΗ & ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΕ
(Κηφισίας 263, Εμπορικό Κέντρο «See & Shop», Κηφισιά)

Τα θέματα αυτά καλύπτουν τις, υψηλής προτεραιότητας, ανάγκες των επιχειρήσεων, ειδικά κατά την τρέχουσα περίοδο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και του υπέρμετρου ανταγωνισμού. Ειδικότερα, ο «Επιχειρησιακός Προγραμματισμός (Business Plan)» παρέχει την εξειδικευμένη μεθοδολογία για μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της δραστηριότητας της επιχείρησης.

Το εγχειρίδιο βοηθά τα ανώτερα στελέχη των επιχειρήσεων που επιδιώκουν ρεαλιστικούς στόχους, μεγαλύτερες ευκολίες κέρδους, αντικειμενική εκτίμηση της παρούσας κατάστασης, έλεγχο της μελλοντικής κατάστασης, αξιοποίηση εταιρικών δυνατοτήτων και δημιουργία σχέσης υπεροχής έναντι των ανταγωνιστών.

Η «Διοικητική Ελεγκτική (Management Audit)» αποτυπώνει μια νέα φιλοσοφία διοίκησης, η οποία

στηρίζεται στη διαρκή ανησυχία και έρευνα για καλύτερο αποτέλεσμα, μέσω της οργανωτικής και λειτουργικής δομής της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, το νέο εγχειρίδιο σας δίνει την ευκαιρία να επαναδιατυπώσετε το σχέδιο λειτουργίας της επιχείρησής σας και να εξασφαλίσετε: αριστοποίηση της λειτουργίας του κάθε τμήματος της επιχείρησης, βελτίωση και κωδικοποίηση της επικοινωνίας μεταξύ των τμημάτων της επιχείρησης, συντονισμό των επιδιώξεων των τμημάτων, αξιολόγηση και ιεράρχηση οργανωτικών προτεραιοτήτων, λιτό και ευέλικτο διοικητικό σχήμα.



«Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΕΙΡΙΚΩΝ»
Του Αυγούστου Ν. Εμπειρίκου (Β' έκδοση)
Εκδόσεις: ΤΥΠΩΘΗΤΩ-ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ
(Χαρ. Τρικούπη 99, τηλ.: 3808334-3832445)

Σε αυτό το έργο υπάρχει συγκεντρωμένη η ιστορία μιας οικογένειας, η οποία με τη δράση της έπαιξε σημαντικό ρόλο όχι μόνο στον τόπο καταγωγής της, την Άνδρο, αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα, ενώ αρκετά από τα μέλη της οικογένειας είναι γνωστά και στο εξωτερικό.

Για την εξεύρεση των στοιχείων, ο συγγραφέας έλαβε ως βάση ένα χειρόγραφο του παππού του, Κων. Ν. Εμπειρίκου, και σημειώσεις του πατέρα του, Νικολάου. Επιπλέον για την ολοκλήρωση της εργασίας, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από βιβλία του ιστοριοδίφη και ακαδημαϊκού Δημ. Πασχάλη και άλλων, στα οποία ο συγγραφέας αναφέρεται αναλυτικά κατά την εξιστόρηση των σημαντικότερων γεγονότων.



Στις 4 Νοεμβρίου, και ώρα 7 μ.μ., στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων (αίθουσα Κόντογλου), θα γίνουν τα εγκαίνια της έκθεσης του υποναύρχου Λ.Σ. (ε.α.) Γιώργου Σπαρτιώτη, με θέμα «Καράβια και μορφές». Στα έργα που θα εκτεθούν έχουν χρησιμοποιηθεί ξύλινα, κλη-



ριδιά και κλίμακα ναυάρχων, με τη συστάση των οποίων ο Γ. Σπαρτιώτης δημιούργησε μοναδικά σχήματα, φιγούρες και σιλουέτες πλεούμενων κάθε είδους. Από αρχαϊκά ιστιοφόρα και τριήρεις μέχρι ιστιοφόρα του Μεσαίωνα, σκούνες και καραβέλες, αλλιά και λιμπερτυς και σύγχρονα φορτηγά. Η έκθεση γίνεται υπό την αιγίδα του Πολιτισμικού Οργανισμού του Δήμου Αθηναίων και θα διαρκέσει μέχρι τις 15 Νοεμβρίου.

Με τη νέα S-Class.

η αυτοκινητοβιομηχανία Mercedes-Benz επιβεβαιώνει ως πρωτοπόρου στην κατα-

σκευή πολυτελών αυτοκινήτων. Το κορυφαίο μοντέλο αποτελεί σημείο αναφοράς σε όλους τους τομείς της τεχνολογίας και εγγυάται ασφάλεια, άνεση, φιλικότητα προς το περιβάλλον και οδική απόλαυση.

Με τη νέα S-Class, περισσότερες από 30 τεχνολογικές καινοτομίες εισάγονται στην παραγωγή, μεταξύ των οποίων συστήματα που πρώτη παγκοσμίως εφαρμόζει η Daimler-Benz, όπως:

- Το σύστημα αυτόνομου ελέγχου πορείας, «distronic», το οποίο συνεργαζόμενο με το cruise control διατηρεί ασφαλή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα.
- Το ηλεκτρονικό σύστημα κεντρικής διαχείρισης «comand», το οποίο με τη



κατάλληλα πλήκτρα στο τιμόνι συντονίζει και βελτιστοποιεί τη λειτουργία του ηλεκτρικού συστήματος, του τηλεφώνου, του συστήματος ηχοποίησης και τηλεόρασης.

- Ο νέος πίνακας οργάνων με επιλογή ενδείξεων, που καθιστά δυνατή την απεικόνιση ξεχωριστών λειτουργιών του οχήματος και ενημερώνει τον οδηγό με κατανοητό τρόπο.
- Το πρωτοποριακό σύστημα αναγνώρισης οδηγού και εκκίνησης κινητήρα «keyless-go», που καθιστά τα συμβατικά κλειδιά περιττά.
- Νέα αεριζόμενα καθίσματα, που προσφέρουν τη δυνατότητα πολυάριθμων ρυθμίσεων της πλάτης.

- Οι αερόσακοι παραθύρου, καθώς και οι τέσσερις πλευρικοί αερόσακοι, που συμπεριλαμβάνονται στο βασικό εξοπλισμό αυτοκινήτου, εξασφαλίζουν άριστη ασφάλεια για τους επιβάτες σε περίπτωση πλευρικής σύγκρουσης.



Επί είκοσι μία ημέρες, σαράντα συμμετέχοντες και πάνω από τριακόσιοι εκπρόσωποι των μέσων μαζικής ενημέρωσης βίωσαν ένα μείγμα εμπειρίας, συγκινήσεων, περιπέτειας και φιλίας στο **Camel Trophy '98**, κατά το οποίο διανύθηκαν συνολικά άνω του μισού εκατομμυρίου χιλιομέτρα από τα 66 Land Rover, ενώ οι ομάδες επισκέφθηκαν 218 σημεία από τα 225 που είχαν αρχικά σχεδιαστεί. Την πρωτιά κέρδισε το γαλλικό πλήρωμα, ενώ το ισπανικό, το πρώτο αμιγές γυναικείο πλήρωμα στη 19χρονη ιστορία του θεσμού, κατέκτησε το βραβείο της Land Rover. Το πλήρωμα της Νοτίου Αφρικής κατέκτησε το βραβείο της συνεργασίας και της ομαδικότητας, για τις επιδόσεις στο καγιάκ βραβεύθηκε το ιταλικό πλήρωμα, στην ποδηλασία το ελβετικό, στην οδήγηση το πλήρωμα της Νοτίου Αφρικής και, τέλος, στις δραστηριότητες επί του

χιονιού το πλήρωμα της Γαλλίας. Το ελληνικό πλήρωμα -Πάνος Ζώης και Στέφανος Καμπαράκης- τερμάτισε στη 12η θέση.

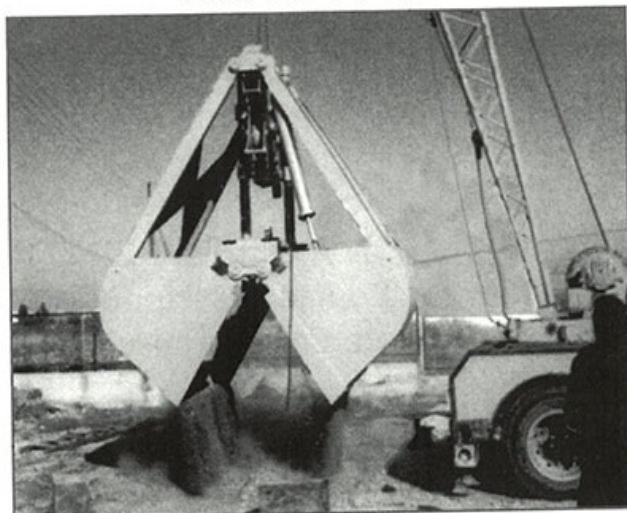
Ένα νέο μοντέλο κινητού τηλεφώνου

προηγμένης τεχνολογίας προσφέρει τώρα η **Siemens**, με στόχο να καλύψει τις ανάγκες ενός ευρύτερου φάσματος χρηστών. Πρόκειται για το **Siemens C10**, που είναι από τα ελαφρύτερα τηλέφωνα στην κατηγορία του και διαθέτει μεγάλους χρόνους αυτονομίας (80 ώρες) και ομιλίας (5 ώρες). Επίσης, το C10 παρουσιάζει όλο το menu με εικονίδια στην οθόνη και είναι εξοπλισμένο με τη λειτουργία SIM Application Toolkit, που δίνει τη δυνατότητα στο κινητό να παρέχει σημαντικές υπηρεσίες και πληροφορίες στο χρήστη, μετατρέποντας το κινητό σε πραγματικό εργαλείο επικοινωνίας. Υπηρεσίες που θα ενεργοποιηθούν στο μέλλον από τα δίκτυα είναι, π.χ., οι τραπεζικές συναλλαγές, ενώ πληροφορίες που μπορεί ο χρήστης να έχει στην οθόνη του κινητού είναι οι χρηματιστηριακοί δείκτες, τα δρομολόγια αεροπλάνων και πλοίων, τα εφμερεύοντα φαρμακεία, κ.ά.



Δ.Ν. ΜΕΛΑΣ

από το 1910



Η ελληνική εταιρία
που κατασκευάζει άρπαγες,
χούφτες (grubs)
όλων των μεγεθών, κατάλληλων
για τα bulk carries πλοία σας.

Δ.Ν. ΜΕΛΑΣ

ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ & ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
330 χλμ. Λεωφ. Καλυβίων - Μαρκόπουλου 190 03 Αττική • Τηλ./Fax 0299 - 23023

NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE NO 10

November 1998

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Advertising and Communication

Manager: Christos Profilis

Translation office: Vassilis Paraskevas

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secretariat: Glouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications

46, Filonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Pireaus, Greece

Tel.: 0030-1-4227111

Fax: 0030-1-4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

*The views expressed in the following
articles do not necessarily reflect the*

Editorial opinion of the magazine,

Every effort has been made to ensure

that the information contained in

NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the

magazine is not liable for any

inaccuracy that may have been

introduced into it, No text or

photograph may be reproduced

without express permission in writing

beforehand from NAFTIKA CHRONIKA,

Contents

82. THE MINISTRY OF MACEDONIA AND THRACE IN A KEY ROLE

By Ph. Petsalnikos, Minister of Macedonia - Thrace

84. THE GREEK FLAG WAS NEVER A MATTER OF CHEAPNESS, BUT OF PATRIOTISM

Interview to J. A. Hadjipateras, President of the
Greek Shipping Cooperation Committee

86. COMMUNITY SHIPPING IS HEAVILY UNDER FIRE

Interview to Mrs. G. Lalis, Director of Sea Transport
in the European Commission

88. BEING ON A SHIP IS BEING IN JAIL

By Professor T. Lane, Director of the Seafarers Intl.
Research Center, Cardiff University

90. LIMITATION OF LIABILITY: SHOPPING FOR THE RIGHT FORUM

By D. Vassos, Solicitor in Holman, Fenwick &
Willan, London

92. THE MARITIME SCENE NEWS

EDITORIAL

Last month the prime minister sent a series of letters towards his ministers, asking for the government plans to be intensified. It was for this reason that in these letters he pointed out what each ministry's priorities were, in his opinion. The Minister of Merchant Marine Mr. S. Soumakis received such a letter, in which to our surprise Mr. Simitis asks him to concentrate his efforts on the improvement of Coastal Shipping's framework and on... the reinforcement of sea borders for the protection of the country from illegal immigrants! The prime minister also points out that Mr. Soumakis's attention, should, as much as his responsibilities allow him, extend to matters that concern citizens' every day life.

There is no objection to giving the citizen the gravity that he is constitutionally granted in any state, Greece included. There is however considerable questioning when for the prime minister and the government, the whole sector of Shipping -the first foreign exchange providing source for Greek economy and the only activity for which Greece is recognised internationally- is exhausted on internal sea transport and harbour police! This is what is revealed at the end of the day by Mr. Simitis's instructions as well as his ignorance of what the national industry of sea transport offers to the country. If he knew, he would challenge his minister with the great matters of the Greek flag's competitiveness, the use of seamen, their education, and above all the insurance matter which has been hanging dangerously over the heads of seamen in active service and retired, since their insurance organisation, NAT went bankrupt. Obviously no-one has informed the prime minister about the sector in question and the role it plays in the country's economy as well as whether it faces any problems or not. This is what happens every time that someone offers without asking for anything; he is taken for granted. Only in this case, the one "taken for granted" is equipped with... propellers.

The Ministry of Macedonia and Thrace in a key-role

By Ph. Petsalnikos, Minister of Macedonia - Thrace

The Ministry of Macedonia and Thrace is the only ministry based outside Athens and its areas of responsibility are considerably sensitive. As a de-centralised ministry, it is burdened with the organisation of the government works in Macedonia and Thrace and it centralises its efforts on the speeding up of the economic and social development of northern Greece, giving priority to the areas which have to face special problems, like border areas.

One of the most eminent targets of the government, as the Prime Minister Kostas Simitis has repeatedly emphasised, is the development of Northern Greece, which, after the geopolitical changes in south-eastern European countries, has acquired an important role in this wider geographical area and constitutes a point of communication and co-operation among the people.

The three Districts of Macedonia and Thrace have important comparative advantages in common, with the strategically remarkable geographical position prevailing. The policy the government is following is aimed at strengthening the role of Northern Greece as a linking device of the countries of south-eastern Europe to the European Union and the promotion of Thessaloniki as the European Metropole Centre, which will lead the economic development of the whole area.

I personally believe that the Ministry of Macedonia and Thrace is a meaningful tool for the development of Macedonia and Thrace. It is a flexible ministry, that can offer a lot in all sectors. Even though it has a low budget, and every increase is welcomed, in the past two years we have put things into effect in the whole of northern Greece and I believe that we have connected every cut-off corner with the ministry.

The Ministry of Macedonia and Thrace, after having evaluated the circumstances in the wider geographical environment, and while aiming at developing its organisational role and the progression of de-

centralisation, suggested the institution of the Special Organisational Council of Macedonia and Thrace. The government accepted and the Council is presided by the Minister of Macedonia and Thrace; the three District Heads and Governors attend and, depending on the case being examined, mayors and representatives from production classes, work or social organisations. Under the same light, we have created Special Secretary Offices for Communications and Transport, and for Sport, which are running successfully.

For the putting forward of inter-Balkan co-operation, we have created the Office for Inter-Balkan Co-operation which is framed by a Committee made up of representatives of organisations and production classes. The office has already successfully put into effect two trial assignments to Rumania and Bulgaria. The Ministry's actions, however, as far as the tightening of relationships with south-eastern Europe and the Black Sea is concerned, do not stop at creating the Office for Inter-Balkan Co-operation. As a ministry we have taken a series of initiatives, such as providing scholarships to young people from Balkan countries for graduate studies in our country, creating a Cultural Centre for lawyers and a Workshop for reporters from Balkan countries; at the same time, we have participated in the functioning of the Inter-Balkan and Black Sea Enterprise Centre, of the Stock-Exchange Centre of Thessaloniki, as well as in every attempt and initiative to promote co-operation of the people and the cultures.



Of course, the main interest of our Ministry is the development of the cut-off and under-privileged areas under its supervision. We have thus put into effect a series of Special Programmes which aim at the development of the quality of life in these areas; the explanation of the full programme of the past two years would take up many pages of your magazine. Touching on the basic points only, we have put into effect the following Special Programmes, which have been particularly successful:

Programme for Tele-formation of Teachers (The creation of Tele-classes in Florina, Kastoria, Edessa, Komotini and a Tele-education Centre in Thessaloniki. The seminars run via open-circuit television and thus teachers and students do not have to move).

Programme for Tele-formation of Greeks in other countries (The expansion of the above-mentioned programme to countries where there are Greeks. There is one Tele-class already in Munich, Germany and the programme will soon spread to the United States).

Schools on the Internet (Connection of 110 northern-Greek high-schools with Internet, via the Ministry's own link).

Programme for Computer Training (100 primary schools are participating, among which some from minority education. The programme includes the provision of computers to the schools).

Programme for Mobile Libraries and Art (promoting reading in cut-off areas and introducing them to art).

Programme for Mobile Units for Preventive Medicine (The Ministry of Macedonia and Thrace has provided eight fully equipped units to eight Department hospitals in order to cover the needs for medical advice and information to country people, as well as their regular check-ups).

Programme for a System of Information for the Use of Public Means of Transport (includes the publication of a map with the network of all means of transport in Macedonia and Thrace, as well as the publication of a Map of City Transport of Thessaloniki, which is put up at the bus stops in the town).

Programme for the Circulation of a Guide for Services in Macedonia and Thrace. All this, in conjunction with the Programme of Border Areas,

which funds infra-structure works, such as the creation of irrigation dams, waste-water networks, stations for first-degree biological treatment of sewage, irrigation networks, development of farm-tourism and port-tourism and others, we believe has had a positive effect on the development of Macedonia and Thrace.

The completion of great works, such as the Egnatia Road, the modernisation of ports and airports, the infra-structure in the sector of energy and others, will give a new impetus to the further development not only of Macedonia and Thrace, but of the whole country as well. The rhythm of completion of the larger works in the past two years is seen as satisfactory and it is clear that by the beginning of 2001 they will be ready. It is true that there have been delays in the so-called large infra-structure works. These delays are due to various problems in the studies, especially when it came to environmental issues, a fact that restrained us from receiving the maximum possible funding from the Community. We should not also forget that in the first years of planning and putting the community programmes into effect, we did not have the appropriate experience and the mistakes that were made were a "necessary evil". Today, however, things have changed and this can be proved by the increase of the rhythms of construction in the large works in the past two years. This can be ascribed to the fact that in most cases the studies have been completed and the various technical problems have been overcome. In Egnatia, for example, we have 36 contracting groups on site along 322 km., while the auctioning of a total of 82km length is in process. In the beginning of 1999 the last 27 km will be auctioned, and this will be the final stage in the programme. The sector "Panagia-Grevena", 36 km in length is an exception, since it is in the wider area of the brown bear's habitat and the study is being re-examined, after the ecological organisation "Arkturos" and WWF resorted to the Council of State. Taking into account international experience, the works on Egnatia are therefore on schedule, while a large part of it will be gradually given to circulation starting in 1999.



«The Greek flag was never a matter of cheapness, but of patriotism»

The President of the Greek Shipping cooperation Committee in London John A. Hajipateras talks to Naftika Chronika and expresses his views on the policies adopted by the Ministry of Merchant Marine, on the competitiveness of the Greek flag and on the international crisis in the shipping industry.

Mr. President, the Greek-owned fleet is increasing in size while the fleet under the Greek flag is getting less. Is the decrease of the Greek flag's competitiveness only due to the composition of the crew, or are there other factors which have affected it?

The Greek flag has always been costly, just as European flags are. It is wrong to say that the Greek flag was significantly competitive. Our flag was burdened in many ways, such as with compulsory crew composition (which no other European flag has), huge social contributions (NATY etc.), taxing irrespective to profit or loss etc.

I mention these things because we should never forget that for the traditional ship-owners, the Greek flag was never a matter of cheapness, but of patriotism and sea pride (foreign investors urged them towards foreign flags).

The Greek ships, whether they are freight ships or bulk-carriers, tankers or containers etc., are not driven away from the Greek register only because of crew composition, even though this aspect is of great importance, since it influences the daily operating costs of a ship. There are many other things that go with this, that render the Greek registered ship a non competitive "tool".

All these advantages, such as freedom of crew choice and many others, have been granted to our European competitors and have brought the Greek ship to zero competition against the Norwegian, the Dutch, the English or the German ships.

What do you believe is the cause of today's inhibited cooperation (compared to the past) between ship-owning and the Ministry of merchant marine?

It is inexplicable and sad to experience such non-cooperation between ship-owning and the Ministry of merchant marine.

The Greek Ship-Owners Union, its president, its Board and its exceptional staff are always more than ready to offer their expertise in matters that concern shipping, just like London's Committee, whose Board is made up of greatly experienced ship-owners.

However, the offers and initiatives of the Union, even on the crucial matter of ship-working, were totally overlooked. The Ministry moved on its own to pass a law plan which will greatly influence the creation, the "building" of the crews, the officers who will govern the new-technology ships which Greek ship-owners already have or are in the process of acquiring.

It is a shame that measures were not taken to upgrade the programmes

and the teaching staff, which is what the ship-owners had suggested.

Does Greek shipping finally have a future, or is it just history?

Of course Greek shipping has and will have a future, just as it has proved in history. What is in danger is the Greek Register, and the Greek flag. This great tragedy has already started showing its signs, but the Government doesn't seem to be moved by it. Unfortunately this is evident in the Prime Minister's letter towards Mr. Soumakis, in which ocean-going shipping is not mentioned.

For yet one more time, an international crisis catches Greek ship-owning unawares, as if they haven't learnt their lessons from the past. Is the Greek ship-owner so impulsive that he allows himself to be led astray by the euphoria of the market?

The crisis in shipping work, the vertical drop in fares and the limited demand for freight. Let us hope that even at the last minute, realistic logic will prevail and the right solutions will be given in order to save the Greek register and the Greek flag.

Who is going to survive this crisis and how?

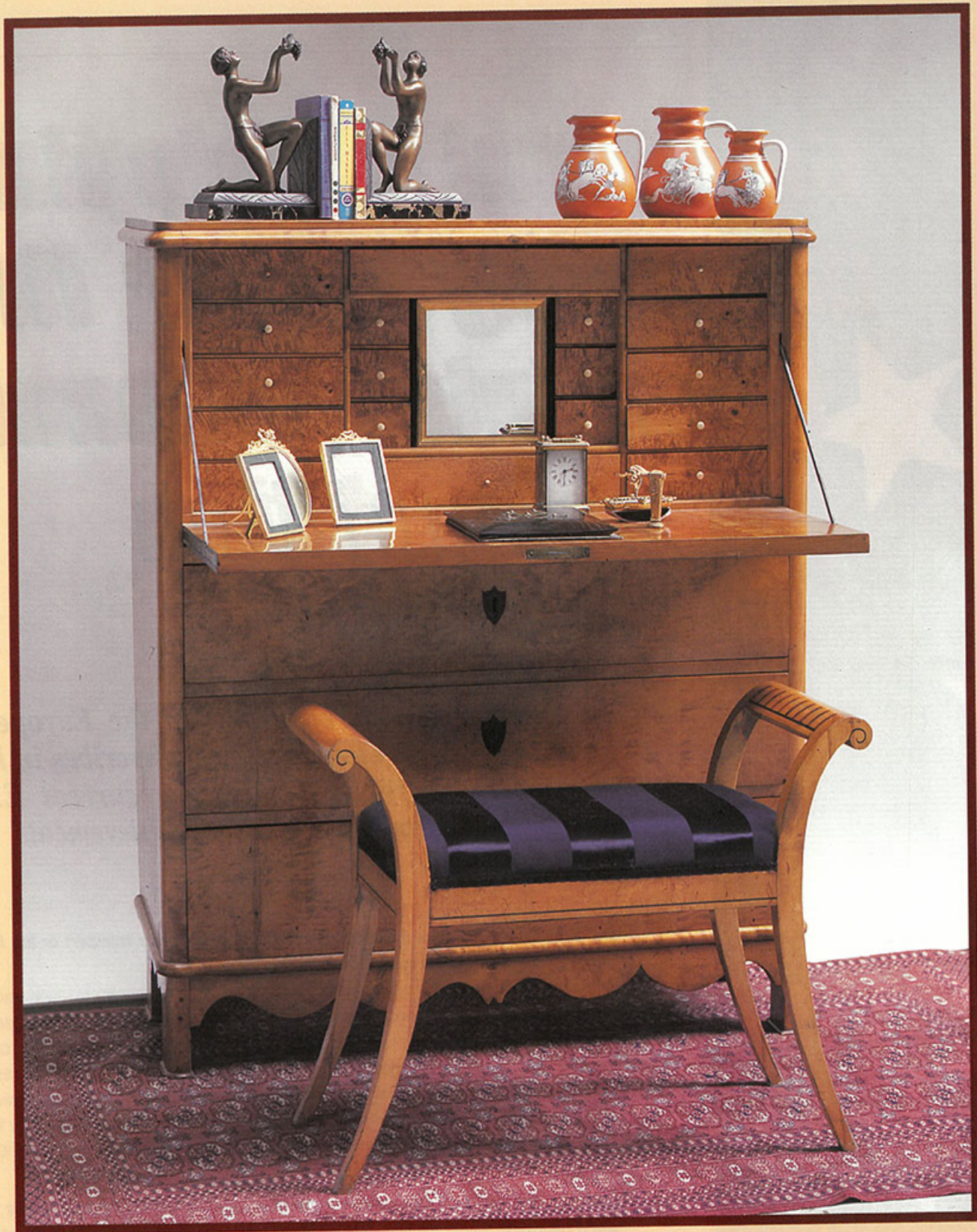
There are going to be "casualties" due to the crisis. In the end, however, we are all going to survive if we have the luck to be financed by banks which have traditionally supported shipping, and if we and our bankers remain steady and cool-tempered against the difficulties which will obviously result from today's great, but hopefully short-lived, crisis.

Do you believe that the most important factor of Greek shipping, the Greek sailor, is history?

The Greek sailor is in no way going to be omitted. Greek shipping is the Greek sailor. As long as there are ships under the Greek flag or Greek-owned ships, there will be Greek sailors to staff them and govern them; it cannot be otherwise. This is why we are insisting on training Greek officers in state and private schools properly and as soon as possible. It is the private schools and institutes that brought our captains and engineers to their contemporary positions in the management of our great fleet.

How much have the conditions changed in sea transport and what adjustments are needed in Greek shipping?

Let us hope that even at the last minute, realistic logic will prevail and the right solutions will be given in order to save the Greek register and the Greek flag.



VICTORIANA antiquities

ANNY LAMBROU

5, N. DOUKA STR. KOLONAKI, ATHENS 106 74

TEL. & FAX : 72 32 660 * HOME : 72 13 865



Community shipping is heavily under fire from international competition

The Director of Sea Transport in the European Commission Mrs. Georgette Lalis describes in her interview to Naftika Chronika the current E.U. policy on Maritime transport, its achievements and challenges.

Mrs. Lalis has the ISM Code improved the level of security in sea transport or has it just increased the management costs of ships?

The international ISM code was put into effect on July 1st 1998. The European Union started a 3-monthly campaign to ensure that the code was put into effect correctly, which ended on September 30th 1998. The results will be known in the first days of October and will be discussed in the light of PARIS MOU. It is evidently still early to have a first estimate of the influences that the code will have on ship safety. However, the relevant international organisations are awaiting an improvement in working and safety conditions on ships which will lead to a decrease in the number of ships withheld at the harbours and most importantly a decrease in the number of accidents on board.

How much has the White List contributed to crew improvement in ships that supply Third World countries? Should the European Union set certain standards of education for officers and crews?

IMO's White List will include only countries which will put the revised STCW 95 Treaty on seamen education completely into effect. The usefulness of the list will depend on the way in which it will be institutionalised. For the time being, it is just foreseen that the reports of the Contracting Parties will be examined by IMO's experts without visiting the sites and without survey reports. We shouldn't of course forget that the correct application of STCW 95 will entail a huge cost which, for many countries in the world, could be a great problem. However, even though it is difficult to estimate the grade of improvement of crew quality supplied by third-world countries, it is sure that the White List will have a positive influence on the quality of education compared to the contemporary situation. As far as the European Union is concerned, Directive No. 98/39/EC determined that the recognition of third-world seamen's diplomas seeking work

in ships under a Community flag is directly linked to the presence of their country on the White List, and that the quality of their academies is checked by the Member States. In this way, a satisfactory level of qualification of seamen on Community ships can be ensured.

What is the European Union planning for the strengthening of the Shipping Industry?

The Council of Ministers of Industry on May 7th 1998 established the state aid scheme from 1/1/1999 to 2000. In brief, the deal entailed that:

- * Funding for the operation of ship-yards will cease as of 1/1/2001. Till then, the maximum allowed limit of funding will be 9% of the value of the contract.
- * Funding for regional development will have a maximum limit of 22.5% for "A" type areas (Greece), and 12.5% for "C" type areas.
- * There is a system re-examination clause for whether the community ship-yards face international practices which distort competition. The Commission can in these cases suggest the taking of special measures.

Regarding Regulation (1540/98), concerning ship-yard funding on the part of Member States, one has to include community funding for research and development of new technologies in ship-yards, which came to 80 million ECU in the 4th program plan on research.

Couldn't the institution of cabotage take into consideration the particularities of the Greek Island Complex, which doesn't exist in any other country, so that the Greek Industry of Coastal Transport is not affected?

The particularities of the Greek Island Group have already been taken into account in the 1992 Regulation in two ways. Firstly, the need for a competitive coastal shipping fleet under the Greek flag was recognized. For this reason, Greece was allowed an unusually long transitory period (12 years) so as to have ample time to prepare its market debut. Secondly, the institution of "national interest obligations" was put into effect, thus allowing a Member States to set special terms for the provision of routes, according to specific geographical or social circumstances. Fears have been expressed about what is going to happen in Greece in 2004. We believe that Greek coastal ship owners have used the time they had to renew their fleet correctly, and they are now competitive and won't face many difficulties when the Greek market opens.

Are there any plans for bringing back the institution of the Euro Register? Under what new circumstances could this institution function, so that shipping does not face problems?

There are no plans for the resuscitation of the EUROS registry at the moment. Many of the problems that the Commission was called to resolve have since been dealt with either with the recent guidelines given on state aid, or by using the secondary registries of Member States. In some Member States also, agreements are already being made, in the light of their registries, between employers and employees for part-time employment of third-world country workers in order to increase the competitiveness of their fleet.



The crisis in Shipping is deep and is expected to last for months. Could the European Union have set state support to shipping companies as an institution in crisis periods, like it has with land industries?

The European Union has already institutionalized the possibility of state aid towards shipping companies. On July 1997 the Commission took on the so-called guidelines for state aid in the area of sea transport, thus changing the previous ones which had existed since 1989.

The new guidelines aim at leveling out state aid systems. Their basis is that the competitiveness of ships under the community flag are less competitive in comparison to ships under foreign flags for tax reasons. So the directive lines allow the Member- States to issue large tax exemptions or exemptions from social contributions.

In contrast, the guidelines are restrictive as far as funding for investments goes, because they lead to capacity over-supply and to distorted competition among ship-yards.

Another interesting dimension of this "aid" policy is the ability to offer funding for public service obligations and for seamen training.

This community plan is more generous than what is currently in effect for terrestrial industry, because the Commission recognizes that community shipping is heavily under fire from international competition, many times under unequal terms.

Being on a Ship is in Jail

By professor Tony Lane
Director, Seafarers International Research Centre
Cardiff University

The quality of seafaring life has been seriously diminished over the last quarter century. Substantial reductions in manning levels, relocations and redevelopments of terminals and cuts in turnaround times have drastically reduced the opportunities for sociability at sea and all but eliminated the possibility of getting ashore. These changes have turned an occupation once famous for its gregariousness into one getting a reputation for producing distant-eyed reclusives.

Average manning levels for most ships in most trades have shrunk by sixty per cent. Tanker turnaround times, once reckoned only tolerable for the slightly mad, have become the norm in most trades, i.e. an all-sector average turnaround of about 17.4 hours.* Terminal locations have also been converging on the tanker norm - distant from towns and cities, characterised by an alienating, unpeopled steel framed landscape and devoid of public transport. In these places there is only the Mission bus, courtesy of the ITF, offering the possibility of limited escape.

The blame for this soulless state of affairs can safely be attributed to the flight from regulation of seafaring work and employment. The destruction of the elaborate personal and institutional networks which once sustained 'negotiations' between effective flag states, shipowners, trade unions and voluntary welfare organisations has left seafarers exposed to the savagery of the marketplace and the first cut in the ceaseless round of accountants' surgery. If this has been unrelentingly bad news for those who go to sea, it will in the end be bad news for shipowners too.

The shipping industry has reached the point at which it urgently needs to start thinking collectively and comprehensively about developing a thoroughly professional seagoing labour force which it can retain and replenish predictably. This will not happen so long as owners and managers continue to rely on a steady supply of labour from hitherto untapped sources while simultaneously whittling away at those conditions of service which make seafaring tolerable.

Owners looking for well-trained and educated crews have already encountered the skill-deficit costs of an unstable and unregulated labour market yielding poorly trained and dubiously qualified seafarers. If they are not very careful they will face an increased turnover of the small numbers of well-trained seafarers and find themselves left with a poorly trained and motivated workforce suffering from acute social deprivation. The latter possibility is the more likely. It is also the most threatening. Economic necessity, not career professionalism will keep these resentful people at sea. For them, the job will be nothing more than a means of accumulating sufficient capital to establish a small businesses before going ashore permanently.

The industry has belatedly tried to deal with the skill problem though it has to be doubtful whether STCW95 and ISM will make much difference. In the absence of uniformly high levels of enforcement across all flag states, standards will inevitably slip and settle at cost levels consistent with the profit margins of the more marginal operators. And if this is the case with technical proficiency, what price will be set upon developing the means of organising a tolerably civilised shipboard society? The same price, perhaps, that has been paid for the past twenty years.

All human existence is based upon intuitively understanding the necessity of give and take in everyday life. The skills required are developed through practice, experimentation and observation. The human species is defined by its ability to learn from and adapt to the presence of others and to recognize that life itself depends upon co-operation with others in due proportion. Indeed it is this recognition that saves us from what Thomas Hobbes, the famous 17th century political philosopher, called the state of nature where in his chilling words '... life is solitary, poor, nasty, brutish and short ...' Borrowing from this metaphor and speaking generally, we might say that our distance from the Hobbesian base-line is a measure of our levels of civility.

Looking for examples from our own times we might say that the warlords and child 'soldiers' of Liberia point to a place close to Hobbes' datum. Furthest from it might be the hunting and gathering bushmen of the Kalahari or the members of almost any of the thousands of pastoral, self-sufficient monastic orders scattered around the world. The rest of us are distributed across the spectrum according to the social arrangements characteristic of the various milieux of our daily lives. The key variables here are the number of milieux available for sampling on a daily basis and the scope each of them provides for experiencing or observing interactions with or between others. This is not as complicated as it might sound. A shipowner, for example, is necessarily embedded in a number of overlapping networks embracing bankers, insurers, shippers, brokers, and managers etc. Each of these persons are themselves located in a milieu having its own distinctive character and as our shipowner moves from one to the next he must have due regard for the manners and values of the various co-participant's milieux. But this is far from the full extent of our shipowner's social involvements. He accepts a snack on an aeroplane, travels on a metro, takes a taxi, sails his boat, lives with his family, has friends round for dinner. If not his day then certainly his week consists of a long series of encounters with others. In all of them he is an active participant in the sense that he must consciously adapt his behaviour. Whether the other is a colleague, daughter, wife, waiter or a fellow commuter he is constantly sampling his social milieu and deciding how to play his part. In some of these milieux he is mostly a passive player

where he watches and listens others making their own adjustments but active or passive, his daily-weekly round consists of a constantly shifting set of participations.

It is true that not everyone moves through such a varied set of milieux as our shipowner but even assembly line workers in a car plant or faceworkers in a coalmine have a surprising number of associative opportunities. The modern seafarer, it will be immediately obvious, is by comparison seriously deprived both of varied milieux and of sociable opportunities. Aboard most modern merchant ships the crews may be free men and women but they cannot escape each other. They are all each of them has and there are few enough of them. The accommodation block of a mainline container ship, a 20, 000 tonne bulk carrier or a VLCC may be bigger than the housing of equivalent ships of the 1970s but there aren't too many people around at any one time to be sociable with. When crews were more than twice as big there was not only the possibility of a collective social life and organising ritual occasions, such as the Saturday night film show for the whole ship's company, but also the opportunity of choosing who to be sociable with. And except for those who had chosen to sail on tankers (and sometimes even then) there was also the port stay to look forward to.

Work never did cease when ships arrived in port and for some members of the crew it could actually become more intense. But that never stopped anyone getting ashore and anyway being in port for a few days or more presented opportunities to meet new people and watch a wider world. Today there is intense pressure to get the ship out to keep up with the schedule, make the tide for the next port where the consignees are desperate or use some lay-time for essential maintenance before loading the next cargo. Whichever way it is there is scarcely time to stop and stare or chew over the state of the world with new people with a different range of opinions. Port time now is like sea time only worse. Far from being something to look forward to, it is become a hurdle, something to get on with and get over.

Feeling sorry for ourselves on a long sea passage in the 1960s we would always nod in assent when someone quoted (or, more likely, misquoted) Samuel Johnson's famous observation: "No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into a jail; for being in a ship is being in jail, with the chance of being drowned ... A man in a jail has more room, better food, and commonly better company." Few of us were well enough educated to appreciate the absurdity of a literal comparison between the conditions of the mid-20th century merchant ship on the one side and, on the other, the debtors prison and the Royal Navy of Johnson's mid-18th century Britain. But at the end of the 20th century the jail comparison, and not only in its incarceration aspect, begins to look accurately apposite. Fortunately, there are obvious remedies.

All ILO Conventions are currently in the pot and with a view to a new omnibus version. A couple of clauses aimed at getting back to socially sensible manning levels and setting port lay times for crew recreation would go a long way to making the sea career more attractive. They would also usefully serve to mitigate current concerns over fatigue. Alright, so pigs may not fly over Geneva in 1999. But on the other hand, imagining the 'impossible' has often made the impossible possible.

* See Dr Erol Kahveci's recent study of turnaround in a medium-sized European port: *We Saw the Sea: Quality of Life in Fast Turnaround Ships*, Seafarers International Research Centre, 1998.

Limitation of Liability: Shopping for the Right Forum

by Dimitri Vassos*

important recent developments



In ship collision disputes, the litigation arenas of the English High Court and its counter-parts in Hong Kong, Singapore and other Commonwealth-type jurisdictions have recently seen a good number of instances where choice of forum for the purpose of limiting liability has become a major contentious issue.

Last Summer, for the first time, an important issue common to a number of relevant authorities came to be decided by the English Court of Appeal in the context of a collision case. The pivotal issue was whether, in a dispute as to the appropriate forum to determine claims and limit liability for collision damage, differences between the higher and lower limit under different limitation regimes can give rise to a "legitimate juridical advantage" or "special circumstance" based on which a party seeking damages in excess of the opponent's lower limit of liability can proceed in the forum that applies the higher limitation figures. The Court of Appeal ruled on this point in July this year in *The Owners of the ship "Herceg Novi" v The Owners of the ship "Ming Galaxy"*.

The Facts

In August 1996 there was a collision between "Herceg Novi" ("HN") and "Ming Galaxy" ("MG") within a traffic separation scheme in the straits of

Singapore. The *Herceg Novi* loaded with cargo sank as a result of the collision. Approximate claim figures for each vessel were US\$14m. for HN (including her cargo) and about US\$3m. for MG. On any realistic basis, MG would be the paying party at the end of the day and the amount would exceed her limitation fund.

A dispute arose as to the appropriate forum to determine claims and liability. In England where the 1976 Limitation Convention is in force, MG's limit of liability was US\$5.8m. whereas in Singapore, where the 1957 Limitation Convention applies, the limit was US\$2.9m. On the facts of this case, there was no suggestion that the limit could be broken under the terms of either Convention.

The Proceedings

Shortly after the collision MG owners began Admiralty actions against HN in the High Court of Singapore including an action to limit their liability to HN and HN cargo under Singapore law.

Only days later, HN's solicitors issued a writ in rem in an English Admiralty action against MG which was then served on a sister ship, the *"Ming South"*, at the end of August 1996 at Felixstowe. Soon thereafter, MG owners applied to the English High Court to stay the action on the grounds that (a) England was not the appropriate forum, and (b) there were proceedings pending elsewhere, namely in Singapore. The matter came before the Admiralty judge, Mr. Justice Clarke (as he then was) who ordered a stay pending determination of two issues in the High Court of Singapore: the responsibility for the collision and the amount of the claims of both vessels for damages. This was not the unconditional stay that MG interests wanted because, crucially, limitation of MG owners' limitation of liability would still have to be sought under the 1976 Convention applied in England rather than the 1957 Convention in Singapore.

Clarke J.'s decision was founded on his earlier decision in *Caltex Singapore v BP Shipping* where he held that the interests of both parties and the ends of justice were best served by a solution which was consistent with the 1976 Limitation Convention. In the *"Herceg Novi"* case, the judge found that, whilst on the facts, Singapore was clearly the more appropriate forum for the trial of the action, an unconditional stay of the English action would not be appropriate if it meant that HN's owners would be deprived of a "legitimate juridical advantage" or "special circumstance". This was, of course, the higher limit of liability prevailing in England as opposed to the lower limit in Singapore. However, the court granted leave to MG to appeal on the question of principle of whether the deprivation of HN owners of the higher limit under the 1976 Convention constitutes a "legitimate juridical disadvantage" or "special circumstance" as a result of which justice required the action to proceed in England.

The Court of Appeal Decision

Before the Court of Appeal, HN interests defended the issue on the basis that the 1976 Convention was objectively a fairer and more widely accepted system than the one under the 1957 Convention, striking a balance between the interested parties, a system which it was the policy of IMO that as many countries as possible adopt. In fact, (HN argued) it was already recognised by 43% of the world's tonnage. HN owners also relied on earlier authorities where the differences in limitation regimes had been found to amount to a "special circumstance"

By contrast, MG interests challenged the first instance decision on the basis that it was impossible, properly or legitimately, to prefer the 1976 Convention to the 1957 Convention as this would require departing from the "objective" approach established by earlier authorities (*Spiliada*); that the 1957 Convention was still adhered to by the majority of countries and had been applied in England until recently. It was also alleged that Clarke J. had adopted a "chauvinistic approach" that the Convention adopted by England is to be considered superior and that this was an example of "juridical imperialism".

Having heard these and other persuasive arguments on both sides, the Court of Appeal decided in July this year to overturn the High Court decision and to stay unconditionally the English action for three reasons:

(a) The 1976 Convention is not "an internationally sanctioned and objective view of where substantial justice is now viewed as lying" and has not received universal acceptance;

(b) IMO is not a global legislative body which can dictate the application of international conventions to sovereign states. Also, it would not be right to expect that, in every instance where the ship is arrested in a 1976 country thereby establishing jurisdiction, the action should be allowed to proceed despite the existence of a more natural forum applying the 1957 Convention as it would then leave the 1957 country with no effective use for its own law;

(c) Substantial justice is available in Singapore as a civilised nation with a properly administered legal system and therefore it cannot objectively be said that it is less just than the English system which applies the 1976 Convention.

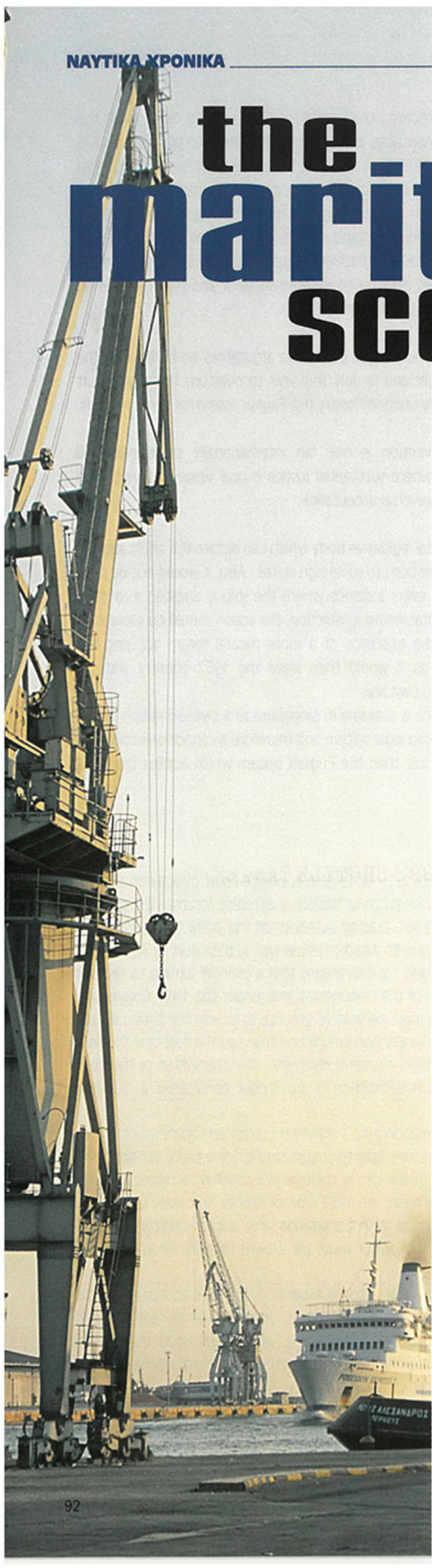
The Effect

This is the first decision by an English appellate court directly on conflict of laws concerning limitation of liability in different forums. It is possible that it will be used as a leading authority on the point and followed by courts of Commonwealth jurisdictions as well as the Court of Appeal and High Court in England. It also means that a plaintiff aiming to recover damages in excess of the opponent's limit under the 1957 Convention will have to rely on more persuasive grounds as to why the action should proceed in a 1976 Convention jurisdiction than just the fact that the limit is higher so as to allow a greater recovery. The deprivation of the right to proceed in such jurisdiction is no longer considered a "juridical disadvantage".

It is felt that this decision puts a significant strain on forum shopping for limiting liability and may lead to unjust results for a party suffering the significant portion of the loss or damage in a collision. It might also give rise to attempts to break the 1957 limit of liability (generally considered easier to break than the 1976 Convention limit, but still difficult as actual fault or privity of the owner must be shown) thereby increasing legal costs.

Pending in the House of Lords is a petition for leave to appeal to the same court by the *Herceg Novi* interests. It remains to be seen whether it will be granted so as to maintain a glimmer of hope that forum shopping will be as exciting as it was before the recent decision for all those bargain hunters.

*Dimitri Vassos is a solicitor at the London office of Holman, Fenwick & Willan



the maritime scene

NEWS

OTAL LAUNCHES ITS OWN LINER AGENCY IN USA AND CANADA

West Africa shipping and logistics specialist OT Africa Line (OTAL) has launched its own maritime agency (OTAL N. America) in the USA and Canada, providing a focused liner agent dedicated to handling shipments to, from and within West Africa, using a series of inter-line agreements and its own tonnage. It provides on-carriage services, imports and exports handling, documentary processing, shipping, trucking and clearance to one of the world's most complicated markets.

EDGE GROUP ON MARINE POLLUTION CONTROL

Marine Pollution Control is becoming a critical subject for the marine industry. In the UK this year fines for causing Marine Pollution have gone up from £50,000 to £250,000 plus possible imprisonment for Masters of Vessels.

"SCANCIR": THE NEW BELGIUM-SCANDINAVIA BLOCK TRAIN

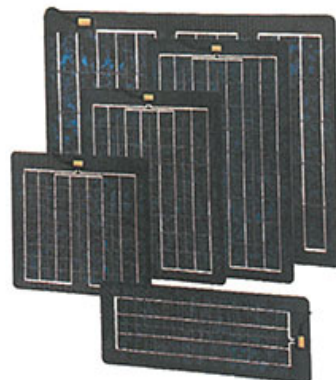
A new Intercontainer-Interfrigo (ICF) service has been in operation since 1st September 1998 between the Belgian seaports of Antwerp and Zeebrugge, the Belgian terminal of Muizen and 14 terminals in Scandinavia. From Mondays to Fridays, containers and swap bodies are shipped daily with the "Scancir" block train service from Belgium to Duisburg, where the same day connections are available on Scandinavia-bound block trains routed through the hub at Hoje Taastrup (Denmark). In the North-South direction the same principle applies but in reverse. By connecting two existing block train systems and routing traffic through the hub at Hoje Taastrup, ICF is able to offer its freight forwarder, transport enterprise, shipping line and shipping agent customers a block train standard of service on new routes not qualifying for their own daily through-train service.

BIMCO Y2K CLAUSE LAUNCHED

A Standard Year 2000 Clause for Voyage and Time Charter Parties has been drafted by BIMCO in response to a growing number of enquiries from ship owners. It is mainly a sea-worthiness issue and an obligation that is already placed on owners by the provisions of most voyage and time charter parties. The BIMCO Year 2000 Clause does not extend the owner's liabilities beyond those of the Hague and Hague-Visby Rules, thereby ensuring that owners' P&I Club Cover will not be prejudiced by incorporating the clause into their charter parties.

SOLARA RELEASES NEW DESIGNS OF SOLAR MODULES.

Solara Hamburg have just presented their 1999 collection of solar modules for boats and yachts. With more than 10 years of manufacturing experience, Solara's new high-performance cells are based on the same technology used on space crafts and satellites, and they have a life expectancy of over 20 years. All materials are absolutely weather-proof, and the cells have stainless steel backs to guarantee resistance against corrosion. They can either be stuck on to the vessels or screwed on, and their surface is non-slippery and self cleaning.



INMARSAT SETS DATE FOR PRIVATISATION

Inmarsat's Assembly of member governments, which met in Rhodes, Greece, agreed by consensus that Inmarsat, an internationally-owned co-operative and provider of mobile satellite communications world-wide, will be re-structured. It will become a public limited company located in London on April 1, 1999, governed by a 15-member fiduciary Board of Directors. There will also be an intergovernmental body to ensure that Inmarsat meets its public service obligations, including the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

STROMME HAS RELAUNCHED ROCHEM CHEMICALS.

Rochem Chemicals offer a high-quality range of cost effective and non-polluting cleaning and maintenance products for shipboard use. One of the most interesting products is Rochem Aquaclean, a water based degreaser and tank cleaner, which has already been used for tank cleaning on several vessels with problematic residues; the excellent results reinforce Rochem's efforts for a cleaner environment at sea, from tanks and engine rooms to galley and accommodation areas.

LR CARRIES OUT FAILURE MODE AND EFFECT ANALYSIS FOR BP'S SHUTTLE TANKER.

A failure mode and effect analysis has been carried out by Lloyds Register (LR) on the dynamic positioning system of a new shuttle tanker, the 850,000 bbls Loch Rannoch, to help ensure that no single failure in this positioning would lead to a greater than 50% loss of capability in the system. Moving, manoeuvring and holding a desired heading or position is achieved by an automatic hydro-dynamic system controlled by a computer. The analysis concluded: "The study identified a number of potential single point failure modes which were addressed by design improvements or which, it could be demonstrated by testing, were not significant."

THE LONDON STEAMSHIP MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

On the occasion of their Meeting in Piraeus, the Committee of the London Steam-Ship Owner's Mutual Insurance Association Limited and the directors of A. Bilbrough & Co. Limited, the Managers of the Association, hosted a well attended lunchtime reception at the Yacht Club of Greece, on 13 October 1998.

KELVIN HUGHES VOYAGE DATA RECORDER ON SHOW AT SMM

Kevin Hughes presented their Voyage Data Recorder (VDR) as part of their ninas 9000 Integrated Bridge System at the SMM exhibition in Hamburg (Sept 29 - Oct 3). VDR stores sensor information, including the Kelvin Hughes Nucleus2 ARPA radar, VHF communications and bridge conversations onto two duplicate disk writers. One is a "breakaway" pack, designed to be hand carried onto the lifeboat in the event of abandoning the vessel, while the other, which is water-proof and fire-proof, resembles an aircraft "Black-Box" and is fitted with an underwater acoustic beacon, to aid location by Sonar.



ABS RELEASES ADVANCED VERSION OF SAFENET. INDUSTRY MERGER CREATES ABS NAUTICAL SYSTEMS

ABS has formed a new joint venture, ABS Nautical Systems Inc. with the Nautical Technology Corporation of New York, to expand and market the groundbreaking Safenet fleet management network. Since ABS is the majority shareholder, all NTC products will be marketed as ABS Safenet. The two companies believe that there is considerable demand for a comprehensive ship management network supported by a major industry participant, able to offer global support, and capable of investing the necessary funds to ensure continuing product development to the more than 1000 Safenet users.

SF LAUNCHES "PERSONAL TRAINING AND SERVICE RECORD BOOK"

The International Shipping Federation (ISF) has launched a "Personal Training and Service Record Book" to assist seafarers that are already qualified to demonstrate their compliance with the revised STCW Convention. It contains records of all STCW related training and experience to be maintained in a single place that seafarers can carry with them throughout their seagoing careers. Seafarers are required to carry the original documents on board, so the book is supplied with a specially designed wallet; it is also accompanied by a supplement for recording emergency drills and exercises.

NORTH OF ENGLAND P&I CLUB MAINTAINS LOSS PREVENTION LEAD.

The North of England P&I club has yet again confirmed its position as insurance market leader in the promotion of maritime safety with the publication of its latest guide to the club's unrivalled range of loss prevention initiatives. According to the guide, the root cause of maritime accidents is human error, while total insurance costs amount to 20-25% of the daily operating costs of dry cargo vessels and 50% of large tankers. The prevention programme aims to cut down on human error through correct training, education and communications initiatives, thus achieving lower insurance premiums and therefore greater profitability.

DREW MARINE FORMS ALLIANCE WITH KÄRCHER, WORLDWIDE LEADER IN HIGH-PRESSURE WASHERS.

Ashland Chemical Company's Drew Marine Division in Boonton, N.J. (USA) has been named marine sales agent for world-renowned Kärcher high pressure washers, effective June 10th. Kärcher efficient and durable equipment is well-suited for the demanding cleaning challenges and conditions of the marine environment. All the models work with sea-water and have adjustable pressure rates. Cold water models can also be fed with hot water, while some Models have incorporated heaters. Kärcher ensures prompt delivery, competitive prices and easy access to technical support.



ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ UNICEF

Στείλτε ευχές, χαρίστε ελπίδα



BATES

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ UNICEF

ΑΘΗΝΑ: Ξενίας 3, Πλ. Μαβίλη, τηλ.: (01) 77 99 056
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Ι. Δέλλιου 2, Πλ. Συντριβανίου, τηλ.: (031) 26 55 32
ΠΑΤΡΑ: Καραϊσκάκη 102 & Ερμού, τηλ.: (061) 27 77 85

ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ UNICEF (από αρχές Νοεμβρίου)

ΑΓΡΙΝΙΟ: Καλύβα 10, τηλ.: (0641) 31 185
ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ: Μιχελιδάκη 19, τηλ.: (081) 283 442

ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ UNICEF

ΑΘΗΝΑ: Πλ. Κάνιγγος - Κοραή & Σταδίου - Πλ. Συντάγματος
ΓΛΥΦΑΔΑ: Αθηνών & Ι. Μεταξά • ΚΑΛΛΙΘΕΑ: Πλ. Δαβάκη
ΜΑΡΟΥΣΙ: Πλ. Εθν. Αντιστάσεως • ΠΕΙΡΑΙΑ: Β. Γεωργίου & Ηρ. Πολυτεχνείου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Τσιμισκή & Γούναρη

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΟ 74 84 184

unicef 

ΞΕΝΙΑΣ 1, 115 27 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ. 74 84 184



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*



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



**As the winds of time blow change, so get onboard
and take advantage of all the services we can now offer**

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

Tel: +30 1 6233063, Mobile: +30 093 488460, Fax: +30 1 62 33 067,

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr



με όποιο τρόπο κι αν το εννοείς...

...είναι ωραία
να πετάς!



ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΠΑΡΙΣΙ - ΜΟΝΑΧΟ
(HEATHROW) (CHARLES DE GAULLE)

ΝΤΥΣΕΛΝΤΟΡΦ - ΚΟΛΩΝΙΑ - ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ - ΣΤΟΥΤΓΑΡΔΗ

Πληροφορίες & Κρατήσεις στον Ταξιδιωτικό σας Πράκτορα ή στην CRONUS airlines
Αθήνα: Όθωνος 10 Σύνταγμα τηλ.: (01) 3315515 • Θεσσαλονίκη: Β. Γεωργίου 18, τηλ.: 031) 870555

