



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 11 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Μ. ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ

Η ελληνική
ναυτιλία, θέμα
εθνικής σημασίας

Κ. ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Το λιμάνι υπό
κρατικό έλεγχο

Π. ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ

Καριά σημαία
δεν διατηρήθηκε
επ' όπειρον

Ο ΙΟΥΣ ΤΟΥ 2000

Απειλή για τα πλοία

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Το ενδεχόμενο μιας
οικονομικής κρίσης

Α. ΔΟΜΒΡΟΣ

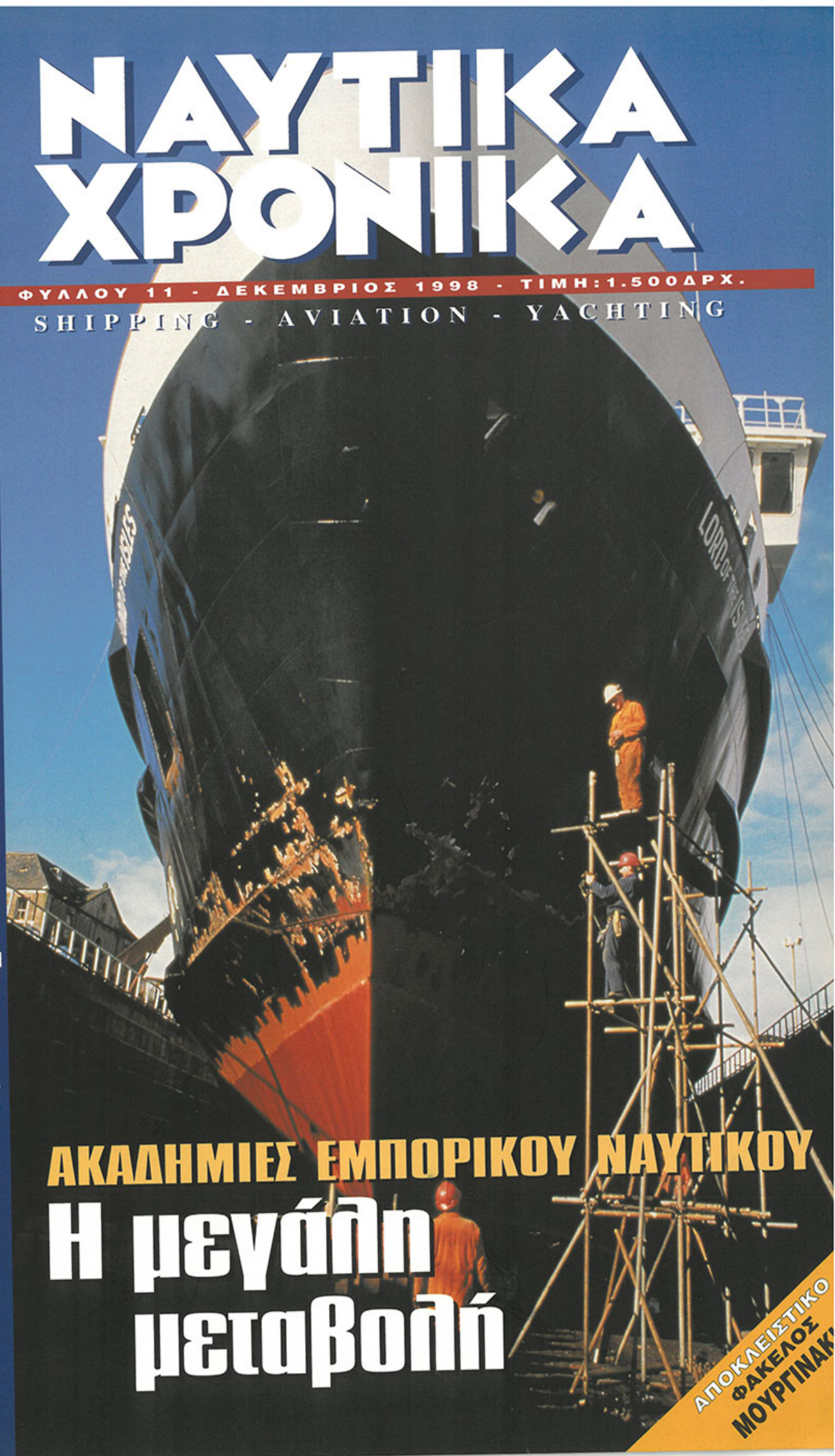
Η ελληνική
ναυτική τεχνολογία

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

**Η μεγάλη
μεταβολή**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ
ΦΑΚΕΛΟΣ
ΜΟΥΡΓΙΝΑΚ





OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

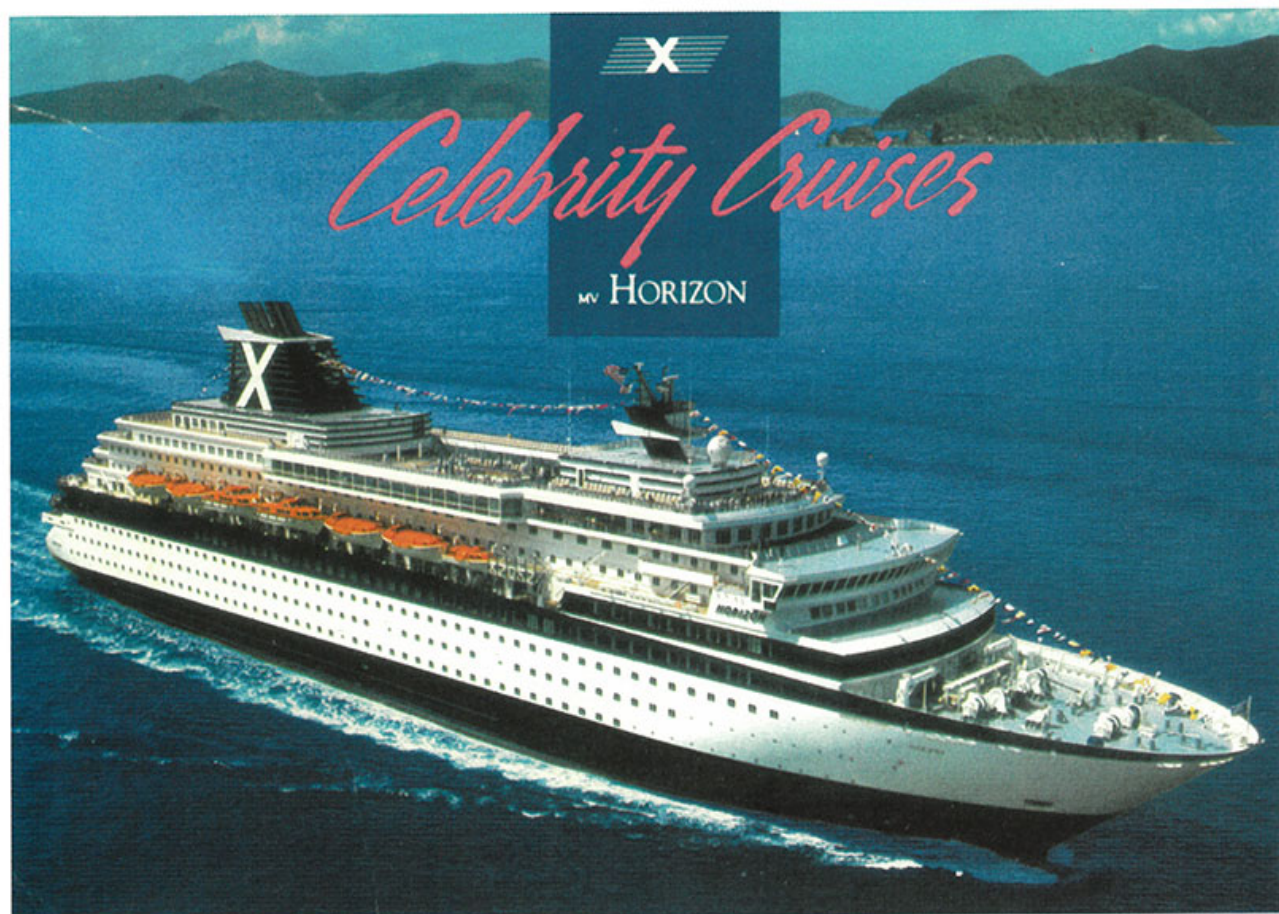
Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Technoship

... απ' το 1965!



Το M/S "HORIZON" ανήκει σε σειρά υπερπολυτελών κρουαζιερόπλοιων της CELEBRITY CRUISES (ΧΑΝΔΡΗΣ), που ναυπηγήθηκαν πρόσφατα στα ναυπηγεία MEYER WERFT - Γερμανίας και εξοπλί-στηκαν σε σημαντικό βαθμό από την TECHNOSHIP.

TECHNOSHIP - ΔΙΠΛ. ΜΗΧ. Α. ΔΟΜΒΡΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 100, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ.: 4125538, 4125237, 4113128, 4135162, 4114905, 4112605

FAX: 4113128, TELEX: 212306 DOMB GR

SERVICE ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ: ΝΟΤΑΡΑ 103, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,

ΤΗΛ.: 4128335, Α.Ο.Η. 20.29.644

Περιεχόμενα

6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

16. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΘΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ ΥΠΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Συνέντευξη του προέδρου ΟΛΠ,
Κώστα Μανιατόπουλου



18.

ΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ Ο ΟΛΠ

20.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ,
ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ
Συνέντευξη του βουλευτή
Πειραιά Μανώλη Μπεντενιώτη

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

28.

Ο «ΙΟΣ ΤΟΥ 2000»,
ΑΠΕΙΛΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

30.

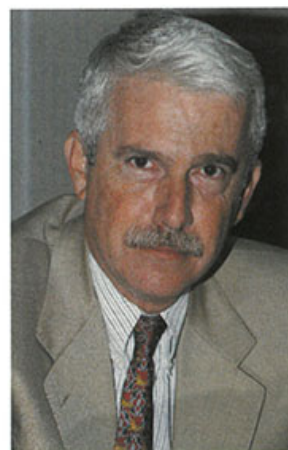
Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ
DnB

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

32.

ΚΑΜΙΑ ΣΗΜΑΙΑ ΠΟΥ
ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΦΘΙΝΕΙ ΔΕΝ
ΕΓΙΝΕ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΜΕΓΑΛΗ

Συνέντευξη
του Πάνου Λασκαρίδη



36.

ΦΑΚΕΛΟΣ
ΜΟΥΡΓΙΝΑΚΗ: ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ
ΕΝΟΣ ΔΡΑΜΑΤΟΣ

40.

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ:
ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ
ΜΙΑΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

44.

ΟΤΑΝ ΤΟ POSEIDON
ΣΥΝΑΝΤΗΣΕ ΤΟ... ΛΙΜΑΝΙ
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

46.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΝΑΝΤΙ
ΖΗΜΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ
Του Δ. Μπαγδατόπουλου

ΕΡΕΥΝΑ

22.

ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΑΠΟΚΤΗΣΑΜΕ,
ΝΑ ΒΡΟΥΜΕ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

50.

ΠΛΩΡΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ
ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΕΚ

52. ΣΕ ΡΥΘΜΟΥΣ
HIGHSPEED ΤΑ ΚΕΡΑΗ
ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ

54. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

56. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
Του Απόστολου Δόμβρου



58. ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ,
Ο ΠΛΟΗΓΟΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Του Α.Ι. Τζαμτζή

62. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

64. ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΑΚΟΜΗ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Του Γ. Μπάνου

66. ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ:
Ο ΝΕΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ
ΝΟΜΟΣ
Του Κ. Τσόντου

68. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

73. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ
Του Τ. Μακρή

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ
ΜΑΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΟΥΝ

76. AIR NEWS

78. FORUM

80. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 11
Δεκέμβριος 1998
Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης
Έτος ίδρύσεως: 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 Πουλησάκης
Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη
Διεύθυνση Διαφήμισης
& Επικοινωνίας:
Πόλυ Φιλιπποπούλου
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός
Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:
Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών & Εκτύπωσης:
Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.
Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος, 17342
ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 9953463-5, 9966762-3,
FAX: 9924115
Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο
Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.
Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 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 βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεμφερθεί. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Η υπόθεση της ναυτικής εκπαίδευσης υπήρξε πάντοτε αντικείμενο προβληματισμού για τους φορείς της ναυτιλίας, πλην όμως η οργάνωσή της δεν ήταν πάντα προς τη σωστή κατεύθυνση. Οφείλουμε να επαναλάβουμε -χωρίς καμιά διάθεση πολιτικολογίας, που δεν είναι της αρμοδιότητας και των ενδιαφερόντων του συγκεκριμένου περιοδικού- ότι οι Σχολές Εμπορικού Ναυτικού άρχισαν να παίρνουν την «κάτω βόλτα» από τη στιγμή που, στο όνομα του «εκδημοκρατισμού» τους, αφού αυτή ήταν η κυρίαρχουσα τάση κάποια συγκεκριμένη εποχή σε όλο το χώρο της εκπαίδευσης, περιορίστηκε δραστικά ο στρατιωτικός χαρακτήρας οργάνωσής τους. Ασφαλώς και οι σχολές δεν θα έπρεπε να είναι στρατόπεδα. Πλην, όμως, δεν πρέπει κανείς να παραβλέπει, και κυρίως ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας, ότι η εμφύσηση της ανάγκης πειθαρχίας στους μέλλοντες αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού αποτελεί προϋπόθεση εκ των ων ουκ άνευ για τη σωστή διαχείριση της κλειστής κοινωνίας του πλοίου.

Αυτή είναι πλέον μία από τις μεγάλες μειονεξίες των σύγχρονων σχολών, οι οποίες μάλιστα αναβαθμίστηκαν σε Ακαδημίες. Όπως όμως υπογραμμίζουμε και σε άλλες στήλες (Εν Πλω), η ονομαστική αναβάθμιση ενός θεσμού δεν αρκεί για να βελτιώσει και τη λειτουργία του. Όπως δε λέει και η παροιμία, «στο τέλος ξυρίζουν το γαμπρό». Πράγμα που σημαίνει ότι εκ των υστέρων και στην πράξη θα διαπιστώσουμε κατά πόσο οι παρεμβάσεις που έγιναν για την αναβάθμιση των σχολών θα βγάλουν και ικανά στελέχη, δυνάμενα να ανταποκριθούν στις σημερινές ανάγκες της ναυτιλίας και της προηγμένης τεχνολογίας, που τη χαρακτηρίζει πλέον. Τα ερωτήματα που τίθενται είναι σαφή και αφορούν δύο επιτακτικές σημερινές ανάγκες. Πρώτον, πώς είναι δυνατόν το κράτος, από κοινού με τους φορείς της ναυτιλίας, να κατορθώσει να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την απροθυμία των σημερινών νέων να ακολουθήσουν ναυτική σταδιοδρομία. Χωρίς υποψήφιους, είναι αυτονόητο ότι οι σχολές είναι άχρηστες, ακόμη και αν γίνουν ανωτάτου, πανεπιστημιακού επιπέδου. Κατά δεύτερο λόγο, αν θα στελεχωθεί η ναυτική εκπαίδευση με εκπαιδευτικούς ειδικών προσόντων. Αν θα αναβαθμιστούν, ουσία και όχι τύποις, τα προγράμματα σπουδών και αν θα διατυπωθούν ενιαίοι κανόνες, από τους οποίους θα πηγάζουν αρχές ιεραρχίας και πειθαρχίας, αντίστοιχες με αυτές που επικρατούν στα πλοία. Οι ευθύνες για την παραγωγή των Ακαδημιών είναι πλέον στους ώμους, και μόνον, του YEN.

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

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

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Ναυτικοί και καμποτάζ

Είναι εύλογη η αγωνία με την οποία ζουν οι Έλληνες ναυτικοί που εργάζονται στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια, σε σχέση με την κατάληξη της μεγάλης υπόθεσης του καμποτάζ, και συγκεκριμένα της εφαρμογής ή όχι της νομοθεσίας της χώρας υποδοχής στα επιβατηγά πλοία με κοινοτικές σημαίες, που θα επιθυμούσαν να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα.

Οι πληττόμενοι ναυτικοί της κατηγορίας αυτής, που, στην πλειονότητά τους είναι προσωπικό γενικών υπηρεσιών, υπολογίζονται από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) σε έξι έως επτά χιλιάδες. Η μόνη την οποία δίνει η ΠΝΟ διά της συμμετοχής της στην εκπόνηση σχετικής μελέτης, κατ' εντολήν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, από τα κράτη-μέλη με συμφέροντα στην επιβατηγό ναυτιλία είναι μεγάλη. Σημασία βεβαίως έχει το τι θα επιτευχθεί στο τέλος και πώς θα εναρμονισθεί η νομοθεσία Ελλάδος, Γαλλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας και Βρετανίας όσον αφορά τις άδειες σκοπιμότητας. Το πρόβλημα έγκειται στο αν η γραφειοκρατία των Βρυξελλών θα αντιληφθεί τη σημασία, για χώρες

ναυτικές όπως η Ελλάδα και για τους ναυτικούς της, της αποτροπής συνθηκών σθέμιτου ανταγωνισμού από τα χαμηλόμισθα πληρώματα της Άνω Ανατολής, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν σκάφη με κοινοτική σημαία. Επιπλέον, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται και η δυσχέρεια σύμπτυξης ενός μετώπου και με άλλες ευρωπαϊκές χώρες με επιβατηγό ναυτιλία, καθώς η ανυπαρξία σε αυτές μεγάλου νησιωτικού συμπλέγματος αναλόγου προς αυτό της Ελλάδος, τις ωθεί να βλέπουν με πολύ μεγάλο επιχειρηματικό ενδιαφέρον την ανάπτυξη δραστηριότητας από τα επιβατηγά τους στον ελληνικό χώρο.

Οι ώρες εργασίας

Σημαντική κατάκτηση για τους ναυτικούς, αλλιά γενικώς και για την εργασία στη βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών, θα πρέπει να θεωρηθεί η συμφωνία που ρυθμίζει τις ώρες εργασίας των ναυτικών στα πλοία, τα οποία καταπλήδουν σε κοινοτικούς λιμένες.

Η σχετική συμφωνία, την οποία υπέγραψαν η Ένωση των Ευρωπαίων Εφοπλιστών και η Ομοσπονδία Ευρωπαίων Ναυτικών, θα τεθεί σε εφαρμογή τον Ιούλιο του 1999, αφού εγκριθεί προηγουμένως από το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι όροι της συμφωνίας αυτής βασίζονται

στην αντίστοιχη Διεθνή Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, την οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει την υποχρέωση να απαιτήσει από τα κράτη-μέλη να κυρώσουν, μαζί με το Πρωτόκολλο της Διεθνούς Συμβάσεως 147, εξασφαλίζοντας έτσι την ενιαία εφαρμογή των διεθνών κανόνων.

Κάθοδος κυπριακών επιχειρήσεων στην Αθήνα

Η συμμετοχή των κυπριακών επιχειρήσεων «έκλεψε» την παράσταση κατά την έναρξη των εργασιών του Money Show, στο ξενοδοχείο «Intercontinental». Πενήντα και πλέον στον αριθμό,

προσείλκυσαν το ενδιαφέρον αρκετών Ελλήνων επιχειρηματιών αμέσως μετά τα εγκαίνια της «Ζώνης Κύπρου», δηλαδή του ειδικά διαμορφωμένου χώρου όπου «στεγάστηκαν» οι επιχειρήσεις -η κα-

θεμιά σε δικό της περίπτερο-, από τον Έλληνα πρέσβη στη Λευκωσία κ. Κυριάκο Ροδουσάκη και τον πρόεδρο του ΚΕΒΕ κ. Βασίλη Ροδόνη. Πρώτη φορά κυπριακές επιχειρήσεις «κατέβηκαν» στην Αθήνα με σκοπό να συμμετάσχουν στην ιδιαίτερης σημασίας για τον επιχειρηματικό κόσμο διοργάνωση «Money Show», που κλείνει φέτος επιτυχώς τα επτά χρόνια! Η πρωτοβουλία για τούτη τη μαζική, ομοιογενή, «κάθοδο» των κυπριακών επιχειρήσεων ανήκει στην εταιρεία συμβούλων επικοινωνίας Off The

Record, η οποία επιμελείται και την οργάνωση του ετήσιου «Money Show Κύπρου». Όπως, μάλιστα, ανακοίνωσε η πρωτουργός εταιρεία, αρκετοί ήταν οι Κύπριοι επιχειρηματίες οι οποίοι, πριν ακόμη έρθουν στην Αθήνα, είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να «κλείσουν», για κάποιες ώρες, μία από τις δύο σουίτες του ξενοδοχείου που τους διατέθηκαν για τις συναντήσεις τους με Έλληνες συναδέλφους τους. Εάν, τώρα, οι ιδιαίτερες αυτές συνομιλίες θα αποδώσουν, θα το διαπιστώσουμε σίγουρα στο μέλλον!

Οι Ακαδημίες και η ουσία

Θα θεωρήσουμε σημαντική εξέλιξη τη θέσπιση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, σε αντικατάσταση των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν.

Ο τίτλος Ακαδημία δεν είναι βαρύγδουπος και, ασφαλώς, κατά συνειρμικό τρόπο, σημαίνει ότι δεν αρκεί ο τίτλος για να ξεπεραστεί το μη ικανοποιηθέν αίτημα της «ανωτατοποίησης» των σπουδών για τη ναυτική σταδιοδρομία, αλλά απαιτείται αυτή καθ' εαυτή η αναβάθμιση των σπουδών, ώστε να είναι προσαρμοσμένη η γνώση των μελλοντικών αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού στις μεγάλες πλέον απαιτήσεις της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών. Αυτό είναι το πρώτο ζητούμενο. Θα αποδειχθεί, βεβαίως, στην πράξη αν η κοινοτική χρηματοδότηση θα έχει αντίκρισμα στην εξασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου γνώσεων για τους σπουδαστές.

Ένα δεύτερο σημαντικό πρόβλημα, το οποίο συμπίπτει με την επιχειρούμενη αναβάθμιση των σχολών, είναι η έλλειψη σπουδαστών, είτε διότι δεν γίνεται πλέον διαφημιστική προβολή των πλεονεκτημάτων του ναυτικού επαγγέλματος είτε διότι οι προσερχόμενοι στις σχολές και νυν Ακα-

δημίες προσέρχονται με σκοπό να μην ακολουθήσουν, τελικώς, το ναυτικό επάγγελμα, αφού βρίσκουν σπουδαστικό καταφύγιο στις σχολές αυτές, έχοντας προηγουμένως αποτύχει στις εισαγωγικές εξετάσεις στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και τα ΤΕΙ. Τα στοιχεία που παρατίθενται σε άλλες σελίδες είναι εντυπωσιακά, για να μην πούμε συγκλονιστικά. Η καθιέρωση, επομένως, των Ακαδημιών συμπίπτει με δύο σημαντικά προβλήματα. Πρώτον, της πραγματικής αναβάθμισης των σπουδών και, δεύτερον, της αριθμητικής επάρκειας των σπουδαστών. Και τα δύο προβλήματα μπορεί να επιλυθούν εφόσον υπάρξει συντονισμένη και μεθοδευμένη προσπάθεια και συμβολή όλων των παραγόντων της ναυτιλίας. Διαφορετικά, ούτε οι Ακαδημίες θα εκπληρώσουν το στόχο τους ούτε η ναυτιλία θα αποκτήσει τη στελέχη που χρειάζεται, και από αριθμητικής, αλλά και από ποιοτικής πλευράς.

Η κρίσιμη συνάντηση με τη νέα χιλιετία

Σοβαρό ερώτημα που απαιτεί απάντηση είναι αν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ήδη αρχίσει να αντιμετωπίζουν την ανάγκη προσαρμογής των ηλεκτρονικών συστημάτων τους στο έτος 2000. Ή, όπως έχει καθιερωθεί να λέγεται, στην αντιμετώπιση του «ιού 2000»

Και τι σημαίνει προετοιμασία για την αντιμετώπιση του προβλήματος; Αν έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν τους κατάλληλους συμβούλους, οι οποίοι θα προσαρμόσουν τα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου στη νέα χιλιετία. Διαφορετικά, οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των πλοίων θα είναι μεγάλοι. Οι κίνδυνοι προκύπτουν από την αλληγορία της χρονολογίας και από το γεγονός ότι πολλά ηλεκτρονικά συστήματα είναι προγραμματισμένα να χρησιμοποιούν δύο ψηφία για τον υπολογισμό της χρονολογίας, οπότε δεν θα μπορούν να αναγνωρίσουν αν το «00» αντιστοιχεί στο έτος 1900 ή στο 2000, το οποίο, επιπλέον, είναι έτος δίσεκτο και δεν αναγνωρίζεται από τους αλγόριθμους που χρησιμοποιούνται για τα δίσεκτα έτη. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι με τη λήξη του 1999, άλλα συστήματα δεν θα λειτουργούν, ενώ άλλα θα εμφανίσουν προβλήματα. Προβλήματα που θα

συνδέονται με την ασφάλεια του πλοίου και της ναυσιπλοΐας, αλλά και με τη θαλάσσια ρύπανση. Σε άλλη σελίδα αναφέρεται, ως παράδειγμα, ότι αν στην κύρια μηχανή του πλοίου έχει γίνει το 1997 συντήρηση, το 2000 θα σημειωθεί αυτομάτως διακοπή λειτουργίας, διότι το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου είναι ενδεχόμενο να «καταλήξει στο συμπέρασμα» ότι δεν έχει γίνει συντήρηση επί 97 χρόνια. Αλλά και ο εξοπλισμός των πλοίων, από την προώθηση έως την πυρόσβεση, θα επηρεαστεί σημαντικά. Οι επιπτώσεις μπορεί να είναι από σύγκρουση έως προσάραξη, για να αναφέρουμε δύο από τα πιο πιθανά ενδεχόμενα. Το θέμα είναι αν η ελληνική ναυτιλία δίνει τη δέουσα προτεραιότητα για τα συστήματα των γραφείων και των πλοίων, ή είναι απασχολημένη σήμερα με τη μεγάλη κρίση, οπότε με την πάροδο της κινδυνεύει να μπει σε μεγαλύτερη, εξαιτίας του «ιού 2000».

Τράπεζες και Ναυτιλία

Η καλή σχέση τραπεζών και ναυτιλίας δεν δοκιμάζεται σε καιρούς παχίων αγελάδων, όταν είναι λογικό να μην υπάρχουν προβλήματα και οι πρώτες να κερδίζουν από τους πηλοιοκτύτες, ενώ οι τελευταίοι επωφελιούνται από την καλή αγορά

Το βάθος της συνεργασίας τραπεζών και ναυτιλίας επιβεβαιώνεται ή διαψεύδεται σε περιόδους κρίσεων, για τον πρόσθετο λόγο ότι τέτοιες κρίσιμες συνθήκες είναι που απαιτούν τη συνεννόηση, την καλή πίστη και την αμοιβαία βοήθεια, ούτως ώστε οι οικονομικές ζημιές να είναι οι λιγότερες δυνατές και όσες μείνουν να απορροφηθούν σε βάθος χρόνου, όταν η αγορά θα έχει ολοκληρώσει πάλι τον κύκλο της και τις μέρες των ισχνών αγελάδων θα έχει διαδεχθεί η ευημερία στις θαλάσσιες μεταφορές.

Είναι, κρίνουμε, σκόπιμη η παραπάνω παρατήρηση, διότι και πάλι η ναυτιλία βρίσκεται σε μεγάλη και παρατεταμένη κρίση, με άδηλη τη χρονική της διάρκεια. Και πάλι οι τράπεζες έχουν βρεθεί σε δυσχερή θέση, καθώς βλέπουν να είναι επισφαλείς οι δανειοδοτήσεις που αφειδώς έδωσαν. Ας μην ξεχνούμε ποτέ ότι στο χώρο της οικονομίας, τις περισσότερες φορές, περισσότεροι είναι οι Επιμηθείς παρά οι Προμηθείς. Σπάνια τα παθήματα γίνονται μαθήματα για τους πολλούς, καθώς οι δυνατότητες αφειδών κερδών παρασύρουν σε πρωτοβουλίες που, δυστυχώς, λαμβάνουν ως δεδομένο ότι οι συνθήκες υπό τις οποίες εξασφαλιζόταν η οικονομική ευημερία είναι χωρίς τέλος. Έτσι, για μία ακόμη φορά ο εφοπλισμός ξανοίχθηκε σε αγορές και παραγγελίες, οι δε τράπεζες πρόθυμα παρείχαν τις χρηματοδοτήσεις που τους ζητούντο. Το αποτέλεσμα της αλαστής, κατά τα όλη, συνεργασίας αυτής το γνωρίζουν και οι εφοπλιστές, αλλά και οι τραπεζίτες. Σημασία τώρα πλέον έχει πώς και οι δύο μαζί μπορούν να επουλώσουν τις πληγές της συνεργασίας αυτής, τις οποίες άνοιξε η νέα και βαθιά κρίση. Μπορεί μεν οι τράπεζες να μη συνετίστηκαν από τις απώλειες που είχαν στο παρελθόν, πλην όμως ορισμένες από αυτές, και

κυρίως οι ευρωπαϊκές, έχουν υιοθετήσει έναν άλλο τρόπο προσέγγισης του χειμαζόμενου εφοπλισμού, έχοντας συνειδηθεί από τις απώλειες του παρελθόντος σε ανάλογες περιπτώσεις. Και έτσι γνωρίζουν ότι η συνεργασία με τον υπό χρεοκοπία εφοπλιστή που έχουν δανειοδοτήσει και η κρίση τον έχει βρει απροετοίμαστο ή με μεγάλες αδυναμίες στην εξυπηρέτηση των δανείων του, είναι ο καλύτερος δρόμος για να μη διογκωθούν οι τραπεζικές ζημιές, μια και η αγορά κάποτε θα ανακάμψει και η μη οικονομική εξουδετέρωση του επιχειρηματία αφήνει κάποια ρεαλιστικά περιθώρια ελπίδας για αποπληρωμή των χρεών του.

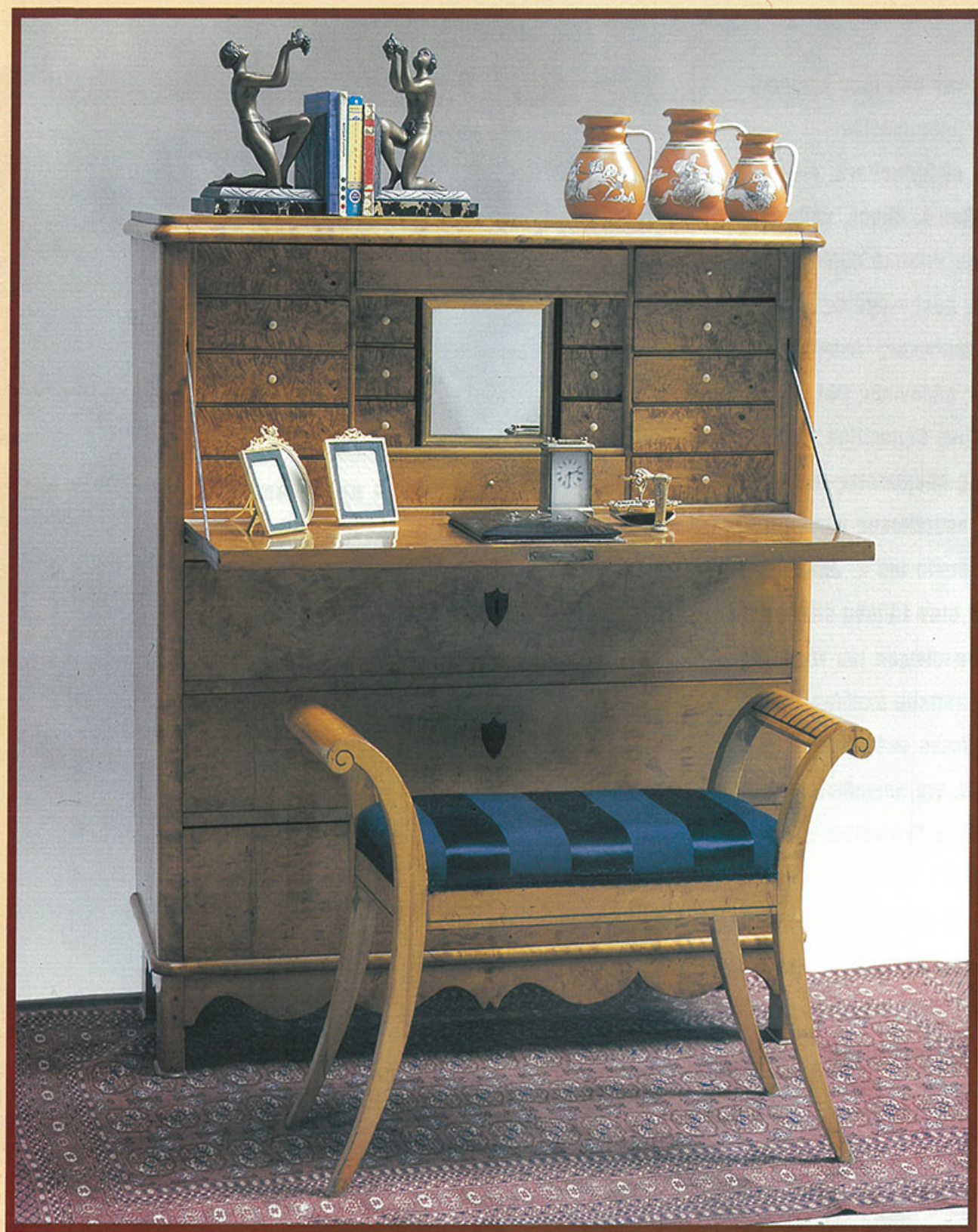
Στον αντίποδα της συμπεριφοράς αυτής φαίνεται ότι βρίσκονται οι αμερικανικές τράπεζες, οι οποίες, όπως καταγγέλλουν Έλληνες εφοπλιστές, είναι ιδιαίτερα σκληρές, δεν αφήνουν περιθώρια συνεννόησης, με τελικό αποτέλεσμα και οι ίδιες να υφίστανται τεράστιες ζημιές, αφού προτιμούν να τους μένουν τα πλοία και να μην ξέρουν τι να τα κάνουν. Το χειρότερο στις περιπτώσεις αυτές είναι ότι μετέρχονται και άλλους τρόπους κατά τη διεκδίκηση των απαιτήσεών τους, ένας δε από αυτούς είναι και η εμπλοκή του ITF, προκειμένου, υπό το πρόσχημα των ελέγχων για τα συμφέροντα των ναυτικών, να ακινητοποιούνται τα πλοία, όπως καταγγέλλουν παθόντες Έλληνες εφοπλιστές. Ασφαλώς δεν είναι η καλύτερη εκδήλωση στενής συνεργασίας τραπεζών και ναυτιλίας οι περιπτώσεις αυτές. Από τη σημερινή κρίση, το βέβαιο είναι ότι ο εφοπλισμός θα καταλήξει και στα δικά του συμπεράσματα, ώστε να γνωρίζει και ποιους θα επιλέγει ως συνεργάτες στο μέλλον. Ποιοι θα ζημιωθούν, ίσως το γνωρίζουν από τώρα...

Η κότα και το αυγό

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης, σχολιάζοντας την κρίση στη ναυτιλία και τη φυγή πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο δήλωσε μεταξύ άλλων πως από την κίνηση του νηολογίου διαπιστώνει ότι οι μονάδες που διαγράφονται, στη συνέχεια εγγράφονται στα νηολόγια της Μάλτας, του Παναμά και της Λιβερίας και όχι π.χ. σε αυτό της Ολλανδίας, για το οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές εκφράζονται θετικά. Επανελάβε δε ότι η ελληνική σημαία είναι ισχυρή και παρέχει όλα τα εχέγγυα. Κατά τον υπουργό, αν οι Έλληνες πηλοιοκτύτες επαναφέρουν πλοία τους στο νηολόγιο, θα προσφέρουν ταυτόχρονα και τη λύση στο πρόβλημα της σύνθεσης των πληρωμάτων. Πιστεύουμε ότι τα τελευταία χρήζουν εξειδικευμένης ερμηνείας. Εν πρώτοις, το πρόβλημα δεν είναι πού θα κατευθύνουν τελικώς τα πλοία τους οι Έλληνες εφοπλιστές, που θεωρούν μη ανταγωνιστική την ελληνική σημαία. Με όλη τη

γία, δεν ενδιαφέρει αν θα πάνε στη Μάλτα ή στην Ολλανδία, αλλά το ότι εγκαταλείπουν το ελληνικό νηολόγιο. Και υπό αυτήν την έννοια θα πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα το ΥΕΝ. Σε τελευταία ανάλυση, αν δεν προτιμούν το ολλανδικό νηολόγιο δεν συνιστά και απόδειξη ότι το ελληνικό είναι ανταγωνιστικό ή, εν πάση περιπτώσει, ανταγωνιστικότερο του ολλανδικού! Όσον αφορά το θέμα της λύσης των προβλημάτων σύνθεσης πληρώματος, με την επαναφορά και μόνο, από τους Έλληνες εφοπλιστές, των πλοίων τους στην ελληνική σημαία, πέραν του ότι είναι δύσκολο να αντιληφθούμε το συσχετισμό, αφού ακριβώς λόγω της συνθέσεως την εγκαταλείπουν, προκαλείται αυτομάτως και το εύλογο ερώτημα αν έκανε η κότα το αυγό ή το αυγό την κότα... Κάτι που ισχύει και στην προκειμένη περίπτωση.

Εν
πλω



VICTORIANA

antiquities

ANNY LAMBROU

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

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

Εναν από τους πρωτοπόρους marine underwriters, τον κ. Jonathan I. Jones, καθησάρισαν στο Ναυτικό Όμιλο Πειραιά οι κ.κ. Αλέξανδρος Σπύρος και Καραϊνδρος Ανδρέας, μέλη της ελληνικής P&I Executive Committee, μαζί με άλλους πλοιοκτήτες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινωνίας. Η παρουσία του κ. Jonathan I. Jones στην Ελλάδα είχε σκοπό την ανακοίνωση του νέου ασφαλιστικού σχεδίου (προσφερόμενο από τον ίδιο) στα Lloyd's, για ασφαλιστική κάλυψη τύπου Protection & Indemnity (as per P&I risks). Ακολούθησε συζήτηση με θέμα τον τρόπο προσφοράς και συμμετοχής στον ανωτέρω τύπο ναυτασφάλισης, στην Ελλάδα.

«Θορό» μπορεί να χαρακτηριστεί σήμερα το τοπίο όσον αφορά τις διαδικασίες εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών κι ενώ η κρίση στη ναυτιλαγορά οξύνεται και οι διαγραφές από το ελληνικό νηολόγιο είναι περισσότερες από τις εγγραφές. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στο τέλος Μαΐου το σύνολο της δύναμης του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, που αποτελείται από πλοία ελληνικής σημαίας και από πλοία με ξένη σημαία που τα πληρώματά τους είναι ασφαλισμένα στο NAT, ήταν 2.052, ολικής χωρητικότητας 28.391.383 κόρων. Τα πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένες σημαίες, των οποίων τα πληρώματα είναι ασφαλισμένα στο NAT, ανέρχονταν σε 143, ενώ η δύναμη του ελληνικού στόλου από πλοία άνω των 100 κόρων έφθανε την 31η Μαΐου τα 1.909.

Αναλυτικά, η δύναμη του υπό ελληνική σημαία στόλου έχει ως εξής: φορτηγά 637, χωρητικότητας 1.212.717 κόρων, δεξαμενόπλοια 399, χωρητικότητας 12.989.523 κόρων, επιβατηγά 533, χωρητικότητας 1.131.291 κόρων και 340 ρυμουλκά-αλιευτικά-ναυαγοσωστικά κ.λπ. Στο τέλος του πενταμήνου, τα παροπλισμένα σκάφη ανέρχονταν σε 33, ενώ μέ-

χρι και τέλη Σεπτεμβρίου από το νηολόγιο είχαν διαγραφεί 103 πλοία και είχαν εγγραφεί 70. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, σχολιάζοντας την κρίση στη ναυτιλαγορά και ταυτόχρονα τη διαρροή πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο, τόνισε: «Είναι γεγονός πως αυτή την περίοδο υπάρχει κρίση στη ναυτιλαγορά. Από την κίνηση όμως του νηολογίου, διαπιστώνω πως οι μονάδες που διαγράφονται από το ελληνικό στη συνέχεια εγ-

γράφονται στα νηολόγια της Μάλτας, του Παναμά και της Λιβερίας

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

και όχι, π.χ., της Ολλανδίας, κάτι για το οποίο εφοπλιστές εκφράζονται θετικά. Θα επαναλάβω ότι η ελληνική σημαία είναι ισχυρή και παρέχει όλα τα εκέγγυα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αν επαναφέρουν πλοία στο νηολόγιο, θα προσφέρουν ταυτόχρονα και λύση στο πρόβλημα της σύνθεσης πληρωμάτων». «Το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο κινείται η ποντοπόρος ναυτιλία σήμερα δεν δίνει λύσεις για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο», σχολίασε εφοπλιστική πηγή με αφορμή σχετικά δημοσιεύματα. Το διδακτικό ελληνικό εταιρικό δίκαιο δεν βοηθάει κινήσεις για τη μετατροπή τους σε Α.Ε. Αξίζει να σημειωθεί πως έχουν διαψευστεί από τις εταιρείες Αγγελικούση και Κωνσταντακόπουλου πληροφορίες για την εισαγωγή τους στο ΧΑΑ.

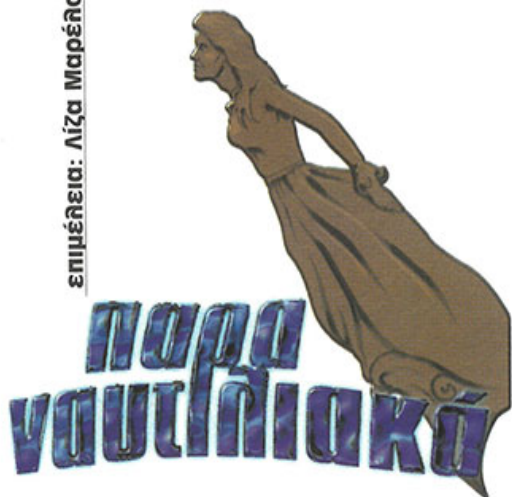
Η Τουρκία εξετάζει το ενδεχόμενο να αυξήσει τα τέλη διέλευσης για τα τάνκερ που διασχίζουν τα Στενά, στην περίπτωση που το πετρέλαιο της Κασπίας μεταφέρεται μέσω των χωρικών υδάτων της.

Σε αυτή τη δήλωση προέβη ο υπουργός Εσωτερικών, Μπουρχάν Καρά, σε συνέντευξη Τύπου για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και κατέληξε λέγοντας: «Αυτοί που θέλουν να χρησιμοποιήσουν

τα Στενά για τη μεταφορά πετρελαίου, πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούμε να αυξήσουμε τα τέλη διέλευσης πέντε φορές, οποιαδήποτε στιγμή. Έτσι θα διαπιστώσουν πως μπορούν να διαψευστούν τα όνειρά τους για φτηνό πετρέλαιο».

Ως γνωστόν, η Τουρκία αντιτίθεται στα σχέδια των δυτικών εταιρειών και της Ρωσίας για μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας, μέσω των αγωγών της Ρωσίας και της Γεωργίας, στις αγορές της Δύσης.

επιμέλεια: Λίζα Μαρέζου



Ο πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Ι. Χατζηπατέρας δέχθηκε στο γραφείο του την υπεύθυνη σπουδών του Baker College κ. Κατερίνα Παπακώστα, από την οποία και ενημερώθηκε για τη λειτουργία του κολλέγιου και ιδιαίτερα για το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών (shipping) στον Πειραιά.

Ο πρόεδρος του Committee εξέφρασε την ικανοποίησή του για τα προσφερόμενα προγράμματα σπουδών του πανεπιστημίου, και υποσχέθηκε τη συμπαράστασή του. Το Baker College είναι από τα μεγαλύτερα ιδιωτικά πανεπιστήμια-κά κολλέγια των ΗΠΑ και λειτουργεί στην Ελλάδα σε συνεργασία με τον Εκπαιδευτικό Όμιλο Ξυνή.



Το «πενταμαράν» είναι το νέο ταχύπλοο σκάφος, το οποίο θα είναι σύντομα διαθέσιμο στις ναυτιλιακές εταιρείες που διακινούν τέτοιου είδους σκάφη.

Το «πενταμαράν», παρότι χρησιμοποιεί λιγότερο καύσιμα από τα οχηματαγωγά και τα καταμαράν, κινείται με την ίδια ταχύτητα και έχει μικρότερο λειτουργικό κόστος.

Το νέο σκάφος, που θα αποτελέσει πραγματική λύση χρησιμοποιούμενο ως ταχύπλοο οχηματαγωγό μεταφοράς αυτοκινήτων και επιβατών, σχεδιάστηκε από τη βρετανική ναυπηγική εταιρεία Nigel Gee and Associates (NGA) και χρηματοδοτήθηκε από κοινοπραξία, στην οποία συμμετείχε η Norasia, εταιρεία που από καιρό έχει ξεχωρίσει για τις αντιλήψεις της προηγμένης ναυπηγικής.

Το «πενταμαράν» θα κατασκευάζεται από χάλυβα AH36, ο οποίος στις μέρες μας θεωρείται αποδεκτό συμβατικό ναυπηγικό υλικό. Τα κύτη, τα πτερύγια ευστάθειας και τα καταστρώματα αυτοκινήτων θα κατασκευάζονται από το ίδιο υλικό, ενώ αλουμίνιο θα χρησιμοποιείται μόνο για το ελαφρύ άνω κατάστρωμα των επιβατών. Το νέο πλοίο έχει τα πλεονεκτήματα της χαμηλής αντίστασης και καλής συμπεριφοράς στη θάλασσα, σε συνδυασμό με κύτος ανθεκτικού υλικού και αξιόπιστο πρόγραμμα συντήρησης.



Δημιουργήθηκε νέα εμπορική εταιρεία με την επωνυμία «Θάλασσα-Vernicos A. Hellas», προκειμένου να παρέχει στην αγορά πλήρη σειρά ταχύπλοων σκαφών αναψυχής.

Η νέα εταιρεία θα αντιπροσωπεύει αποκλειστικά μεγάλα ναυπηγεία, αξιοποιώντας την πείρα της οικογένειας Αγγελιοπούλου, που είναι πρωτοπόρος -από το 1967- στην κατηγορία των μηχανοκίνητων σκαφών, και την οργάνωση και αξιοπιστία της Vernicos Yachts.

παρα ναυτιλιακό

Με δεκασέλιδο αφιέρωμα στο 35ο Ράλλι Αιγαίου '98 κυκλοφόρησε το ια-

πωνικό περιοδικό «Sail & power boat». Η δημοσιογράφος Randy Taguchi, η οποία μαζί με το φωτογράφο Takao Sakai ολοκλήρωσαν τη διαδρομή του ιστιοπλοϊκού Ράλλι Αιγαίου, περιγράφει την εμπειρία της επίσκεψής της στη χώρα μας, τη φιλοξενία των Ελλήνων και το τουριστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζουν τα δύο νησιά της διαδρομής, η Πόρος και η Νάξος. Η όλη παρουσίαση της χώρας μας ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας του περιοδικού, του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης, του ΕΟΤ και των ξενοδοχείων Astir Palace Vouliagmeni Αθηνών, Polos Πόρου, Doryssa Bay Σάμου και Chandris Χίου.

Από τον Ειδικό Λογαριασμό
Οικογενειακών Επιδομάτων
Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) ανακοινώθηκε
ότι η διεύθυνση του ηλεκτρονικού
ταχυδρομείου (e-mail address)
στο Internet είναι:

eloen@ath.forthnet.gr.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να
επικοινωνούν για σχετικά θέματα

Συνεδρίασε στο ΥΕΝ η Διακομματική Επι-
τροπή για την προμήθεια δύο αεροσκα-
φών προστασίας αθλητικών πόρων του
Λιμενικού Σώματος.

Στο διαγωνισμό υπέβαλαν προσφορές οι
εταιρείες:

- Scorplon International Services SA.
- Mercury SA για λογαριασμό της Casa.
- Hindustan Aeronautics Ltd.
- Relms Aviation και
- Pamco Ltd.

Απορρίφθηκε η προσφορά της Hindustan
Aeronautics Ltd, ενώ θα ακολουθήσει η
τεχνικοοικονομική αξιολόγηση των προ-
σφορών των υπολοίπων εταιρειών, που
έγιναν αποδεκτές από την αρμόδια επι-
τροπή εμπειρογνομόνων.

Το πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας
ISO 9002 χορηγήθηκε στην επιχείρηση
J.G. Enterprises LTD/Uniservice, από το
διεθνή οργανισμό πιστοποίησης Lloyd's Register
Quality Assurance και αφορά την προμήθεια
προϊόντων και την παροχή τεχνικών υπηρεσιών
στα πλοία. Η απόκτηση του ISO 9002 εξασφαλί-
ζει αφ' ενός τις προδιαγραφές ποιότητας που
απαιτούνται από ένα διεθνώς αναγνωρισμένο
πρότυπο, αφ' ετέρου παρέχει στη συγκεκριμέ-
νη εταιρεία τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις της αγοράς
βελτιώ-
νοντας συνεχώς το επίπεδο των παρεχομένων προϊόντων και υπηρεσιών της.



Δόθηκαν τα βραβεία στους
ναυτικούς που συμμετείχαν
στο διαγωνισμό «Ν. Καββα-
δίας». Η τριμελής επιτροπή για τα
έργα πεζογραφίας βράβευσε τους
εξής ναυτικούς:
Α' βραβείο και 350.000 δρχ. στον Ιω-
άννη Παπαδόπουλο, πλοίαρχο, για
το έργο του «Γραφές του καπετάν-
Νικόλα».

Β' βραβείο και 250.000 δρχ. στον Χα-

ράλαμπο Καλαϊτζή, Α' μηχανικό, για το έργο του «Πελαγίσιας ιστορίες, στεριανοί αντί-
λαλοι».

Γ' βραβείο και 150.000 δρχ. εξ ημισείας στους Αναστάσιο Μαρκόπουλο, πλοίαρχο, και
Κωνσταντίνο Σπαθάρη, δόκιμο οικονομικό, για τα έργα τους η «Η σιωπή της Βαρβάρας»
και «Επίσκεψη στον Αγ. Νικόλαο», αντίστοιχα.

Για τα ποιητικά έργα, η αντίστοιχη επιτροπή βράβευσε τους εξής ναυτικούς:

Α' βραβείο και 350.000 δρχ. στη Γεωργία Στάζη, ασυρματίστρια.

Β' βραβείο και 250.000 δρχ. στον Αθανάσιο Γκιζιώτη, υποπλοίαρχο.

Γ' βραβείο και 150.000 δρχ. εξ ημισείας στους Χρήστο Κώττα, Β' μηχανικό, και Αλέξαν-
δρο Πουλή, πρακτικό μηχανικό.

Τα χρηματικά ποσά για την αθηοθέτηση των βραβείων διατίθενται από τη Λέσχη Πλοιο-
άρχων Λονδίνου, τη Λέσχη Αρχιπλοίαρχων Πειραιά και την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνερ-
γασίας.

Την επιτροπή για την αξιολόγηση των έργων πεζογραφίας αποτελούσαν οι κ.κ.: Αν. Σα-
μαράκης πρόεδρος, Τ. Πατρίκιος μέλος, Κ.Ν. Χατζηπατέρας μέλος.

Την επιτροπή για την αξιολόγηση των ποιητικών έργων αποτελούσαν οι κ.κ.: Λευτέρης
Παπαδόπουλος πρόεδρος, Α. Τζαμτζής μέλος, Γ. Παπούλιας μέλος.

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έγιναν οι παρακάτω μεταθέσεις αξιω- ματικών Λιμενικού Σώματος:

-Αντιπλοίαρχος Οικονομικής Νικ. από ΥΕΝ/ΚΛΑΕΛ στο Κ.Λ. Πειραιά, ως κεντρικός λιμενάρχης.

-Πλοίαρχος Δ. Βέταικας από ΑΕΝ Ασπροπύργου στο ΓΕΛΣ.

-Πλοίαρχος Κ. Καραφωτιάς από Κ.Λ. Πειραιά στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, ως διοικητής.

-Πλωτάρχης Ι. Μπατσολάκης από ΥΕΝ/ΔΑΝ στο Υ/Χ Ύδρας, ως λιμενάρχης.

-Πλωτάρχης Κ. Ροΐδης από ΥΕΝ/ΔΑ στην ΑΕΝ Οινουσσών, ως υποδιοικητής.

-Υποπλοίαρχος Χ. Δελιγιάννης από Κ.Λ. Πειραιά στην ΑΕΝ Χίου, ως υποδιοικητής.

Επίσης, με διαταγή του αρχηγού Λιμενικού Σώματος, αντιναυάρχου Θ. Παπακωνσταντίνου, έγιναν οι
παρακάτω μεταθέσεις αξιωματικών Λ.Σ.:

-Πλωτάρχης Ι. Καψοκοής από Κ.Λ. Πειραιά στη Ναυτική Σχολή Πολέμου.

-Πλωτάρχης Ι. Αρμύρας από Υ/Χ Ιτέας στο ΥΕΝ/ΔΕΚΠ Λ.Σ.





Παραναυτιλιακό

Η Ιερά Μητρόπολις Κέρκυρας, Παξών και Διαποντίων Νήσων, επίσημος φορέας υλοποίησης του Συνεδριακού Κέντρου Κέρκυρας, συμμετείχε για πρώτη φορά στην τουριστική έκθεση Philoxenia, που έγινε στη Θεσσαλονίκη, εκτιμώντας την ανάγκη προώθησης και προβολής της Κέρκυρας ως ιδανικού προορισμού διεξαγωγής ελληνικών και διεθνών συνεδρίων. Το Συνεδριακό Κέντρο Κέρκυρας οραματίστηκε και υλοποιήσε ο σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Τιμόθεος, προσφέροντας οικόπεδο στο κέντρο της πόλης Κέρκυρας, το οποίο, έπειτα από μελέτες ειδικών επιστημόνων και την επίμονη και επίμονη προσπάθεια για την εύρεση των απαραίτητων πόρων, ολοκληρώνεται και σύντομα θα αποτελέσει το μοναδικό αυτοτελές συνεδριακό κέντρο στην περιφέρεια των Ιονίων Νήσων και ένα από τα λίγα σε όλη την Ελλάδα.

Την Κυριακή 8 Νοεμβρίου έκλεισε τις πύλες της η 14η Διεθνής Έκθεση Τουρισμού «Philoxenia» στη Θεσσαλονίκη. Την έκθεση εγκαινίασε ο υπουργός Μακεδονίας-Θράκης Γ. Μαγκριώτης, ο οποίος στην ομιλία του τόνισε, μεταξύ άλλων, την ανάγκη «εκπόνησης ενός εθνικού προγράμματος ανάπτυξης του τουρισμού από τον ιδιωτικό και δη-



της κυβέρνησης. Η προσέλευση των ξένων επισκεπτών, σύμφωνα με τα στοιχεία της διοργανώτριας εταιρείας Helexpro, ήταν σημαντική, και ανήλθε σε ποσοστό 19%. Κατέφθασαν επισκέπτες από 13 χώρες (έναντι 27 του προηγούμενου έτους), ενώ αφίχθηκαν επαγγελματίες του τουριστικού κλάδου από τη

Βουλγαρία, τη Γιουγκοσλαβία και την Ελβετία.

Το ενδιαφέρον των επισκεπτών επικεντρώθηκε κυρίως στα ξενοδοχεία, τα πρακτορεία ταξιδιών και τους οργανισμούς τουρισμού. Εξίσου οι επισκέπτες ενδιαφέρθηκαν για τους αερομεταφορείς, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τον ξενοδοχειακό εξοπλισμό.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έδωσαν το «παρών» στη «Philoxenia '98», συμμετέχοντας με το δικό τους περίπτερο σε αυτό το σημαντικό γεγονός της Βόρειας Ελλάδας.

μόσιο τομέα, με μεσοπρόθεσμη προοπτική». Στη συνέχεια, μίλησε ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ Μιχάλης Κυριακίδης, ο οποίος αναφέρθηκε στο μέλλον και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού η οποία εξαρτάται από την αναβάθμιση των ποιοτικών στοιχείων που καθορίζουν το ελληνικό τουριστικό προϊόν. Η συνολική ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και της προσφοράς υπηρεσιών, παρά τις βελτιώσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα, αποτελεί βασικό στόχο στην τουριστική πολιτική

Απέπλευσε το Δ/Ξ «Tuma» (136.000 DWT) μετά τη δόμνηνη και πλέον παραμονή του για επισκευές στη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος και δεξαμενισμό στα ελληνικά ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Στο πλοίο,



που εξασφάλισε στην ελληνική αγορά αξιόλογα έσοδα, πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες επισκευές στους χώρους του μηχανοστασίου, ακκομοδεσίου, καταστρώματος και αντικαταστάθηκε μεγάλο μέ-

ρος των εξωτερικών βαμαρίων του (650 περίπου τόνοι). Για τη διεκπεραίωση αυτών των εργασιών απασχολήθηκαν περισσότεροι από 250 εργατοτεχνίτες της Ζώνης Περάματος.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία Mare Maritime SA,

που είχε και την ευθύνη της επίβλεψης, εκδήλωσε και εμπράκτως την προτίμησή της στη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος για τις επισκευές πλοίων που διαχειρίζεται.

39ο συνέδριο της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών του Νάσου Πουλακίδα

Υιοθετήθηκαν πλήρως τα τρία ψηφίσματα που υπέβαλε η ΠΙΝΟ, στο πρόσφατο 39ο Συνέδριο της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών, που πραγματοποιήθηκε στο Νέο Δελχί.

Τα ψηφίσματα αφορούσαν τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας, τη διαχείριση του ναυτιλιακού μηχανισμού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και την επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης ΙΛΟ/87. Πιο αναλυτικά, τα ψηφίσματα είναι τα εξής:

Για τις σημαίες ευκαιρίας

«Σημειώνοντας με βαθιά ανησυχία ότι, πενήντα χρόνια μετά την έναρξη από το Συνέδριο της ITF στο Όσλο του αγώνα κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, τα νηολόγια αυτά εξακολουθούν να πολλαπλασιάζονται με αποτέλεσμα την απώλεια μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας για τους ναυτεργάτες στις χώρες πραγματικής πληροκτησίας και τη συρρίκνωση των γνήσιων εθνικών ναυτιλιών, Έχοντας υπόψη ότι ο αγώνας της ITF κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, και ειδικότερα ο πρωταρχικός στόχος, δηλαδή η επιστροφή των πλοίων στις σημαίες πραγματικής πληροκτησίας, στοχεύει σε τελεutaία ανάληψη στην υποστήριξη των γνήσιων εθνικών σημαίων, Πιστεύει ακράδαντα ότι αν δεν εντατικοποιηθεί και αναβαθμιστεί παραπέρα ο αγώνας κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, τόσο σε πολιτικό όσο και συνδικαλιστικό επίπεδο, οι εθνικοί ναυτεργάτες χωρίς καμιά αμφιβολία θα εξακολουθήσουν να υφίστανται τις συνέπειες μεγαλύτερης ανεργίας, λόγω της μείωσης του στόλου στις εθνικές ναυτιλίες των κατά παράδοση ναυ-

τιλιακών χωρών.

Καλεί τη Γραμματεία της ITF να:

I) Επαναφέρει τη συζήτηση για τις σημαίες ευκαιρίας στο πλαίσιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και σε πρώτο στάδιο στη Μεικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.

II) Προωθήσει παραπέρα τον αγώνα της ITF σε πολιτικό επίπεδο, στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) με ύστατο στόχο την υιοθέτηση δεσμευτικού οργάνου για τις προϋποθέσεις νηολόγησης των πλοίων και στο



μεταξύ να ασκήσει επιθετική πολιτική, προωθώντας μέτρα τα οποία θα διευκολύνουν την επίτευξη του ύστατου στόχου.

III) Οργανώσει σε παγκόσμιο επίπεδο μια κατάλληλη δράση κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, ο χρόνος της οποίας θα αποφασισθεί από τα όργανα που είναι επιφορτισμένα με τη λήψη αποφάσεων σε θέματα του αγώνα της ITF».

Για τη διατήρηση του ναυτιλιακού μηχανισμού

«Σημειώνοντας ότι από την ίδρυσή της η ΔΟΕ αναγνώρισε το μοναδικό χαρακτήρα της ναυτιλίας, γεγονός που ανεγνωρίσθη από πολλές χώρες με την υιοθέτηση ειδικής ναυτιλιακής νομοθεσίας,

Σημειώνοντας παραπέρα ότι η αναγνώριση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση ειδικής διαδικασίας για τον εντοπισμό θεμάτων κατάλληλων για Διεθνείς Συμβάσεις από ειδικές ναυτικές συνόδους της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας,

Σθεναρά αντιτίθεται σε οποιαδήποτε κίνηση μεταβολής του status quo του ναυτιλιακού μηχανισμού υιοθέτησης Κανόνων της ΔΟΕ.

Καλεί τη Γραμματεία της ITF να:

I) Ενώσει τις δυνάμεις της με τη Διεθνή Εφο-

πιστική Ομοσπονδία, με στόχο την ανάληψη δραστηριοτήτων επηρεασμού του γενικού διευθυντή και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας και άλλων ενδιαφερομένων μερών.

II) Ζητήσει την υποστήριξη κυβερνήσεων που διόκνεται με συμπάθεια στο όλο θέμα με κατάλληλες δραστηριότητες επηρεασμού τους. Καλεί τις ναυτεργατικές οργανώσεις της δύναμης της ITF να προσεγγίσουν τις αντίστοιχες κυβερνήσεις τους, συνομοσπονδίες και Εργατικά Κέντρα, εξηγώντας την ύψιστη σημασία που έχει η διατήρηση του ναυτιλιακού μηχανισμού της ΔΟΕ, ζητώντας επίσης την υποστήριξή τους».

Για τη Διεθνή Σύμβαση

«Υπενθυμίζοντας ότι το προοίμιο του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) διακηρύσσει αναγνώριση της αρχής της συνδικαλιστικής ελευθερίας και προστασίας του συνδικαλιστικού δικαιώματος μέσα για τη βελτίωση των όρων εργασίας και την παγίωση της ειρήνης,

Υπενθυμίζοντας παραπέρα ότι η διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα (1948) επαναβεβαιώνει ότι η ελευθερία του λόγου και του συνεταιρίζεσθαι αποτελούν απαραίτητους όρους σταθερού προόδου, Γνωρίζοντας ότι το 1998 σηματοδοτεί την 50ή επέτειο από την υιοθέτηση τόσο της Παγκόσμιας Διακήρυξης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του ΟΗΕ (Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας) όσο και της Σύμβασης της ΔΟΕ υπ' αριθμ. 87 για τις συνδικαλιστικές ελευθερίες και την προστασία του συνδικαλιστικού δικαιώματος,

Σημειώνοντας με βαθιά ανησυχία ότι πενήντα χρόνια μετά την υιοθέτηση της Σύμβασης της ΔΟΕ υπ' αριθμ. 87 πολλές χώρες δεν την έχουν ακόμη επικυρώσει, με αποτέλεσμα να σημειώνονται παραβιάσεις και καταχρήσεις των δικαιωμάτων των εργαζομένων στις χώρες αυτές και οι ανισότητες στις κοινωνίες τους να γίνονται ακόμη μεγαλύτερες,

Υποστηρίζει ακράδαντα ότι τα συνδικαλιστικά δικαιώματα συνιστούν ανθρώπινα δικαιώματα και ως τέτοια πρέπει να είναι σεβαστά και να προστατεύονται από όλες τις χώρες.

Καλεί τη Γραμματεία της ITF να:

I) Ασκήσει το μέγιστον της επιρροής της στις χώρες αυτές με στόχο την επικύρωση, εφαρμογή και συμμόρφωση με τη Σύμβαση υπ' αριθμ. 87 της ΔΟΕ.

II) Παρακαλέσει τον γενικό διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας να συστήσει στις χώρες εκείνες που δεν έχουν ακόμη επικυρώσει και εφαρμόσει τη Σύμβαση υπ' αριθμ. 87 να το πράξουν χωρίς παραπέρα καθυστέρηση».





Για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως απεστάλη η απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη με την οποία παρέχεται το δικαίωμα σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις να χορηγούν εμπορικές εκπώσεις στο ισχύον ναυτιλιακό επιβατών και τροχοφόρων. Οι εκπώσεις είναι πλέον γεγονός έπειτα από πολυήμερες συσκέψεις και διαβουλεύσεις μεταξύ εκπροσώπων των ακτοπλοϊκών εταιρειών και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο υπουργός Ναυτιλίας, αλλά και ο υφυπουργός Οικονομικών κ. Ν. Χριστοδουλάκης, έχουν υποστηρίξει πως όλοι πρέπει να συμβάλουν στη μείωση του πληθωρισμού και έχουν εξάρει τη συγκεκριμένη απόφαση των πλοιοκτητών. Όπως ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ, μεταξύ των εκπώσεων που θα ισχύσουν είναι και οι ακόλουθες:

Μινωικές:

Έκπτωση 50% στα φοιτητικά εισιτήρια Ηρακλείου-Πειραιά, 20% στις πρώτες αναχωρήσεις για επιβάτες και οχήματα σε όλα τα έκτακτα δρομολόγια για το Πάσχα και το θέρος και 20%-30% στα φορτηγά ψυγεία.

ΑΝΕΚ:

Έκπτωση 20% στα εισιτήρια επιβατών και τροχοφόρων στα ημερήσια δρομολόγια από Πειραιά για Χανιά και Ηράκλειο, 10% για Ι.Χ., 50% σε συγγενείς θυμάτων του ναυαγίου «Ηράκλειο», 50% στους φοιτητές, 25% στους δημοσίους υπαλλήλους Ηρακλείου στη γραμμή Πειραιά-Ηρά-

κλειο, 20% σε φορτηγά ψυγεία με πορτοκάλια, 50% στα δίκυκλα των φοιτητών και 50% στα μέλη του συλλόγου μεσογειακής αναιμίας «Άγιοι Ανάργυροι Χανίων».

Ν.Ε. Λέσβου:

Έκπτωση 20% στα φορτηγά που μεταφέρουν, αποκλειστικά, φορτία σιδηρά οικοδομών, τσιμέντα, μάρμαρα, ζωοτροφές, λιπάσματα, άμμο και νερό.

Κοινοπραξία γραμμής Ραφήνας-Καρύστου-Μαρμαρίου:

Έκπτωση 20% στα οχήματα άνω των έξι μέτρων και 50% στους οδηγούς οχημάτων για τη γραμμή Ραφήνα-Κάρυστος.

Κοινοπραξία πλοίων Σαρωνικού:

Έκπτωση 30% στα πλεωφορεία που μεταφέρουν γκρουπ. Αφορά τα πλοία «Αίας», «Αφαία», «Απόστολος 1», «Οδυσσεύς 2», «Αίγινα», «Ιωάννης 2» και «Ελπίδα». Την ίδια έκπτωση παρέχουν και τα φέρι «Γεώργιος 2», «Ευτυχία», «Εξ. Δανάη» και «Σαρωνικός».

Τρίτη φορά, από της αναλήψεως πρωθυπουργικών καθηκόντων, ο κ. Κ. Σημίτης ανασχηματίζει την κυβέρνησή του. Η τρίτη αναδόμηση έγινε στις 29 Οκτωβρίου και είναι αυξημένη κατά ένα μέλος έναντι της προηγούμενης (42 υπουργοί και υφυπουργοί).

Πρώτη φορά αναλαμβάνουν καθήκοντα οι:

- Πάνης Μαγκριώτης, υπουργός Μακεδονίας-Θράκης.

Είναι βουλευτής Θεσσαλονίκης από το 1996 και πριν από το 1996 ήταν γραμματέας της Νομαρχιακής Επιτροπής ΠΑΣΟΚ Θεσσαλονίκης.

- Γιώργος Φλωρίδης, υφυπουργός Εσωτερικών.

Το 1994 είχε εκλεγεί νομάρχης Κιλκίς, απ' όπου παραιτήθηκε το 1996 και εξελέγη βουλευτής. Η ομιλία του στην Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ, για την ήττα του ΠΑΣΟΚ στις δημοτικές εκλογές, είχε εντυπωσιάσει.

- Νίκος Σαλαγιάννης, υφυπουργός Μεταφορών.

Βουλευτής Καρδίτσας, εξελέγη πρώτη φορά το 1996. Από το 1993 μέχρι το 1996 διατέλεσε γενικός γραμματέας, κατά σειρά, των υπουργείων: Αιγαίου, Εσωτερικών και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

- Παρασκευάς Φουντάς, υφυπουργός Γεωργίας.

Είναι βουλευτής Λακωνίας και μέχρι την ανάληψη του υφυπουργείου ήταν γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ.

Τρία είναι τα πρόσωπα που έχουν διατελέσει και στο παρελθόν υπουργοί και επανέρχονται στην κυβέρνηση:

- Ο Γιώργος Ανωμερίτης, υπουργός Γεωργίας.

Είναι βουλευτής Β' Αθηνών. Ήταν αναπληρωτής υπουργός Εθνικής Οικονομίας στην τελευταία κυβέρνηση του Ανδρέα Παπανδρέου (Σεπτέμβριος 1995) και υφυπουργός Οικονομικών στην πρώτη κυβέρνηση του Κώστα Σημίτη (Ιανουάριος 1996). Έχει διατελέσει πρόεδρος των Φιλακισθέντων και Εξορισθέντων της περιόδου 1967 - 1974.

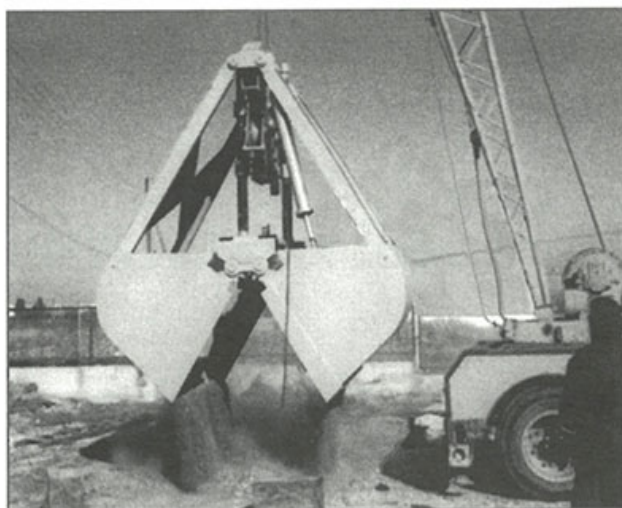
- Ο Κωνσταντίνος Βρεττός, υφυπουργός Γεωργίας.

Είναι βουλευτής υπολοίπου Αττικής. Ήταν υφυπουργός Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας στην τελευταία κυβέρνηση του Α. Παπανδρέου.

- Ο Φοίβος Ιωαννίδης, υφυπουργός Εργασίας. Είναι βουλευτής Λασιθίου. Ήταν υφυπουργός Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

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
33ο χλμ. Λεωφ. Καλυβίων - Μαρκόπουλου 190 03 Αττική • Τηλ./Fax 0299 - 23093



Κώστας Μανιατόπουλος

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΟΛΠ

του Νάσου Πουθακίδα

«Στο κατώφλι μιας νέας, ριζικά διαφορετικής, δύσκολης αλλά και πολλά υποσχόμενης περιόδου ζωής βρίσκεται ο ΟΛΠ». Η άποψη αυτή είναι του προέδρου του ΟΛΠ, κ. Κώστα Μανιατόπουλου, που από την αρχή του περασμένου καλοκαιριού βρίσκεται στην ηγεσία του Οργανισμού.

«Η νέα χρονιά θα χαράξει τη νέα πορεία και ελπίδα μου είναι η πορεία αυτή να στηριχθεί στις κοινές προσπάθειες όλων των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων. Καμία διοίκηση, μόνη της, χωρίς σύμπνοια και συνεργασία εργαζομένων, χρηστών και ασφαλώς κράτους και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν μπορεί να πετύχει δύσκολους στόχους», τονίζει χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του ΟΛΠ στα «Ναυτικά Χρονικά».

Ο κ. Μανιατόπουλος, στη συνέντευξή του, αναφέρεται στο σχέδιο αλλαγής του θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ, στο διάλογο με τους εργαζόμενους, στη συμμετοχή των ιδιωτών, στους ξένους επενδυτές, στους «κοινοτικούς διαδρόμους» και στα προβλήματα καθημερινής πρακτικής.

Το λιμάνι θα παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο

Το πρώτο εξάμηνο του 1998 υπήρξε σημαντική αύξηση στην κίνηση κοντέινερ στο λιμάνι του Πειραιά. Ποιες είναι οι προοπτικές, το δεύτερο εξάμηνο, και πώς σχολιάζετε αυτή την εξέλιξη, κύριε Μανιατόπουλε;

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Οργανισμού μας, η κίνηση κοντέινερ το πρώτο εξάμηνο σημείωσε θεαματική αύξηση. Ξεπέρασε το 50% σε σχέση με την αντίστοιχη κίνηση του πρώτου εξαμήνου του 1997.

Η αύξηση αυτή είναι αποτέλεσμα των πρόσφατων συμβάσεων που υπέγραψε ο ΟΛΠ με μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς κοντέινερ, αλλά και μιας σειράς άλλων μέτρων, που εξασφαλίζουν μεγαλύτερη παραγωγικότητα για το λιμάνι και βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του.

Στα μέτρα αυτά εντάσσονται η ενίσχυση του μηχανολογικού εξοπλισμού με νέες γερανογέφυρες και οχήματα στοιβάσεως και μεταφοράς κοντέινερ, η ένταξη στους χειριστές μηχανημάτων κατάλληλα μετεκπαιδευμένων μονίμων ημιμερεργατών, αυξάνοντας έτσι το χρόνο χρήσης των μηχανημάτων, ο εξορθολογισμός των τιμολογίων κ.ά.

Οι προοπτικές για το 1998 είναι οπωσδήποτε καλύτερες, αν συγκριθούν με το 1997, όταν η κίνηση κοντέινερ έφθασε τις 680.000 μονάδες. Εκτι-

μάται ότι η φετινή κίνηση θα ξεπεράσει τις 850.000 μονάδες. Ωστόσο, ο ΟΛΠ είναι συγκροτημένα αισιόδοξος από τη θετική αυτή προοπτική γιατί, πέρα από τον οξύτατο ανταγωνισμό που υπάρχει στον τομέα αυτό των μεταφορών, υπεισέρχονται ενίοτε και άληθοι παράγοντες, που μεταβάλλουν το σκηνικό.

Ασφαλώς, παρακολουθούμε τις εξελίξεις και προσαρμόζουμε την πολιτική μας, που κύριο στόχο έχει την προσέλιψη μεγαλύτερης κίνησης εμπορευμάτων.

Σε ποιο σημείο βρίσκεται το σχέδιο αλλαγής του θεσμικού πλαισίου του Οργανισμού;

Το θέμα της μετεξέλιξης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς αντιμετωπίζεται από την κυβέρνηση στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής των μεταχοποιήσεων και ιδιωτικοποιήσεων των ΔΕΚΟ. Είναι σε καλό δρόμο και έρεχεται να εκσυγχρονιστεί το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, που είναι συνυφασμένο με παλιές νοοτροπίες και αντιλήψεις. Η μετατροπή του διοικητικού φορέα σε ανώνυμη εταιρεία είναι κυβερνητική επιλογή και αποτελεί ταυτόχρονα πρόκληση που, όπως είναι φυσικό, έχει τη γοητεία του καινούργιου. Πιστεύω ότι με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου ο φορέας θα καταστεί πιο ευέλικτος στις αποφάσεις του, ενώ ταυτόχρονα θα καταργηθούν εμπόδια και υφιστάμενες, λόγω της εμπλοκής διαφόρων συναρμοδίων οργάνων, δυσλειτουργίες.

Έχει προχωρήσει ο διάλογος με τους εργαζόμενους; Έχουν βάση οι ανησυχίες τους για μη μετατροπή σε Α.Ε., με το αιτιολογικό ότι ο ΟΛΠ είναι κερδοφόρος και δεν πρέπει να υπάρξει αλλαγή του θεσμικού πλαισίου;

Ο διάλογος με τους εκπροσώπους των εργαζομένων θα γίνει ουσιαστικός με την ολοκλήρωση της διατύπωσης του νέου θεσμικού πλαισίου, που θα καλύπτει ασφαλώς και θέματα αμέσου ενδιαφέροντος των εργαζομένων, όπως το εργασιακό και το ασφαλιστικό. Στις μέχρι σήμερα προκαταρκτικές ανταλλαγές απόψεων εντοπίζονται θέματα για τα οποία υπάρχουν, από πλευράς εργαζομένων, απορίες ή χρειάζονται μεγαλύτερη αποσαφήνιση. Εκτιμώ ότι ο διάλογος θα παραμείνει ειλικρινής και ουσιαστικός, και αυτό είναι απαραίτητο, γιατί έρχεται κάτι καινούργιο να ανατρέψει, όπως ανέφερα και παραπάνω, παλιές νοοτροπίες και αντιλήψεις.

Ο ισχυρισμός ότι ο Οργανισμός είναι κερδοφόρος δεν μπορεί να αποτελέσει όληνη αιτία που να προχωρήσει η μετεξέλιξη του σε μετοχική εταιρεία. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός και θα πρέπει να τον αντιμετωπίσει και ο Πειραιάς με επιτυχία, αν θέλει να έχει μέλλον. Τίποτε δεν μπορεί να διασφαλίσει την κερδοφορία του Οργανισμού, εάν δεν γίνουν οι τομές που έχουν ήδη δρομολογηθεί.

Θα βοηθήσει, και πόσο, τον ΟΛΠ η συμμετοχή ιδιωτών;

Η μετεξέλιξη του Οργανισμού σε Α.Ε. σημαίνει μετοχοποίηση, αλλά όχι παράδοση του management της Διοίκησης σε ιδιώτες. Η θέση της κυβέρνησης είναι να μείνουν τα δύο μεγάλα λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, υπό κρατικό έλεγχο.

Ωστόσο, η νέα μορφή του θεσμικού πλαισίου θα δώσει τη δυνατότητα να επιλέγονται συνεργασίες με εξειδικευμένους φορείς, να δημιουργηθούν συνθήκες για μεγαλύτερη συμμετοχή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και να υπάρξει ευκολότερη προσαρμογή στις εξελίξεις που σημειώνονται στο χώρο.

Πληροφορίες αναφέρουν ότι ξένοι επενδυτές έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον. Μπορείτε να μας δώσετε περισσότερες πληροφορίες;

Ενδιαφέρον από ξένους επενδυτές για τη χρησιμοποίηση του Πειραιά στα επιχειρηματικά τους σχέδια υπάρχει και υπάρχει. Είναι λογικό και αναμενόμενο το επενδυτικό κεφάλαιο να διεκδικεί παρουσία σε τομείς που παρουσιάζουν δυναμισμό και προοπτικές εξέλιξής τους, στο σκληρό ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ένας τέτοιος τομέας είναι και το λιμάνι του Πειραιά. Υπάρχει ενδιαφέρον, το οποίο όμως δεν είναι ακόμη μορφοποιημένο, αφού ακόμη και το πλάνο για τη μετεξέλιξη του Οργανισμού δεν έχει πάρει οριστική μορφή.

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που έχει σημασία είναι η δική μας στάση απέναντι σε αυτό το ενδιαφέρον και οι τρόποι αξιοποίησης του όποιου ενδιαφέροντος προς όφελος του ΟΛΠ, του Πειραιά και της χώρας.

Το επιθυμητό μοντέλο εκμετάλλευσης ποιο θα πρέπει να είναι, κατά την άποψή σας;

Το λιμάνι του Πειραιά είναι υποχρεωμένο να λειτουργήσει υπό τις συνθή-

κες που διαμορφώνονται από τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός και δεν συγχωρεί ολιγωρίες.

Υπό την έννοια αυτή, το επιθυμητό μοντέλο εκμετάλλευσης του λιμένα δεν μπορεί να είναι άλλο, από εκείνο που εξασφαλίζει την καλή λειτουργία του, την ικανοποίηση των χρηστών του, την αριότερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του, την υψηλή ανταγωνιστικότητά του, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας μας και στη διασφάλιση της εργασίας των απασχολούμενων σε αυτό.

Πιστεύω ότι το εγχείρημα που γίνεται για τη μετεξέλιξη του Οργανισμού, σε αυτό το μοντέλο στοχεύει.

Σύντομα, εξάλλου, ο ΟΛΠ θα προκηρύξει διαγωνισμό για επιλογή έμπειρου συμβούλου, που θα εισηγηθεί στη Διοίκηση εναλλακτικά μοντέλα εκμετάλλευσης και στρατηγικής ανάπτυξης. Άρα, οι προσωπικές μου απόψεις θα διαμορφωθούν μόνον όταν ολοκληρωθεί η παρουσίαση των υπέρ και των κατά κάθε εναλλακτικής πρότασης.

Τελευταία, έχει απασχολήσει έντονα το θέμα των «κοινοτικών διαδρόμων». Ποια είναι η θέση σας, κύριε Μανιατόπουλε;

Το θέμα των «κοινοτικών διαδρόμων» μας απασχόλησε και το μελετάμε σε όλες τις διαστάσεις του. Υπάρχουν ορισμένες αντιρρήσεις και τόσο ο ΟΛΠ όσο και το -κυρίως υπεύθυνο- υπουργείο Οικονομικών συζητούν το θέμα με τους εμπλεκόμενους φορείς προς αναζήτηση ρεαλιστικής λύσης. Πρέπει πάντως να μην ξεχνάμε ότι είμαστε υποχρεωμένοι να εφαρμόσουμε τα οριζόμενα από την κοινοτική νομοθεσία, αλλά και τα επιβαλλόμενα από την καθιερωμένη στα λιμάνια πρακτική.

Επαναλαμβάνω ότι το θέμα είναι αρμοδιότητας του υπουργείου Οικονομικών και ο ΟΛΠ θα συμβάλει στην εφαρμογή της λύσης που θα επιλεγεί.

Μέχρι σήμερα, ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα που έχετε αντιμετωπίσει;

Υπάρχουν προβλήματα καθημερινά, πρακτικής, αλλά και άλλα πολύ σοβαρότερα, που απαιτούν θεσμικές αλλαγές.

Τα πρώτα προσπαθούμε να τα αντιμετωπίσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Όσο για τα σημαντικότερα θέματα, με πρωταρχικό το νέο θεσμικό

Βρισκόμαστε στο κατώφλι μιας νέας, ριζικά διαφορετικής, δύσκολης, αλλά και πολύ υποσχόμενης περιόδου ζωής του ΟΛΠ

πλαίσιο μετεξέλιξης του διοικητικού φορέα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, δεν αρκεί μόνο η οποιαδήποτε πρωτοβουλία από την πλευρά της Διοίκησης. Είναι απαραίτητη και η κυβερνητική συμβολή, αφού η αντιμετώπισή τους απαιτεί νομοθετικές και άλλες ρυθμίσεις.

Θα αναφέρω εδώ το θέμα της μηχανοργάνωσης των υπηρεσιών του Οργανισμού. Υπογράφηκε η σχετική συμφωνία με τη μειοδότη εταιρεία και προχωρεί ήδη η εγκατάσταση του συστήματος.

Οι στόχοι του Οργανισμού για το 1999 ποιοι είναι;

Ένας από τους βασικούς στόχους για το 1999 είναι η ολοκλήρωση των σχετικών ενεργειών και διαδικασιών για το νέο σχήμα που θα έχει ο Οργανισμός, ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει τις ανάγκες των καιρών. Είναι βέβαιο ότι η νέα μορφή του διοικητικού φορέα θα αναδείξει νέα στοιχεία και θα διαμορφώσει νέες καταστάσεις, που στο αρχικό στάδιο ενδεχομένως να χρειασθούν διορθωτικές κινήσεις.

Παρακολουθούμε τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών και επιχειρούμε να είμαστε μέσα σε αυτές, έτοιμοι να τις αντιμετωπίζουμε κάθε φορά. Χωρίς να επεκταθώ στα πολλά και σημαντικά θέματα που θα αποτελέσουν στόχους της επόμενης χρονιάς, θα ήθελα να σημειώσω ότι βρισκόμαστε στο κατώφλι μιας νέας, ριζικά διαφορετικής, δύσκολης, αλλά και πολύ υποσχόμενης περιόδου ζωής του ΟΛΠ. Η νέα χρονιά θα χαράξει τη νέα πορεία και ελπίδα μου είναι η πορεία αυτή να στηριχθεί στις κοινές προσπάθειες όλων των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων. Καμιά Διοίκηση, μόνη της, χωρίς τη συνεργασία και τη σύμπνοια εργαζομένων, χρηστών και ασφαλώς κράτους και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν μπορεί να πετύχει δύσκολους στόχους. ➡

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

ΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΤΡΕΠΕΤΑΙ Ο

ΟΛΠ



Τι προβλέπει το νέο σχέδιο νόμου

Εντός του Δεκεμβρίου θα κατατεθεί στο Κοινοβούλιο το σχέδιο νόμου για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ από ΝΠΔΔ σε Α.Ε.

«Για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ ξημερώνει νέα εποχή», δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, δίνοντας το σχέδιο νόμου στη δημοσιότητα.

Το σχέδιο νόμου δόθηκε στην Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ειρήδας και στις ενώσεις λιμενεργατών, καθώς και στα Επιμελητήρια, για παρατηρήσεις και βελτιώσεις.

Οι βασικοί στόχοι της θεσμικής μετεξέλιξης είναι οι εξής:

✓ Η ανάδειξη της Ειρήδας ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων.

✓ Η εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας για τους Οργανισμούς και εργασίας για τους εργαζόμενους σε αυτούς.

✓ Η εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής.

✓ Η αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς τους.

✓ Η οικονομική και λειτουργική εξυγίανσή τους.

✓ Η ριζική αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

✓ Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών μη εφικτών με το τρέχον σχήμα.

✓ Η προσέλευση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη των λιμένων.

✓ Η εξασφάλιση της εποπτείας της πολιτείας σε επιτελικό και στρατηγικό επίπεδο και όχι σε επίπεδο καθημερινής διαχείρισης.

Το βασικότερο σημείο του σχεδίου νόμου αφορούν το νέο πλαίσιο λειτουργίας, σύμφωνα με τα ισχύοντα στις Ανώνυμες Εταιρείες, και την αντιμετώπιση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων, που προκύπτουν από τη μετατροπή του θεσμικού πλαισίου.

Ειδικότερα:

1. Το Δημόσιο διατηρεί τουλάχιστον το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

2. Περιγράφονται με λεπτομέρειες η όλη διοικητική συγκρότηση της εταιρείας, τα όργανα διοίκησης (9μελής Δ.Σ. με πρόεδρο, διευθύνοντα σύμβουλο), με συμμετοχή των εργαζομένων και μετόχων στη Διοίκηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των οργάνων διοίκησης, ο τρόπος διαχειριστικού ελέγχου και εκκαθάρισης της εταιρείας και, τέλος, οι διαδικασίες κατάρτισης και έγκρισης του στρατηγικού και επιχειρηματικού σχεδίου ανάπτυξής της.

3. Το μόνιμο προσωπικό του ΟΛΠ και του ΟΛΘ εντάσσεται σε μόνιμες προσωποπαγείς θέσεις, ενώ το προσωπικό με σύμβαση εργασίας ιδιωτι-

κού δικαίου αορίστου χρόνου ή έμμισθης εντολής μεταφέρεται αυτοδίκαια στις ΟΛΠ και ΟΛΘ Ανώνυμες Εταιρείες.

4. Οι τακτικές μηνιαίες αποδοχές των εργαζομένων δεν μπορεί να είναι κατώτερες αυτών που σήμερα λαμβάνουν και, παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα χορήγησης ειδικών αμοιβών επιβράβευσης επιτυχιών ή παραγωγικότητας.

5. Το μόνιμο προσωπικό του ΟΛΠ και του ΟΛΘ θα υπαχθεί στο ειδικό συνταξιοδοτικό καθεστώς του ΙΚΑ, οι διατάξεις του οποίου είναι ανάλογες αυτών που διέπουν τους δημόσιους υπαλλήλους. Οι αντίστοιχοι κλάδοι Αρωγής μεταφέρονται στο ΙΚΑ-ΕΤΕΑΜ.

6. Οι κλάδοι πρόνοιας των υφιστάμενων σήμερα ΝΠΔΔ μεταφέρονται στο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης, Πρόνοιας και Ασθένειας Λιμενεργατών Πειραιά, το οποίο μετονομάζεται σε Ταμείο Ασφάλισης, Πρόνοιας και Ασθένειας εργαζομένων στα λιμάνια και, τέλος,

7. Στο ΤΕΑΠΑΛΠ, και συγκεκριμένα στον κλάδο Ασθένειας, θα υπαχθούν και οι μόνιμοι υπάλληλοι και συνταξιούχοι του ΟΛΠ, καθώς και τα μέλη των οικογενειών τους, έτσι ώστε το νέο Ταμείο να γίνει φορέας κάλυψης ασθενείας για όλους τους εργαζόμενους στο λιμάνι του Πειραιά. ➡

RSM
international

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ OPERATIONS

Ο πελάτης μας είναι γνωστή ναυτιλιακή εταιρία που δραστηριοποιείται στο χώρο του υγρού φορτίου (Liquid Carriers). Στα πλαίσια της αναδιοργάνωσής της, επιθυμεί να προσλάβει **Υπεύθυνο Τμήματος Operations**.

Η θέση αυτή αναφέρεται στον Γενικό Διευθυντή της εταιρίας. Ο ιδεώδης υποψήφιος είναι ένας δυναμικός και φιλόδοξος επαγγελματίας 40-45 ετών. Η προϋπηρεσία στη διοίκηση τμήματος operations είναι απαραίτητη καθώς και η άπταιστη γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Ο πελάτης μας προσφέρει ένα ανταγωνιστικό πακέτο αποδοχών, ευχάριστες συνθήκες εργασίας και άριστες προοπτικές εξέλιξης.

Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να αποστείλουν βιογραφικό σημείωμα στην κα Α. Τασοπούλου, αναφέροντας τον κωδικό ΥΤΟ9811, στην παρακάτω διεύθυνση:

DRM ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ Α.Ε. Εθνικής Αντιστάσεως 84, 152 31 Χαλάνδρι, Fax: 6726099

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

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

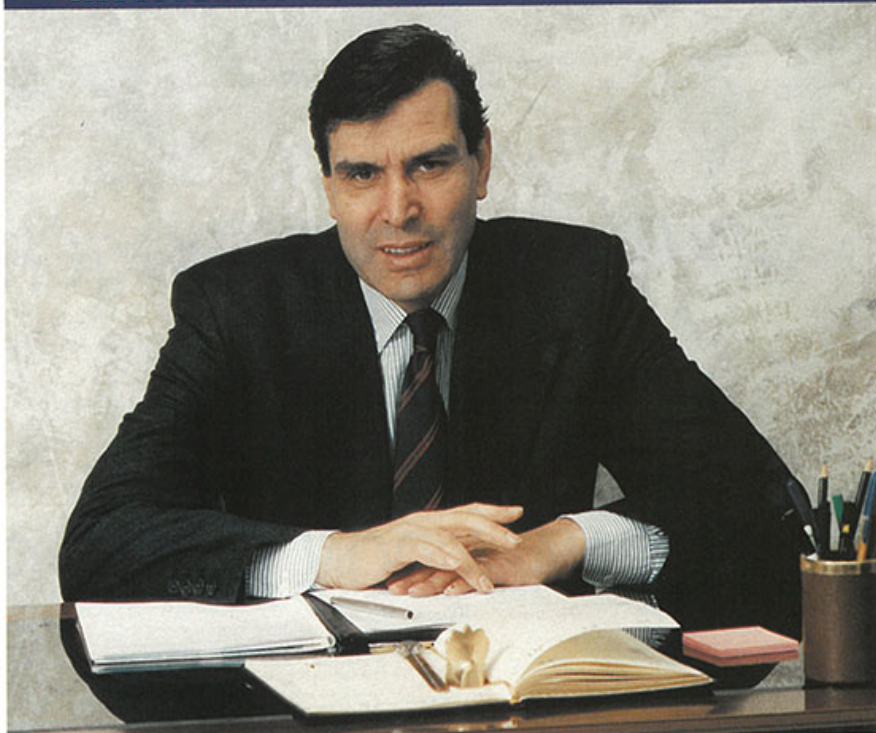
85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

Η ελληνική σημαία

ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ

Ο Μανώλης Μπεντενιώτης, πρώτος βουλευτής Πειραιά, είναι νέος πολιτικός, αλλά με μακρόχρονη εμπειρία, και επιστήμονας με ξεχωριστές σπουδές (δημοσιογράφος, δικηγόρος, οικονομολόγος, περιφερειολόγος, περιβαλλοντολόγος), με επιτυχημένη επαγγελματική πορεία, ειδικός νομικός σε θέματα κοινωνικού δικαίου και κοινωνικής ασφάλισης. Έχει ασχοληθεί από πολύ παλιά με τα θέματα της ναυτιλίας και ειδικότερα με το NAT. Η μελέτη του για το NAT δεν είναι μόνο μια ακτινογραφική ανάλυση της ιστορικής διαδρομής του Ταμείου, αλλά και μια τεκμηριωμένη εργασία προτάσεων για τη βιωσιμότητα του φορέα. Μαζί του είχαμε, μετά τις δημοτικές εκλογές, μια αναλυτική, πολύωρη συζήτηση για τα θέματα της ναυτιλίας, για το πρόβλημα του NAT, για την προοπτική του Πειραιά.



Συνέντευξη στον Χάρη Παυλίδη

Μιλήσαμε με τον κ. Μπεντενιώτη στο πολιτικό του γραφείο στην πλταία Δημοτικού Θεάτρου, με θέα το λιμάνι του Πειραιά, για τις εξελίξεις που έρχονται. Είναι προβληματισμένος, αλλά και αισιόδοξος. Πιστεύει σε αυτό που λέει ότι είναι η σωτηρία της χώρας, στην «αδόμαστη ψυχή του Έλληνα», στο «δαιμόνιο της φυλής», αλλά και στη μοίρα μας.

Υποστηρίζει με έμφαση ότι «ο Έλληνας ναυτικός, από τα πανάρχαια χρόνια, είναι ο καλύτερος του κόσμου».

Δέχεται αυτό που ισχυρίζονται και πολλοί εφοπλιστές:

«Ακριβώς, επειδή οι Έλληνες ναυτικοί είναι ξεχωριστοί στη δουλειά τους, έχουν αγάπη για τη θάλασσα και μεγάλες ικανότητες, είναι φθηνότεροι σε κόστος, παρότι πληρώνονται ακριβότερα».

«Και αυτό», επεξηγεί, «γιατί κάνουν καλά τη δουλειά τους, εργάζονται με πάθος, βρίσκουν λύσεις εκεί που οι άλλοι... πνίγονται, αγαπά-

νε το πλοίο σαν δικό τους, ταυτίζονται με τη θάλασσα και τον εφοπλισμό, με τη μοίρα της ναυτιλίας».

Αναφέρεται σε μια συζήτηση που είχε με έναν από τους πατριάρχες του εφοπλιστικού χώρου, τότε που ήταν υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας, αρμόδιος για τις διεθνείς οικονομικές σχέσεις.

Ο μεγάλος, παραδοσιακός εφοπλιστής επιβεβαίωσε λοιπόν αυτή την αλήθεια. Του είχε πει χαρακτηριστικά:

«Οι Έλληνες ναυτικοί είναι οι καλύτεροι. Πληρώνονται φθηνότερα από αυτό που προσφέρουν σε σχέση με τους ναυτικούς των χωρών του τρίτου κόσμου, που πληρώνονται χαμηλά, αλλά οι υπηρεσίες τους είναι πολύ χαμηλής ποιότητας».

Μάλιστα, παραδειγματικά, ο πατριάρχης του εφοπλισμού αναφέρθηκε στους Έλληνες μηχανικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που δεν χρειάζονται εξωτερικά συνεργεία για τις επισκευές του πλοίου. «Ακού-

νε» τις μηχανές, «ξέρουν τι θέλουν», «καταλαβαίνουν τι έχουν».

Αλλά και για τους Έλληνες εφοπλιστές, ο Μανώλης Μπεντενιώτης είναι σαφής:

«Είναι χαρισματικοί επιχειρηματίες. Χάρis στο δαιμόνιο των Ελλήνων εφοπλιστών και τη συνεργασία τους με τους ναυτικούς, έχουμε το θαύμα της παγκόσμιας ελληνικής ναυτιλίας».

«Η ελληνόκτητη ναυτιλία, είναι η πρώτη ναυτιλία του κόσμου. Δεν μπορεί όμως η ελληνική σημαία να μην κυματίζει σε όλα τα ελληνικά πλοία. Δεν αποτελεί μόνο εθνικό θέμα, αλλά και ηθικό για τη χώρα ζήτημα.

Με τη συνεργασία όλων των μερών, μπορεί να βρεθεί λύση».

Τονίζει: «Η ελληνική ναυτιλία, η μεγαλύτερη ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί και πρέπει να καθορίζει την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική».

Και υπογραμμίζει:

«Δεν μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να προωθεί νομοθετικές παρεμβάσεις, οι οποίες μπορεί να δημιουργούν προβλήματα στην ελληνική ναυτιλία. Αυτό πρέπει να γίνει ξεκάθαρο».

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υποχρέωση να σεβαστεί τα προβλήματα που δημιουργούνται από το διεθνή ανταγωνισμό στην ελληνική ναυτιλία».

«Η ελληνική ναυτιλία πρέπει να προστατευθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ελλάδα πρέπει να σχεδιάζει και να καθορίζει την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική».

«Βέβαια, η έκθεση της Επιτροπής, το 1996, "για μια νέα στρατηγική για τη ναυτιλία", συμπληρώνει ο κ. Μπεντενιώτης, «έχει κυρίως στόχο αφ' ενός να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, με εκπαίδευση υψηλότερης ποιότητας, αλλά και να αξιοποιή-

αποτέλεσμα συνεργασίας και συμφωνίας όλων των μερών. Πολιτείας, εργαζομένων, παραγωγικών τάξεων. Οι εποχές της αλμυρικής και των αυθαιρέτων έχουν περάσει ανεπιστρεπτή, συμπληρώνει με νόημα.

Ακόμη, επισημαίνει:

«Το λιμάνι του Πειραιά, αλλά και όλα τα λιμάνια, είναι επιχειρήσεις δημοσίου συμφέροντος, με ιδιαίτερη συμβολή στην οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας μας.

Η διοίκηση και η διαχείριση πρέπει να διέπονται από τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Αυτό όμως δεν σημαίνει και κερδοσκοπική εκμετάλλευση, εις βάρος μάλιστα του εθνικού συμφέροντος.

Αν δούμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμενικών οργανισμών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διαπιστώνουμε ότι, εκτός της Μεγάλης Βρετανίας, στην οποία τα λιμάνια είναι ιδιωτικά, έχουμε μεικτό σύστημα.

Η σύγχρονη τάση είναι υπέρ αυτής της λύσης. Το κράτος έχει την ευθύνη των βασικών υποδομών, ενώ μπορεί μερικές υπηρεσίες να εκχωρηθούν σε ιδιωτικά συμφέροντα, με την προϋπόθεση βέβαια της κατοχύρωσης μερικών πραγμάτων, που θα διασφαλίζουν πάντα το κοινωνικό και δημόσιο συμφέρον».

NAT: Όχι στη συγχώνευση με το ΙΚΑ

Ο κ. Μπεντενιώτης θεωρείται ένας από τους ειδικότερους επιστήμονες του χώρου της κοινωνικής ασφάλισης. Για το NAT, μάλιστα, έχει ολοκληρώσει μελέτη-έρευνα με την ιστορική διαδρομή του Ταμείου, τα προβλήματα που έχει αντιμετωπίσει διαχρονικά, αλλά και συμπεράσματα για την προοπτική και τη βιωσιμότητά του.

Χάρis στο δαιμόνιο των Ελλήνων εφοπλιστών και τη συνεργασία τους με τους ναυτικούς, έχουμε το θαύμα της παγκόσμιας ελληνικής ναυτιλίας

σει τα προγράμματα έρευνας, ενώ παράλληλα προσδιορίζει το κοινωνικό πλαίσιο για την παροχή κρατικών ενισχύσεων, έτσι ώστε να επιτευχθεί χαμηλότερο κόστος, να διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα, αλλά και η ανάπτυξη του τομέα. Άλλωστε, με την κρατική βοήθεια για τη ναυτιλία, που υιοθέτησε το 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διαμορφώνεται ένα σταθερό, ικανοποιητικό πλαίσιο ενισχύσεων, ειδικότερα ως προς τις απαλλογές φορολογίας και τις κοινοτικές εισφορές».

Σε σχέση με την απειλευθέρωση του cabotage, ο κ. Μπεντενιώτης επισημαίνει ότι «υπάρχει κάποια ανησυχία για τη λειτουργία των θαλάσσιων συγκοινωνιών μετά το 2004. Όμως, ο ρυθμός εκσυγχρονισμού των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικός. Είναι βέβαιο, έτσι, ότι πολύ σύντομα η ελληνική ακτοπλοΐα θα προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες και θα είναι διεθνώς ανταγωνιστική, ώστε οποιαδήποτε δραστηριότητα ξένων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο χώρο του Αιγαίου και της Μεσογείου, γενικότερα, να αποκλειστεί».

Αναμφίβολα, η Μεσόγειος είναι για τη χώρα μας ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας. Πρέπει λοιπόν να στηρίξουμε, τόσο για την περιφερειακή μας ανάπτυξη όσο και την εθνική μας στρατηγική, τις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν τις προϋποθέσεις να κυριαρχήσουν και πέραν των ελληνικών θαλάσσιων.

Άλλωστε, ο τομέας της ακτοπλοΐας και του θαλάσσιου τουρισμού είναι ένας ιδιαίτερα δυναμικός κλάδος της οικονομίας μας».

ΟΛΠ: Εμμονή στο δημόσιο χαρακτήρα του

Όσον αφορά την προοπτική ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, ο κ. Μπεντενιώτης προβληματίζεται:

«Κατ' αρχάς», σημειώνει, «οποιαδήποτε απόφαση πρέπει να είναι

Για το θέμα λοιπόν αυτό έχει πολλή να παρατηρήσει:

«Το NAT είναι το πρώτο Ταμείο στην Ελλάδα και το δεύτερο στην Ευρώπη, πλην όμως:

- Δεν έχει μέχρι σήμερα οργανωμένο μητρώο ασφαλισμένων.
- Δεν έχει ακόμη οργανωμένο σύστημα εισόδων, με αποτέλεσμα κατά καιρούς η εισφοροδιαφυγή να είναι μία ακόμη αιτία της κατάρρευσης.

- Η άσκηση κοινωνικής πολιτικής από την πολιτεία με τα αποθεματικά του Ταμείου και η χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων, ξένων προς την κοινωνική ασφάλιση, επέτεινε την κρίση και την κατάρρευση. Έτσι, σήμερα παρατηρείται πρωτοφανής δυσαναλογία συνταξιούχων και ασφαλισμένων, ενώ υπάρχει τεράστιο έλλειμμα».

Η πρόταση του κ. Μπεντενιώτη όσον αφορά την προοπτική του NAT είναι συγκεκριμένη:

«Όχι συγχώνευση με το ΙΚΑ. Σύνταξη με το ενιαίο κοινωνικο-ασφαλιστικό σύστημα, ως μία εκ των εννέα κατηγοριών ασφαλισμένων. Διεύρυνση των ομάδων ασφάλισης. Τριμερής χρηματοδότηση. Εξυγίανση και βαθιά μεταρρύθμιση της οργάνωσης και λειτουργίας, στο ενιαίο κοινωνικο-ασφαλιστικό σύστημα».

Σε πολλά σημεία της συζήτησής μας ο κ. Μπεντενιώτης υπογραμμίζει με έμφαση δύο απόψεις:

«Το θαύμα της παγκόσμιας ελληνικής ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας των εφοπλιστών και των ναυτικών μας».

«Η πολιτεία πρέπει να στηρίξει την ελληνική ακτοπλοΐα, γιατί το ζήτημα των ελληνικών πλοίων στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο είναι εθνικής σημασίας».

ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΑΠΟΚΤΗΣΑΜΕ να βρούμε και τους ναυτικούς

του Νάσου Πουθακίδα

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μπήκαν πλέον στη ναυτική ζωή από το τρέχον ακαδημαϊκό έτος. Οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού αποτελούν πια παρελθόν. Η κρίση που πλήττει τελευταία την παγκόσμια ναυτιλία, φυσικό είναι να έχει «χτυπήσει» και την πόρτα του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου. Για την Ελλάδα, μία κατ' εξοχήν ναυτική χώρα, η κρίση εδώ και πολλά χρόνια έχει πλήξει και το ναυτεργατικό δυναμικό. Οι Έλληνες ναυτικοί, σύμφωνα με τα προ διετίας επίσημα στατιστικά στοιχεία, αριθμούν μόλις 27.000. Αριθμός πραγματικά μικρός αν αναλογισθεί κανείς ότι προ 30ετίας οι Έλληνες ναυτικοί ανέρχονταν σε 150.000.



Στις ναυτικές σχολές εισάγονται τα τελευταία χρόνια σπουδαστές που δεν... επιθυμούν να ασκήσουν το ναυτικό επάγγελμα! Αρκετοί έχουν αποτύχει στις εισαγωγικές για την Ιατρική, τη Νομική, την Εμπορική ή τη Βιομηχανική Σχολή και στρέφονται στις εξετάσεις των πρώην ΑΔ-ΣΕΝ και νυν Ακαδημιών.

Είναι χαρακτηριστικά τα στοιχεία που κατ' αποκλειστικότητα φέρουν σήμερα στη δημοσιότητα τα «Ναυτικά Χρονικά».

Το 1990 εισήχθησαν στις Σχολές Πλοίαρχων 279 πλοίαρχοι και το 1994 αποφοίτησαν οι 166. Την επόμενη χρονιά εισήχθησαν 457 και τέσσερα χρόνια αργότερα πήραν το δίπλωμά τους οι 330. Την ίδια χρονιά, στις Σχολές Μηχανικών πέτυχαν στις εξετάσεις 216 και ολοκλήρωσαν τις σπουδές τους 131. Το ακαδημαϊκό έτος 1994 εισήχθησαν 545 στις Σχολές Μηχανικών και φέτος αποφοί-

τησαν μόνο οι 197!

Όπως λοιπόν προκύπτει, ποσοστό από 30% έως και 60% των σπουδαστών εγκαταλείπουν τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού, κατά τη διάρκεια της φοίτησης, με αποτέλεσμα να μειώνεται συνεχώς ο αριθμός των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού που αποφοιτούν.

Σύμφωνα με το ρεπορτάζ, αρκετοί σπουδαστές εγκαταλείπουν τα μαθήματα όταν τη δεύτερη ή τρίτη χρονιά εισάγονται στις σχολές πρώτης προτίμησης (π.χ. Πολυτεχνείο, Ιατρική κ.λπ.), όταν διαπιστώνουν τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος (με την 6μηνη εξάσκηση στα πλοία) κ.ά.

Το πρόβλημα είναι σημαντικό, και πρέπει να επισημανθεί πως δεν έχει γίνει μέχρι και σήμερα συστηματική προβολή του ναυτικού επαγγέλματος, με τις πραγματικές δυσκολίες και ιδιομορφίες του. Το ΥΕΝ, πλὴν κάποιων τηλεοπτι-

κών σποτ ελάχιστων δευτερολέπτων (πώς να βοηθηθεί ο νέος από αυτά τα σποτ) δεν κάνει ευρέως γνωστές τις σημερινές συνθήκες άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Οι εκπρόσωποι των ναυτικών, αλιθών και των πλοιοκτητών, έχουν μερίδιο ευθύνης σε αυτόν τον τομέα.

ΟΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται σε 75%. Η εθνική συνδρομή πλησιάζει μόλις το 25%. Μάλιστα, πριν από λίγους μήνες η κοινοτική χρηματοδότηση ανήλθε στο 80%!

Με την αύξηση της κοινοτικής χρηματοδότησης ενισχύεται η ναυτική εκπαίδευση μέσω της βελτίωσης της λειτουργίας των Ακαδημιών, καθώς και της εξασφάλισης ικανοποιητικού επιπέδου γνώσεων, τόσο θεωρητικών όσο και πρακτικών, για όλους τους εκπαιδευόμενους.

Σύμφωνα με τους χρηματοδοτικούς πίνακες της 5ης Επιτροπής Παρακολούθησης ΕΠΕΑΕΚ (ισοτιμία ECU=306 δρχ. την 21η Μαΐου) έχουν προϋπολογισθεί για τις Ακαδημίες 14,085 δισ. δρχ. για τη λειτουργία τους, 2 δισ. δρχ. για την εκπαίδευση STCW και 3,9 δισ. δρχ. για την επιδότηση της ενδιάμεσης πρακτικής άσκησης των σπουδαστών επί των πλοίων.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ

- Δαπάνες διδακτικού προσωπικού.
- Δαπάνες εκπαιδευμένων (εκπαιδευτικά επιδόματα, ασφαλιστικές εισφορές, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη εκπαιδευμένων και διοικητικού προσωπικού, παροχές προς τους εκπαιδευόμενους, όπως επίδομα σίτισης, επίδομα πρακτικής άσκησης, αμοιβές και ασφαλιστικές εισφορές διοικητικού και βοηθητικού προσωπικού).
- Αναλώσιμα (προμήθεια εκπαιδευτικού υλικού, δαπάνες συντήρησης χώρων εκπαίδευσης, δαπάνες συντήρησης εξοπλισμού, δαπάνες μίσθωσης και απόσβεσης εξοπλισμού, παραγωγή εκπαιδευτικών πακέτων).
- Λοιπές και έμμεσες δαπάνες (αμοιβές διοικητικού προσωπικού που ασχολείται με την υλοποίηση της ενέργειας, λειτουργικές δαπάνες εκπαιδευτικών μονάδων κ.ά.).

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΔΗΜ. ΛΥΚΕΙΩΝ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Στο πλαίσιο αυτού του έργου, χρηματοδοτείται η λειτουργία 9 Σχολίων Πλοίαρχων, 4 Σχολίων Μηχανικών και 2 Δημοσίων Λυκείων. Ο ρυθμός υλοποίησης του έργου, καθώς και η απορρόφηση των πόρων, κρίνονται ικανοποιητικοί. (Σημειώνεται ότι ειδικότερα τα τελευταία έτη έχουν απορροφηθεί κοινοτικοί πόροι πλεόν του εγκεκριμένου αρχικού ποσού).

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ STCW

Το έργο αυτό αποτελείται από τις ακόλουθες δράσεις:

- Την οργάνωση και λειτουργία όλων των βιβλιοθηκών των ΑΔΣΕΝ και τη δικτύωσή τους με την κεντρική βιβλιοθήκη στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου (στη δράση αυτή αναλογεί περίπου το 50% του προϋπολογισμού του έργου). Η δράση αυτή, μετά την επικείμενη περάτωση της φάσης σχεδιασμού, θα περάσει σε φάση υλοποίησης και εκτιμάται ότι εντός του 1999 θα έχει ολοκληρωθεί σημαντικό μέρος της.
- Την εκπόνηση προγραμμάτων εκπαίδευσης και την εναρμόνιση με τα εγχειρίδια προτύπων εκπαιδευτικών προγραμμάτων του IMO. Η δράση υλοποιείται με ικανοποιητικό ρυθμό.
- Την ενισχυτική διδασκαλία στις ΑΔΣΕΝ. Η δράση αυτή υλοποιείται σε όλες τις επαρχιακές Σχολές, ενώ από το 1998 έχει επεκταθεί και στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου.

- Την πρόσληψη καθηγητών για τη διδασκαλία εξειδικευμένων μαθημάτων. Ήδη από την αρχή του τρέχοντος έτους χρησιμοποιούνται εξειδικευμένοι εκπαιδευτικοί για τη διδασκαλία των αντίστοιχων μαθημάτων.

- Την απόδοση στα ελληνικά ξενόγλωσσων κειμένων, τα οποία αφορούν τη ναυτική εκπαίδευση.

- Τις μετακινήσεις στελεχών της ΔΕΚΝ στο εσωτερικό και εξωτερικό.

- Την παροχή εκπαίδευσης επιμόρφωσης των καθηγητών ΑΔΣΕΝ. Σε πρώτη φάση, έχει ήδη διοργανωθεί κύκλος σεμιναρίων, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Δημόσιας Επιμόρφωσης, για τους επιμορφωτές των καθηγητών των Σχολών.

- Οργάνωση ημερίδων, σεμιναρίων και διεθνών συνεδρίων.

Έργα 6 δισ. δρχ.

Στα 6,07 δισ. δρχ. θα ανέλθουν οι δαπάνες για βελτιώσεις των κτιριακών εγκαταστάσεων των Ακαδημιών. Με καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, ελπίζεται πως θα αυξηθεί και ο αριθμός των αποφοιτώντων σπουδαστών.

Σε ενημερωτικό σημείωμα της ΔΠΠΕ για τα έργα αναφέρεται:

Σταδιακή υλοποίηση προγράμματος εργασιών εκσυγχρονισμού, βελτίωσης, ανακαίνισης, συντήρησης κτιριακών κ.λπ. εγκαταστάσεων κτιριοπολικού προγράμματος Δημ. Ναυτικής Εκπαίδευσης και έργα αρμοδιότητας ΔΠΠΕ. Τα έργα έχουν ενταχθεί στο Β' Κοινοτικό Πλάνο Στήριξης (1994-1999) και συγχρηματοδοτούνται από το ΠΔΕ και από το ΚΝΕ.

1. Ακαδημία Ασπροπύργου

Έργο: Ανακαίνιση-βελτίωση-επισκευή-επέκταση κτιριακών εγκαταστάσεων στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου.

Εργασίες:

α. Επέμβαση ΣΣΠΜ:

- Νέο διώροφο κτίριο διδασκαλίας.
- Κοιμητοική δεξαμενή.
- Καπνοθήλας.
- Αποδυτήρια.
- Φυλάκιο εισόδου.

β. Λοιπές εγκαταστάσεις ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου:

Πρέπει να επισημανθεί πως δεν έχει γίνει μέχρι και σήμερα συστηματική προβολή του ναυτικού επαγγέλματος, με τις πραγματικές δυσκολίες και ιδιομορφίες του

- Αντικατάσταση ξύλινων εξωτερικών κουφωμάτων με νέα αλουμινίου.
- Ανακατασκευή χώρων WC.
- Διαμόρφωση χώρων μαγειρείων σε αποθήκες-αποδυτήρια.
- Ασφαλίτωση εσωτερικής οδοποιίας.

Προϋπολογισμός μελέτης:	520 εκατ.
Δημοπράτηση:	7-12-95
Έγκριση διαγωνισμού:	14-10-96
Σύμβαση:	31-10-96
Προϋπολογισμός (ΠΔΕ)	756 εκατ.

- Το έργο είχε προθεσμία περαίωσης 31-10-1998. Το κτίριο ΣΣΠΜ έχει ολοκληρωθεί και έχει παραδοθεί σε χρήση.

Έργο: Επέκταση-εκσυγχρονισμός-ανακαίνιση-βελτίωση ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου.
Εργασίες:

- Κατασκευή νέου διώροφου κτιρίου πολυηλιακής χρήσεως (ενδιάρτησι) με πρόβλεψη διαμόρφωσης χώρων διδασκαλίας.
- Κατασκευή νέου διώροφου κτιρίου τηλεπικοινωνιών.
- Εξυγρυνισμός-βεητίωση-ανακαίνιση κτιρίου διοικητηρίου (αντικατάσταση μόνωσης δώματος).

Προϋπολογισμός μελέτης:	850,00 εκατ.
Δημοπράτηση:	19-12-1997
Έγκριση διαγωνισμού:	22-12-1997
Σύμβαση:	23-12-1997
Προϋπολογισμός:	578 εκατ.
Προθεσμία περαίωσης του έργου:	23-4-1999

Έχουν εκπονηθεί οι μελέτες εφαρμογής, η εδαφοτεχνική έρευνα, και ολοκληρωθεί οι εργασίες κατεδάφισης, υποθεμελίωσης, ενώ εκτελούνται οι εργασίες θεμελίωσης των κτιρίων.

Συμπληρωματικές εργασίες ανακαίνισης στο συγκρότημα σχολίων ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου

Εργασίες:

α. Κτίριο ενδιάρτησης.

- Επίστρωση κεραμικών πλακιδίων σε δύο αποθήκες του 2ου ορόφου - μαγειρεία.
- Νέα τοιχοποιία με πόρτα.
- Εγκατάσταση ύδρευσης και αποχέτευσης.
- Νέα διπλή τοιχοποιία με συρταρωτή πόρτα (πρώην αίθουσα εστιατορίου).
- Καθαίρεση τριών τοίχων για τη συνένωση έξι αιθουσών διδασκαλίας σε τρεις.
- Τοποθέτηση θερμαντικών σωμάτων στα WC.
- Εξωτερική βαφή στη βόρεια πλευρά του κτιρίου.

β. Κτίριο Διοικητηρίου

- Καθαίρεση τοίχου για συνένωση δύο αιθουσών διδασκαλίας.
- Ολική κατεδάφιση και ανακατασκευή τριών συγκροτημάτων WC.
- Διαχωριστικά για τα γραφεία των καθηγητών.
- Εξωτερική βαφή στη νότια πλευρά του κτιρίου.

γ. Κτίριο ηλιακών

- Κατασκευή διαχωριστικού τοίχου στους χώρους αποθηκών α' ορόφου.
- Άνοιγμα τοίχου στις δύο αίθουσες του α' ορόφου.
- Καθαίρεση τοίχου μεταξύ δύο αιθουσών διδασκαλίας.

δ. Κτίριο μηχανουργείου

- Επισκευή χαλασμένων καθισμάτων στο αμφιθέατρο.

ε. Κτίριο υποστέγου

- Δημιουργία αποθηκευτικού χώρου με δύο πόρτες εισόδου.

Προϋπολογισμός μελέτης:	70.564.000 δρχ.
Έγκριση μελέτης:	25-9-1997
Δημοπράτηση:	Απευθείας ανάθεση
Έγκριση έργου:	26-9-1997
Σύμβαση:	8-10-1997
Προϋπολογισμός:	59.979.400 δρχ.
Προθεσμία:	31-10-1998

Συμπληρωματικές εργασίες βεητίωσης κτιρίου ΣΣΠΜ στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου.

Προϋπολογισμός:	24.573.500 δρχ.
-----------------	-----------------

Το έργο περιλαμβάνει εργασίες στο νέο κτίριο της ΣΣΠΜ για τη στέγασή του ΚΕΣΕΝ/Ρ/Η-Ρ/Ε.

Το έργο αυτό έχει ολοκληρωθεί.

2. Ακαδημία Κεφαλληνίας

Έργο: Μελέτη-κατασκευή στεγανοποίησης δώματος με κεραμοσκεπή στην ΑΔΣΕΝ Κεφαλληνίας.

Εργασίες:

- Κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης στα κτίρια.
- Επισκευή διαβρωμένων στοιχείων οπλ. σκυροδέματος.

Προϋπολογισμός μελέτης:	53,1 εκατ.
Δημοπράτηση:	8-2-96
Έγκριση διαγωνισμού:	14-10-96
Σύμβαση:	13-1-97
Προϋπολογισμός (ΚΝΕ):	45 εκατ.
Τελική δαπάνη:	53.063.214 δρχ.
Το έργο έχει ολοκληρωθεί, την 27-7-1997.	

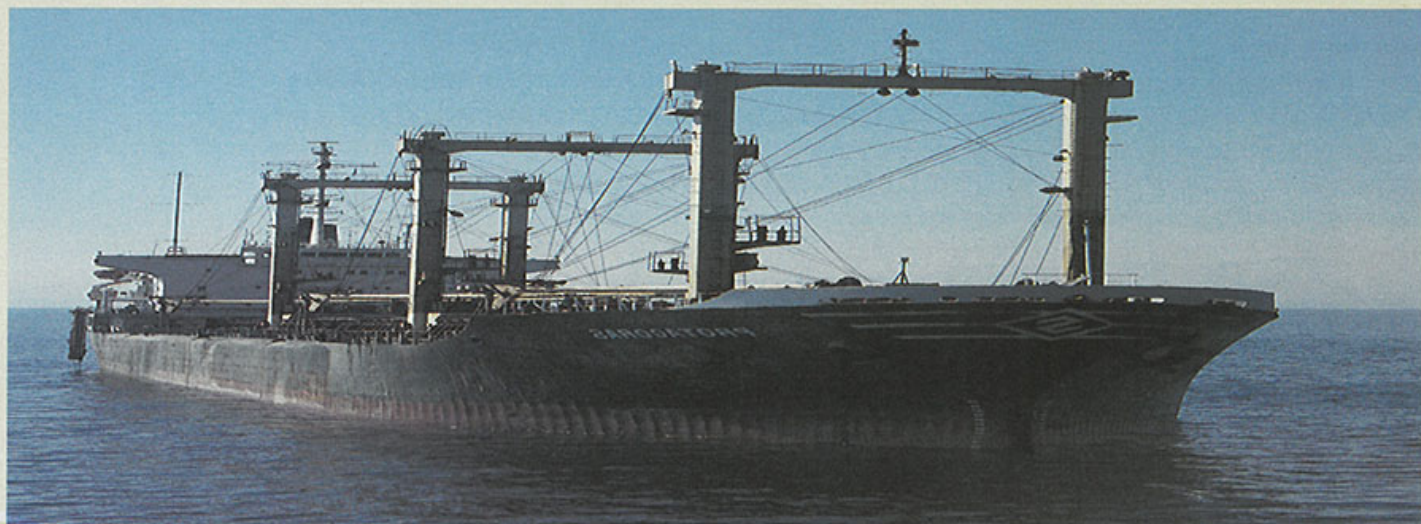
3. Ακαδημία Κύμης

Έργο: Επισκευή-ανακαίνιση-συντήρηση εγκαταστάσεων ΑΔΣΕΝ ΚΥΜΗΣ

Εργασίες:

- Θεμελιώσεις χώρων υγιεινής
- Αντικατάσταση εξωτερικών κουφωμάτων θαλάμων ενδιάρτησης
- Ανακαίνιση μαγειρείου-εστιατορίου
- Μετατροπή χώρων αποθηκών σε γυμναστήριο

Προϋπολογισμός μελέτης:	55 εκατ.
Δημοπράτηση:	28-12-95
Έγκριση διαγωνισμού:	29-1-96
Σύμβαση:	1-3-96



Τελική δαπάνη: 23.992.426 δρχ.
Το έργο ολοκληρώθηκε την 6-4-1997

4. Ακαδημία Μακεδονίας

Α. Επισκευή, αντικατάσταση υαλοστασίων κατρίων Σχολίων Εμπορικού Ναυτικού Νέας Μηχανιώνας

Εργασίες:

Αντικατάσταση σιδηρών κουφωμάτων με κουφώματα αλουμινίου
Υπερύψωση προβόλου στο λιμενίσκο
Επέκταση δικτύου θέρμανσης σε τρεις χώρους.
Πλαστικά δάπεδα στην αίθουσα πληροφορικής
Κατασκευή μονωτικού διαχωριστικού τοίχου στο πατάρι του κτιρίου μηχανουργείου.

Προϋπολογισμός μελέτης: 165.000.000 δρχ.
Σύμβαση: 21-11-9
Ολοκλήρωση εργασιών: 31-1-98
Εγκριση τελικού συγκριτικού πίνακα από την ΔΤΥ/Ν.Α. ΘΕΣ/ΚΗΣ
Τελική δαπάνη έργου: 102.553.907 δρχ.

Β. Αποκατάσταση-επισκευή υπόγειων δικτύων ηλεκτροδότησης στο κτίριο ΑΔΣΕΝ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Εργασίες:

Αποκατάσταση υπόγειου δικτύου ηλεκτροδότησης.
Απόφαση ΔΤΥ/Ν.Α. ΘΕΣ/ΚΗΣ για έγκριση μελέτης 14-1-96
Απόφαση ΔΤΥ/Ν.Α. ΘΕΣ/ΚΗΣ για απευθείας ανάθεση του έργου 23-2-96
Προϋπολογισμός μελέτης: 5.000.000 δρχ.
Σύμβαση για ποσό 4.400.000 δρχ.
Έχει ολοκληρωθεί η εκτέλεση των εργασιών την 31-3-96

Γ. Αποκατάσταση-επισκευή υπόγειων δικτύων ηλεκτροδότησης στο κτίριο ΑΔΣΕΝ/ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Απόφαση ΔΤΥ/Ν.Α. Θεσ/κης για απευθείας ανάθεση του έργου 31-1-97

Εργασίες: Συμπληρωματικές
Προϋπολογισμός μελέτης: 4.500.000 δρχ.
Έκπτωση αναδόχου: 12%
Σύμβαση για ποσό 3.960.000 δρχ.
Ολοκλήρωση του έργου 10-4-1997.

Εκσυγχρονισμός-ανακαίνιση-βελτίωση-επισκευή κατρίων ΑΔΣΕΝ Μακεδονίας.

Εργασίες:

- Διαμόρφωση τριών αιθουσών εργαστηρίων.
- Εγκατάσταση κεντρικής θέρμανσης στο κτίριο λεβητοσταθμοσυστήσιου.
- Κτίρια ενδίαίτησης προσωπικού - Ανακατασκευή χώρων υγιεινής και χώρων μαγειρείων 10 διαμερισμάτων. Αποξήλωση και ανακατασκευή κεντρικής θέρμανσης και δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης.
- Σχολή ΣΠΜ - Διαμόρφωση μιας αίθουσας διδασκαλίας και γραφείου δ/ντού Σπουδών.
- Κτίριο μηχανουργείου - Εγκατάσταση νέων θερμαντικών σωμάτων.
- Υπόγειο κανάλι διανομής ηλεκτρικού ρεύματος.
- Ηλεκτρικοί πίνακες αντλιών, αυτοματοποίηση των Η/Ζ της Σχολής.

Προϋπολογισμός μελέτης: 78.000.000
Έγκριση μελέτης: 12-12-1997
Δημοπράτηση: 29-12-1997
Έγκριση διαγωνισμού: 3-2-1998
Σύμβαση: 17-2-1998
Προϋπολογισμός: 65.520.000



Προθεσμία: 15-10-1998
Η εκτέλεση των εργασιών γινόταν σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Νέες εργασίες συντήρησης-επισκευής κατρίων και Η/Μ εγκαταστάσεων στην ΑΔΣΕΝ Μακεδονίας.

Εργασίες:

- Μερική αντικατάσταση εξωτερικού δικτύου αποχέτευσης.
- Αντικατάσταση κυκλοφορητών του κεντρικού λεβητοστασίου.
- Αντικατάσταση παλαιάς υπόγειας γραμμής θέρμανσης.
- Αντικατάσταση κατεστραμμένων σωληνώσεων του υδατόπυργου.

Έχει συνταχθεί η προμελέτη του έργου, ο προϋπολογισμός, και έχει εγκριθεί η σχετική πίστωση.

5. Ακαδημία Πρέβεζας

Έργο: Βιολογικός καθαρισμός κ.λπ. βελτιώσεις εγκαταστάσεων ΑΔΣΕΝ Πρέβεζας.

Εργασίες:

- Κατασκευή εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού λιμνών και αντίστοιχων δικτύων αποχέτευσης.
- Βελτίωση, αποπεράτωση χώρων υγιεινής.

Προϋπολογισμός μελέτης: 177 εκατ.
Δημοπράτηση: 16-10-95

Έγκριση διαγωνισμού:	14-3-96
Σύμβαση:	21-3-96
Έγκριση ΣΠ για ποσό κόστητος του συγκροτήματος.	262 εκατ. λόγω αύξησης της δυναμι-
Τελική δαπάνη:	285 εκτ.
Το έργο έχει ολοκληρωθεί, 21-2-1998.	
Δοκιμαστική λειτουργία μέχρι	10-9-1998.

Έργο: Βελτίωση μηχανολογικών εγκαταστάσεων και λοιπές εργασίες ΑΔΣΕΝ Πρέβεζας.

Εργασίες: Προσθήκη στις εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού μιας ταινιο- φιλτράρεας.	
Προϋπολογισμός μελέτης:	54.374.400 δρχ.
Έγκριση ανάθεσης:	2-12-1997
Σύμβαση:	8-12-1997
Προϋπολογισμός:	49.843.200 δρχ.
Προθεσμία περαίωσης του έργου:	8-4-1998
Το έργο έχει ολοκληρωθεί.	

6. Ακαδημία Σύρου

Έργο: Επισκευή-ανακαίνιση ΑΔΣΕΝ Σύρου.

Εργασίες:	
- Στεγανοποίηση δωματίων και εξωτερικής τοιχοποιίας.	
- Καθαίρεση-επισκευή επιχρισμάτων.	
- Επισκευή-κατασκευή ηλεκτρολογικών και υδραυλικών εγκαταστάσεων.	

Προϋπολογισμός μελέτης:	146.900.000
Έγκριση μελέτης:	26-7-96
Δημοπράτηση:	20-8-96
Έγκριση διαγωνισμού:	4-11-96
Σύμβαση:	12-11-96
Ποσό σύμβασης:	90.400.000 δρχ.
Περάτωση έργου:	7-11-1997

7. Ακαδημία Ύδρας

Έργο: Ανακατάσταση κεραμοσκεπούς στέγης και λοιπές εργασίες στην ΑΔΣΕΝ Ύδρας.

Εργασίες:	
1ο Υποέργο:	
- Αντικατάσταση κεραμοσκεπούς στέγης και υαλοστασίων διαδρόμου.	
- Στεγανοποίηση δώματος και κατασκευή δικτύου πυρόσβεσης.	

Προϋπολογισμός μελέτης:	16.000.000
Έγκριση μελέτης:	10-8-95
Δημοπράτηση:	11-9-95
Έγκριση διαγωνισμού:	18-9-95
Σύμβαση:	2-10-95
Συνολική δαπάνη:	19.643.460 δρχ.
Περάτωση:	30-8-1997

2ο Υποέργο:	
Έργα συντήρησης του κτιρίου.	
Προϋπολογισμός μελέτης:	67.600.000
Δημοπράτηση:	1-7-1997
Έγκριση διαγωνισμού:	4-7-1997
Σύμβαση:	9-7-1997
Συνολική δαπάνη:	65.572.000
Περάτωση:	20-11-1997

8. Ακαδημία Χανίων

Έργο: Επέκταση-εκουγχρονισμός-ανακαίνιση-βελτίωση κτιριακών εγκαταστάσεων ΑΔΣΕΝ Χανίων.

Εργασίες:	
- Ανέγερση νέου κτιρίου ενδιάμεσης.	
- Επέκταση και αναδιοργάνωση του κτιρίου εστίασης και ψυχαγωγίας.	

Προϋπολογισμός μελέτης:	2.206,6 εκατ.
Δημοπράτηση:	12-1-96
Έγκριση διαγωνισμού:	14-10-96
Σύμβαση:	31-10-96
Προϋπολογισμός:	1.405 εκατ.
Προθεσμία περαίωσης του έργου:	30-11-1998
Το έργο έχει σχεδόν ολοκληρωθεί.	

Έργο: Επέκταση-εκουγχρονισμός-ανακαίνιση-βελτίωση ΑΔΣΕΝ Χανίων (Β' φάση).

Εργασίες: Κατασκευή δύο ορόφων κτιρίου Σχολών	
Προϋπολογισμός μελέτης:	806.530.000
Έγκριση ανάθεσης:	23-12-1997
Σύμβαση:	19-3-1998
Προϋπολογισμός:	403.265.000 δρχ.
Προθεσμία περαίωσης του έργου:	1-10-1998
Εκτέλεση εργασιών οπλισμένου σκυροδέματος σκελετού κτιρίου.	

9. Ακαδημία Χίου

Έργο: Ανακατάσταση εξωτερικών κουφωμάτων και εργασίες βελτίωσης και επισκευής ΑΔΣΕΝ Χίου.

Εργασίες:	
- Αντικατάσταση εξωτερικών κουφωμάτων και κγκλιδωμάτων.	
- Στεγανοποίηση δώματος.	
- Επισκευή δικτύου αποχέτευσης.	

Προϋπολογισμός μελέτης:	70.000.000
Έγκριση προϋπολογισμού:	10-8-95
Δημοπράτηση:	27-12-95
Έγκριση διαγωνισμού:	29-12-95
Σύμβαση:	25-1-96
Προϋπολογισμός:	30.800.000 εκατ.
Το έργο έχει ολοκληρωθεί:	27-9-1996
Προθεσμία:	27-9-1996

Έργο: Ανακατάσταση εξωτερικών κουφωμάτων, βελτίωση και ανακαίνιση ΑΔΣΕΝ Χίου, Β' φάση.

Εργασίες:	
- Αντικατάσταση εξωτερικών κουφωμάτων Β' ορόφου.	
- Ανακαίνιση εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης.	
- Ανακαίνιση WC.	
Προϋπολογισμός μελέτης:	31.000.000
Έγκριση μελέτης:	19-12-1997
Δημοπράτηση:	16-1-1998
Έγκριση διαγωνισμού:	29-1-1998
Σύμβαση:	17-3-1998
Προϋπολογισμός:	16.120.000
Προθεσμία:	30-9-1998
Η εκτέλεση των εργασιών γίνεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.	

**JUST
PUBLISHED**

1998-99

**SKOLARIKOS
GREEK SHIPOWNERS
LIST**



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

1999

**SKOLARIKOS
GREEK MERCHANT MARINE
DIRECTORY**



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

ORDERS BY FAX: 4287890



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

16, FILELLINON STR., 185 36 PIRAEUS - GREECE, PHONES: 4287891-2, FAX: 4287890

Ο Ιός του 2000 απειλή για τα πλοία!

Δεν είναι μόνο η κρίση στη ναυλαγορά «πονοκέφαλος» για τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών. Ούτε οι διαγραφές πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο ή οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που «προβληματίζουν» τους ιθύνοντες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όσο πλησιάζουμε προς την 31η Δεκεμβρίου του 1999, τόσο πλησιάζει και ο κίνδυνος για τα πλοία από τον «ιό του 2000». Όπως εκτιμάται με τα σημερινά δεδομένα, το πρόβλημα «έτος 2000» θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Είναι γνωστό ότι η αλλαγή του αιώνα, από το έτος 1999 στο 2000, αναμένεται να έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων και των συστημάτων πληροφορικής, εάν δεν προσαρμοστούν εγκαίρως στο πρόβλημα του «έτους 2000». Το πρόβλημα απασχολεί τη διεθνή κοινότητα και τεράστια ποσά επενδύονται σε τεχνολογία και ανθρώπινο δυναμικό, προκειμένου να προσαρμοστούν τα συστήματα και να εξασφαλισθεί η ομαλή συνέχιση των εργασιών τους στη νέα χιλιετία.

του Νάσου Πουθακίδα

Το πρόβλημα του «έτους 2000» οφείλεται στο γεγονός ότι η καταγραφή της χρονολογίας σε ορισμένα συστήματα γίνεται με χρήση δύο ψήφων (π.χ. 98 αντί 1998). Έτσι, το έτος 2000 τα συστήματα αυτά δεν θα μπορούν να διαχωριστούν από το «00» αντιστοιχεί στο 1900 ή το 2000. Επιπλέον, το 2000 είναι δίσεκτο έτος με ιδιομορφία - δεν αναγνωρίζεται από τους συνηθισμένους αλγόριθμους που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των δίσεκτων ετών. Έτσι, πολλά συστήματα πιθανόν να εμφανίσουν προβλήματα λειτουργίας σε συγκεκριμένες ημερομηνίες ή δεν θα λειτουργούν μετά το έτος 1999. Επιπρόσθετα, είναι ενδεχόμενο να παρουσιασθεί το ίδιο πρόβλημα και στα «ενσωματωμένα συστήματα επεξεργαστών», τα οποία εκτελούν υπολογιστικές λειτουργίες και χρησιμοποιούνται σε πληθώρα συστημάτων αυτόματου ελέγχου. Λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλά πλοία έχουν εξοπλισθεί με σημαντικό αριθμό υπολογιστικών συστημάτων και συσκευών με «ενσωματωμένα συστήματα επεξεργαστών» που διεκπεραιώνουν ευρύ φάσμα λειτουργιών του πλοίου, προκύπτει ότι το πρόβλημα «έτος 2000» συνδέεται άμεσα με την αξιοπιστία και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παραδείγματος χάριν, αν σε γεννήτρια ή στην κύρια μηχανή του πλοίου υπάρχει το πρόβλημα «έτος 2000» και η τελευταία συντήρηση έχει γίνει το 1997, τότε την 1-1-2000 θα σημειωθεί αυτόματη διακοπή λειτουργίας, διότι το αυτόματο σύστημα ελέγχου θα θεωρήσει ότι δεν έχει γίνει συντήρηση επί 97 χρόνια αντί τριών. Ο εξοπλισμός των πλοίων που πιθανόν να παρουσιάσει προβλήματα δυσλειτουργίας το έτος 2000 είναι δύσκολο να εκτιμηθεί επακριβώς λόγω του μεγάλου αριθμού των ενσωματωμένων συστημάτων, καθώς και του εξοπλισμού σε Η/Υ που υπάρχει στα πλοία. Ωστόσο, ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα συστήματα που πιθανόν θα επηρεασθούν είναι τα προώθησης και βοηθητικού εξοπλισμού, ελέγχου γεννητριών και ηλεκτρικής ισχύος, ελέγχου πορείας και ελιγμών, ελέγχου σταθεροποίησης, καυστήρων, ναυσιπλοΐας, τηλεπικοινωνίας, ελέγχου πυροσβεστών θυρών, πυρόσβεσης κ.λπ. Διακοπή της λειτουργίας τέτοιων συστημάτων θα επηρεάσει την ασφάλεια των πλοίων, των επιβαίνοντων και της ναυσιπλοΐας γενικότερα, ενώ παράλληλα θα προκαλέσει κινδύνους στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπλέον, το πρόβλημα μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στον παράκτιο εξοπλισμό, που εξυπηρετεί τα πλοία, καθώς και στη διαθεσιμότητα των ευκοιτών των λιμένων (π.χ. λειτουργία γερανών, συστημάτων φόρτωσης, εξοπλισμός πυρασφάλειας κ.λπ.). Τα λιμάνια που δεν θα λύσουν έγκαιρα το πρόβλημα «έτος 2000» δεν θα θεωρούνται ασφαλή και θα αντιμετωπίσουν προβλήματα ως προς την ανταγωνιστικότητά τους στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Προτάσεις για το πρόβλημα

1. Για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του προβλήματος «έτος 2000» πρέπει καθ' ύλην να εντοπισθούν και να καταγραφούν οι συσκευές που είναι «ύποπτες» ότι θα εμφανίσουν πρόβλημα. Το προσωπικό των πλοίων δεν έχει ούτε τη δυνατότητα αληθιά ούτε και την εξειδίκευση και τα μέσα ελέγχου για τον προσδιορισμό των κρίσιμων συστημάτων, δεδομένου ότι σε πολλές περιπτώσεις το πρόβλημα εμφανίζεται σε ενσωματωμένους επεξεργαστές. Για τις παραπάνω εργασίες πρέπει να χρησιμοποιηθεί

ειδικευμένο προσωπικό για να ταξινομήσει τα συστήματα χρησιμοποιώντας συγκεκριμένα κριτήρια ταξινόμησης λογισμικού και να ακολουθήσει τις απαιτούμενες διαδικασίες ελέγχου των συστημάτων και αποκατάστασης του προβλήματος. Η τακτική αυτή ακολουθείται από τη Βρετανική Υπηρεσία Ακτοφυλακής (Maritime Coastguard Agency - MCA) και έχει υιοθετηθεί από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) με την αριθμ. 868/27-8-98 εγκύκλιο του IMO.

2. Για τον έλεγχο συμβατότητας των πλοίων στη χώρα μας, προτείνεται όπως χρησιμοποιηθούν εταιρείες-σύμβουλοι που διαθέτουν το κατάλληλο προσωπικό, εξοπλισμό και εμπειρία για να επιθεωρήσουν τα συστήματα κάθε πλοίου και να εντοπίσουν τον εξοπλισμό που παρουσιάζει κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου. Το YEN θα πρέπει, ύστερα από σχετική έρευνα μέσω των προξενικών λιμεναρχών και πρόσκληση στον Τύπο, να καταγράψει σε καταλόγους τις ελληνικές και ξένες εταιρείες-σύμβουλους που έχουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης των ελέγχων. Για να καταγραφούν οι εταιρείες-σύμβουλοι στους καταλόγους του YEN, οι οποίοι θα ενημερώνονται συνεχώς και θα αποστέλλονται σε τακτά χρονικά διαστήματα στους συλλόγους των ενδιαφερομένων, θα πρέπει να διαθέτουν ειδικευμένο προσωπικό, εξοπλισμό σε υλικό και λογισμικό, να έχουν καταρτίσει όλα τα απαραίτητα εγχειρίδια ελέγχου και διαδικασιών ενεργειών εντοπισμού και αποκατάστασης του προβλήματος και, επίσης, να έχουν συνάψει συμφωνίες και εκτελέσει με επιτυχία παρόμοια έργα.

3. Ο έλεγχος της συμβατότητας για κάθε πλοίο και ο τελικός έλεγχος θα πρέπει να επιτυγχάνεται ως ακολούθως:

α. Καθορισμός διαδικασιών ελέγχου και δοκιμών (tests) σύμφωνα με την ιδιομορφία του κάθε πλοίου.

β. Σύμβαση αναλυτικής αναφοράς για τον εξοπλισμό που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου και χρειάζεται αναπροσαρμογή ή αντικατάσταση, καθώς και για τον εξοπλισμό που δεν επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου, αλλά χρειάζεται αναβάθμιση.

γ. Καθορισμός ημερομερών διαδικασιών αναβάθμισης του S/W ή του firmware που απαιτείται για κάθε συσκευή.

δ. Καθορισμός συσκευών που πρέπει να αντικατασταθούν.

ε. Καθορισμός απαιτούμενων διαδικασιών δοκιμών (tests) ελέγχου αποκατάστασης των προβλημάτων.

ζ. Σύμβαση τελικής αναφοράς αποκατάστασης της συμβατότητας, η οποία θα περιλαμβάνει και σχέδιο ενεργειών πληρώματος σε περίπτωση που παρουσιασθούν δυσλειτουργίες.

4. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η αδιαφορία για το πρόβλημα «έτος 2000» συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, των πλοίων και των επιβαίνοντων, προτείνεται να ακολουθηθούν οι παρακάτω ενέργειες και να ληφθούν μέτρα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα μετά την 31-12-99.

α. Σύμβαση καταλόγων εταιρειών-σύμβουλων που έχουν τη δυνατότητα ελέγχου του προβλήματος, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην παρ. 2.

β. Έκδοση ναυτιλιακής οδηγίας με σκοπό την ενημέρωση για το πρόβλημα, τη γνωστοποίηση των μέτρων που προτίθεται να πάρει το YEN και σύσταση προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να μεριμνήσουν έγκαιρα για τους ελέγχους συμβατότητας και την αποκατάσταση τυχόν προβλημάτων.

γ. Για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εκτελούν δρομολογιακές γραμμές και εμπίπτουν στις διατάξεις του Ν.Δ. 18773 (ΦΕΚ 261Α) προτείνονται τα εξής:

- Οι εφοπλιστές-πλοιοκτήτες μέχρι το τέλος Μαρτίου 1999 να συμβληθούν με τεχνική εταιρεία-σύμβουλο που θα περιλαμβάνεται στους καταλόγους, για τον έλεγχο των πλοίων τους, ενημερώνοντας το YEN σχετικά.

- Να υποβληθεί στο YEN η σχετική έκθεση ελέγχου του προβλήματος μέχρι τον Ιούλιο 1999.

- Στα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη χορήγηση άδειας εκτελέσεως δρομολογίων την περίοδο 1999-2000 να ζητείται η υποβολή στοιχείων, από τα οποία θα προκύπτει η αποκατάσταση όσων προβλημάτων έχουν εντοπισθεί στη σχετική έκθεση της τεχνικής εταιρείας και επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου.

δ. Για τα ελληνικά Ε/Γ πλοία που εμπίπτουν στις διατάξεις της οδηγίας 98/41/ΕΚ της Ε.Ε., εξαιρουμένων των πλοίων της κατηγορίας (γ), προτείνεται όπως μέχρι το Νοέμβριο 1999 υποβληθούν στο YEN στοιχεία από τεχνική εταιρεία ότι το πρόβλημα έχει αντιμετωπισθεί και δεν επηρεάζεται η ασφάλεια του πλοίου. ➡



Η μεγάλη σύγκρουση Ελλήνων εφοπλιστών και DnB

Το παρασκήνιο των συνεργασιών της νορβηγικής τράπεζας με τον ελληνικό εφοπλισμό

του Χάρη Παυλίδου



Ένα άκρως αποκαλυπτικό πρωτοσέλιδο της έγκυρης εφημερίδας «Lloyd's List» στις 27 Οκτωβρίου και ένα ρεπορτάζ, μία ημέρα νωρίτερα, της μεγαλύτερης σε κυκλοφορία νορβηγικής εφημερίδας, της «Aftenposten» ανοίγουν το φάκελο της μεγάλης αντιδικίας ανάμεσα στην τράπεζα DnB (Den norske Bank) και ελληνικών συμφερόντων εφοπλιστικών εταιρειών.

Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα, αλήθη και τις πληροφορίες τις οποίες συλλέξαμε από τους άμεσα εμπλεκόμενους σε αυτή την υπόθεση, αρκετές εταιρείες που ήταν πελάτες της νορβηγικής τράπεζας, εναντίον των οποίων τώρα έχει στραφεί, απειλούν ότι θα εναγάγουν την DnB για την άδικη κατάσχεση της περιουσίας τους και για κακόπιστες πωλήσεις.

Πλέον κραυγαλέες περιπτώσεις είναι αυτές των εφοπλιστών Ν. Λεόπουλου και Ν. Βενιζέλου, οι οποίοι, όπως υποστηρίζουν, εξαπατήθηκαν. Ο Νι-

κόλαος Λεόπουλος (Unimar) σκοπεύει να εναγάγει την DnB για ποσό 10 δισ. δραχμών, ενώ -όπως γράφει η «Aftenposten» και μας επιβεβαίωσε ο ίδιος- και ο Νικήτας Βενιζέλος θα καταθέσει αγωγή για ποσό 5 δισ. δραχμών.

Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και άλλοι εφοπλιστές, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι έπασαν «θύματα» της πολιτικής της DnB, και εταιρείες όπως η Forum και Leon-

Maritime.

Από την άληη, η μεγάλη νορβηγική τράπεζα αρνείται ότι μέχρι σήμερα έχει «πιάσει» κάποια αγωγή και χαρακτηρίζει τις κινήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών ως «ανόητες».

Παρ' όλα αυτά, η ναυτιλιακή κοινότητα στον Πειραιά παρακολουθεί με ζωηρό ενδιαφέρον τις εξελίξεις και προβληματίζεται για την παρουσία της τράπεζας, λόγω των δημοσιευμάτων που τη φέρουν να βρίσκεται σε δύσκολη θέση.

Πριν από έξι εβδομάδες, η τράπεζα ενημέρωσε τους μετόχους της ότι το πρώτο τρίμηνο του '98 είχε απώλειες 25 δισ. δρχ., λόγω του ότι έχασε 60 δισ. δρχ. από προβληματικά δάνεια. Αξίζει σε αυτό το σημείο να τονιστεί ότι το 80% αυτών των δανείων αφορούσαν το ελληνικό ναυτιλιακό portfolio της τράπεζας.

Η πλειυρά Λεόπουλου ισχυρίζεται ότι η DnB μετέφερε παρآنόμως το πλοίο της «Grand Coral» από τις Ινδίες στη Σιγκαπούρη. Τους ίδιους ισχυρισμούς προβάλλει και η πλειυρά Βενιζέλου για το πλοίο «Nikitas Roussos», το οποίο κατά τον ίδιο τρόπο μετέφερε από το Λας Πάμπας στο Ρότερνταμ η νορβηγική τράπεζα. Οι δύο εφοπλιστές εκτιμούν ότι η DnB ενήργησε έτσι ώστε να επιτύχει την πώληση των πλοίων το ταχύτερο δυνατό. Και ο Νικήτας Βενιζέλος εξηγεί τη στάση της τράπεζας, δίνοντας διάσταση στο ζήτημα. Με στοιχεία που έχει στην κατοχή του, υποστηρίζει ότι η DnB στρέφεται εναντίον των ελληνικών εταιρειών αμέσως όταν αρχίζουν τα προβλήματα, ενώ σε ανάλογες περιπτώσεις νορβηγικών εταιρειών δείχνει ανοχή. Εδώ θα πρέπει να σταθούμε στα λόγια του προέδρου της DnB, επ' ευκαιρία της εγκαίνιας των γραφείων της στον Πειραιά. Είχε πει λοιπόν στις 18-3-96 επί λέξει: «Καταλαβαίνουμε ότι η ναυτιλία έχει καλούς και κακούς καιρούς και ότι πρέπει να υποστηρίξουμε τους πελάτες μας στους κακούς καιρούς».

Να σημειωθεί ότι το γραφείο του Πειραιά όταν ξεκίνησε τη λειτουργία του είχε 40 πελάτες, οκτώ υπαλλήλους και 520 εκατ. δολλ. portfolio.

Πριν από μερικούς μήνες, δηλαδή έπειτα από δυόμισι χρόνια λειτουργίας, έχει κλείσει εννέα εταιρείες, διαθέτει 15 πελάτες, πέντε υπαλλήλους και portfolio 250 εκατ. δολλίων.

Η εκτίμηση αυτών των στοιχείων και η ερμηνεία τους δεν αφορά το παρόν άρθρο. Απλώς, η επισήμανση οδηγεί σε συμπεράσματα.

Στα ίδια συμπεράσματα στα οποία οδηγήθηκαν και οι δικηγόροι του εφοπλιστή Λεόπουλου, οι οποίοι -όπως αναφέρει ο ίδιος- είναι τόσο σίγουροι ότι θα κερδίσουν τη δίκη, ώστε δέχθηκαν να πληρωθούν μόνο αν κερδίσουν την υπόθεση. Ο Ν. Λεόπουλος ισχυρίζεται ότι έχει στην κατοχή του απόρρητα έγγραφα και αποδεικτικά, τα οποία θα τον βοηθήσουν να κερδίσει την υπόθεση.

Πάντως, προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι η DnB επέλεξε, χρονικά, να «επιτεθεί» στους Έλληνες πελάτες της και στο διευθυντή στην Ελλάδα, Δημήτρη Αντωνάτο, την ώρα που η ναυτιλαγορά ήταν σε πτώση.

Κλείνοντας το άρθρο, αξίζει να αναφέρουμε τους πελάτες της DnB, κατά τη διετία 1996-98, με τους οποίους έχει διαφορές:

1. Meltemi (Πορφυράτος), η επιχείρηση έκλεισε το '97.
2. Unimar (Λεόπουλος), έκλεισε το '96.
3. Forum (Κατούνης), έκλεισε το '97.
4. Naftilos (Αθανασόπουλος), έκλεισε το '96.
5. Almana (Τσαβλέρης), έκλεισε το '98.
6. Leond (Λεοντάρας), έκλεισε το '97.
7. Venizelos ANE (Βενιζέλος), έκλεισε το '96.
8. Grecale (Γιωακίμου-Μαργαρίτης), έκλεισε το '98.
9. Corninos Bros (Κ. Κομνηνός), η DnB πούλησε πλοίο της εταιρείας το '98.
10. S. Stravelakis (Στ. Στραβελάκης), η DnB πούλησε πλοίο της εταιρείας το '98.
11. SVL (Λαζαρίδης-Παντελάκης), έκλεισε το '98.
12. Seatrade (Γρέγος-Μουρινάκης), η DnB πούλησε πλοίο της εταιρείας το '96.

Το μεγάλο ερωτηματικό είναι, γιατί ενώ όλες οι τράπεζες σε ανάλογες καταστάσεις έκαναν υπομονή, η DnB βιάστηκε;

YD'S LIST

SURANCE • ENERGY • TRADE • FINANCE

165p

No. 57

Bank dismisses claims of wrongful ship seizure

Greek owners may counter-sue DnB

OWNERS of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

By Robert Jones
Daily Correspondent

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

The Greek Bank dismissed a claim by the owners of a string of captured Greek shipping companies under threat of seizure from the Greek Bank over alleged wrongful seizure of ships and cargo.

ACL board rejects

VLCC freight

Συνοπτικά η μετάφραση από το πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «LLOYD'S LIST»

Έλληνες εφοπλιστές πιθανόν να καταθέσουν μηνύσεις εναντίον της DnB.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα, οι ιδιοκτήτες μιας σειράς ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν κλείσει τους τελευταίους μήνες, λόγω χρεών και υπό την απειλή μηνύσεων από την Den norske Bank, απειλούν τώρα να μηνύσουν οι ίδιοι την τράπεζα για παράνομη κατάσχεση των караβιών τους και επικείμενη πώλησή τους.

Ο Νικόλαος Λεόπουλος (Unimar) σκοπεύει να εναγάγει την DnB για το ποσό των 10 δισ. δραχμών, ενώ όπως γράφει η νορβηγική εφημερίδα «Aftenposten», ο εφοπλιστής Νικήτας Βενιζέλος θα καταθέσει αγωγή για το ποσό των 5 δισ. δραχμών.

Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και άλλοι εφοπλιστές, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι έπασαν «θύματα» της πολιτικής της DnB, και εταιρείες όπως η Forum και η Leond Maritime.

Από την άλλη πλευρά, η μεγάλη νορβηγική τράπεζα αρνείται ότι μέχρι σήμερα έχει «λάβει» κάποια αγωγή και χαρακτηρίζει τις κινήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών ως «ανούσιες».

Πριν από έξι εβδομάδες, η τράπεζα ενημέρωσε τους μετόχους της ότι το πρώτο τρίμηνο του 1998 είχε απώλειες 25 δισ. δρχ. λόγω του ότι έχασε 60 δισ. δρχ. από προβληματικά δάνεια. Αξίζει σε αυτό το σημείο να τονισθεί ότι το 80% αυτών των δανείων προήλθαν από το ελληνικό ναυτιλιακό portfolio της τράπεζας.

Πάνος Λασκαρίδης

Διευθύνων σύμβουλος της LAVINIA CORPORATION

Εμπειριστατωμένες απόψεις για το μέλλον της ελληνικής σημαίας και της ελληνικής ναυτιλίας, γενικότερα, περιλαμβάνει η συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο γνωστός εφοπλιστής

κ. Πάνος Λασκαρίδης.

Αυτοδημιούργητος, γνωρίζει σε βάθος τα προβλήματα των θαλάσσιων μεταφορών και κυρίως του κλάδου στον οποίο ειδικεύεται η εταιρεία του. Μια εταιρεία που, όπως διηγείται ο ίδιος, είχε την ακόλουθη εξέλιξη:

«Ο πατέρας είχε σπουδάσει πριν από τον πόλεμο, στη Γερμανία, Ιχθυολογία. Επέστρεψε στην Ελλάδα, και μετά τον πόλεμο διορίστηκε επιθεωρητής Αλιείας στο υπουργείο Γεωργίας. Περί το 1950

συνεταιρίστηκε με κάποιον φίλο του και ξεκίνησε, πρώτη φορά στην Ελλάδα, τον κλάδο που μέχρι σήμερα ονομάζουμε κατεψυγμένα ψάρια. Την εποχή εκείνη, τα πρωτοεμφανιζόμενα κατεψυγμένα ψάρια ονομάστηκαν "ψάρια Ευρυδίκης" από το όνομα της συζύγου του χρηματοδότη και συνεταίρου του».

της Λίτσας Μαρέθου
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

**Καμία σημαία
που άρχισε
να φθίνει δεν έγινε
και πάλι μεγάλη**

Και συνεχίζει: «Η επιχείρηση αυτή έπεσε... έξω και ο πατέρας εργάστηκε, επί σειρά ετών, στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών και συγκεκριμένα στο Διεθνή Οργανισμό Τροφίμων και Αιχμείας. Στη συνέχεια, τη δεκαετία του 1960, ξεκίνησε μόνος του στον τομέα των κατεψυγμένων ψαριών. Στα μέσα του 1970, ο αδελφός μου κι εγώ επιστρέψαμε από τις σπουδές και τη θητεία μας στο στρατό. Εκείνη την εποχή είχαν αρχίσει να εφαρμόζονται οι «οικονομικές ζώνες» των 200 μιλίων, οι ονομαζόμενες ζώνες αλιείας, οι άδειες αλιείας, με δυο λόγια σταμάτησε να ψαρεύει ο καθένας όπου ήθελε, ό,τι ήθελε και όπως ήθελε. Μπήκαμε στη δουλειά του πατέρα μας ακριβώς εκείνη την εποχή. Στην Ελλάδα, τότε, υπήρχαν πολλοί ηλιοκτύτες με αλιευτικά ποντοπόρα, οι περισσότεροι εκ των οποίων διέθεταν και ένα μικρό ηλιο-ψυγείο με το οποίο μετέφεραν τα εμπορεύματά τους από τη Δυτική Αφρική στην Ελλάδα. Τότε, ο αδελφός μου κι εγώ αρχίσαμε να εργαζόμαστε ως ναυτομεσάιτες. Η μεγάλη βοήθεια εκ μέρους του πατέρα μας ήταν ότι κατάφερε να πείσει όλους τους φίλους και συναδέλφους ηλιοκτύτες να μας εμπιστευθούν τα σκάφη τους, τα οποία αντιμετώπιζαν πρόβλημα, διότι με τη μείωση του στόλου έμεναν χωρίς δουλειά. Κάπως έτσι κλήσαν τα πρώτα 3-4 χρόνια. Στη συνέχεια, περί το 1975-80,

πριν για λόγους κοινωνικής εξέλιξης οι εθνικές σημαίες σιγά σιγά φθίνουν, κυρίως γιατί φθίνει το ναυτεργατικό δυναμικό.

Τα περυσινά μέτρα, όπως ξέρετε, ο εφοπλισμός τα χαρακτήρισε ελλιπή. Και, πράγματι, δεν ήταν αρκετά -παρά το γεγονός ότι έπειτα από πολύ μεγάλο διάστημα ελήφθησαν κάποια μέτρα, έστω και αυτά. Τα μέτρα χαρακτηρίστηκαν ελλιπή για δύο λόγους: Κατ' αρχήν, συγκρινόμενα με αυτά άλλων συναφών χωρών, όπως π.χ. η Ολλανδία, μια χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση. Ο στόχος της συρρικνωσης για λόγους οικονομικούς, φορολογικούς και επιχειρηματικούς, αλλά η λήψη ορισμένων δραστηρίων μέτρων για την προστασία της σημαίας της είχε ως αποτέλεσμα την αναζωογόνηση του ολλανδικού ναυτολογίου. Φυσικά, πανομοιότυπα μέτρα δεν θα μπορούσαν να ληφθούν στην Ελλάδα, για τον απλούστατο λόγο ότι το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας μας είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό της Ολλανδίας.

Αυτά τα «δραστικά» μέτρα εκ μέρους του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι κατά κάποιον τρόπο επίπλαστα και δεν αλλοιάζουν τη μακρόχρονη πορεία της ελληνικής ναυτιλίας. Ό,τι συνέβη στη Νορβηγία, την Αγγλία, την Ιαπωνία και την Κορέα, θα συμβεί σιγά σιγά και εδώ.

Αυτά τα «δραστικά» μέτρα εκ μέρους του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι κατά κάποιον τρόπο επίπλαστα και δεν αλλοιάζουν τη μακρόχρονη πορεία της ελληνικής ναυτιλίας

στη Δυτική Αφρική, κυρίως γύρω από τη Νιγηρία, παρατηρήθηκε ανάπτυξη και άνθηση στον τομέα των ψυγείων. Τότε η δουλειά για τα μικρά ψυγεία είχε αλησμάσθη εξέλιξη. Προσκοληθήκαμε κι εμείς, αγοράσαμε ένα μικρό καραβάκι, μετά ένα δεύτερο και σιγά σιγά εγκαταλείψαμε την καθαρή ναυτομεσαιοτική. Λίγο αργότερα, ιδίως δυνάμεις, αρχίσαμε να ναυιλωσουμε κι εμείς ηλιο-ψυγεία. Και από το 1980 άρχισε πιο σοβαρή ανάπτυξη, η οποία συνοδούσθηκε με μεγάλη και μακροχρόνια συνεργασία με τους αλιευτικούς στόλους της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

Η πορεία ήταν γρήγορη και αλησμάσθη.

Σήμερα, οι κύριες δραστηριότητες του γκρουπ είναι:

1. Ηλιοκτοσία 55 ηλιο-ψυγείων παντός μεγέθους.
2. Διαχείριση των ανωτέρω ηλιο-ψυγείων, καθώς και διαχείριση ναυιλωμένου στόλου 50 ψυγείων. Ο συνολικός αριθμός στόλου υπό ιδιοκτησία ή υπό ναύλωση είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, τα τελευταία χρόνια.
3. Ιδιοκτησία της Alpha Reefer Transport Pool στο Αμβούργο, η οποία διαχειρίζεται 50 ηλιο-ψυγεία.
4. Εμπορία καυσίμων για προμήθειες αλιευτικών στόλων. Η Lavinia Corporation, τα τελευταία οκτώ χρόνια, είναι αποκλειστική αδειούχος της βρετανικής κυβέρνησης για την προμήθεια καυσίμων εντός της οικονομικής ζώνης των νήσων Falkland.
5. Μέτοχος κατά 50% στη Summar Inc./Seattle, η οποία προμήθευσε, κατά τη διάρκεια του έτους 1996, με 1.000.000 τόνους πετρέλαιο, κυρίως σε ρωσικά ηλιο-ψυγεία.
6. Επισκευές ηλιο-ψυγείων στο ιδιόκτητο ναυπηγείο Syncrolift Shiprepair Yard Astilleros Canarios S.A.

Η εταιρεία απασχολεί παγκοσμίως περίπου 600 άτομα στην Ξηρά και 2.200 αξιωματικούς και πληρώματα στα ηλιο-ψυγεία της. Στο γκρουπ ανήκει το 40% των μετοχών του ξενοδοχειακού συγκροτήματος και καζίνο Hyatt, που βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη, συνολικής επένδυσεως 43 δις. δρχ.

Ενδιαφέρουσες είναι οι απαντήσεις του κ. Πάνου Λασκαρίδη στις ερωτήσεις που του έθεσαν τα «Ναυτικά Χρονικά»:

Κύριε Λασκαρίδη, ως ηλιοκτύτες, πώς κρίνετε τα μέτρα ανταγωνιστικότητας που εξήγγειλε στις 2 Ιουλίου '97 ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας; Πιστεύετε ότι τα μέτρα αυτά ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα σε ό,τι αφορά το δικό σας επαγγελματικό χώρο;

Ο στόχος με ελληνική σημαία είναι ένα κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας, ένα μέρος της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, οιαδήποτε προσπάθεια γίνεται για να διατηρηθεί και να αυξηθεί, καλώς έχει.

Είναι όμως σίγουρο ότι και η Ελλάδα ανήκει στην κατηγορία πολλών άλλων, πρώην μεγάλων ναυτικών κρατών, όπως η Αγγλία, η Νορβηγία, η Ια-



Η κοινωνία μας είναι έτσι που οι νέοι, εξεθισμένοι, δεν ακολουθούν πλέον το ναυτικό επάγγελμα. Άρα, πρέπει μάλλον να το διατηρήσουμε, και όχι να προσδοκούμε ότι θα έχουμε μεγάλες αυξήσεις πάλι. Αυτό, πλέον του ότι καλώς έχουμε εθνικό νηολόγιο και καλώς προσπαθούμε να το συντηρούμε. Πρέπει όμως πρώτα να προστατεύσουμε τη μεγάλη ελληνοκίνητη ναυτιλία, που έχει την τεχνογνωσία, τις επιχειρήσεις στη στεριά, τα στελέχη.

Βεβαίως, λοιπόν, να ληφθεί κάποιο μέριμνα, αλλά πρωτίστως να καταλάβουμε πως μακροπρόθεσμα καμιά σημαία παραδοσιακού ναυτικού κράτους δεν διατηρήθηκε επ' άπειρον και, πολύ περισσότερο, όταν άρχισε να φθίνει, δεν αυξήθηκε εντυπωσιακά (εκτός από περιπτώσεις βραχυπρόθεσμων δραστηριών μέτρων τύπου Ολλανδίας, που ανέφερα προηγουμένως).

Με αυτή τη λογική, λοιπόν, τα μέτρα δεν ήταν αρκετά. Όμως είναι αμφίβολο αν μπορούσαμε να λάβουμε δραστηριότερα και, ακόμη και αν γινόταν κάτι τέτοιο, θα ήταν προσωρινή λύση και όχι μακροχρόνια και μόνιμη.

Ειδικότερα στη δική μας αγορά, δεν συμβαίνει τίποτα διαφορετικό απ' ό,τι στις άλλες αγορές υγρών ή ξηρών φορτίων. Η δική μας εταιρεία παρουσιάζει ιδιαιτερότητα, η οποία σχετίζεται με το θέμα των πληρωμάτων και με το θέμα της σημαίας. Όπως, ίσως, γνωρίζετε, εδώ και πολλά χρόνια έχουμε ειδικευθεί στο θέμα των μεταφορτώσεων φορτίων στο πέλαγος. Ήταν μια δουλειά η οποία εξελίχθηκε στο πιο έντονο και επιτυχές χαρακτηριστικό της εταιρείας μας. Αυτό όμως δεν μπορεί να επιτευχθεί παρά μόνο με ορισμένων εθνικιστικών πληρωμάτων, διότι τα μεν δυτικά πληρώματα, συμπεριλαμβανομένων και των Ελλήνων ναυτικών, δεν δέχονται να κάνουν αυτή τη δουλειά, ενώ τα πληρώματα τα προερχόμενα από άλλες χώρες δεν μπορούν λόγω φυσικής δύναμης. Έτσι οι ναυτικοί που μπορούν να απασχοληθούν είναι λίγοι, με κυρίαρχες τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, διότι οι χώρες αυτές είχαν πολύ μεγάλους στόλους αλιευτικών και μεταφορικών, με την ίδια ακριβώς δουλειά. Εμείς, λοιπόν,

γυρίζουν οι αγορές.

Πάντως, οπωσδήποτε θα υπάρξει μεγάλη πίεση, ιδίως αν αυτή η οικονομική κρίση εξελιχθεί σε ύφεση, κυρίως για τα ξηρά φορτία. Για τα υγρά φορτία είναι διαφοροποιημένα τα πράγματα, αλλά και εκεί θα αργήσουμε να δούμε καλύτερες μέρες.

Προσωπικά, δεν πιστεύω ότι, συνολικά, η κρίση είναι τόσο βαθιά. Θα υπάρξουν όμως πολλές διαφοροποιήσεις σε μεμονωμένους κλάδους και σε μεμονωμένους ηθοποιούς. Ανάλογα με την ιστορία του κάθε ηθοποιού, δηλαδή πότε αγόρασε, πότε δανείστηκε, τι άλλα ηθοποιοί έχει πέραν αυτών με τα οποία επιβαρύνθηκε, πόσο πρόλαβε να επωφεληθεί από τις καλές μέρες της ναυτιλαγίας. Έχω το συναίσθημα ότι πάλι θα έχουμε απώλειες, δυσκολίες σε ομάδες ηθοποιών και σε στόλους, οι οποίοι βασικά δεν ήταν υγιείς χρηματοοικονομικά.

Στο δικό μας τομέα, στα ψυγεία, πιστεύω ότι η επόμενη χρονιά θα φέρει πολλές απώλειες. Βέβαια, στις μικρές αγορές η εξέλιξη είναι ταχύτερη, και τα ηθοποιοί απορροφώνται ή αγοράζονται από άλλες εταιρείες. Ας μην ξεχνάμε όμως ότι οι εποχές κρίσεων προσφέρουν και μεγάλες ευκαιρίες. Η εταιρεία μας σε προηγούμενες παρεμφερείς περιπτώσεις είχε πάντα την ευκαιρία να ανανεώσει τα βαπόρια της ή να βελτιώσει την ηλικία τους. Κάτι παρόμοιο ελπίζω να συμβεί και τώρα, ώστε να μπορέσουμε να επωφεληθούμε.

Πόσο έχει επηρεάσει το χώρο όπου επεκτείνονται οι επαγγελματίες δραστηριότητες η διεθνής οικονομική κρίση; Πιστεύετε ότι αυτή η κρίση έχει αντίκτυπο στην κατανάλωση ευπαθών προϊόντων που μεταφέρουν τα ηθοποιοί;

Σαφέστατα στο δικό μας τομέα είναι φυσικό, και πάντα συμβαίνει, να υπάρχει πολύ μεγάλη επίδραση. Διότι τα ψυγεία μεταφέρουν κυρίως είδη τα οποία, σε σχέση με το υπόλοιπο παγκόσμιο εμπόριο, θεωρούνται πολυτελείας. Δεν είναι ούτε σιτηρά ούτε δημητριακά ούτε πετρέλαιο ή

Είναι βέβαιο ότι η ναυτιλία εξελίσσεται σε χώρο όπου το οικονομικό ενδιαφέρον για τον επενδυτή ολόένα και μειώνεται. Δεν είναι η ναυτιλία που γνωρίζαμε παλαιότερα

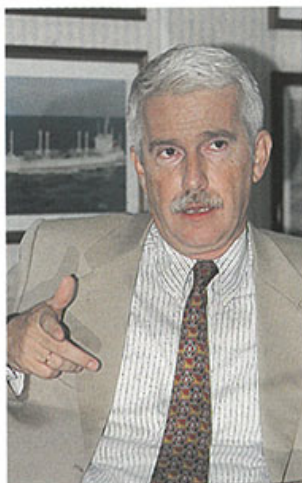
επί 15 χρόνια, περίπου, είχαμε κορεστικά πληρώματα, ενώ εδώ και 12 χρόνια, περίπου, έχουμε πληρώματα μόνο από τη Ρωσία και την Ουκρανία.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι στο Σαρωνικό είναι παροπλισμένα σήμερα 137 ηθοποιοί, πιστεύετε ότι διανύουμε νέα κρίση στη ναυτιλία;

Είναι βέβαιο ότι η ναυτιλία εξελίσσεται σε χώρο που το οικονομικό ενδιαφέρον για τον επενδυτή ολόένα και μειώνεται. Δεν είναι η ναυτιλία που γνωρίζαμε παλαιότερα. Οι συνθήκες είναι πιο δύσκολες και οι δυνατότητες περιορισμένες. Απαιτείται λοιπόν μεγαλύτερη προσοχή. Η ναυτιλία δεν έχει, γενικότερα, την απόδοση που είχε. Βέβαια, ο καθένας μόνος δεν μπορεί να κάνει τίποτα για να αντιμετωπίσει αυτή την κρίση. Μπορεί μόνο να προσαρμοστεί όσο γίνεται περισσότερο.

Άρα, λοιπόν, η ναυτιλία αργά αλλά σταθερά χάνει το ενδιαφέρον της από πλευράς απόδοσης.

Τούτη την ώρα, είναι γεγονός πως σε όλες τις αγορές υπάρχει δυστοκία και δυσπραγία ως προς τους ναύλους. Συγκεκριμένα, η αγορά η δική μας βρίσκεται σε κρίση καμνή, ίσως για διαφορετικούς λόγους από αυτούς των ξηρών φορτίων. Αλλά συμπίπτει. Η διαφορά ίσως στη δική μας αγορά είναι ότι επειδή είναι μικρή και ειδικευμένη, συνήθως «πέφτει» απότομα, αλλά ανακάμπτει και πιο γρήγορα. Στα φορτηγά και στα τάνκερ είναι μακροοικονομικές οι παράμετροι, μεταβάλλονται πιο αργά, και πιο αργά



μεταλλεύματα. Όπως καταλαβαίνετε, όταν οι αγορές περιορίζονται, όταν η παγκόσμια οικονομία οδηγείται σε ύφεση, αυτού του είδους το εμπόριο, αυτών των προϊόντων, είναι το πρώτο που πλήττεται και το τελευταίο που ανακάμπτει. Επιπλέον, οι εισαγωγές ορισμένων συγκεκριμένων αγορών, όπως αυτή της Ρωσίας -που για μας είναι πιο σπουδαίος προορισμός απ' ό,τι είναι ίσως για τα ξηρά φορτία- έχουν μειωθεί στο ελάχιστο.

Επίσης, ο δικός μας τομέας έχει και έναν άλλον παράγοντα ανασταλτικό. Και αυτός είναι η εμφανής και ισχυρή είσοδος των containers στο χώρο των κλασικών ηθοποιών-ψυγείων. Αυτό έχει αρχίσει από χρόνια και συνεχίζεται με βραδύ μεν αλλά σταθερό ρυθμό. Αποτέλεσμα είναι να χάνουμε -και θα χάσουμε- μεγάλο μέρος της απασχόλησης των κλασικών ψυγείων. Έτσι, η δουλειά θα μειωθεί όχι μόνο σε όγκο αλλά και σε αριθμό καθορισμένων δρομολογίων. Η επίθεση των containers είναι πολύ ισχυρή και τα ηθονεκτήματα που προσφέρουν πολύ μεγάλα.

Έτσι, λοιπόν, για τα ψυγεία υπάρχει «υγιής» ρυθμός αυξήσεως του μεταφορικού έργου, που δυστυχώς δεν μεταφράζεται σε βελτίωση της ναυτιλαγίας, διότι το κερασάκι της τούρτας καταλήγει στα containers. Άρα, εμείς έχουμε περισσότερο δρόμο να διανύσουμε για να δούμε καλύτερες μέρες.

Η εταιρεία μας, παράλληλα με τις άλλες δραστηριότητες, εδώ και 17-18 χρόνια, έχει ιδρύσει και διαχειρίζεται μια κοινοπραξία με έδρα τη Γερμανία, η οποία σήμερα συμπεριλαμβάνει 50 σκάφη-ψυγεία. Σε αυτή την κοινοπραξία συμμετέχουν 6 ηθοποιοί με διαφορετικό αριθμό ηθοποιών ο καθένας. Εμείς συμμετέχουμε με 11 ηθοποιοί. Με αυτά λοιπόν, τα λεγόμενα pools, μπορείς να επωφεληθείς το μέγιστο στις καλές μέρες, και από την άλλη, όταν η αγορά είναι σε κάμψη, σου προσφέρουν κάποιο σταθερό εισόδημα, το οποίο δεν εξαρτάται από σένα αλλά από όλα τα ηθοποιοί μαζί.

Πιστεύετε ότι η εφαρμογή του ISM Code από την 1η Ιουλίου καθιστά πιο ισχυρή την ελληνική σημαία;

Όπως γνωρίζετε, η τοποθέτηση της ελληνικής ναυτιλίας απέναντι στον κώδικα ήταν αρνητική επί αρκετό διάστημα. Προσωπικά, είχα πάντα την «περίεργη» άποψη ότι αυτή η αρνητική τοποθέτηση δεν ήταν σωστή, και αυτό όχι για λόγους καθυστέρησης, αλλά περισσότερο επειδή πίστευα ότι ο κώδικας αυτός, για να εφαρμοστεί και να λειτουργήσει, απαιτούσε δύο πράγματα: τεχνογνωσία από πλειοψηφία πλοιοκτησίας (όπως στελέχωση επιχειρήσεων) και κάποια χρήματα. Και στα δύο, εμείς οι Έλληνες, είμαστε σε πλεονεκτική θέση. Χρήματα είχαμε, καθώς και την τεχνογνωσία, λόγω του πολύ καλού ναυτεργατικού δυναμικού. Έτσι, πίστευα ότι θα μπορούσαμε να φέρουμε τον ανταγωνισμό και το συναγωνισμό στο επίπεδο το οποίο εμείς είχαμε τις προϋποθέσεις να επιτύχουμε. Αυτά, βέβαια, ίσχυαν το διάστημα που ο κώδικας ήταν στο στάδιο της προετοιμασίας. Τώρα μας επεβλήθη και δεν συζητείται πλέον αν έπρεπε ή όχι. Είναι πραγματικότητα και ήδη εφαρμόζεται από τους περισσότερους συναδέλφους.

Ειδικά για τα ψυγεία, η εφαρμογή του κώδικα αρχίζει από το 2002. Παρ' όλη αυτά, είμαστε στο τελικό στάδιο όσον αφορά την προετοιμασία. Γενικώς, η ναυτιλία αρχίζει να μπαίνει σε κανονιστικό καθεστώς, το οποίο πολύ σύντομα θα προσμοιάζει με αυτό των αεροπορικών εταιρειών. Νέοι αυστηροί κανονισμοί, σχετική πολιτικοποίηση, δικαιολογημένες ευαισθησίες -περιβαλλοντικές και ασφαλείας. Τα πλεονεκτήματα του κώδικα είναι σαφή και ελπίζω ότι αυτά που τώρα βλέπουμε, καθήμενοι αναπαυτικά στις καρέκλες μας, σε μακροχρόνια βάση να οδηγήσουν σε ουσιαστικές επιδράσεις, οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των ασφαλιστρών.

Υπάρχει όμως ένα μεγάλο ερώτημα, το οποίο δεν έχει διευκρινιστεί ακόμη, αλλά δεν υπάρχει και εμπειρία χειρισμού. Είναι οι νομικές συνέπειες, οι οποίες δεν έχουν ακόμη ξεκαθαρίσει.

Δεν πιστεύω ότι η εφαρμογή του ISM Code εξαρτάται από τη σημαία. Στο θέμα αυτόν των κανονισμών, η επίδραση της σημαίας αρχίζει και μειώνεται και θα σας αιτιολογήσω το γιατί. Παλαιότερα, όταν δεν υπήρχε η εφαρμογή -και η παρακολούθηση- σε τέτοια έκταση αυτών των κανονισμών, είχαμε τη θεωρία των σημαίων ευκαιρίας, η οποία κατά τεκμήριο, λόγω μειωμένων ελέγχων, παρουσίαζε περισσότερα μειονεκτήματα (μικρότερους δείκτες ασφάλειας, μεγαλύτερη επικινδυνότητα κ.λπ.). Προϊ-

ήλαιο; Θα έχει Έλληνες πλοιοκτήτες ή ελληνόκτητους στόλους; Δεν υπάρχει πέραν του πατριωτικού στοιχείου άλλος σημαντικός λόγος για την ύπαρξή του. Άλλωστε, σήμερα η αγορά των ασφαλειών είναι σε κάμψη και είναι πολύ δύσκολο, έως αδύνατο, να μπει κάποιος σε αυτή την αγορά με ένα καινούργιο σκάφος.

Ποια είναι η άποψή σας για την ίδρυση ενός και μόνο φορέα, ο οποίος θα εκπροσωπεί ολόκληρο τον ελληνικό εφοπλισμό; Μήπως θα ήταν σκόπιμο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών να έχει ως μέλη (με όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις) και τους πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν έχουν πλοία με ελληνική σημαία;

Πιστεύω ότι η Ένωση έπρεπε να περιλαμβάνει ολόκληρη την ελληνόκτητη ναυτιλία και όχι μόνον αυτή με ελληνική σημαία. Το σημερινό καθεστώς είναι λίγο ρευστό, με την έννοια ότι πολλοί από εμάς, για παράδειγμα, έχουμε πολλή βαπρία με ξένη σημαία και ένα με ελληνική. Έτσι είμαστε μέλη νοντά... Σίγουρα υπάρχουν ορισμένα στοιχεία, και μιλώ για την ποντοπόρο ναυτιλία, για τα οποία μπορούμε θεωρητικά να ισχυριστούμε πως υπάρχει διάσταση συμφερόντων μεταξύ πλοίου με ελληνική σημαία και πλοίου με ξένη. Παρά ταύτα, τα θετικά σημεία της συνολικής αντιπροσώπευσης της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι ουσιαστικότερα και ισοφαρίζουν τα τυχόν μειονεκτήματα. Θα ήταν ευχής έργο, λοιπόν, αν υπήρχε συνολική αντιπροσώπευση.



Κλείνοντας, θα ήθελα να προσθέσω ότι η ναυτιλία έχει ξεφύγει από την παλαιά της παραδοσιακή μορφή, αυτή που οι παλαιότεροι από εμάς γνωρίσαμε, όταν πρωτοξεκινήσαμε. Η ελληνική ναυτιλία πάντα διακρίθηκε, πρόκοψε και θριάμβευσε λειτουργώντας στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, αυτής που ονομάζουμε «Tramp» ναυτιλία. Και πράγματι, τα αποτελέσματα ήταν θετικά και εντυπωσιακά. Έτσι, η γενική κατεύθυνση δεν πιστεύω ότι πρέπει να αλλάξει. Υπάρχει όμως ένας τομέας, μια διαφορετική οπτική γωνία, η οποία, χωρίς να αλλάξει τον κύριο χαρακτήρα της ναυτι-

Η ναυτιλία δεν έχει, γενικότερα, την απόδοση που είχε. Βέβαια, ο καθένας μόνος δεν μπορεί να κάνει τίποτα για να αντιμετωπίσει αυτή την κρίση

ντος του χρόνου, οι έλεγχοι στα λιμάνια αρχίζουν να γίνονται πολύ αυστηροί, με αποτέλεσμα να εξασθενεί η αντίληψη περί σημαίας. Το να συμμορφωθείς προς τους κανονισμούς, το να είσαι σωστός στους ελέγχους, δεν έχει να κάνει με τη σημαία.

Ποια είναι η γνώμη σας για την ίδρυση ελληνικού P&I Club;

Μου υποβάλλητε μια ερώτηση η οποία πηλάνεται στον ορίζοντα εδώ και πολλά χρόνια. Ουδέποτε απαντήθηκε! Πιστεύω ότι στο χώρο γενικά των ασφαλειών και των καλύψεων ασφαλιστικών κινδύνων, ένα μέρος των οποίων καλύπτουν τα Clubs, θα έχουμε παγκοσμίως μεγάλες αλλαγές. Όπως γνωρίζετε, για τα Clubs επικρατεί η ποθούμενη ανανέωση της δεκαετούς εξαιρέσεως από τους κανονισμούς συναγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η διαδικασία διαρκεί ήδη δύο χρόνια και δείχνει ότι θα ληθεί, μόλις, ευνοϊκά για την ομάδα των IGA Clubs. Όμως, ο ασφαλιστικός ορίζοντας αλλάζει πολύ. Είναι προφανές ότι βλέπουμε σιγά σιγά την προσφορά ορισμένων υπηρεσιών παρόμοιων, για να μην πω και ίδιων με αυτές των Clubs, που αναγκαστικά θα τα οδηγήσουν στο να αλλάξουν μορφή, τόσο ως προς τον τρόπο λειτουργίας όσο και ως προς τον τρόπο ασφαλιστικής κάλυψης. Επίσης, είναι σχεδόν βέβαιο ότι κατά τα επόμενα χρόνια θα υπάρξουν και σε αυτόν τον τομέα δυσκολίες, να διατηρηθούν δηλαδή τα μικρά Clubs αυτόνομα.

Όσο για ελληνικό P&I Club, προσωπικά δεν υποστηρίζω την ύπαρξή του. Τι σημαίνει ελληνικό Club; Θα προσελκύσει, κατά βάση, ελληνικά κεφά-

λιάς, νομίζω ότι θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη. Μαίρα, λοιπόν, όταν κάνεις τον tramp μεταφορέα, αφ' ενός έχεις την ευχέρεια των αγοραπωλησιών, αφ' ετέρου μένεις, κατά κάποιο τρόπο, μακριά από τα φορτία. Έτσι, όταν η εταιρεία σου έχει πολλών ειδών πλοία, ιδίως στις αγορές των ξηρών και υγρών φορτίων, και όταν επιζητείς μακροχρόνια και σταθερή ναύλωση, αυτό το κύκλωμα έχει τα πλεονεκτήματά του, αλλά έχει και ένα βασικό μειονέκτημα. Βρίσκεσαι στο τελευταίο σκαλί των αμειβομένων... Βλέπετε, η κύρια πράξη είναι η αγοραπωλησία του φορτίου και ο ισχυρός των εμπλεκόμενων είναι ο έχων το φορτίο. Για να μπορέσεις λοιπόν να ανεβείς το σκαλί και να διαχειριστείς, αν όχι όλο, ένα τμήμα του μεταφορικού έργου οιοδήποτε φορτίου που διακινείται, πρέπει ταυτόχρονα ως εταιρεία να παρέχεις άψογες υπηρεσίες. Αυτό σημαίνει αναδιοργάνωση του μέχρι σήμερα σκεπτικού, γιατί πρέπει να επενδύσεις στο να δείξεις ότι είσαι αξιόπιστος και συνεπής προκειμένου να εισπράξεις.

Νομίζω, λοιπόν, ότι πρέπει να προσκολληθούμε περισσότερο εκεί που είναι τα φορτία. Αυτή είναι η ουσία. Πολλές φορές ακούω ερωτήσεις του τύπου: «Μα θα μετακινηθεί η ναυτιλία προς την Άπω Ανατολή, τη Σινγκαπούρη ή το Χονγκ Κονγκ;». Δεν μας ενδιαφέρει προς στα πού θα μετακινηθεί η έδρα των μεταφορικών εταιρειών ή η έδρα των εφοπλιστικών γραφείων. Αυτό είναι δευτερευούσης σημασίας. Το πρωτεύον είναι να μετακινηθούμε εμείς οι πλοιοκτήτες κοντύτερα στα κέντρα όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις για τη διακίνηση των φορτίων. ➡

ΦΑΚΕΛΟΣ
ΜΟΥΡΓΙΝΑΚΗ

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΕΝΟΣ ΔΡΑΜΑΤΟΣ

Του Χάρη Παυλίδη

Μετά την απόπειρα
δολοφονίας του
εφοπλιστή Κώστα
Αγαπητού, μια άλλη
υπόθεση συγκλονίζει την
-ποντοπόρο αυτή τη
φορά- ναυτιλία.

Πρόκειται για την
αυτοκτονία του νεαρού
εφοπλιστή Γιώργου
Μουργινάκη, ο οποίος
είχε μακρά αντιδικία με
τις εξαδέλφες του, κόρες
του εφοπλιστή και
πολιτικού Νικήτα
Βενιζέλου. Η αυτοκτονία
του εφοπλιστή έπεσε ως
«κεραυνός εν αιθρία»
στη ναυτιλιακή
κοινότητα του Πειραιά
και της Νέας Υόρκης,
αφού ουδείς ανέμενε ότι
ο Γ. Μουργινάκης
θα έβαζε τέλος
στη ζωή του με αυτόν
τον τραγικό τρόπο.



Παλιές ευτυχισμένες στιγμές στο σπίτι του Πόρτο Ράφτη. Ο Γ. Μουργινάκης με τη θεία του Κάθυ Βενιζέλου και την εξαδέλφη του Έλενα.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά. Ο Γ. Μουργινάκης, εγγονός του Γιάννη Γρέγου, αναλαμβάνει το '81 διευθυντής της μεγάλης εφοπλιστικής επιχείρησης, της οποίας μέτοχοι ήταν και τα παιδιά του Ν. Βενιζέλου (Μαρία, Έλενα και Αριέττα) από το γάμο του με την κόρη του Γ. Γρέγου, Κάθυ.

Μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, το πρώτο μέλημά του ήταν να διαχωρίσει τα συμφέροντα Γρέγου από τα συμφέροντα Βάτη (μέτοχος της εταιρείας). Οι σχέσεις των εταίρων της στην επιχείρηση ήταν ομαλή, αφού ουδείς ασχολούνταν ενεργώς, παρά μόνον ο ίδιος.

Οι πρώτες σκιές στις σχέσεις τους αρχίζουν να εμφανίζονται γύρω στο '83 και επιδεινώνονται μεταξύ '86 και '87. Αυτό το διάστημα ο Γ. Μουργινάκης μοίραζε χρήματα στους μετόχους, φροντίζοντας όμως να εμφανίζονται στα βιβλία, αντί ως μερίσματα, ως δάνεια. Το ίδιο διάστημα και χωρίς να ενημερώσει τις εξαδέλφες του, αρχίζει να μεταφέρει τα πλοία σε άλλες εταιρείες, που εν τω μεταξύ είχε συστήσει, και στα τέλη της δεκαετίας του '80 καλεί στον Πειραιά οικογενειακό συμβούλιο, στο οποίο ανακοινώνει ότι η εταιρεία οδεύει προς πτώχευση.

Η συγκλονιστική αποκάλυψη αιφνιδιάζει τους πάντες -ακόμη και τη μητέρα του- αλλά δεν σταματάει εκεί. Με αποδείξεις τις εγγραφές στα βιβλία των χρημάτων που έστελνε όλα αυτά τα χρόνια στις εξαδέλφες του, διεκδικεί την επιστροφή τους, αναφέροντας ότι τα χρωστούν στην επιχείρηση και πρέπει να τα επιστρέψουν!

Από το σημείο αυτό αρχίζει να γράφεται η ιστορία μιας υπόθεσης που εξελίχθηκε σε δράμα. Οι

εξαδέλφους του υποχρεώνονται έναντι των υποτιθέμενων «χρεών» να παραχωρήσουν στον εξαδέλφό τους όλη την ακίνητη περιουσία τους στο Πόρτο Ράφτη, αλλιώς και τα ποσοστά τους στα δύο μεγάλους αξίας ακίνητα, στην πηλασία Συντάγματος.

Ο Γ. Μουργινάκης γίνεται πλέον κυρίαρχος του παιχνιδιού και φυσικά όλης της περιουσίας της οικογένειας και, αφού έχει αποπληρωθεί από αυτό το «βόρος» βάζει στην επιχείρηση την τράπεζα Morgan Guarantee, με ποσοστό 30%. Δύο μήνες μετά τη συμφωνία, γύρω στο '90, παντρεύεται με την Αμερικανίδα Ράντυ, αντιπρόεδρο της τράπεζας.

Ο Γ. Μουργινάκης, που εμφανίζεται πλέον ως Γ. Γρέγος-Μουργινάκης, δεν έχει πια ανάγκη τη Morgan και φροντίζει να τη βγάλει από το παιχνίδι, βάζοντας όμως στην εταιρεία την DnB.

Το ίδιο διάστημα, γύρω στο '91, ο εφοπλιστής Ν. Βενιζέλος, ο οποίος μηδένποτε είχε ασχοληθεί με τα περιουσιακά στοιχεία της συζύγου του και κατά συνέπεια αγνοούσε τις λεπτομέρειες της υπόθεσης, ενημερώνεται από τις κόρες του.

Από την πρώτη στιγμή αντιλαμβάνεται ότι κάτι δεν πάει καλά στην ιστορία, αν και έχει τις επιφυλάξεις του, μη μπορώντας να διανοηθεί ότι θα μπορούσε ο ανιψιός του να έχει καταστρώσει ένα τόσο πολυπλοκό σχέδιο.

Μαθαίνοντας όμως ότι το ακίνητο της οδού Όθωνος 6, αξίας 3,5 δισ. δρχ., παραχωρήθηκε, λόγω του υποτιθέμενου «χρέους», έναντι μόλις 250 εκατ. δρχ., δηλαδή στην ουσία έναντι 125 εκατ. αφού τόσο ήταν το μερίδιο των κοριτσιών, δεν έχει πλέον καμιά αμφιβολία για το σχέδιο που έθεσε εκτός περιουσίας τις κόρες του.

Έτσι, το '91 ξεκινάει η μακρά αντιδικία, η οποία κατέληξε στο δικαστήριο της Νέας Υόρκης με μια επώδυνη απόφαση κατά του Γ. Μουργινάκη. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι όλα αυτά τα χρόνια αρκετές προσπάθειες που έγιναν για συμβιβασμό, προσέκρουσαν στην αδιάλλακτη στάση του Γ. Μουργινάκη. Τελευταία, και λίγο πριν από την απόφαση, η δι-

καστής Beatrice Shainswit κάλεσε τους δικηγόρους να συμβιβασθούν. Και αυτή όμως η προσπάθεια απέβη μάταιη, λόγω της άρνησης του Γ. Μουργινάκη.

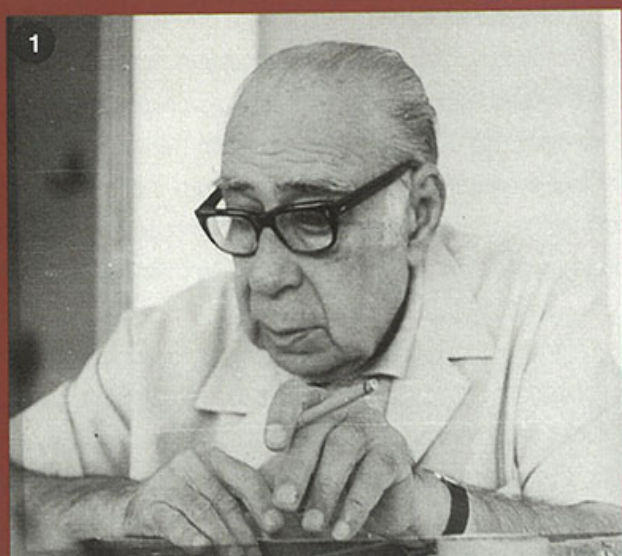
Στις 23 Οκτωβρίου, η απόφαση ήταν καταπέλτης-με αποτέλεσμα σύμφωνα με καλά πληροφορημένες πηγές- στο άκουσμά της ο Γ. Μουργινάκης να λιποθυμήσει!

Για τον νεαρό εφοπλιστή είχε αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση. Λίγες ημέρες οργότερα, ο δικηγόρος του επισκεπτόταν το δικηγόρο της οικογένειας Βενιζέλου, τον κ. Corbett, τον οποίο ενημέρωνε ότι ο πελάτης του παραδεχόταν το σφάλμα του, ζητούσε συγγνώμη από τις εξαδέλφους του και συμβιβασμό, ώστε να κλείσει η υπόθεση. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί ότι το δικαστήριο της Νέας Υόρκης ασχολήθηκε με το αστικό μέρος της υπόθεσης. Το ποινικό όμως μέρος αφορούσε τα ελληνικά δικαστήρια και με βάση την απόφαση της Νέας Υόρκης ήταν περίπου βέβαιο ότι ο Γ. Μουργινάκης απειλούνταν με φυλάκιση.

Η πηλερ Βενιζέλου δέχθηκε να συζητήσει τα ανταλλάγματα και έτσι γύρω στα τέλη Οκτωβρίου οι δικηγόροι και των δύο προγραμματίσαν την έλευσή τους στην Ελλάδα, με σκοπό το κλείσιμο της συμφωνίας (τη συνέχεια της υπόθεσης στα ελληνικά δικαστήρια έχουν αναλάβει οι δικηγόροι Λυκουρέζος και Αντωνόπουλος).

Η είδηση της αυτοκτονίας αιφνιδίασε όχι μόνο την πηλερ Βενιζέλου (η οποία δεν γνώριζε ότι ο Γ. Μουργινάκης διέμενε εκείνο το διάστημα στο σπίτι του στο Πόρτο Ράφτη), αλλά και τους στενούς συνεργάτες του αυτόχειρα.

Οι λόγοι της αυτοκτονίας ίσως δεν γίνουν ποτέ γνωστοί. Εικάζεται ότι ο κυριότερος λόγος ήταν οι τύψεις που τον βασάνιζαν, αλλά και το διαζύγιο του και, επιπλέον, ο χωρισμός του από γνωστή παρουσιάστρια της τηλεόρασης.



1) Ο ιδρυτής της δυναστείας Ιωάννης Γρέγος. 2) Οικογενειακή φωτογραφία στο σπίτι του Πόρτο Ράφτη: από αριστερά, η αδελφή του Γ. Μουργινάκη, Αριέττα, οι κόρες του Ν. Βενιζέλου Μαρία, Αριέττα και Έλενα και ο Γ. Μουργινάκης



3) Στο κέντρο: Ι. Γρέγος, αριστερά η μητέρα του Γ. Μουργινάκη, δεξιά η πρώτη σύζυγος του Ν. Βενιζέλου.
4) Ο Γ. Μουργινάκης σε παιδική ηλικία.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» παραθέτουν κατ' αποκλειστικότητα το σκεπτικό της απόφασης.

Τον περασμένο Οκτώβριο δημοσιεύθηκε η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Πολιτείας της Νέας Υόρκης, σχετικά με τη διένεξη ανάμεσα στους κληρονόμους της γνωστής ναυτιλιακής δυναστείας που ίδρυσε ο Γεώργιος Γρέγος.

Η διένεξη ξεκίνησε ανάμεσα στις κυρίες Αικατερίνη Βενιζέλου, Μαρία Ν. Βενιζέλου, Έλενα Βενιζέλου, Αριέττα Βενιζέλου και την εταιρεία τους Grecofam από τη μια μεριά, και τους στενούς συγγενείς τους (ανίψια της πρώτης κυρίας και πρωτοξάδελφα των άλλων τριών κυριών) Γεώργιο Γρέγο Μουργινάκη, Σταμάτη Γρέγο και την εταιρεία τους Oceania Maritime Agency Inc. Ουσιαστικά όλη η οικογένεια Βενιζέλου προσέφυγε στο δικαστήριο κατά του Γ. Μουργινάκη για «κλοπή» εκ μέρους του της οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης, της οποίας πήρε τη διαχείριση όταν πέθανε ο παππούς του Ιωάννης Γρέγος, και για ενθυλάκωση της περιουσίας της. Η οικογένεια Βενιζέλου διεκδικούσε το 36% της επιχείρησης. Η επιχείρηση είχε ξεκινήσει από τον ιδρυτή της Γεώργιο Γρέγο, γύρω στα 1920, και λίγο πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο περιήλθε στο γιο του Ιωάννη Γρέγο. Το 1965 ιδρύθηκε η εταιρεία Grecofam που ανέλαβε τη διαχείριση όλων των μοναχοξάδελφων εταιρειών του Γρέγου, και που οι μετοχές της περιήλθαν αποκλειστικά στα μέλη της οικογένειας -τον Ιωάννη Γρέγο, τη γυναίκα του Αριέττα και τις δύο κόρες τους Αικατερίνη και Ματθίλη. Ο εναγόμενος Γεώργιος Γρηγ. Μουργινάκης είναι γιος της Ματθίλης. Η Αικατερίνη και οι τρεις κόρες της, Μαρία, Αριέττα και Έλενα, είναι ενάγουσες στην υπόθεση. Ο Ιωάν. Γρέγος και η γυναίκα του πέθαναν το 1975 και το 1991 αντίστοιχα, και η επιχείρηση ανατέθηκε, σύμφωνα με την παράδοση της οικογένειας, που ήθελε μόνο άντρες στον έλεγχο της επιχείρησης, στα χέρια του μόνου άρρενα της οικογένειας, του Γεωργίου Γρέγου Μουργινάκη, που ήταν τότε 16 ετών, και προοριζόταν ανέκαθεν γι' αυτή τη θέση. Για μια τριετία την επιχείρηση διαχειριζό-

ταν η μητέρα του Αριέττα Γρέγου μαζί με τον εξάδελφό του (από τον πατέρα του) Σταμάτιο Γρέγο. Όταν ο Μουργινάκης έγινε 19 ετών, εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη και, παρά την ελλιπή μόρφωσή του, ανέλαβε το σύνολο της διαχείρισης με τη βοήθεια του εξοδέλφου του, εκδιώκοντας τη μητέρα του, με την οποία βρισκόταν στα μαχαίρια, και η οποία, λίγο πριν πεθάνει, ζούσε πολύ φτωχικά στην Αθήνα, χωρίς καν ιατρική περίθαλψη. Όταν η εγγονή της Αριέττας Βενιζέλου θέλησε να μπει στην επιχείρηση και να μνηθεί σε αυτή, την έβαλαν στο τμήμα ναυλώσεων και δεν της έδιναν λεπτομερείς πληροφορίες, έτσι ώστε απογοητεύθηκε και εγκατέλειψε σε πέντε μήνες (σήμερα είναι ενάμιση βιολόγος).

Μέσα σε ένα χρόνο από την άφιξή του στη Νέα Υόρκη ο Γεώργιος Μουργινάκης ίδρυσε την πανομαϊκή εταιρεία Millyefti Compania Commercial SA της οποίας μοναδικός μέτοχος ήταν ο ίδιος, και πρόεδρος ο Σταμάτιος Γρέγος. Τελικά η Millyefti και άλλες εταιρείες, που ανήκαν αποκλειστικά στον Μουργινάκη, ανέλαβαν όλη την περιουσία της Grecofam. Και ενώ επί πολλά χρόνια οι ενάγουσες έπαιρναν αρκετά μεγάλο εισόδημα, ως μέτοχοι της Grecofam, από το 1990 δεν πήραν ούτε δραχμή! Τελευταία η «περιουσία» της επιχείρησης είχε μειωθεί σε πέντε δεξαμενόπλοια και ένα φορτηγό. Το Ανώτατο Δικαστήριο της Πολιτείας της Νέας Υόρκης (ιδιοκτήτης Beatrice Shainswit) επιδίκασε στις κυρίες Βενιζέλου (που εκπροσωπήθηκαν από τη δικηγορική φήρμα Cardillo & Corbett της Νέας Υόρκης) το ποσό των 26,3 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.

Σε προσεχές τεύχος θα δημοσιεύσουμε στο English Supplement την απόφαση του αμερικανικού δικαστηρίου, η οποία δικαίωσε τις ενάγουσες και οδήγησε πιθανότατα τον Γ. Μουργινάκη στην αυτοκτονία. ➡

Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



Καταγράφει
Σήμερα
την οικονομία
τού **Αύριο**

Οταν κατά το 1993, η Bundesbank προειδοποίησε ότι η ανεξέλεγκτη κινητικότητα και η ανυπαρξία ουσιαστικού θεσμι-κού ελέγχου στις αγορές παραγώγων (είτε είχαν ως σημεία και άξονες αναφοράς το συνάλλαγμα, τα εμπορεύματα ή τις μετοχές και ομολογιακές αξίες) απειλούσε αυτό καθαυτό το χρηματοπιστωτικό σύστημα, ελάχιστα ανέμεναν την κατάρρευση μιας νέας χρηματοοικονομικής τάξης πραγμάτων, εντός μόλις μιας πενταετίας. Οι μεγάλες ζημιές, ύψους περίπου 1,5 τρισεκατομμυρίων USD που προκλήθηκαν στις αγορές παραγώγων κατά το 1994, αν και αρχικά ανησυχούσαν αρκετούς παράγοντες των αγορών, θεωρήθηκαν τελικά περιστασιακές, συνεπικουρούσης και της δήλωσης του προέδρου της FED, Α. Greenspan, περί τυχαίου συμβάντος και αμελητέων κινδύνων. Ο εφνοηχασμός όμως από τη μία πλευρά και η ασυδοσία των αυτοαποκαλούμενων διαχειριστών υψηλών κινδύνων από την άλλη, οδήγησαν κατά την περίοδο 1997-1998 σε μία άνευ προηγουμένου κρίση τις χρηματιστηριακές αγορές, με εκτιμώμενες μέχρι στιγμής ζημιές της τάξεως των 4 τρισεκατομμυρίων USD και απρόβλεπτες προς το παρόν συνέπειες για τις οικονομίες των χωρών όχι μόνον της Άπω Ανατολής, αλλά και της Λατινικής Αμερικής και, τελικά, ακόμη και των ΗΠΑ. Πολλοί διαβλέπουν ότι σύντομα θα αναδυθούν μεγάλα προβλήματα ρευστότητας σε ένα μεγάλο τμήμα του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος, με αναπόφευκτο επακόλουθο δυσμενείς εξελίξεις στις οικονομίες αρκετών χωρών. Ήδη στις ΗΠΑ έχουν ανακύψει σημαντικά προβλήματα χρηματοδότησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, είτε στο εμπόριο, είτε στη βιομηχανία, λόγω συρρίκνωσης της ρευστότητας των τραπεζών. Η θλιβερή αυτή εικόνα δεν συμπεριλαμβάνει μέχρι στιγμής την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς η εμπλοκή των μεγάλων ευρωπαϊκών χρηματοπιστωτικών οργανισμών, στον απίστευτο αυτό κερδοσκοπικό κυκλώνα των δύο τελευταίων ετών, υπήρξε μικρή και περιορίστηκε σε μεμονωμένες κινήσεις ορισμένων τραπεζών (ειδικά ελβετικών), οι οποίες δεν είναι σε θέση να επηρεάσουν αρνητικά την ευρύτερη πορεία του ευρωπαϊκού χρηματοπιστωτικού συστήματος.

Τις σοβαρότερες ζημιές προς το παρόν διαφαίνεται ότι έχουν υποστεί τα λεγόμενα κεφάλαια αναχαίτισης κινδύνων (hedge funds), πολλά από τα οποία έχουν βρεθεί στο στάδιο της διάλυσης, όπως λόγω χάρη το Long Term Management Capital, που επιβίωσε προσωρινά χάρη στη δανειοδότησή του με 3,75 δισεκατομμύρια USD από αμερικανικές και ελβετικές τράπεζες.

Επαγωγικά όμως, οι απώλειες επηρέασαν πολλούς τράπεζες και χρηματοοικονομικούς οίκους, κυρίως των ΗΠΑ, καθώς έχει αποκαλυφθεί σταδιακά μία άνευ προηγουμένου έκθεση σε hedge funds, είτε έμμεσα με τη μορφή πιστώσεων, είτε άμεσα με τη μορφή συμμετοχής. Όπως διαφαίνεται από τον Πίνακα Α, μερικά από τα μεγαλύτερα hedge funds έχουν υποστεί (με βάση τις μέχρι τούδε εκτιμηθείσες ζημιολογικές θέσεις) απώλειες της τάξης των 30 δισεκατομμυρίων USD, με κυρίαρχη αιτία τις κερδοσκοπικές τους κινήσεις στο ιαπωνικό νόμισμα. Από την άλλη πλευρά, η εμπλοκή των τραπεζών στον απερίγραπτο αυτό κερδοσκοπικό κυκλώνα, αποκάλυψε ότι η υπερπροβληθείσα απομάκρυνση από τις παραδοσιακές τραπεζικές εργασίες και η στροφή προς τη διαχείριση κινδύνων, μέσω των νέων προϊόντων κεφαλαιαγοράς, αποτελεί τελικά μία κερδοφόρο δραστηριότητα μόνον όταν επικεντρώνεται σε ασφαλείς και ομαλές αγορές, καθώς κάθε κλυδωνισμός, έστω και φαινομενικά ασήμαντος, οδηγεί σε τραγελαφικά αποτελέσματα με απρόβλεπτες συνέπειες.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α: ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (HEDGE FUNDS)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΖΗΜΙΕΣ (σε %)	ΑΙΤΙΕΣ
LONG TERM MANAGEMENT CAPITAL	4	Ευρωπαϊκά επιτόκια
JAGUAR FUND	2	Γιέν, αναδυόμενες αγορές
QUANTUM FUND	4	Στερήνια, ρωσικές αγορές
HAUSSMAN HOLDING N.Y.	1	Γιέν, αναδυόμενες αγορές
TIGER FUND	6	Γιέν
US MARKET NEUTRAL COMPOSITE	0,6	Αμερικανικές και αναδυόμενες αγορές
CONVERGENCE FUND	4	Γιέν
PERMAL INVESTMENT HOLDINGS	0,5	Γιέν, αναδυόμενες αγορές
LITCHFIELD FUND	4	Γιέν
ROSENBERG US SMALLCAP	0,5	Αναδυόμενες αγορές
EAGLE FUND	3	Γιέν
INTER CAP TOTAL	0,4	Γιέν, αναδυόμενες αγορές

Ο θλιβερός κατάλογος των τραπεζών και των χρηματοοικονομικών οίκων, που κατέγραψαν σημαντικές, με βάση τις μέχρι τούδε εκτιμήσεις, ζημιές, αποκάλυψε ότι τα δύο τρίτα (κυρίως αμερικανικοί και ελβετικοί οίκοι) υπέφεραν λόγω της έκθεσής τους σε κεφάλαια αναχαίτισης κινδύνων, είτε ως πιστωτές, είτε ως συμμετοχοί στις κερδοσκοπικές κινήσεις. Όπως αποκαλύπτεται από τον Πίνακα Β, ελάχιστα υπέφεραν από την έκθεσή τους στις ρωσικές αγορές, ενώ οι αναλογούσες απώλειές τους είναι αισθητά περιορισμένες σε σύγκριση με τις ζημιές των υπολοίπων, παρά το γεγονός ότι η ρωσική κρίση προβλήθηκε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ίσως σκόπιμα) ως το κύριο αίτιο κατάρρευσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ Β: ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΣ	ΕΑΡΑ	ΖΗΜΙΑ (σε %)	ΑΙΤΙΕΣ
UBS	Ελβετία	1,7	Έκθεση σε hedge funds
CREDIT SUISSE	Ελβετία	8,0	Έκθεση σε hedge funds
ABN AMRO	Ολλανδία	0,7	Αναδυόμενες αγορές
ING BARINGS	Ολλανδία	1,2	Αναδυόμενες αγορές
BANCO SANTANDER	Ισπανία	0,8	Αναδυόμενες αγορές
BNP	Γαλλία	0,5	Αναδυόμενες αγορές
PARIBAS	Γαλλία	0,7	Έκθεση σε hedge funds
SOCIETE GENERALE	Γαλλία	1,5	Αναδυόμενες αγορές
BARCLAY'S	Βρετανία	1,2	Έκθεση σε hedge funds
SUMITOMO	Ιαπωνία	2,0	Έκθεση σε hedge funds
J.P. MORGAN	ΗΠΑ	0,8	Έκθεση σε hedge funds
MERRILL LYNCH	ΗΠΑ	2,0	Έκθεση σε hedge funds
SCHROEDERS	ΗΠΑ	0,7	Έκθεση σε hedge funds
BANKERS TRUST	ΗΠΑ	0,8	Έκθεση σε hedge funds
CITICORP (SALOMON)	ΗΠΑ	0,8	Έκθεση σε hedge funds
CHASE MANHATTAN	ΗΠΑ	1,2	Έκθεση σε hedge funds
BANK OF AMERICA	ΗΠΑ	1,5	Έκθεση σε hedge funds
REPUBLIC NEW YORK	ΗΠΑ	0,9	Έκθεση σε hedge funds

ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΜΙΑΣ ΔΙΕ

Το ανεξέλεγκτο ερώτημα που ανακύπτει βασανιστικά από την απογοητευτική αυτή εικόνα είναι το πώς οργανισμοί αυτού του μεγέθους, που αξιοποιούσαν ομοιογενώς τον πλέον αξιόλογο δυναμικό συμβούλων που διαθέτει χρηματοοικονομικό σύστημα (ορισμένοι είχαν βραβευθεί και με το βραβείο Nobel για την προσφορά τους στη διεθνή οικονομία) έφθασαν στα πρόθυρα της πανωλεθρίας. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι όλες οι κινήσεις επιχειρήθηκαν με γνώμονα την ισχυροποίηση του αμερικανικού νομίσματος, είτε αυτή θα προέκυπτε λόγω των αδυναμιών της ιαπωνικής οικονομίας (περίπτωση δολαρίου/γιέν), όπου η Merrill Lynch προέβλεπε προ οκταμήνου με περιορισμένη μελέτη της την κατάρρευση της ισοτιμίας του ιαπωνικού νομίσματος έναντι του δολαρίου πέραν του επινέδου των 180 γιέν ανά δολάριο, είτε λόγω αποκλιμάκωσης των ευρωπαϊκών επιτοκίων με επίκεντρο τα γερμανικά, που θα ισχυροποιούσαν το αμερικανικό νόμισμα έναντι των ευρωπαϊκών, είτε λόγω κλυδωνισμών στις αγορές της Άνω Ανατολής, της Λατινικής Αμερικής και της Ανατολικής Ευρώπης, που θα ωθούσαν τους ανά τον κόσμο επενδυτές στην αναζήτηση του ασφαλέστερου καταφυγίου, που κατά παράδοση προσέφερε το αμερικανικό νόμισμα σε ανάλογες ανακατατάξεις των αγορών. Προς την κατεύθυνση αυτή κινήθηκαν γνωστοί χρηματοοικονομικοί πραγματογνώμονες, όπως ο Mood's και ο S & P, συνεπικουρώντας τις κινήσεις αυτές, καθώς υποβίβαζαν κατά περιόδους την αξιοπιστία και την πιστοληπτική δυνατότητα διαφόρων εθνικών οικονομιών (κυρίως χωρών της Ήω Ανατολής) ή χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων (κυρίως γερμανικών τραπεζών). Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο το γεγονός ότι κατά την έναρξη αυτού του κερδοσκοπικού κύκλου, στις αρχές του 1997, ο οίκος Mood's είχε αναβαθμίσει σε απροσδόκητα υψηλά επίπεδα τα ομόλογα της Μαλαισίας, τα οποία όμως υποβάθμισε λίγο αργότερα (τον Ιούνιο του 1997), στο επίπεδο των junk bonds (ομόλογα χρεοκοπημένων πτωχευμένων επιχειρήσεων στις ΗΠΑ). Ακόμη όμως και ο πλέον αδαής γνωρίζει ότι σε τόσο βραχύ χρονικό διάστημα είναι αδύνατον να προκύψουν αποχρώσεις ενδείξεως ως προς την αρνητική ή θετική πορεία μιας εθνικής οικονομίας, πόσον μάλλον έγκυρες διαπιστώσεις, και κατά συνέπεια τα βαρύγδουπα, κατά τα άλλα, συμπεράσματα αυτής της μορφής εξυπηρετούσαν άλλες επιδιώξεις.

Η γενική πρόβλεψη ως προς την αναπόφευκτη ισχυροποίηση του αμερικανικού νομίσματος βασίστηκε σε ορισμένες παραδοχές, από τις οποίες οι κυριότερες υπήρξαν η προοπτική διορκείας της σταθερής ανάκαμψης της αμερικανικής οικονομίας και η αναγκαστική ενίσχυση του δολαρίου, έτσι ώστε να αποτραπούν ενδεχόμενες φυγόκεντρες τάσεις λόγω της εμφάνισης του ευρώ στις διεθνείς αγορές. Στην πραγματικότητα, όμως, οι παραδοχές αυτές επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την επί δεκαετίες σταθερή ανάληψη ενός υπερβολικά μεγάλου βαθμού ευθύνης, από ένα και μοναδικό νόμισμα & ndash; το αμερικανικό δολάριο & ndash; στο διεθνές χρηματοοικονομικό σύστημα. Οπωσδήποτε, κανείς δεν είχε τη δυνατότητα να αμφισβητήσει αυτή την ιδιόμορφη διευθέτηση των οικονομικών πραγμάτων διεθνώς κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '40 ή των πρώτων δεκαετιών που την ακολούθησαν, καθώς είχε παγιωθεί σε εξαιρετικά δυναμικά στοιχεία. Η πανίσχυρη αμερικανική οικονομία της παραγωγής, το δυσθεώρητο υψηλό πλεόνασμα του αμερικανικού εθνικού λογαριασμού τρεχουσών συναλλαγών και το γεγονός ότι οι ΗΠΑ αποτελούσαν τη μεγαλύτερη πιστωτική δύναμη του κόσμου δεν επέτρεπαν κανένα περιθώριο αμφισβήτησης ως προς την εδραιωμένη οικονομική τάξη. Παρόλ'αυτα, το έλλειμμα του προϋπολογισμού των ΗΠΑ ήταν ασήμαντο, τα διάφορα νομίσματα διατηρούσαν σταθερή σχέση μεταξύ τους (και με το χρυσό), ενώ όλες οι συναλλαγματικές ισοτιμίες υπόκειντο σε ασφυκτικό έλεγχο. Υπήρχαν μικρά περιθώρια αστάθειας στις χρηματαγορές, καθώς οι ροές των κεφαλαίων ήταν περιορισμένες, ενώ η μεγάλη μάζα του επενδυτικού κοινού ακολουθούσε συντηρητικές και παραδοσιακές μεθόδους επενδύσεων. Όμως, μετά παρέλευση πέντε δεκαετιών, καμία από τις συνθήκες αυτές δεν έχει επιβιώσει, γεγονός που συνεπάγεται την ολοκληρωτική σχεδόν διαφοροποίηση του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, χωρίς όμως αναπροσδιορισμό της θέσης του δολαρίου στον παγκόσμιο χρηματοοικονομικό χώρο. Από την όλη πλεονεξία, το αμερικανικό μερίδιο στην

παραγωγή του διεθνούς πλούτου έχει συρρικνωθεί, ενώ επί σειράν ετών τα υψηλά έλλειμματα στον αμερικανικό εθνικό λογαριασμό τρεχουσών συναλλαγών έχουν ουσιαστικά μετατρέψει τη χώρα στον μεγαλύτερο οφειλέτη του κόσμου, σε μικρή σχετικά χρονική περίοδο. Τα δύο τρίτα των δολαρίων σε κυκλοφορία εξυπηρετούν συναλλαγές τρίτων ανά τον κόσμο, χωρίς άμεση εμπλοκή της αμερικανικής οικονομίας, γεγονός από το οποίο εξυπακούεται ότι κάθε δύο από τα τρία δολάρια που διακινούνται αποτελούν στην ουσία μία άτυπη δανειοδότηση χωρίς τόκους προς την κεντρική κυβέρνηση των ΗΠΑ. Η κατάσταση αυτή έχει επιτρέψει τη διακίνηση τεραστίων κερδοσκοπικών κεφαλαίων, που ενισχύεται στην τρέχουσα δεκαετία και από την έλλειψη θεσμικών ελέγχων, οι δε κατά καιρούς αμερικανικές κυβερνήσεις έχουν συνηθείσει στα υψηλά έλλειμματα του προϋπολογισμού και του λογαριασμού τρεχουσών συναλλαγών και θεωρούν πλέον άνευ ουσίας την αντιμετώπιση του ζητήματος της πειθαρχίας των αγορών, κάτι που θα ήταν αδιανόητο για τις κυβερνήσεις άλλων χωρών, των οποίων το εθνικό νόμισμα θα ήταν αδύνατον να αξιοποιεί τις ωφέλειες της πλεονεκτικής θέσης του δολαρίου. Επιπλέον, το 70% του ΑΕΠ των ΗΠΑ προέρχεται από τον τριτογενή τομέα, δηλαδή τον ευρύτερο χώρο της παροχής υπηρεσιών (χώρο στον οποίο εντάσσονται και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα), στοιχείο που καθιστά ιδιαίτερα εύθραυστη την πορεία ανάκαμψης της αμερικανικής οικονομίας. Η αισιόδοξη προσδοκία ως προς το ότι η θέση του δολαρίου θα παραμείνει απρόσβλητη διαψεύδεται από την ιστορία, με σχετικά πρόσφατο παράδειγμα την περιθωριοποίηση της αγγλικής λίρας μετά το 1914, που προκλήθηκε από την αδυναμία της κεντρικής οικονομίας της Βρετανίας, και την ταχύτατη μείωση του μεριδίου των ΗΠΑ στα διεθνή περιουσιακά στοιχεία, την άνοδο άλλων νομισματικών μονάδων, την ανάδυση νέων οικονομικών κέντρων, το αυξανόμενο μερίδιο του αμερικανικού εθνικού πλούτου που απαιτείται για την εξόφληση του χρέους των ΗΠΑ υποδηλώνουν ότι το μεταπολεμικό νομισματικό σύστημα οδεύει προς το τέλος του, με άγνωστες ακόμη συνέπειες για την διεθνή οικονομία.

Τα σχεδόν μόνιμα προβλήματα της αμερικανικής οικονομίας, κατά την πρόσφατη περίοδο, συνδυάζονται κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας στο διεθνή οικονομικό χώρο και με την προβληματική πορεία της Ιαπωνίας, της βιομηχανικής υπερδύναμης που από τη δεκαετία του '60 άρχισε σταδιακά να υποσκελίζει τους Αμερικανούς στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Η άνοδος της ιαπωνικής οικονομικής ισχύος εις βάρος της αμερικανικής αντικατοπτρίστηκε ανάγλυφα στην εξέλιξη της ισοτιμίας γιέν/δολαρίου, όπου ενώ το 1995 η ισοτιμία αυτή είχε ως σχέση εκκίνησης τα 380 γιέν ανά δολάριο, έφθασε να υποτριπλασιασθεί εντός τεσσάρων δεκαετιών. Το ιαπωνικό βιομηχανικό θάυμα ενισχύθηκε και από την τακτική της διάθεσης προϊόντων σε χαμηλό κόστος στις αγορές του εξωτερικού σε σχέση με την εσωτερική ιαπωνική αγορά, όπου κυριαρχούσαν ασφυκτικά μέτρα προστατευτισμού. Το μεγαλύτερο θύμα της επιθετικής ιαπωνικής εμπορικής πολιτικής υπήρξαν οι ΗΠΑ, που με την είσοδο στη δεκαετία του '90 έφθασαν να παρουσιάζουν ετήσιο έλλειμμα στο εμπορικό τους ισοζύγιο, που κυμαίνεται μεταξύ 40 δισεκατομμυρίων USD και 50 δισεκατομμυρίων USD.

Η ιστορική αυτή ειρωνεία είχε βαθύτερες συνέπειες που εστιώθηκαν στον παραγκωνισμό από τον ιαπωνικό ανταγωνισμό βιομηχανικών ζωτικής σημασίας για το μέλλον της αμερικανικής οικονομίας, όπως λόγω χάρη αποκαλύπτει η τραγική περίπτωση των πρωτοποριακών βιομηχανικών συγκροτημάτων Unimation και Cincinatti Milacron, που κατά τη δεκαετία του '80 θεωρήθηκε ότι θα μονοπωλούσαν την παραγωγή βιομηχανικών ρομπότ στις επερχόμενες δεκαετίες. Πριν από την παρέλευση μιας δεκαετίας (1991), οι αμερικανικές βιομηχανικές μονάδες κατασκευής ρομπότ είχαν περιθωριοποιηθεί ή εξαγορασθεί (καμία δεν ελέγχεται πλέον από αμερικανικά συμφέροντα), ενώ η Ιαπωνία που κατηγορήθηκε ότι εξαγόρασε την απαιτούμενη γνώση για την κατανόηση και αξιοποίηση της νέας τεχνολογίας, εγκατέστησε σε σύντομο χρονικό διάστημα έξι φορές περισσότερα ρο-

μπότ σε σχέση με τις ΗΠΑ (277 ρομπότ ανά 10.000 εργαζόμενους) στις βιομηχανίες της, τετραπλάσιάζοντας την παραγωγή τους και υποτριπλασιάζοντας το κόστος. Η απρόβλεπτη αυτή εξέλιξη κατέστη δυνατή χάρη στο χαμηλότερο δανεισμό και τις επιδοτήσεις προς τις ιαπωνικές βιομηχανίες, ενώ στις ΗΠΑ, πέραν των υψηλών επιτοκίων δανεισμού, οι βιομηχανίες αντιμετώπιζαν και την πίεση της κεφαλαιαγοράς (ειδικά του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης) για τη διατήρηση των καθαρών κερδών σε υψηλά επίπεδα, που εκμηδένιζε ουσιαστικά τα περιθώρια αυτοχρηματοδότησης.

Κόθε αγορά όμως έχει πεπερασμένα μεγέθη και η φθίνουσα πορεία των ΗΠΑ άρχισε να επηρεάζει με αυξανόμενη ένταση τον μεγάλο εμπορικό τους εταίρο και αντίπαλο, την Ιαπωνία. Σταδιακά και παρά την επιθετική εξάπλωση των ιαπωνικών επενδύσεων σε όλες σχεδόν τις χώρες της Άπω Ανατολής, οι εγγενείς αδυναμίες των τοπικών οικονομιών και η εξασθένηση των αμερικανικών αγορών οδήγησαν την ιαπωνική επέκταση σε επίπεδο κορεσμού. Η εξέλιξη αυτή αποκάλυψε και τα αδύνατα σημεία της θεαματικής ανάπτυξης της Ιαπωνίας, που υπήρξαν αφ' ενός μεν η συστηματική αποφυγή τήρησης των κανόνων του διεθνούς ελεύθερου εμπορίου και αφ' ετέρου η απίστευτη διόγκωση των τιμών στις αγορές ακινήτων και χρηματιστηριακών αξιών που αξιοποιήθηκε από τις ιαπωνικές τράπεζες ως μοχλός των επιθετικών δαπανών της Ιαπωνίας για εξαγορές και επενδύσεις σε ολόκληρο τον κόσμο. Κατά τη διάρκεια του 1998 όμως, οι χρηματιστηριακές αξίες στο Τόκιο έχουν υποχωρήσει στα επίπεδα τιμών του 1985, επηρεάζοντας αρνητικά κυρίως τις μετοχές των τραπεζών, με συνέπεια να προβάλει πλέον το ζήτημα της πώλησης των επενδύσεων στο εξωτερικό σε χαμηλό τίμημα, ώστε να αυξηθεί η ρευστότητα των εγχώριων τραπεζών και να διασφαλισθεί το ιαπωνικό χρηματοπιστωτικό σύστημα από ενδεχόμενη κατάρρευση.

Τα προβλήματα της Ιαπωνίας εκτιμήθηκαν από το διεθνές χρηματοοικονομικό χώρο, ως μεγαλύτερου μεγέθους και ισχυρότερης βραχυχρόνιας έντασης από τα χρονίζοντα αμερικανικά, καθώς συνδυάστηκαν και με τη χαμηλή ποιότητα της πολιτικής ηγεσίας της χώρας. Σύμφωνα με τη γνώμη ανθρώπων που παρακολουθούν στενά τα τεκταινόμενα στην πολιτική ζωή της Ιαπωνίας, ο χώρος αυτός αποτελεί τον τομέα στον οποίο παρατηρείται η μεγαλύτερη αποπεπαιδευτικότητα. Πράγματι, είναι αδύνατον να υπάρξει στην Ιαπωνία πολιτική ηγεσία με τη μορφή που την αντιλαμβάνονται οι Ευρωπαίοι ή οι Αμερικανοί, παρά το γεγονός ότι έχουν καταβληθεί κατά καιρούς έντονες προσπάθειες για τον εντοπισμό μιας ανερχόμενης ισχυρής πολιτικής προσωπικότητας. Αυτή η ειρωνεία, που σηματοδοτείται από τη σχέση του αναποτελεσματικού πολιτικού συστήματος με την οικονομική ισχύ της χώρας, τροφοδότησε σε μεγάλο βαθμό τις κερδοσκοπικές κινήσεις που επιχειρήθηκαν στο ιαπωνικό νόμισμα από τα κεφάλαια αναχαίτισης κινδύνων (hedge funds) και τις αμερικανικές κυρίως τράπεζες που τα ακολουθούσαν χωρίς επιφυλάξεις, ως πρόβατο επί σφαγή. Η εικόνα αυτή όμως δεν αντιπροσωπεύει την πραγματικότητα, καθώς σε αντίθεση με τις περισσότερες κοινωνίες, όπου η πολιτική ηγεσία αποτελεί κυρίαρχο και ζωτικό παράγοντα για την επιτυχία ή την αποτυχία μιας χώρας, η Ιαπωνία έχει συγκροτήσει έναν μηχανισμό, που λειτουργεί εντελώς αυτόνομα και ανεξάρτητα. Οι άκαμπτες και ενιαίες εκπαιδευτικές προδιαγραφές, οι αυστηροί κοινωνικοί κανόνες που αφορούν την υπακοή, την πειθαρχία, την ιεραρχία και το σεβασμό, η καθοδήγηση από μία πανίσχυρη γραφειοκρατική ανώτατη κοινωνική τάξη, η αφοσίωση στην αποταμίευση και τις επενδύσεις, η φανατική προσήλωση στο σχεδιασμό και την εξυπηρέτηση, το ήθος του ομαδικού πνεύματος που προσδιορίζεται πάντα από τη στόχευση της επιτυχίας, συνιστούν στοιχεία που οφείλουν να συνεκτιμηθούν πολύ σοβαρά πριν επιχειρηθούν οι οποιοδήποτε δυσοίωνες προβλέψεις για το μέλλον της χώρας.

Μία ακόμη μεγάλη κίνηση των κεφαλαίων αναχαίτισης κινδύνων (hedge funds) εστιάσθηκε στις ευρωπαϊκές αγορές και εκδηλώθηκε (όπως τουλάχιστον αποκαλύφθηκε από τις ζημιές του Long Term Management Capital) στο χώρο των επιτοκίων και των ομολόγων, με την προσδοκία

μιας ιδιαίτερα πιθανής ανόδου των περιφερειακών ευρωπαϊκών επιτοκίων, με ταυτόχρονη κάμψη των επιτοκίων του ευρωπαϊκού πυρήνα (δηλαδή στην ουσία των γερμανικών κυρίως και των γαλλικών). Η προσδοκία αυτή βασίσθηκε στην παραδοχή ότι η αναταραχή στις αγορές της Άπω Ανατολής, της Ανατολικής Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής θα προκαλούσε αλυσιδωτές αντιδράσεις στις ευρωπαϊκές αγορές, προκαλώντας φαινόμενα ανάλογα της συναλλαγματικής κρίσης του 1992. Τα λογικά κριτήρια όμως που οδήγησαν στην υιοθέτηση αυτής της παραδοχής παρέβλεψαν το γεγονός ότι σε διεθνές επίπεδο η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά, οι δε οικονομίες των χωρών-μελών της εμφανίζουν μικρή σχετικά έκθεση στις αναπτυσσόμενες αγορές, με εξαίρεση τις αγορές της Ανατολικής Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης και της Ρωσίας). Αν και πολλοί, υπό το στενό πρίσμα των βραχυχρόνιων χρηματοοικονομικών κινήσεων, υποστηρίζουν ότι η έκθεση αυτή επηρεάζει αρνητικά το ευρωπαϊκό χρηματοπιστωτικό σύστημα, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ότι η χρηματοδότηση των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης αποτελεί πρωτίστως πολιτική απόφαση και εντάσσεται σε ένα μακροχρόνιο στρατηγικό σχεδιασμό, που προσβλέπει, μέσω της σταδιακής σύγκλισης των οικονομιών των χωρών αυτών, στην ικανοποίηση κριτηρίων ένταξης σε έναν ευρύτερο ευρωπαϊκό σχηματισμό.

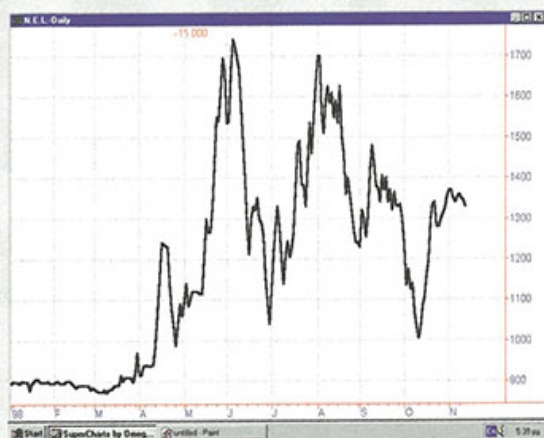
Ένα άλλο σημαντικό γεγονός που διαφοροποίησε την Ευρώπη του 1998 σε σχέση με την Ευρώπη του 1992, υπήρξε η απόφαση για την οριστικοποίηση της νομισματικής ενοποίησης, με την εισαγωγή του ευρώ από 1-1-1999. Η εξέλιξη αυτή εκ των πραγμάτων προδιέγραφε τη σύγκλιση των ευρωπαϊκών επιτοκίων, δηλαδή την αποκλιμάκωση των περιφερειακών (των υψηλότερων) προς τα επίπεδα των επιτοκίων του πυρήνα. Όπως πολύ σωστά επισημάνθηκε πρόσφατα σε ανάλυση της Merrill Lynch, η κρίση στις χρηματιστηριακές αγορές εκδηλώθηκε πολύ αργά για να ανατρέψει ή ακόμη και να κλυδωνίσει την προγραμματισμένη πορεία της Ευρώπης προς την ΟΝΕ, καθώς δεν επέτυχε να προκαλέσει φυγόκεντρες τάσεις στο χώρο των ευρωπαϊκών επιτοκίων.

Πέραν της απλής αυτής διαπίστωσης, θα έπρεπε ίσως να προσεχθεί και το γεγονός ότι διαχρονικά οι ευρωπαϊκές χρηματιστηριακές αγορές υπήρξαν αισθητά ομαλότερες, σε σχέση με την αμερικανική, όπου, κατά τη διάρκεια του δεκαεξαμήνου που προηγήθηκε της κρίσης, ο δείκτης Dow Jones σημείωσε θεαματική άνοδο κατά 45%, ευνοώντας ουσιαστικά μέσω της διόγκωσης των υπεραξιών τις επιθετικές κερδοσκοπικές κινήσεις. Η θεαματική αυτή εξέλιξη απεδείχθη τελικά ιδιαίτερα επικίνδυνη, καθώς μεσοσύσης της κρίσης οδήγησε σε δύο διαδοχικές μειώσεις των επιτοκίων στις ΗΠΑ και ενδεχομένως σε τρίτη έως τα τέλη του έτους. Η εμπλοκή νομισματικών μέτρων για τη στήριξη της χρηματιστηριακής αγοράς των ΗΠΑ έχει κριθεί ως πυροσβεστική λύση αμφίβολης αποτελεσματικότητας, καθώς συμβάλλει στην αστάθεια του αμερικανικού νομίσματος στις διεθνείς αγορές, εντείνει το πρόβλημα των ελλειμμάτων και αναζωπυρώνει τις τάσεις για αναθέρμανση του πληθωρισμού, μεγεθύνοντας τις ανισορροπίες μεταξύ βασικών χρηματιστηριακών μεγεθών.

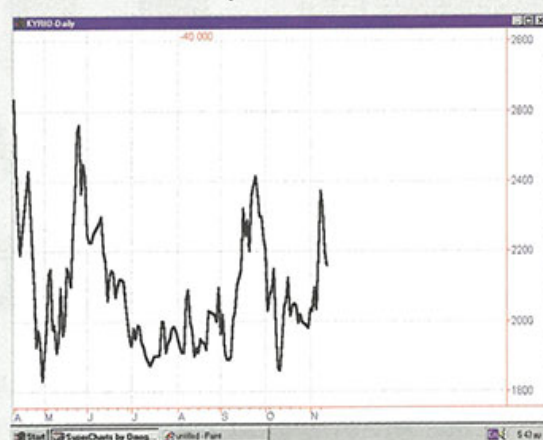
Αντίθετα, η Ευρώπη κινείται χωρίς σημαντικές μακροοικονομικές ανισορροπίες, διότι δεν διακοτέχεται από την τυφή προσήλωση της Ιαπωνίας στις επενδύσεις ή τη μονομηνιαία σχεδόν πίστη των ΗΠΑ στην κατανάλωση. Επενδύει μικρότερο ποσοστό του συνολικού ΑΕΠ της σε σχέση με την Ιαπωνία, αλλά περισσότερο σε σχέση με τις ΗΠΑ, διαθέτει στην κατανάλωση μικρότερο ποσοστό του συνολικού ΑΕΠ της σε σχέση με τις ΗΠΑ, αλλά μεγαλύτερο σε σχέση με την Ιαπωνία και εξοηλίζεται λιγότερο από τις ΗΠΑ, αλλά περισσότερο από την Ιαπωνία. Οι σχέσεις αυτές αποκαλύπτουν πως η Ευρώπη ακολουθεί ένα σύστημα δημοσιονομικού ελέγχου, που εγγυάται τη μακροπρόθεσμη ασφάλεια των αγορών της, σε αντίθεση με τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία. Το στοιχείο αυτό συνγορεύει υπέρ της προσδοκίας ότι η Ευρώπη θα παραμείνει αλώβητη από την τρέχουσα κρίση, επιτρέποντας αισιόδοξες προβλέψεις για την περαιτέρω πορεία της. ➡

ΠΙΝΑΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

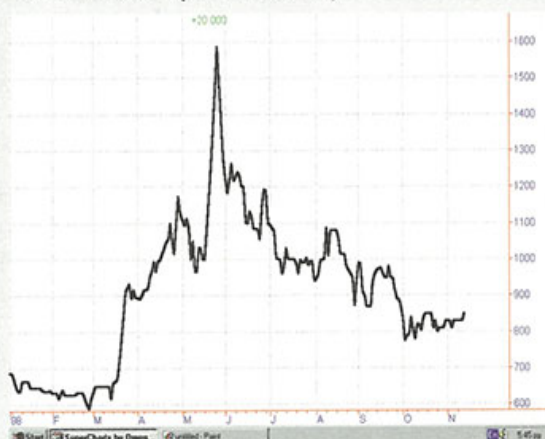
NEL (NEΛ)



ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ (ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.)



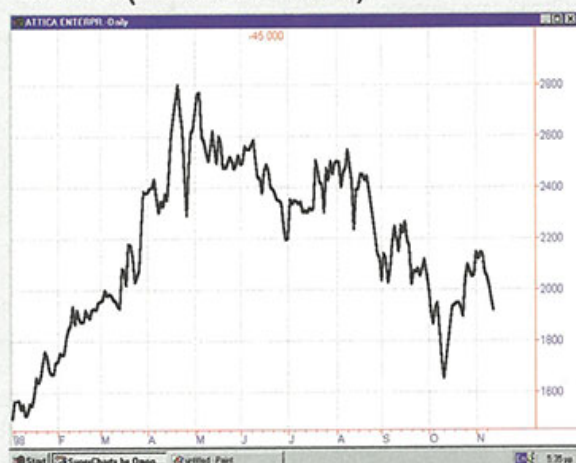
ΒΕΡΝΙΚΟΣ (ΒΕΡΝΙΚΟΣ)



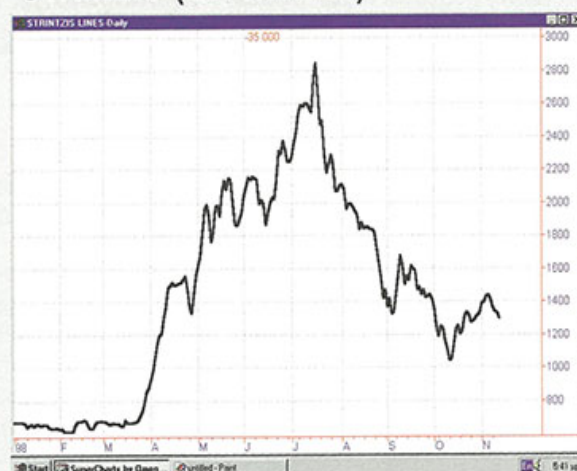
ΜΙΝΟΑΝ (ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ)



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:

ΑΝΘΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121 Τηλ: 7295306, 7295307
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326 email: epend@ath.forthnet.gr



Όταν το

POSEIDON

του Χάρη Παυλίδη

συνάντησε το... λιμάνι του Πειραιά

Η λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα του λιμανιού

Το ερευνητικό πρόγραμμα POSEIDON, που πήρε την ονομασία του από τα αρχικά European Project On Integrated VTS, Sea Environment and Interactive Data On-line Network, ήταν το αντικείμενο παρουσίασης που έγινε στις 9 Νοεμβρίου, στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ. Σκοπός αυτής της διοργάνωσης ήταν να παρουσιασθούν οι τεχνολογικές λύσεις που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου, για την αποτελεσματικότερη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή του λιμανιού. Ένα έργο που αφορά τη βελτίωση της διαχείρισης των πλοίων εντός του λιμανιού και, επιπλέον, την παρακολούθησή τους, το σχεδιασμό-προγραμματισμό θέσεων προσόρμησης, τη διαδικασία προσόρμησης κ.λπ.

Η πιλοτική εφαρμογή αυτού του ευρωπαϊκού προγράμματος στην Ελλάδα, που συγχρηματοδοτείται από τη Γενική Διεύθυνση XIII της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποστηρίζει σειρά λειτουργιών για την αναβάθμιση της λειτουργικότητας του λιμένα, με το Mobile VTS. Το Κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (Mobile VTS) χρησιμοποιείται για την αναγνώριση και παρακολούθηση των διαφόρων πλοίων που εισέρχονται, εξέρχονται ή διέρχονται από την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, μέσω ενός συστήματος αυτόματης αναγνώρισης (AIS) που εγκαθίσταται στα πλοία. Το σύστημα παρέχει στο χρήστη την ταυτότητα του πλοίου, τη θέση, την ταχύτητα, την πορεία, τα τεχνικά χαρακτηριστικά, τα οποία περιγράφουν το πλοίο, και δίνει τις λεπτομέρειες του αντίστοιχου ταξιδιού. Αυτές οι πληροφορίες λαμβάνονται από το σύστημα Mobile VTS και αφού επεξεργαστούν μεταφέρονται σε ένα «έξυπνο» σύστημα διαχείρισης του λιμανιού. Εκεί, μέσω κατάλληλου λογισμικού διαχείρισης λιμένα, παρέχεται η δυνατότητα στον υπεύθυνο λήψης αποφάσεων της λιμενικής Αρχής να παρέχει οδηγίες προς τον πλοίαρχο για μεγαλύτερη ασφάλεια όσον αφορά την πλοήγηση.

Στο έργο, που θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα στον τομέα των θα-

λάσσιων μεταφορών, συμμετέχουν φορείς από οκτώ ευρωπαϊκές χώρες, ενώ από ελληνική πλευρά συμμετέχουν η Διευρωπαϊκή Ομάδα Συμβούλων Θεσσαλονίκης Α.Ε., ως συντονιστής, η Ιντρακόμ Α.Ε., ο ΟΛΠ, το ΤΕΙ Αθήνας και το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Αριστοτελείου. Στην επίδειξη παρουσιάστηκαν τα θετικά αποτελέσματα που επετεύχθησαν μεταξύ τόσο του ΟΛΠ και των αντίστοιχων φορέων κεντρικών λιμένων της Φινλανδίας, της Αγγλίας, της Ισπανίας και της Νορβηγίας, που συμμετείχαν στο έργο, όσο και μεταξύ ελληνικών βιομηχανιών τεχνολογίας, όπως η Ιντρακόμ Α.Ε. Το «πείραμα» στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, στον Πειραιά, παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον, αφού οι εφαρμογές του θα δώσουν τη δυνατότητα και σε άλλα λιμάνια της Ελλάδας να αναπτύξουν αντίστοιχη τεχνολογική υποδομή.

Ας δούμε όμως την ελληνική πιλοτική εφαρμογή του έργου POSEIDON πιο αναλυτικά. Κατ' αρχάς, η επιλογή του λιμένος Πειραιά κάθε άλλο παρά τυχαία ήταν. Και αυτό γιατί εκτός του ότι ο Πειραιάς αποτελεί τη νοτιοδυτική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένα από τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση σε όλο τον κόσμο, αντιμετωπίζει τους χειμερινούς μήνες περιοδικούς και εποχικούς ισχυρούς ανέμους, οι οποίοι συχνά υποχρεώνουν τις λιμενικές αρχές να απαγορεύουν τον απόπλου των πλοίων.

Στόχος του ελληνικού πιλοτικού προγράμματος είναι η παρακολούθηση των πλοίων μέσα στο λιμάνι. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αφορά το σύστημα Mobile VTS που προαναφέρθηκε και αποτελεί τον πυρήνα της πιλοτικής εφαρμογής.

Η κυριότερη τεχνολογική επιλογή στην ελληνική πιλοτική εφαρμογή αφορά την εγκατάσταση πάνω στο πλοίο συστήματος αυτόματης αναγνώρισης (AIS). Το σύστημα αυτό (AIS) παρέχει σειρά δεδομένων, τα οποία περιγράφουν το πλοίο και δίνουν λεπτομέρειες του αντίστοιχου ταξιδιού. Τα δεδομένα αυτά λαμβάνονται από το Κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, ενώ παράλληλα συσχετίζονται με τις πληροφορίες του radar σε πραγματικό χρόνο. Δεδομένα όπως ταυτότητα πλοίου, ETA, θέση, ταχύτητα, πορεία, καθώς και άλλα χαρακτηριστικά του πλοίου διοχετεύονται στη βάση δεδομένων που διατηρούν οι Αρχές του λιμένα οι υπεύθυνοι για την εσωτερική κίνηση και τη διαχείριση των πόρων του λιμανιού. Τα ανωτέρω στοιχεία, μαζί με άλλα προερχόμενα από εξωτερικές βάσεις δεδομένων, είναι τα σημαντικότερα στοιχεία εισόδου για σειρά λειτουργιών που σχετίζονται με την κυκλοφορία των πλοίων και τη διαχείριση πόρων του λιμανιού. Αυτές οι «λειτουργίες» διαχείρισης του λιμανιού εκτελούνται από ένα παραθυρικό σύστημα (GUI), στο οποίο έχει τοποθετηθεί κατάλληλο «λογισμικό διαχείρισης λιμανιού» και το οποίο συνδέεται με το κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, με περιφερειακά υποσυστήματα, καθώς επίσης και με εξωτερικές πηγές πληροφοριών. Μέρος των εξαγομένων από τις λειτουργίες αυτές παρέχεται στον υπεύθυνο λήψης αποφάσεων, ενώ το υπόλοιπο μεταδίδεται μέσω δικτύων κινητής επικοινωνίας (GSM bearer service channels) από τον υπεύθυνο χειριστή της λιμενικής Αρχής (ΟΛΠ) προς τον πλοίαρχο, για τη διευκόλυνση της πλοήγησης. Ένα δεύτερο κρίσιμο θέμα που εξετάζεται στο πλαίσιο της ελληνικής πιλοτικής εφαρ-

μογής στον Πειραιά αφορά την ακρίβεια με την οποία εκτελείται η παρακολούθηση της κίνησης του πλοίου (vessel tracking), αφού ο υπάρχων διαθέσιμος χώρος στην εσωτερική περιοχή του λιμανιού είναι περιορισμένος. Η τεχνολογική λύση που προτάθηκε σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιεί διαφορικό σύστημα εντοπισμού θέσης πλοίου (differential GPS) με ακρίβεια μικρότερη των 10 μέτρων.

Ποια είναι όμως η διαφορά του ελληνικού πιλοτικού έργου POSEIDON σε σχέση με τα άλλα και τι νέο προσφέρει; Στο ερώτημα «απαντούν» οι νέες λειτουργίες που εφαρμόστηκαν στον Πειραιά, οι οποίες συνίστανται:

(α) στην ανάπτυξη συστήματος Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας στο εσωτερικό του λιμανιού, καθώς και

(β) στη χρήση τερματικού πάνω στο πλοίο, το οποίο θα λειτουργεί σαν παθητικός δέκτης πληροφοριών βοήθειας, ενώ θα παρέχει εικόνα της κίνησης των πλοίων μέσω πληροφοριών που θα μεταδίδονται από το σταθμό Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας Εσωτερικού Λιμένα.

ΤΟ ΚΙΝΗΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Το Κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας αποτελεί τον πυρήνα της ελληνικής εφαρμογής στο έργο POSEIDON. Στο πλαίσιο του έργου, έχει πραγματοποιηθεί σημαντική δουλειά για την ολοκλήρωση των νέων τεχνολογιών AIS, ECDIS, καθώς και την ψηφιακή εγγραφή στο κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας. Το σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Broadcast AIS) επιτρέπει την ανίχνευση, αναγνώριση και παρακολούθηση των πλοίων στα όρια εμβέλειας του VHF με ακρίβεια διαφορικού GPS. Καθώς αυτή η εμβέλεια γενικά συμπίπτει με εκείνη του ραντάρ, τα πλοία θα μπορούσαν να είναι ορατά από αμφότερους τους αισθητήρες σαν χωριστοί στόχοι. Βασικό στοιχείο αυτής της λειτουργίας είναι ένα «έξυπνο» φίλτρο, το οποίο έχει την ικανότητα να αναγνωρίζει εάν και τα δύο, το AIS και τα σήματα του ραντάρ, ανήκουν στον ίδιο στόχο. Η διαδικασία του φίλτρου είναι γνωστή ως «συσχέτιση» (fusion) και είναι αξιόπιστη. Επίσης, στο πλαίσιο του έργου έχουν αναπτυχθεί μέθοδοι για την ανίχνευση των διαφορών μεταξύ του AIS και των ιχνών του ραντάρ, καθώς επίσης και μια σειρά ελιγμών των πλοίων για δοκιμές.

Αντίθετα με το ραντάρ, το AIS επιτρέπει την αυτόματη αναγνώριση της ταυτότητας του πλοίου. Λογισμικό VTS έχει προσαρμοστεί ώστε να δέχεται αυτής της μορφής την αυτόματη αναγνώριση. Άλλες λειτουργίες του AIS περιλαμβάνουν την ανταλλαγή σύντομων μηνυμάτων μεταξύ ξηράς και πλοίου, χρησιμοποιώντας το AIS ως μεταφορικό μέσο. Αυτά τα μηχανήματα μπορούν να εξυπηρετούν μετάδοση πληροφοριών, π.χ., σχετικών με την ασφάλεια, που απευθύνονται σε πλοία που εισέρχονται στο χώρο εμβέλειας του VTS.

Στο Κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, οι στόχοι του AIS και του ραντάρ έχουν απεικονιστεί χρησιμοποιώντας ECDIS. Μέσω βοηθητικών μέσων (π.χ. VHF), λογισμικού εφαρμογής και μιας βάσης δεδομένων πλοίων, το σύστημα μπορεί να λειτουργεί ως πλήρες VTS.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗΣ

Η προτεινόμενη λύση που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του έργου για τη Διαχείριση Αγκυροβόλησης και Προσδρόμησης, συμπεριλαμβανομένων των υπολειτουργιών «καθορισμός του χρόνου άφιξης/αναχώρησης του πλοίου προς/από το λιμάνι» και «δυναμική κατανομή χώρου προσδρόμησης», περιλαμβάνει από απόψεως τεχνολογικού εξοπλισμού έναν τερματικό σταθμό εργασίας και σχετικό εξοπλισμό επικοινωνίας, από απόψεως λογισμικού, γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών για θαλάσσιες εφαρμογές, ειδικούς αλγόριθμους και λογισμικό επικοινωνίας με το χρήστη, ενώ τέλος αλληλίζει τις υφιστάμενες διαδικασίες λειτουργίας του λιμανιού. Ο σταθμός εργασίας, ο οποίος είναι εξοπλισμένος με γεωγραφικά συ-

στήματα πληροφοριών για θαλάσσιες εφαρμογές, με ειδικούς αλγόριθμους για Διαχείριση Αγκυροβόλησης και Προσδρόμησης και λογισμικό επικοινωνίας με το χρήστη, είναι συνδεδεμένος με το κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας. Αυτός ο σταθμός λαμβάνει συνέχεια και σε πραγματικό χρόνο έναν αριθμό από κρίσιμα δεδομένα (ταυτότητα πλοίων, ETA, θέση, πορεία, βάθος κτλ.) με σκοπό τη δυναμική διαχείριση αγκυροβόλησης/προσδρόμησης. Το αποτέλεσμα της λειτουργίας αυτής εμφανίζεται στο χειριστή μέσω του λογισμικού επικοινωνίας και, ανάλογα με την απόφασή του, κάθε ενέργεια επικοινωνίας που απαιτείται από την ακτή προς το πλοίο υλοποιείται είτε μέσω της παραδοσιακής επικοινωνίας με VHF είτε μέσω αυτοματοποιημένης λύσης.

Η ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η προτεινόμενη λύση που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του έργου για την «καθοδήγηση του πλοίου από/προς τη θέση αγκυροβόλησης/προσδρόμησης», συμπεριλαμβανομένων (α) της ανταλλαγής απλών πληροφοριών,

(β) της πλοήγησης εξ αποστάσεως και (γ) της δια-

χείρισης καταστάσεων συναγερμού όταν ένα πλοίο παρεκκλίνει της προκαθορισμένης πορείας του, περιλαμβάνει από απόψεως τεχνολογικού εξοπλισμού έναν ή περισσότερους φορητούς Η/Υ και σχετικό εξοπλισμό επικοινωνίας, από απόψεως λογισμικού γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών για θαλάσσιες εφαρμογές, ειδικούς αλγόριθμους και λογισμικό επικοινωνίας με το χρήστη, ενώ αλληλίζει τις υφιστάμενες διαδικασίες πάνω στο πλοίο.

Ο φορητός υπολογιστής, που είναι εξοπλισμένος με γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών για θαλάσσιες εφαρμογές, είναι σε συνεχή επικοινωνία με τον τερματικό σταθμό των λιμενικών αρχών (ΟΛΠ) μέσω ενός κατάλληλου μέσου ραδιοεπικοινωνίας (π.χ., σύστημα κινητής τηλεφωνίας GSM, SMS service of GSM). Χρησιμοποιώντας ένα είδος διασύνδεσης client-service, οι τελικοί χρήστες πάνω στο πλοίο έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν δυναμική εικόνα της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην εσωτερική περιοχή του λιμανιού, ενώ συγχρόνως λαμβάνουν συμβουλές πλοήγησης σε τακτά χρονικά διαστήματα για το ασφαρές πέρασμα του πλοίου από/προς την καθορισμένη θέση προσδρόμησης του. Οι πληροφορίες αυτές εμφανίζονται σε γραφική μορφή, αληθιά και σε μορφή κειμένου. Επιπλέον, οι τελικοί χρήστες που δεν διαθέτουν φορητούς υπολογιστές μπορούν να έχουν πρόσβαση στις ίδιες πληροφορίες πλοήγησης μέσω SMS του GSM. Όλες οι πληροφορίες πλοήγησης προέρχονται από το κινητό Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας. Ο προαναφερόμενος φορητός υπολογιστής λαμβάνει συνεχώς και σε πραγματικό χρόνο κρίσιμα δεδομένα (ονόματα όλων των πλοίων, ETA, θέση, πορεία, call signs, αριθμοί κινητών τηλεφώνων κτλ.) με σκοπό την ασφαλή καθοδήγηση του πλοίου. Το αποτέλεσμα της δυναμικής διαχείρισης αγκυροβόλησης/προσδρόμησης εμφανίζεται στο χειριστή, μέσω λογισμικού επικοινωνίας, σε γραφική μορφή και σε μορφή κειμένου. Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα οι ίδιες πληροφορίες πλοήγησης να εμφανίζονται σε τερματικό στον τελικό χρήστη με μορφή κυλιόμενων μηνυμάτων (scrolling SMS). Η απαραίτητη επικοινωνία μεταξύ πλοίου και ακτής πραγματοποιείται μέσω της παραδοσιακής επικοινωνίας VHF.

Το αποτέλεσμα της δυναμικής διαχείρισης αγκυροβόλησης/προσδρόμησης εμφανίζεται στο χειριστή, μέσω λογισμικού επικοινωνίας, σε γραφική μορφή και σε μορφή κειμένου. Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα οι ίδιες πληροφορίες πλοήγησης να εμφανίζονται σε τερματικό στον τελικό χρήστη με μορφή κυλιόμενων μηνυμάτων (scrolling SMS). Η απαραίτητη επικοινωνία μεταξύ πλοίου και ακτής πραγματοποιείται μέσω της παραδοσιακής επικοινωνίας VHF.

ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΠ

Η δυνατότητα που δίνεται στον ΟΛΠ να πειραματισθεί με εναλλακτικές πρωτοποριακές τεχνολογικές λύσεις, μέσω της συμμετοχής του στο πρόγραμμα, αληθιά και η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων από άλλους χρήστες, δηλαδή από το ΥΕΝ μέχρι τις εφοπλιστικές εταιρείες αληθιά και τα άλλα λιμάνια της χώρας, είναι το ευχάριστο μήνυμα που στέλνει το πιλοτικό πρόγραμμα σε όλη τη ναυτιλιακή οικογένεια. ➡



ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ έναντι ζημιών ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Όπως ευθύς εξ αρχής, εκ του τίτλου, θα αντιλαμβάνεται ο αναγνώστης αυτού του άρθρου, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα θα προσπαθήσει στο εγγύς μέλλον να βρει μια μέθοδο που θα εξασφαλίζει τον πλοιοκτήτη από απαιτήσεις που τυχόν εγείρονται κατ'αυτού εξαιτίας κάποιου γεγονότος, για το οποίο ή είναι πράγματι υπεύθυνος (υποκειμενική ευθύνη) ή και απλώς θεωρείται υπεύθυνος κατά νόμον, χωρίς στην πραγματικότητα να είναι (ευθύνη άνευ πταίσματος ή αντικειμενική ευθύνη). Πιο απλά, και για να είμαστε πιο κοντά στη σημερινή αντιμετώπιση των πραγμάτων από τη διεθνή κοινότητα, αναζητούνται τρόποι που θα εξασφαλίζουν ότι εμπορικά πλοία εισερχόμενα στα λιμάνια των διαφόρων κρατών καλύπτονται ασφαλιστικά για οποιαδήποτε απαίτηση αποζημιώσεως.

του Δ.Μπαγδατόπουλου, αντιναυάρχου Λ.Σ. (ε.α) - ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Εάν η όλη μεθόδευση υποχθεί στο γνωστό μας σύστημα του P & I Clubs, ή εξευρεθεί κάποια εναλλακτική λύση, αυτό θα μελετηθεί και αποφασισθεί από τους ειδικούς, στο πλαίσιο βέβαια της νέας Διεθνούς Συμβάσεως που θα προκύψει.

Παρότι η πρόταση δεν είναι καινούργια και έχει επανειλημμένα συζητηθεί σε διάφορα διεθνή fora (κροτικά ή και ιδιωτικά), πρώτη φορά προτάθηκε επίσημα τον περασμένο Απρίλιο στην αρμόδια Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Η εισήγηση προήλθε από την Αγγλία, τη Φινλανδία, τη Νορβηγία, την Ινδονησία και την Ολλανδία και αποσκοπεί στη θέσπιση ειδικού «κώδικα» για την κάλυψη συγκεκριμένων απαιτήσεων, οι οποίες ευαισθητοποιούν την κοινή γνώμη και -όπως τονίζουν οι εισηγητές- δεν υπάρχει αντίστοιχη ειδική διάταξη για υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη, σε οποιαδήποτε από τις εν ισχύ διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις.

Επισημαίνεται από τους εισηγητές ότι ο «κώδικας» δεν θα είναι υποχρεωτικής ισχύος, αλλά η αναφορά στην «ευαισθητοποίηση της διεθνούς κοινής γνώμης», καθώς και το όλο πνεύμα της εισήγησης, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η γνωστή ομάδα κρατών που έχει ιδιαίτερη ευαισθησία για το θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία όμως ευαισθησία συνδυάζεται με εμπορικά συμφέροντα για προώθηση υψηλής τεχνολογίας στα πλοία και, γενικότερα, με οικονομικά ενδιαφέροντα πολιτοκτημένων εκφάνσεων, είναι η επισπεύδουσα και αυτή την κίνηση.

Γράφοντας τα πιο πάνω, δεν υπονοώ ότι οποιαδήποτε χώρα του πλανήτη δεν έχει και δεν πρέπει να έχει έντονο ενδιαφέρον για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για το πρόβλημα αποζημίωσης των υπηκόων της από ζημιές που τυχόν δημιουργούν τα πλοία. Αλλά επειδή είναι γνωστά, τόσο η εξαιρετικά αυστηρή νομοθεσία αυτών των χωρών στα συγκεκριμένα θέματα όσο και η μονομέρεια αυτής της αυστηρότητας (βασικά προς την πλειοψηφία του πλοίου), γι' αυτό και με κάποιες επιφυλάξεις, οδηγηθήκαμε στο συμπέρασμά μας.

Από νομικής απόψεως, γίνεται αντιληπτό ότι απώτερος σκοπός του υπό σχεδίση «κώδικα» θα είναι η δυνατότητα εγείσεως ευθείας αγωγής κατά των ασφαλιστών, δηλαδή η αλληγογή του σημερινού νομικού καθεστώτος που ισχύει διεθνώς και που προβλέπει ότι όταν κάποιος (third party) υποστεί ζημιά από πλοίο, δικαιούται να εναγάγει τον πλοιοκτήτη και ο ασφαλιστής θα έρθει να καλύψει τον πλοιοκτήτη, όταν φυσικά συντρέχουν οι λοιπές προϋποθέσεις που ορίζουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, οι διεθνείς συμβάσεις, οι νόμοι κάθε χώρας κ.λπ.

Επειδή όμως η απότομη αλλαγή αυτού του καθεστώτος θα μπορούσε να δημιουργήσει ισχυρούς κλυδωνισμούς στη διεθνή ναυτιλία, οι εισηγητές έσπευσαν να καθυστερήσουν τη διεθνή κοινότητα, λέγοντας ότι ο «κώδικας» θα προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης παραμένει ο κυρίως υπεύθυνος και δεν θα υπάρξει δυνατότητα εγείσεως ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή.

Εύλογο λοιπόν τίθεται το ερώτημα σε τι ειδικότερα θα μπορούσε να είναι χρήσιμη η εισαγωγή ενός τέτοιου «κώδικα». Οι εισηγητές μας λένουν ότι κατ' αρχήν θα ήταν χρήσιμη γιατί, κατά τη διάρκεια των διαφόρων επιθεωρήσεων των πλοίων στα λιμάνια, θα βοηθούσε τους επιθεωρητές να εντοπίσουν και να λάβουν μέτρα κατά των πλοίων που είναι ανασφάλιστα.

Και επειδή οι επιθεωρητές του port state control δεν μπορούν να είναι πρόσωπα ειδικευμένα σε θέματα θαλάσσιας ασφάλισης, τα κράτη θα εκπονήσουν καταλόγους ασφαλιστών, δηλαδή επαγγελματιών που θα πληρούν τις προϋποθέσεις που περιέχονται στον «κώδικα».

Το ερώτημα που τίθεται σε αυτή την περίπτωση είναι πώς και με ποια κριτήρια θα αναγνωριστούν οι έχοντες τα προσόντα να είναι ασφαλιστές θαλάσσιων κινδύνων και, εν πάση περιπτώσει, ποιος μας εγγυάται ότι θα υπάρξει ομοιόμορφη ερμηνεία από τα διάφορα κράτη των όρων και προϋποθέσεων του «κώδικα», σε βαθμό ώστε όλοι οι κατάλογοι ασφαλιστών που θα προκύψουν να έχουν την ίδια πραγματική αξία. Και ας μην παραβλέψουμε το γεγονός ότι θα υπάρξουν πιέσεις και αντίστοιχα παράπονα γι' αυτούς που θα παραλείπονται ή ακόμη και για

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη έτοιμο σχέδιο Οδηγίας για να καταστεί υποχρεωτική η ασφάλιση έναντι ζημιών προς τρίτους, στα πλοία που εισηγούνται σε ευρωπαϊκά λιμάνια

αλλήλους που θα περιλαμβάνονται στους καταλόγους.

Η πρακτική δίδαξε ότι όπου το κράτος επενέβη για να ρυθμίσει εμπορικά προβλήματα, και στην περίπτωσή μας για να θεσμοθετήσει αντίστοιχα όργανα, η επιχειρηματική δραστηριότητα προβληματίζεται, αν δεν δυσκολεύεται ουσιαστικά.

Ένα άλλο προσόν του υπό εκκώλυση «κώδικα» θα είναι ότι θα μπορεί να γίνει δεκτός από τα διάφορα κράτη με σχετικά ταχύτερες διαδικασίες από όσο χρειάζεται μία διεθνής σύμβαση. Το ίδιο και η τροποποίησή του, όταν παρίσταται ανάγκη, θα είναι ίσως ευκολότερη (δεν θα χρειάζονται κυρώσεις από Κοινοβούλια κ.λπ.).

Στο σημείο αυτό, πρέπει να αναφερθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη έτοιμο σχέδιο Οδηγίας για να καταστεί υποχρεωτική η ασφάλιση έναντι ζημιών προς τρίτους, στα πλοία που εισηγούνται σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Οι ιδέες πάντως που αναπτύσσονται εδώ, όπως γράφω και πιο πάνω, δεν είναι καθόλου καινούργιες, γιατί ήδη η Νομική Επιτροπή του IMO ασχολείται και θα εξακολουθήσει να ασχολείται με την επεξεργασία διατάξεων που θα καθιερώνουν καθεστώς υποχρεωτικής ασφάλισης στις μεταφορές επιβατών διά θαλάσσης. Σχετικά, υπάρχει Ομάδα Εργασίας που κατάρτισε έκθεση, στηριζόμενη στη Δ.Σ. των Αθηνών του 1974 «Περί μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών των διά θαλάσσης, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα». Οι οδηγίες που πήρε από τη Νομική Επιτροπή αυτή η Ομάδα Εργασίας μπορούν να συνοψιστούν σε τρία σημεία: α) Μεγαλύτερη από τη σημερινή υποχρέωση αποζημίωση (στηριζόμενη μάλιστα στην άνευ πταίσματος - αντικειμενική - ευθύνη) με απώτερο στόχο την αντιστροφή του βάρους της αποδείξεως, ειδικώς σε περιπτώσεις θανάτων ή σωματικών βλαβών. β) Περαιτέρω εξέταση της δυνατότητας των εναγόντων να έχουν ευκολότερη «πρόσβαση» στην ασφάλεια του εναγομένου και γ) Εναρμόνιση των όσων τυχόν αποφασισθούν, με τα ισχύοντα για τους επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών (Σύμβαση της Βαρσοβίας).

Σε αυτό το τελευταίο, παρατηρώ ότι παλαιότερα στον IMO αποκρούονταν γενικά παρόμοιες κινήσεις, δηλαδή δεν γινόταν δεκτό ότι πρέπει να παραδειγματιζόμαστε ή να εμπλουτίζουμε τις γνώσεις μας από τις συζητήσεις και τις αποφάσεις του ICAO, ακριβώς λόγω της ιδιομορφίας της θαλάσσιας μεταφο-

ράς. Σήμερα όμως, αναζητούνται ομοιότητες και ενδεχομένως εφαρμόζονται, όπου αυτό είναι εφικτό, στα δύο αυτά είδη μεταφοράς. Παράδειγμα «παράλληλης εφαρμογής» είναι η πρόσφατη εμμονή του επιτρόπου Κίννοκ να θεσπισθούν ονομαστικοί κατάλογοι επιβατών και στα ακτοπλοϊκά πλοία, όπως δηλαδή συμβαίνει και στα αεροπλάνα.

Είναι αλήθεια ότι η ανθρωπότητα έχει τα τελευταία χρόνια γνωρίσει ναυτικά ατυχήματα επιβατηγών πλοίων, τα οποία δεν δικαιολογούνται αν λάβει κανείς υπ' όψιν του την υψηλή τεχνολογία αυτών των πλοίων («Εσθονία», «Χέραθιν οφ Φρη Εντερπράιζ») ικανή, υποτίθεται, να τα προστατεύει από θαλάσσιους κινδύνους. Ακόμη, να μην ξεχνάμε ότι τα πλοία αυτά έληξαν σε θαλάσσιες περιοχές υψηλού βαθμού επικινδυνότητας, οι οποίες όμως περικλείονται από κράτη, από τα οποία η ναυτιλιακή κοινότητα μετά λόγου περίμενε ότι θα είχαν διαφορετική πολιτική για πρόληψη ή και διάσωση σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Από αυτή την άποψη, σκέψεις και ενέργειες, όπως αυτές της προηγούμενης παραγράφου, κρίνονται απόλυτα δικαιολογημένες.

Δεν μπορώ, ούτε πρέπει να επεκταθώ, στο θέμα, για το οποίο άφησατε άηχοι, πιο αρμόδιοι από μένα, έχουν κατά καιρούς εκθέσει κατατοπιστικές απόψεις. Εδώ θα τονισθεί ότι πρέπει να περιμένουμε έντονη πολιτική πίεση, από την πλειονότητα των κρατών, για επίσηυση των διαδικασιών αντιμετώπισης ατυχημάτων, όπως τα ανωτέρω. Σε αυτές τις κινήσεις ανήκει, κατά τη γνώμη μου, και η υποχρεωτική ασφάλιση για τα επιβατηγά πλοία. Και εδώ, μπορούμε ακόμη να τονίσουμε ότι εάν δεν καταστεί δυνατή η έγερση ευθείας αγωγής κατά των ασφαλιστών στην παρούσα φάση, η απόσταση πια για έναν τέτοιο στόχο είναι πολύ μικρή.

Είναι αλήθεια ότι η ανθρωπότητα έχει τα τελευταία χρόνια γνωρίσει ναυτικά ατυχήματα επιβατηγών πλοίων, τα οποία δεν δικαιολογούνται αν λάβει κανείς υπ' όψιν του την υψηλή τεχνολογία αυτών των πλοίων

Μετά το ατύχημα του Δ/Ξ Braer στις ακτές της Σκοτίας, η Αγγλία, με εσωτερική νομοθεσία, επιβάλλει την παροχή εγγύησης εκ μέρους των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια

της, ότι έχουν πλήρη και γενικής αποδοχής ασφάλιση κατά παντός ατυχήματος που ήθελε συμβεί.

Οι εισηγήτριες χώρες πιστεύουν ότι ο «κώδικας» πρέπει να συνδέεται με τη σύμβαση του Λονδίνου του 1976 «περί περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη διὰ ναυτικών απαιτήσεων», όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996. Αυτό, κατά τους εισηγητές, θα αντισταθμίζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη προς περιορισμό της ευθύνης του, με αντίστοιχη υποχρέωσή του να έχει τα μέσα για αντιμετώπιση των υποχρεώσεών του, που θα απορρέουν από τη νέα σύμβαση.

Κατά λογική αλήθεια και νομική ακολουθία, η ασφαλιστική κάλυψη, που θα θεσπίζεται από τον «κώδικα», θα πρέπει, ως θέμα αρχής, να καλύπτει αντίστοιχες απαιτήσεις, μέχρι των τροποποιηθέντων ορίων ευθύνης, σύμφωνα με το πρωτόκολλο του 1996.

Επίμετρο

Η ανθρωπότητα εισέρχεται στην τρίτη χιλιετία και είναι φυσικό αρχές και «πιστεύω» που ίσχυαν παλαιότερα να αμφισβητούνται και, κατά συνέπεια, να τροποποιούνται.

Αυτό διαπιστώνουμε κάθε μέρα ότι συμβαίνει και στο χώρο της ναυτιλίας.

Ας μου επιτραπεί όμως να είμαι λίγο σκεπτικιστής. Τεχνολογία, πρόοδος στα μέσα αντιμετώπισης των θαλάσσιων κινδύνων, νέες και με καινούργιες αντιλήψεις, διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, ISM-ISO κ.λπ. Πού αποβλέπουν όλα αυτά;

Μα στην καλύτερη πρόσχηψη του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση και, πάνω απ' όλα, στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Θα επιτευχθούν καλύτερα αυτοί οι θεμελιώδεις στόχοι με τα ανωτέρω μέσα, ιδιαίτερα με την αθρόα παραγωγή νέων διεθνών συμβάσεων; Ίσως ναι, ίσως όχι. Ο χρόνος θα δείξει. Αναμφίβολα αξίζει για την ιερότητα των στόχων να προσπαθήσουμε. Διερωτώμαι, όμως, μήπως το μεταφερόμενο αγαθό, με όλα αυτά ή και από αυτά, καταντά ακριβότερο για το μέσο καταναλωτή.

Εκεί είναι το πρόβλημα. ➡

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!

«Πλώρη» για τη Σοφοκλέους και από την ANEK

Σημαντικές αποφάσεις για το μέλλον της ANEK πρόκειται να λάβει αυτές τις ημέρες το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Οι κυριότερες αφορούν την τελική συμφωνία για τη ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων πλοίων και την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Η μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία της Κρήτης -η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία λαϊκής βάσης, που ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967 στα Χανιά- βαδίζει με γοργούς ρυθμούς στο δρόμο του εκσυγχρονισμού. Μετά τη δρομολόγηση των «Κρήτη 1» και «Κρήτη 2» πέρυσι, τώρα η διοίκηση της εταιρείας ετοιμάζεται για την υπογραφή των συμβολαίων ναυπήγησης δύο ακόμη πλοίων. Όπως ανέφεραν ο προεδρεύων αντιπρόεδρος της ANEK Εμμ. Μαριακάκης, ο διευθύνων σύμβουλος Στ. Ζαμπετάκης και ο προϊστάμενος του γραφείου Τύπου Γ. Δασκαλάκης, στη διάθεση του διοικητικού συμβουλίου βρίσκονται προτάσεις από έξι ναυπηγεία για το «χτίσιμο» των νέων σκαφών.

του Νάσου Πουθακίδα

Βρισκόμαστε στο τελικό στάδιο των διαπραγματεύσεων. Έχουμε έξι φακέλους με προτάσεις από ναυπηγεία της Ιταλίας, της Ιαπωνίας, της Γερμανίας, της Νορβηγίας, της Φινλανδίας και της Κορέας, τους οποίους μελετάμε με τον Δανό τεχνικό μας σύμβουλο, δήλωσε ο κ. Ζαμπετάκης, και συμπλήρωσε: «Πιστεύουμε πως μέχρι το τέλος Νοεμβρίου θα έχουν μπει οι τελικές υπογραφές για τα νέα μας πλοία».

Τα νέα πλοία της ANEK θα παραδοθούν προς το τέλος του 2000 και θα δρομολογηθούν στις γραμμές που εξυπηρετεί σήμερα η εταιρεία. Το κόστος κάθε πλοίου θα ανέλθει στα 120 εκατ. δολάρια, σύμφωνα με τον κ. Ζαμπετάκη, και είναι πιθανό ξένες και ελληνικές τράπεζες (ΕΤΒΑ, Εθνική και Εγνατία) να αναλάβουν κατά 100% τη χρηματοδότηση. Τα χαρακτηριστικά των νέων πλοίων θα είναι μήκος 200 μέτρα, πλάτος 26,5 μ., βύθισμα μικρότερο των 7 μέτρων και ταχύτητα από 27,5 έως 31 κόμβους. Θα έχουν μεταφορική ικανότητα 130 φορτηγών και 200 ΙΧ αυτοκινήτων και περίπου 2.000 επιβατών. Οι συζητήσεις με τις ανάδοχες τράπεζες για την εισαγωγή των μετοχών της ANEK στο ΧΑΑ συνεχίζονται και, όπως πιστεύουν τα κορυφαία στελέχη της κρητικής εταιρείας, το επενδυτικό κοινό θα την τιμήσει. «Η ANEK είναι καλό χαρτί και έχουμε μηνύματα πως θα υπάρξει υπερκάλυψη αρκετές φορές», δήλωσε επιγραμματικά ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας. Αυτές τις ημέρες θα ξεκινήσει και η διαφημιστική καμπάνια στα ΜΜΕ. Μετά τη συμφωνία με τη ΛΑΝΕ, έτοιμη για συνεργασία-συχώνευση με την ANEK είναι και η «Ρεθυμνιακή». Σε ερώτηση πότε αναμένεται να ολοκληρωθούν οι



Ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK Στ. Ζαμπετάκης

διαπραγματεύσεις, ο κ. Ζαμπετάκης τόνισε: «Το Δ.Σ. της Ρεθυμνιακής αποφάσισε ομόφωνα στις 12 Οκτωβρίου να συνεργαστεί με την ANEK. Οι συζητήσεις συνεχίζονται και πρέπει να αναφέρω ότι τέτοιες συνεργασίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη μεγάλων επιχειρηματικών σχημάτων».

Ενδιαφέρον υπάρχει και για την τύχη της ΔΑΝΕ, χωρίς όμως να γίνουν γνωστές λεπτομέρειες, ενώ προ ημερών υπεγράφη καταστατικό για την ίδρυση νέας εταιρείας, της «Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Νότου», για την εξυπηρέτηση της γραμμής Κισάμου-Κυθήρων. Η ANEK θα συμμετέχει με 20% στη νέα εταιρεία. Τα κεφάλαια που απαιτούνται ανέρχονται σε 1,5 δισ. δραχμές.

Η τιμή της μετοχής θα κυμανθεί μεταξύ 2.500 και 2.800 δρχ. Η δημόσια εγγραφή αναμένεται κατά το πρώτο 15νήμερο του Δεκεμβρίου

Άνεση και συνέπεια

Μιλώντας για την πορεία της ANEK, ο αντιπρόεδρος της εταιρείας κ. Εμμ. Μαριακάκης τόνισε στα «Ναυτικά Χρονικά»:

«Η 30χρονη και πλέον πορεία της ANEK στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας, την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της πλοίο μέχρι και σήμερα, η ANEK διασίζει τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια».

«Η ANEK δημιουργήθηκε με μετόχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου, που ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με

ασφάλεια από την Κρήτη προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό όληωστε που διαφοροποιεί την ANEK από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες είναι η πολυμετοχική βάση της. Οι άνθρωποι της Κρήτης αναζητούν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαίνεται ουτοπικό, όμως όλοι συνέβαλαν σε αυτό. Μέχρι και ο πιο φτωχός βοσκός, με την πώληση ενός προβάτου, ή οι γιγιάδες με την πώληση κοσμημάτων τους για να αποκτήσουν μετοχές της ANEK», τονίζει ο κ. Μαριακάκης και συμπληρώνει: «Η δημιουργία της ANEK Lines έκανε το νησί μας πλοσιώτερο και πιο περήφανο. Γιατί εκεί που κάποτε τα βενετικά πλοία όργωναν τις θάλασσές μας, σήμερα τα δικά μας πλοία οργώνουν την Αδριατική. Όταν το Σεπτέμβριο του 1970, το πρώτο πλοίο της ANEK, το «Κύδων» κατέπλευσε από τον Πειραιά στο λιμάνι της Σούδας, το όνειρο ήταν πιο πραγματικότητα.

Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρεία λιακής βάσης, αλλιώς ότι η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού, που αναστρέφει στους μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της. Αντάμειψε τις θυσίες των εργαζομένων της.

Η εξελλικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός χαρακτήρας της την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Και η ANEK, με τη σειρά της, ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το τελευταίο μεγάλο βήμα της ANEK για τον εκσυγχρονισμό της έγινε το 1997, με τη δρομολόγηση των «Κρήτη I» και «Κρήτη II». Δύο πρωτοποριακών πλοίων, που δρομολογήθηκαν στη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα και Πάτρα-Ηγουμενίσα-Κέρκυρα-Ανκόνα.

Ακόμη, έχουν δρομολογηθεί δύο σημαντικές εξελλίξεις με την κατ' αρχήν συμφωνία των διοικητικών συμβουλίων της ANEK, της Ρεθυμνιακής και της ΛΑΝΕ:

Α. Συγχώνευση με τη Ρεθυμνιακή, με βάση τον προσδιορισμό της τιμής της μετοχής που προκύπτει από την αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων των δύο εταιρειών, ήτοι μία (1) μετοχή της ANEK σε κάθε μία (1) μετοχή της Ρεθυμνιακής.

Β. Εξαγορά του 50% της ΛΑΝΕ με την παραχώρηση του πλοίου «Τάλης» στην εταιρεία αυτή.

Τέλος, η ANEK έχοντας πάρει τα μηνύματα των καιρών αποφάσισε στις 2 Αυγούστου 1998 την εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του ΧΑΑ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Τα βασικότερα οικονομικά μεγέθη για τις χρήσεις 1997 και του πρώτου 7μήνου 1998 διαμορφώνονται ως εξής:

	1/1/98-31/07/98 (σε χιλ. δρχ.)	1/1/97-31/07/97 (σε χιλ. δρχ.)	Μεταβολή (%)
Έσοδα από εκμ/ση πλοίων	16.165.251.429	12.904.723.629	25,27%
Μερικό αποτέλεσμα εκμ/σης	6.018.469.197	4.817.801.657	24,92%
Κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων	4.404.756.283	3.290.791.950	33,85%
Καθαρά κέρδη προ αποσβέσεων	3.618.052.858	2.710.910.942	33,46%

Τα παραπάνω αποτελέσματα είναι προϊόν της δραστηριότητας του στόλου της εταιρείας στις γραμμές Ελλάδα-Ιταλία-Πειραιάς-Χανιά, Πειραιάς-Ηράκλειο, Κίσαμος-Κύθηρα-Γύθειο-Καλαμάτα-Πειραιάς.

Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ANEK

Έτος 1967: Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά.

Έτος 1970: Δρομολόγηση του πρώτου πλοίου «Κύδων» στις γραμμές της Κρήτης.

Έτος 1973: Δρομολόγηση των πλοίων «Κάντια» και «Ρέθυμνο» στις γραμμές της Κρήτης.

Έτος 1978: Δρομολόγηση του πλοίου «Κρήτη» στις γραμμές της Κρήτης.

Έτος 1987: Δρομολόγηση του πλοίου «Άπτερα» στις γραμμές της Κρήτης.

Έτος 1989: Δρομολόγηση των πλοίων «Λατώ» και «Λισσός» στις γραμμές Ελλάδα-Ιταλία.

Έτος 1992: Δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδα-Ιταλίας του πλοίου «Ελ. Βενιζέλος», που είναι το μεγαλύτερο επιβατηγό-οχηματογωγό πλοίο στη Μεσόγειο μέχρι σήμερα.

Έτος 1992: Δρομολόγηση του πλοίου «Τάλης» στις γραμμές Ελλάδα-Ιταλίας.

Έτος 1996: Απόκτηση των πλοίων «Κρήτη I» και «Κρήτη II». Δρομολόγηση τους το 1997 στις γραμμές της Ιταλίας.

Έτος 1998: Στις 2 Αυγούστου αποφασίστηκε από τη Γ.Σ. των μετόχων της εταιρείας η εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ANEK

1. F/B EL. VENIZELOS

Έτος κτίσης 1992, ταχύτητα 24 κόμβοι, μήκος 76 μέτρα, πλάτος 29 μέτρα, κλίνες 1.606, σύνολο επιβατών 2.500, οχήματα 1.200, σήμα κλήσης F/B EL. BENIZELOS SWWZ.

2. F/B «KRITI I»

Έτος κτίσης 1996, μήκος 192 μ., πλάτος 29,40 μ., κλίνες 600, σύνολο επιβατών 1.600, οχήματα 1.100, σήμα κλήσης F/B KRITI I SZRD.

3. F/B «KRITI II»

Έτος κτίσης 1996, μήκος 192 μ., πλάτος 29,40 μ., κλίνες 600, σύνολο επιβατών 1.600, οχήματα 1.100, σήμα κλήσης F/B KRITI II SZQW.

4. F/B «TALOS»

Έτος κτίσης 1992, ταχύτητα 23 κόμβοι, μήκος 137 μ., πλάτος 22 μ., κλίνες 377, σύνολο επιβατών 1.300, οχήματα 400, σήμα κλήσης F/B TALOS SZIY.

5. F/F «LATO»

Έτος κτίσης 1989, ταχύτητα 24 κόμβοι, μήκος 188 μ., πλάτος 24,03 μ., κλίνες 850, σύνολο επιβατών 2.000, οχήματα 850, σήμα κλήσης F/B LATO SZOJ.

6. F/B «LISSOS»

Έτος κτίσης 1989, ταχύτητα 22 κόμβοι, μήκος 165 μ., πλάτος 26,42 μ., κλίνες 900, σύνολο επιβατών 1.850, οχήματα 600, σήμα κλήσης F/B LISSOS SXOV.

7. F/B «APTERA»

Έτος κτίσης 1987, ταχύτητα 22 κόμβοι, μήκος 140 μ., πλάτος 22,10 μ., κλίνες 650, σύνολο επιβατών 1.600, οχήματα 500, σήμα κλήσης F/B APTERA SXKE.

8. F/B «CANDIA»

Έτος κτίσης 1973, ταχύτητα 20 κόμβοι, μήκος 130 μ., πλάτος 22,25 μ., κλίνες 500, σύνολο επιβατών 1.450, οχήματα 450, σήμα κλήσης F/B CANDIA SWSJ.

9. F/B «RETHIMNON»

Έτος κτίσης 1973, ταχύτητα 20 κόμβοι, μήκος 130 μ., πλάτος 22,25 μ., κλίνες 500, σύνολο επιβατών 1.450, οχήματα 450, σήμα κλήσης F/B RETHIMNO SWSK.

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ANEK

Δρομολόγια εσωτερικού

Η ANEK εξυπηρετεί με καθημερινά δρομολόγια, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, τις ακτοπλοϊκές γραμμές: Πειραιάς - Χανιά - Πειραιάς, Πειραιάς - Ηράκλειο - Πειραιάς και με τακτικά δρομολόγια τη γραμμή: Πάτρα - Κέρκυρα.

Δρομολόγια εξωτερικού

Γραμμή Ανκόνας. Κατευθείαν τακτικά δρομολόγια και δρομολόγια μέσω Ηγουμενίστας. Γραμμή Τεργέστης. Τακτικά δρομολόγια από Πάτρα και Ηγουμενίσα για Τεργέστη. ➡

Σε ρυθμούς....

HIGHSPEED

τα κέρδη των Μινωικών



Πιθανόν και οι άνθρωποι της Minoan Lines να ξεπλάγησαν, καθώς το εννεάμηνο του '98 ήταν αποδοτικό πέραν του αναμενομένου. Το ρηθέν οι «αριθμοί ενημερούν αλλά οι άνθρωποι πάσχουν» σε αυτή την περίπτωση δεν ισχύει, καθώς και οι αριθμοί ενημερούν και οι άνθρωποι κάθε άλλο παρά πάσχουν. Το πολύ πολύ, οι άνθρωποι να μην περίμεναν τα συγκεκριμένα οικονομικά αποτελέσματα-ρεκόρ, αλλά αυτό σε κάθε περίπτωση δεν αποτελεί... πάθηση.

του Χάρη Παυλίδη

Με βάση λοιπόν τα αποτελέσματα, όλοι τώρα προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα και αυτή τη φορά δεν διστάζουν να προβλέπουν (όχι μόνο εντός των... τειχών) ότι η τρέχουσα χρήση θα αποτελέσει έτος-σταθμό στα 25 χρόνια ζωής της εταιρείας. Βέβαια, στο «στρατηγείο» της Minoan Lines αποφεύγουν τις θριαμβολογίες, μια και η αύξηση του κύκλου εργασιών κάθε άλλο παρά τυχαία ήταν. Τα περίπου 34,8 δισ. δρχ. του κύκλου εργασιών, αύξηση 21% σε σχέση με το '97 (28,7 δισ. δρχ.) οφείλονται στις στρατηγικές επιλογές και στην εφαρμογή του επενδυτικού προγράμματος εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του στόλου. Η αύξηση του κύκλου εργασιών στις γραμμές εξωτερικού (27,7%) από 19,3 δισ. δρχ. σε 24,6 δισ. δρχ. δείχνει την ορθότητα των επιλογών και το σωστό timing στη δρομολόγηση των δύο νέων highspeed ferries, «Ikarus» και «Pasiphae».

Το «Ikarus» δρομολογήθηκε στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκώνα στις αρχές του '98, το δε «Pasiphae» στις 26 Ιουλίου του ίδιου έτους. Η εννεάμηνη δραστηριότητα του πρώτου και η δίμηνη του δεύτερου παρουσίασαν εντυπωσιακά αποτελέσματα και, παρά τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν με το ατύχημα στο «Pasiphae», βρέθηκαν στις πρώτες θέσεις του ανταγωνισμού, όπου η παρουσία των super fast τον καθιστά ιδιαίτερα σκληρό.

Η αύξηση στις γραμμές εσωτερικού ήταν 7,3%, δηλαδή από 9,4 δισ. δρχ. ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 10,1 δισ. δρχ. και αποδεικνύει ότι η εντυπωσιακή αύξηση του 21% οφείλεται κατά κύριο λόγο στα δύο καινούργια πλοία.

Ιδιαίτερος προσοχής χρήζει το γεγονός της αύξησης των κερδών προ χρηματοοικονομικών και αποσβέσεων κατά 46,9%, 13,67 δισ. δρχ. έναντι

9,3 δισ. δρχ. το '97. Αυτό το γεγονός υποδηλώνει το υγιές περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η εταιρεία και δικαιολογεί την αισιοδοξία των στελεχών της, που προβλέπουν αυξήσεις-ρεκόρ το '99.

ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ

Αυξημένη σε όλους τους τομείς ήταν η μεταφορική κίνηση και τα έσοδα από ναύλους. Πιο εντυπωσιακή ήταν η αύξηση των επιβατών στη γραμμή για Ανκόνα και Βενετία. Οι επιβάτες, από περίπου 308 χιλιάδες το '97, φέτος έφθασαν τις 437 χιλιάδες, ενώ τα Ι.Χ. αυτοκίνητα από περίπου 86 χιλιάδες το '97 έφθασαν τις 123 χιλιάδες το εννεάμηνο. Οριακή, τέλος, ήταν η αύξηση στα φορτηγά.

Τα συνολικά έσοδα από ναύλους ήταν εντυπωσιακά. Ανήλθαν σε 18,88 δισ. δρχ. και αυξήθηκαν σε ποσοστό 27,5% σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του '97.

ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΑΝΚΟΝΑ

Ουσιαστικά, στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα, η Minoan Lines δραστηριοποιήθηκε με ένα πλοίο, το «Ikarus», αφού το «Pasiphae» άρχισε δρομολόγια στα τέλη Ιουλίου και ταξίδεψε ένα μόλις δίμηνο.

Αντιθέτως, Superfast Ferries, Strintzis Lines και ANEK είχαν δρομολογημένα από δύο πλοία και, ως εκ τούτου, η άνοδος της Minoan είναι εντυπωσιακή, λαμβανομένου υπ' όψιν αυτού του γεγονότος.

Ουσιαστικά λοιπόν, με ένα πλοίο η εταιρεία πρωταγωνιστεί στη γραμμή, κατέχοντας μερίδιο 35,1% στους επιβάτες, 38,8% στα Ι.Χ. και 20,3% στα φορτηγά. Όσον αφορά το σχετικά μικρό ποσοστό στα φορτηγά, η Minoan επισημαίνει ότι οφείλεται στην πληρότητα των γκαράζ λόγω της αυξημένης κίνησης επιβατών και Ι.Χ.

Πάντως, θα πρέπει να σταθεί κανείς στον υπερδιπλασιασμό των επιβατών (αύξηση 106,2%) και Ι.Χ. (αύξηση 112%), ουσιαστικά με ένα πλοίο!

ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ

Με χαμηλότερους ρυθμούς κινήθηκε η γραμμή της Βενετίας σε σχέση με αυτή της Ανκόνα. Η αύξηση στους επιβάτες ήταν 6,3%, στα Ι.Χ. 4,8% και στα φορτηγά 9,7%, όμως η Minoan κυριαρχεί με υψηλό μερίδιο στην αγορά, και μάλιστα σε όλους τους τομείς. Στους επιβάτες κατέχει το 72%, στα Ι.Χ. το 80% και στα φορτηγά το 66%.

ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Αυξημένη ήταν και η κίνηση στις γραμμές εσωτερικού, όπως προαναφέραμε. Οι επιβάτες που προτίμησαν να ταξιδέψουν με τη Minoan Lines έφθασαν περίπου τις 740 χιλιάδες (αύξηση 7%), τα Ι.Χ. τις 100 χιλιάδες (αύξηση 5,3%) και τα φορτηγά τις 40.000 (αύξηση 1,1%).

Τα έσοδα από ναύλους στις γραμμές εσωτερικού ανήλθαν σε 8,72 δισ. δρχ., σημειώνοντας αύξηση 5,8% σε σύγκριση με το '97.

ΘΕΣΜΙΚΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ

Την ώρα που το περιοδικό είχε πάρει το δρόμο για το τυπογραφείο, η Minoan Lines παρουσίαζε στο Λονδίνο, στο πλαίσιο ενός road show, το επιχειρηματικό της προφίλ και την προοπτική μελλοντικής επενδυτικής στρατηγικής σε επιλεγμένους θεσμικούς επενδυτές. Κάτι αντίστοιχο γίνεται και στη Νέα Υόρκη, υπό την αιγίδα της Schroders Investment Banking. Και όλα αυτά, ενώ κατέληξε σε τελική συμφωνία παραγγελίας δύο νέων πλοίων για δρομολόγηση στις διεθνείς γραμμές, ενώ είναι πρόσφατη η παραγγελία δύο νέων highspeed ferries για τη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, τα οποία από το 2000 θα καλύπτουν τη διαδρομή μόλις σε 6 ώρες! Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι με βάση τα παραπάνω πρέπει να θεωρείται σχεδόν βέβαιη, εντός του ερχόμενου έτους, η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Minoan Lines.

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά

104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

Τό αντίπαλο στην ενημέρωση
για όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ
ΛΟΓΟΤΗΤΟΣ

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ

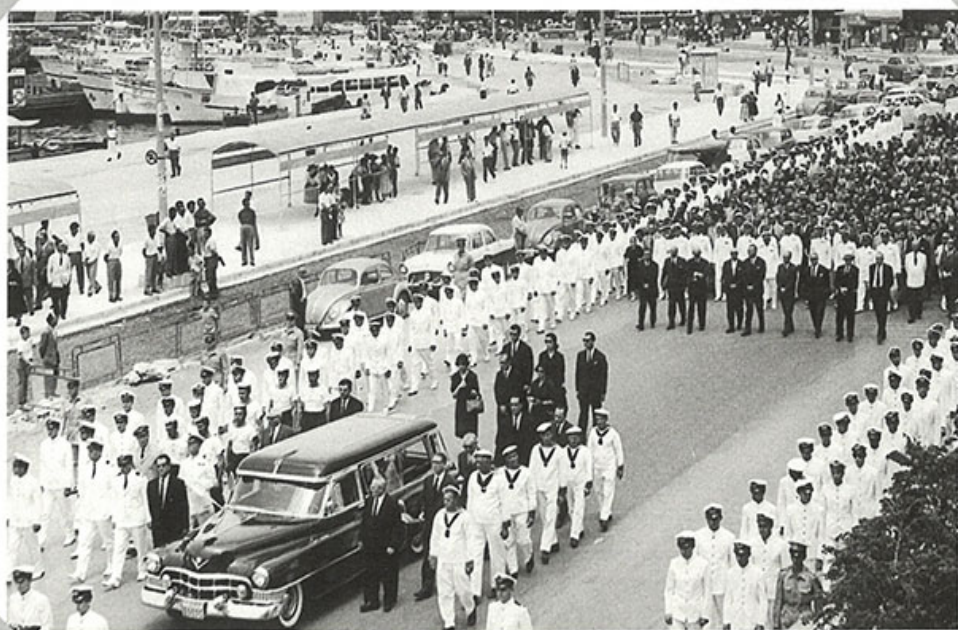
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

Από την κηδεία ενός μεγάλου ανδρός της ελληνικής ναυτιλίας. Τον Παναγή Γιαννουλάτου, με όλες τις τιμές που δικαίως η πολιτεία θεώρησε χρέος να του επιδαφилεύσει για την προσφορά του στην υπόθεση της ναυτιλίας.

Η πομπή περνάει μπροστά από το θρυλικό ρολόι και κατευθύνεται προς τον Άγιο Νικόλαο.



Εκδήλωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς από το εν Ελλάδι γραφείο του Αλόνδς Ρέτζιστερ οφ Σίπινγκ. Ο κ. E.F. Butler απευθύνεται στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα με θέμα την ταξινόμηση των πλοίων στους νηογνώμονες και τη Διεθνή Σύμβαση Ασφαλείας της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Αριστερά του κ. Butler διακρίνεται το ναυτιλιακό στέλεχος κ. Κογκάλης.



Ζάππειο Μέγαρο, Μάιος του 1974. Από το στήσιμο των περιπτέρων της 2ης Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσεως των Ποσειδωνίων. Η έκθεση έγινε θεσμός και στη συνέχεια μετεγκαταστάθηκε στο κτίριο του ΟΑΠ, στον Πειραιά.





Σαράντα σχεδόν χρόνια πριν. Ανήμερα του Αγίου Δημητρίου, το 1959, πραγματοποιείται μια ιστορική διάσκεψη στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς. Είναι η διάσκεψη των Εφοπλιστικών Ενώσεων υπό την προεδρία του Σταύρου Νιάρχου. Όλοι οι συμμετασχόντες σε μια αναμνηστική φωτογραφία.

Ένας από τους πρωτοπόρους επιχειρηματίες στον εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ο Κώστας Ευθυμιάδης, δεξιώνεται τους εκπροσώπους του Τύπου και ανταλλάσσει μαζί τους απόψεις για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Τη δεκαετία του '70, η εταιρεία Ευθυμιάδη κυριαρχούσε στην ακτοπλοΐα.



Πριν από 27 χρόνια. Ο τότε πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Στρατής Ανδρεάδης, απευθύνεται στο Συνέδριο των Ναυτικών Οργανώσεων, που πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα τελετών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Του Απόστολου Δόμβρου,
διπλ. μηχανολόγου-ηλεκτρολόγου
Πολυτεχνείου Μονάχου,
επίτιμου προέδρου ΕΛΙΝΤ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΝΑΥΤΙΚΗ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Ιστορική εξέλιξη

Τα πρώτα εργαλεία του πρωτόγονου ανθρώπου ήταν λίθινα. Αργότερα χρησιμοποίησε το σκληρό πέτρωμα του οψιδιανού για να φτιάξει κόψεις και να βελτιώσει έτσι την απόδοσή τους. Στο σπήλαιο Φράχθη, που βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Πελοποννήσου, κοντά στο Κρανίδι, η αρχαιολογική σκαπάνη ανακάλυψε τέτοια εργαλεία και με τη μέθοδο του άνθρακος βρέθηκε ότι η επεξεργασία τους είχε γίνει πριν από 10.000 χρόνια. Επειδή ο οψιδιανός έβγαινε μόνο στη Μήλο, η μεταφορά του στην πελοποννησιακή ακτή μπορούσε να γίνει μόνο διά θαλάσσης. Έτσι, κάποιο πλεούμενο, του οποίου η μορφή αλλά και η ρότα που ακολούθησε μας είναι άγνωστα, έκανε αυτή τη μεταφορά πριν από δέκα χιλιάδες χρόνια. Με άλλα λόγια, πριν από εκατό αιώνες άρχισε στο Αιγαίο η ναυτιλία.



Στους σκοτεινούς προϊστορικούς χρόνους η εξέλιξη του πλοίου και της ναυτικής τεχνολογίας ήταν αργή και μπορούμε να την παρακολουθήσουμε από τις βραχογραφίες των παραθαλάσσιων σπηλαίων. Έτσι, φτάνουμε στο μεταίχμιο της προϊστορίας και της ιστορίας, όπου πια υπάρχουν τοιχογραφίες της μινωικής εποχής, όπου τα πλοία έχουν εξελιγμένο σχήμα και προηγμένη τεχνολογία, με πολλούς κωπηλάτες και τα πρώτα τετράγωνα πανιά.

Για την εποχή αυτή υπάρχουν οι μύθοι της αργοναυτικής εκστρατείας και του τρωικού πολέμου, που μιλούν ξεκάθαρα για μακρινά ταξίδια στα πέρατα του τότε γνωστού κόσμου.

Με την έναρξη της ιστορικής εποχής, που τοποθετείται στο έτος 776 π.Χ., όταν πρώτη φορά εμφανίζεται το όνομα Ελλιάς, η πρώτη ελληνική γραφή και λαμβάνει χώρα η πρώτη Ολυμπιάδα, η εξέλιξη των πλοίων είναι καθηπάζουσα. Φτάνουμε έτσι, κατά τον 5ο π.Χ. αιώνα, στο ναυπηγικό θαύμα της τριήρους, που με τις θαυμάσιες ναυπηγικές γραμμές της και τους εκατόν εξήντα τόσους κωπηλάτες της ανέπτυσε ταχύτητα μόλις πάνω από δέκα κόμβους.

Υποδεέστερη ήταν η απόδοση των εμπορικών πλοίων της ίδιας εποχής, αλλά ταξίδια μέχρι τον Εύξεινο Πόντο και τις Στήλες του Ηρακλήους ήταν κάτι το συνηθισμένο, για να φτάσουμε στην εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου, το τρακόσιο τόσο δηλαδή προ Χριστού, να δούμε τον Πυθέα τον Μασσαλιώτη να βγαίνει από τη Μεσόγειο, να πηγαίνει στα βρετανικά νησιά, να φτάνει στην ακτή της Βαλτικής και από εκεί μέχρι τη μυθική Θούλη, που πρέπει να ήταν η σημερινή Ισλανδία.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο Πυθέας δεν ήταν μόνο καπετάνιος, αλλά και γεωγράφος και μαθηματικός και αστρονόμος και, φυσικά, το πλοίο του θα ήταν φτιαγμένο με την τελευταία λέξη της ναυτικής τεχνολογίας της εποχής εκείνης, στην οποία το ελληνικό πνεύμα, και συνεπώς και η ελληνική ναυτοσύνη, είχαν φτάσει στο απόγειο.

Τότε Έλληνες ναυπηγοί είχαν μεταβεί στο μυλό του Περσικού κόλπου και επιτόπου ναυπήγησαν το στόλο του Μεγάλου Αλεξάνδρου, ο οποίος από ξηράς παρακολουθούσε την πορεία του στρατού μέχρι τις Ινδίες. Από το γεγονός αυτό αντιλαμβάνεται κανείς τα υψηλά επίπεδα της ελληνικής ναυτικής τεχνολογίας της εποχής εκείνης.

Η ελληνική ναυτική τεχνολογία ξαναπαρουσιάζεται στα βυζαντινά χρόνια, με τους δρόμωνες και το υγρό πυρ που καθιστούν το βυζαντινό Ναυτικό κυρίαρχο στη Μεσόγειο.

Εκεί σταματάει για αιώνες η πρόοδος και οι Έλληνες ναυπηγοί και ναυτικοί με την πτώση του Βυζαντίου υποσκελίζονται από τους Ευρωπαίους.

Τα ακήπτρα παίρνουν οι Πορτογάλοι και οι Ισπανοί. Η караβέλα αντικαθιστά τη γαλέρα. Η επιστήμη της ναυτιλίας κάνει άλματα, αξιοποιώντας την πρόοδο της αστρονομίας. Η σχολή του Ντον Ενρίκε στο Σάγκρες της νότιας Πορτογαλίας βγάζει τους μεγάλους θαλασσοπόρους, που με ό,τι καλύτερο διέθετε ο κόσμος τότε σε πλοία και ναυτοσύνη ανακαλύπτουν το Νέο Κόσμο και το θαλασσινό δρόμο προς τις Ινδίες.

Οι Έλληνες γίνονται γεμτζήδες στην αρμάδα του Σουλτάνου και λουφάζουν. Παύουν να ανακαλύπτουν νέες ναυπηγικές λύσεις, αλλά μαθαίνουν να αξιοποιούν τις υπάρχουσες.

Τα τριγωνικά πανιά, που δουλεύουν σχεδόν μέχρι όρτσα στο διαμήκη άξονα του πλοίου, δεν είναι ελληνικής επινόησης. Αλλά οι Έλληνες ναύτες, υπηρετώντας στα πλοία του καπετάν-Πασά, με την ευφυΐα που τους διακρίνει και την προαιώνια εξοικείωση με το υγρό στοιχείο, γίνεται άριστοι ναυτικοί.

Έτσι ώστε, όταν γίνεται η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί, το χίλις επτακόσιο τόσο, είναι έτοιμοι να αμοληθούν στους θαλασσινούς δρόμους της Μαύρης και της Αιγαίας θάλασσας και να μεγαλοφυηθούν.

Όταν μάλιστα ήρθε η ώρα της επανάστασης, με τα κανόνια των εμπορικών τους πλοίων, που τα είχαν εξοπλίσει για να αντιμετωπίζουν τους πειρατές, ακρήστεψαν τον τουρκικό στόλο και μηλοκάρισαν τις πολεμικές μεταφορές των Τούρκων στο Αιγαίο.

Στη διάρκεια του δεκάτου ενάτου αιώνα, εμφανίζονται τα πρώτα ατμόπλοια, παράλληλα όμως η τεχνολογία της χρήσης των πανιών φτάνει στο απόγειό της. Νέα μεγάλα ιστιοφόρα δρομοπολούνται στις γραμμές Ευρώπη-Βόρεια και Νότια Αμερική και Βόρεια Αμερική-Ασία.

Τα κλίπερ φέρουν θαυμάσια συστήματα πανιών, που ο χειρισμός τους απαιτεί μεγάλα και πεπειραμένα πληρώματα.

Έτσι, δημιουργείται ο θρύλος των κλίπερ και των ταξιδιών από την Ευρώπη στη Χιλή μέσω Καπ Χορν.

Τελικά, επικρατούν τα ατμόπλοια.

Η εισβολή του ατμού στην ναυτιλία σημαίνει μια νέα εποχή και δημιουργεί μια νέα ράτσα ναυτικών, τους μηχανικούς και τους θερμαστές. Από το σημείο αυτό και μετά η τεχνολογία της ξηράς εξισορροπείται με τη ναυτική τεχνολογία.

Με την έναρξη της ιστορικής εποχής, που τοποθετείται στο έτος 776 π.Χ., όταν πρώτη φορά εμφανίζεται το όνομα Ελλιάς, η πρώτη ελληνική γραφή και λαμβάνει χώρα η πρώτη Ολυμπιάδα, η εξέλιξη των πλοίων είναι καθηπάζουσα

Φυσικά, το θαλασσινό περιβάλλον είναι αντίξοο. Η αρμύρα και η υγρασία είναι ο μεγάλος εχθρός των μηχανημάτων, γι' αυτό η τεχνολογία της ξηράς εδραιώνεται στη θάλασσα με καθυστέρηση. Η χρονική αυτή διαφορά όμως, διαφορά φάσης ως την ονομάσουμε, όλο και μικραίνει. Μέχρι που μετά τον ατμό κάνει την εμφάνισή του στα πλοία και ο ηλεκτρισμός. Στην αρχή για φωτισμό, για τη λειτουργία του ασύρματου, μετά για τα ψυγεία και αργότερα για κάθε χρήση.

Ο ηλεκτρολόγος κάνει την εμφάνισή του στη λίστα του πληρώματος. Στην αρχή τα ελληνικά πλοία τον ναυτολογούν σαν μαραγκό, αλλά οι ανάγκες είναι αδυσώπητες.

Τι γίνεται με τη ναυτική τεχνολογία πάνω στα ελληνικά πλοία στην αρχή του αιώνα μας;

Οι παραδοσιακές ελληνικές ναυτικές οικογένειες θέλουν τους γιους τους καπεταναίους. Έτσι, οι μηχανικοί προέρχονται στην αρχή από άλλους κύκλους. Ο μηχανικός είναι ο μόνος που δεν παίρνει διαταγές από τον καπετάνιο και από την αρχή ήταν για τους παραδοσιακούς ναυτικούς κύκλους της Ελλιάδας αντιδραστικό στοιχείο.

Έτσι εξηγείται και σήμερα το γεγονός ότι η Ένωση Μηχανικών αριστερίζει πάντα, κάτι αδιανόητο για την Ένωση Πλοιοάρχων.

Στο δεύτερο ήμισυ του αιώνα μας κάνει την εμφάνισή της η ατομική ενέργεια. Εφαρμόστηκε μόνο στα πολεμικά πλοία και σε λίγα ειδικών αποστολών, όπως τα μεγάλα παγοθραυστικά.

Σήμερα, η ναυτική τεχνολογία καθηπάζει. Οι επικοινωνίες στη θάλασσα δεν έχουν να ζητήσουν τίποτα από αυτές της ξηράς.

Η ναυσιπλοία έγινε εύκολη. Η χρήση του εξάντα ξεχάστηκε.

Η πρόωση όμως μπαζάρισε. Οι δηζελομηχανές έδιωξαν τις παλιόδρομικές ατμομηχανές. Κάνουν την εμφάνισή τους και οι τουρμπίνες. Οι έλικες δεν μπορούν πια να βελτιωθούν, πλην ειδικών περιπτώσεων.

Βασικό μειονέκτημα της θαλάσσιας μεταφοράς παραμένει η μικρή ταχύτητα σε σύγκριση με την ξηρά και τον αέρα, αλλά το μεγάλο πλεονέκτημα της μεταφοράς τεράστιων ποσοτήτων προϊόντων ανά μονάδα πλοίου, και μάλιστα μέσω...δρόμων που δεν θέλουν ούτε φτιάξιμο ούτε συντήρηση, παραμένει επίσης. ➡

Ανακοίνωση στο Α' Διεθνές Συνέδριο
του Κέντρου Ευρωπαϊκών Μελετών «Ιωάννης Καποδίστριας»
«Ο Θαλασσοδρόμος Ελληνικός Πολιτισμός», Κέρκυρα 16-18 Σεπτεμβρίου 1998

ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ

του Α.Ι. Τζαμτζή Πλοίαρχου Εμπορικού Ναυτικού

Ο ΠΛΟΗΓΟΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Στο βιβλίο των Παροιμιών της Παλαιάς Διαθήκης βρίσκουμε τη φράση: «Τρία δε έστιν αδυνατά μοι νοήσαι: Ίχνη αετού πετομένου και οδούς όφεως επί πέτρας και τρίβους νηός ποντοπορούσης» (Παροιμ. 30, 18-19), δηλαδή ο συγγραφέας δεν μπορούσε να καταλάβει, ανάμεσα σε άλλα, και το πώς το καράβι βρίσκει το δρόμο του καθώς ταξιδεύει. Η

απορία ίσως αυτή θα μπορούσε να διατυπωθεί ακόμη και σήμερα από τον κάθε αμύητο, και ο οποίος δεν ταξιδεύει επαγγελματικά στη θάλασσα. Οι δρόμοι στη στεριά πάντοτε οδηγούν κάπου, στη θάλασσα όμως, αν δεν ξέρεις σε ποια κατεύθυνση να στρέψεις την πλώρη σου, μπορεί και να μη φθάσεις ποτέ στον προορισμό σου.



Αν ρωτήσουμε ένα σημερινό ναυτίλο τι χρειάζεται για να ταξιδέψει το καράβι του, θα μας απαντήσει πως πρέπει απαραίτητα να έχει ένα ναυτικό χάρτη για να χαράξει την πορεία του και να βρει την απόσταση που τον χωρίζει από τον προορισμό του, μία πυξίδα για να κυβερνάει και ορισμένα άλλα εργαλεία για να προσδιορίσει τη θέση του καραβιού στη διάρκεια του ταξιδιού, όπως ναυτιλιακές οδηγίες που θα τον κατατοπίζουν για τους πιθανούς κινδύνους και θα του εξασφαλίζουν ένα ασφαλές, κατά το δυνατόν, ταξίδι. Η λέξη «πρέπει» προδίδει πόσο εξαρτημένος είναι ο σύγχρονος ναυτίλος από τα εργαλεία που έχει σήμερα στα χέρια του και ειδικότερα από το ναυτικό χάρτη. Πότε όμως πρωτοφάνηκε το βασικό αυτό βοήθημα του ναυτίλου; Η αρχή της ιστορίας των ναυτικών χαρτών και εκείνων που τους σχεδίασαν είναι δύσκολο να βρεθεί. Πολύ πιο δύσκολο από εκείνη των χαρτών και των χαρτογράφων της ξηράς, και ο λόγος είναι απλός. Εκτός από κείνους που καταπατούν τους νόμους, καμία άλλη τάξη ανθρώπων μέσα στην ιστορία της ανθρωπότητας δεν ήταν τόσο απρόθυμη στο να κρατήσει αρχεία για τη δραστηριότητά της όσο οι επαγγελματίες ναυτικοί. Οι αρχαίοι εκείνοι ναυτικοί ήταν άνθρωποι που κρατούσαν τη γνώση για τον εαυτό τους. «Οι καταβαίνοντες εις την θάλασσαν εν πλοίοις, ποιούντες εργασίαν εν ύδασι πολλοίς»⁽¹⁾ και που τόλημσαν να ξανοικτούν σε άγνωστα νερά, φρόντιζαν να περιβάλλουν τον εαυτό τους με ένα πέπλο μυστηρίου, που τους ήταν τόσο ευχάριστο, όσο και βοηθικό. Ούτε οι ψαράδες της ανοικτής θάλασσας, ούτε οι καπετάνιοι είχαν ποτέ διάθεση να ανακοινώσουν τα μυστικά τους και από παράδοση αρνούνταν να αποκαλύψουν με ποια «μαγικά» μέσα κατάφεραν να ταξιδεύουν από τον ένα τόπο στον άλλο. Ο συντομότερος δρόμος ανάμεσα σε δύο λιμάνια ή ανάμεσα σε έναν ψαρότοπο και το λιμάνι σήμαινε χρήμα στις τσέπες εκείνου που τον γνώριζε, τόσο τότε όσο και σήμερα. Αξίζει εδώ να αναφέρουμε την περίπτωση των Φοινίκων, που όταν ένα καπετάνιος τους παρακολουθήθηκε από ανταγωνιστές που προσπαθούσαν να κλέψουν τα μυστικά της πορείας του και έριξε το καράβι του έξω για να μην τα αποκαλύψει, γύρισε στη Φοινίκη, τιμήθηκε για την πράξη του και αποζημιώθηκε με ένα καινούργιο καράβι. Χρησιμοποίησε όμως ο αρχαίος ναυτίλος χάρτες; Συνοδεύονταν οι ναυτιλιακές οδηγίες που ξέρουμε πως διέθετε από χάρτη σε χάρτες; Η μόνη απάντηση είναι ότι ήταν πιθανό. Υπαινιγμούς για χάρτες ξηράς έχουμε

από τους αρχαίους συγγραφείς. Ο Ηρόδοτος, πάντοτε πρόθυμος για κάθε είδους πληροφορία, γράφει: «Έρχεται, Πτολεμαίος, ο Αρισταγόρας, ο τύραννος της Μιλήτου, στη Σπάρτη, τον καιρό που βασιλεύει εκεί ο Κλεομένης, και συζητήσαν μεταξύ τους και, όπως ήνε οι Λακεδαιμόνιοι, κρατούσε ένα χάλκινο πινάκα, όπου

ήταν χαραγμένη όλη η περιφέρεια της Γης και όλες οι θάλασσες και οι ποταμοί»⁽²⁾. Για τους χάρτες όμως αυτούς ο Ηρόδοτος δεν φαίνεται να είχε και τόσο σοβαρή ιδέα γιατί αλλού γράφει: «Με πιάνουν τα γέλια, όταν βλέπω πως πολλοί έως τώρα σχεδίασαν χάρτες της Γης και όμως κανένας τους δεν εξήγησε λογικά τη μορφή του κόσμου»⁽³⁾. Μια άλλη πληροφορία από τον Ηρόδοτο αναφέρει πως ο Δαρείος, προετοιμάζοντας την εκστρατεία για την Ελλάδα, κάλεσε δεκαπέντε δόκιμους Πέρσες και τους έδωσε διαταγή να συνοδεύσουν τον Δημοκίδη και να επισκεφθούν τα παραθαλάσσια της Ελλάδας. Αυτοί κατέβηκαν στη Σιδώνα, εξόπησαν δύο τριήρεις και ένα γαλίο και ξεκίνησαν για την Ελλάδα, «προσίσχοντες δε αυτοίς τα παραθαλάσσια εθεύοντο και απεγράφοντο, εις ότι τα πολλὰ αυτοίς και ονομαστά θεσάμενοι ανίκοντο της Ιταλίας ες Τάραντα», δηλαδή «προσεγγίζοντες επισκέπτονταν τα παραθαλάσσια μέρη και κρατούσαν σημειώσεις ώπου, αφού επεσκέφθησαν τα περισσότερα και ονομαστότερα μέρη της, έφθασαν στον Τάραντα της Ιταλίας»⁽⁴⁾. Εδώ έχουμε προφανώς την πρώτη υδρογραφική αποστολή της ιστορίας. Από τον Στράβωνα ακόμη έχουμε την πληροφορία: Ο Αναξίμανδρος, μαθητής του Θαλή και συμπολίτης του, και ο Εκαταίος από τη Μίλητο, «...ο πρώτος εξέδωσε γεωγραφικό χάρτη, ο δε Εκαταίος άφησε σύγγραμμα σχετικό με τη μελέτη της γεωγραφίας»⁽⁵⁾. Αυτά για τις άμεσες πληροφορίες, όταν διαβάσει όμως κανείς τον Στράβωνα, είναι δύσκολο να πιστέψει πως δεν είχε ένα χάρτη απλωμένο μπροστά του όταν έγραφε τα «Γεωγραφικά» του. Περιγράφοντας, για παράδειγμα, τα Δωδεκάνησα γράφει: «Η Κύπρος... βρίσκεται απέναντι στη Λευκή Ακτή της Αφρικής, που απέχει περίπου 1.000 στάδια από την Αλεξάνδρεια». Τέτοιες περιγραφές πρέπει ασφαλώς να διαβάζονται μαζί με χάρτη, αν δεν έχουν ξεσκαθεί από έναν τέτοιο.

Στην αρχή, οι ναυτικοί φαίνεται να έκαναν τους δικούς τους χάρτες με αρκετά σκληρή δουλειά και με κίνδυνο της ζωής τους. Φυσικό ήταν τέτοια εμπορικά μυστικά να φυλάγονταν με προσοχή και οι πρώτοι ναυτικοί χάρτες ή καταστράφηκαν από τη συνεχή χρήση ή από τους ίδιους τους ναυτικούς θεληματικά και από κακεντρέχεια για να μην

τους βρουν εκείνοι που έρχονταν μετά από αυτούς. Ένας ακόμη λόγος για το ότι δεν περισώθηκαν ναυτικοί χάρτες από εκείνους που σχεδίασθηκαν πριν από δύο χιλιόετες χρόνια, είναι γιατί ύστερα από την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ήταν οι χριστιανοί καλόγεροι εκείνοι που περισώσαν κάθε τι που κατέχουμε σήμερα, σχετικό τόσο με την κλασική λογοτεχνία όσο και τη γνώση των αρχαίων, και δεν περιμένει βέβαια κανείς να ενδιαφέρονταν για το ναυτικό τεχνικό εξοπλισμό ή να αντέγραφον ναυτικούς χάρτες. Φαίνεται πως οι αρχαίοι ναυτικοί χρησιμοποιούσαν κάποιο είδος παράκτιου, τουλάχιστον, χάρτη. Το συμπέρασμα αυτό έρχονται να ενισχύσουν και οι ναυτιλιακές οδηγίες που περισώθηκαν και που φαίνεται να συνδίδευσαν τους ναυτικούς χάρτες, ή, ακόμη, θα μπορούσαμε να πούμε ότι τους συμπλήρωναν. Τα βιβλία αυτά, οι «περίηλοι» όπως ονομάζονταν, σκοπό είχαν να βοηθήσουν το ναυτικό να ταξιδεύει κοντά στις ακτές και να μπαίνει σε δύσκολα λιμάνια. Τώρα ποιο από τα δύο πρωτοφάνηκε στην ιστορία, οι χάρτες ή οι πηλογοί, είναι θέμα ανοικτό προς συζήτηση.

Το πιο παλιό σύγγραμμα του είδους αυτού, που περισώθηκε και έφθασε έως εμάς, είναι ένα με τον τίτλο: «Σκύλακος Καρυανδέας περίηλος της θαλάσσης της Οικουμένης Ευρώπης και Ασίας και Λιβύης, και όσα και οποία Έθνη εκάστη, εξής και χώραι και λιμένες και ποταμοί, και όσα μήκη των πλών και αι νήσοι αι επτά αι οικουμένη, καθ'ότι εκάστη κείται της ηπείρου». Το έργο αποδίδεται στον Σκύλακα τον Καρυανδέα το νεότερο και φαίνεται να γράφτηκε στα μέσα του τέταρτου π.Χ. αιώνα. Αυτό προκύπτει, αφού είναι πιο παλιό από τις κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου, μια και δεν αναφέρει καμία πόλη από εκείνες που ίδρυσε ο Μακεδόνας Στρατηλάτης.

Εξάλλου αναφέρει για την αθηναϊκή αποικία της Νεαπόλεως (Καβάλα), που ιδρύθηκε το 360 π.Χ., και την Όλυνθο, που καταστράφηκε το 347 π.Χ. Υπήρχαν, συνεπώς, η συγγραφή του «περίηλου» αυτού συμπίπτει με τα μέσα του 4ου π.Χ. αιώνα.

Φαίνεται όμως να υπήρχε και άλλος Σκύλαξ Καρυανδέας, πιο παλιός, που πραγματοποίησε ένα εξερευνητικό ταξίδι γύρω στα 500 π.Χ. για λογαριασμό του Δαρείου, για τον οποίο ο Ηρόδοτος γράφει: «Της Ασίας τα περισσότερα μέρη τα ανακάλυψε ο Δαρείος, που ήθελε να μάθει πού κύνεται ο Ινδός ποταμός, που είναι ο δεύτερος ποταμός που έχει κροκόδειλους, γι' αυτό έστειλε με καράβια και άλλους ανθρώπους, που πίστευε πως θα του πουν την αλήθεια, και ανάμεσα σε αυτούς τον Σκύλακα τον Καρυανδέα (4.44).

Το έργο του Σκύλακα του νεότερου δεν είναι τίποτε άλλο από ένας ναυτιλιακός πηλογός της Μεσογείου, παρόμοιος με τους σύγχρονους περιγραφικούς πηλογούς, που κυκλοφορούν για χρήση όλων των ναυτικών του κόσμου. Η γλώσσα του είναι απλή και οι περιγραφές του, αν και σύντομες, χωρίς αμφιβολία θα πρέπει να ήταν πολύ διαφωτιστικές για τον πολυπάθο ναυτικό των αρχαίων χρόνων, που βασιζόταν περισσότερο στη διαίσθησή του για να πραγματοποιήσει το ταξίδι του. Δεν δίνονται διοντεύσεις παρά μόνον αποστάσεις ανάμεσα στα λιμάνια, και αυτές με διάφορους τρόπους. Για πληροφορίες στο εσωτερικό των περιοχών, ο Σκύλαξ δίνει πληροφορίες μόνο για αποικίες που είχαν ιδρυθεί από Έλληνες. Το έργο του, λοιπόν, μπορούμε να πούμε ότι, εκτός από τα άλλα, αποτελεί και μία καταγραφή της ναυτικής δραστηριότητας των Ελλήνων σε ολόκληρο το γνωστό τότε κόσμο.

Για παράδειγμα, γράφει για τους Λίγυες. «Από Ροδανού ποταμού έχονται Λίγυες μέχρι Αντίου. Εν ταύτη τη χώρα πόλις εστίν Ελληνίς Μασσαλία και λιμήν. Άποικοι ούτοι Μασσαλίας εισί. Παράηλους δ' εστί ταύτης από Ροδανού ποταμού μέχρι Αντίου ημερών δ' και νυκτών τεσσάρων. Από δε Ηρακλείων στηλών μέχρι Αντίου η χώρα πάσα αύτη ευήμενος» (παρ. 4), ή «Η δε Λευκανία εστίν ακτή, εν ταύτη πόλις εισίν Ελληνίδες αἶδε: Ποσειδωνία, Ελέα, Λάο, Θουρείον αποικία, Πανδοσία, Πλαταιείς, Τερίνα, Ιππώνιον, Μέσση, Ρήγιον ακρωτήριον» (παρ. 12). Στη Σικελία κάνει διαστολή ανάμεσα στους Έλληνες και τους άλλους κατοίκους: «Εν δε Σικελία έθνη βάρβαρα τάδε εστί, Έθιομοι, Σικανοί, Σικελιοί, Φοίνικες, Τρώες. Ούτοι μιν βάρβαροι, οικούσι δε και Έλληνες» (παρ. 13), και

απαριθμεί τις ελληνικές πόλεις. Για την Ιβηρία γράφει: «Μετά δε Λιβυρούς εισίν Ιβηροί έθνος και παροικούσιν οι Ιβηροί παρά θάλασσαν μέχρι Χαονίας της κατά Κέρκυραν της Αθηνίου νήσον και πόλις εστίν Ελληνίς ενταύθα, η όνομα Ηρακλεία και λιμήν» (παρ. 22), και για την Κέρκυρα γράφει: «Κατά δε Χαονίαν νήσον εστίν Κόρκυρα, και πόλις Ελληνίς εν αυτή λιμένης έχουσα τρεις κατά την πόλιν τούτων, ο εις κλειστός. Επιβάλλει δε Κόρκυρα και επί τη Θεσπρωτίαν ηπείον ή επί Χαονίαν» (παρ. 29).

Το έργο αρχίζει την περιγραφή των ακτών της Μεσογείου ως εξής: «Άρξομαι δε από Ηρακλείων στηλών των εν τη Ευρώπη μέχρι Ηρακλείων στηλών των εν τη Λιβύη, και μέχρι Αιθιοπων των μεγάλων. Εισί δε αληθήων κατά άντικρυ αι Ηράκλειαι στήλαι, και απέχουσι αληθήων πλουν ημέρας». Και παρακάτω: «Της Ευρώπης εισί πρώτη Ιβηρες.... είτα εμπόριον (πόλιν Ελληνίδα ή όνομα Εμπόριον). Εισί δε ούτοι Μασσαλιωτών άποικοι. Παράηλους της Ιβηρίας επτά ημερών και επτά νυκτών». Προχωρεί δε κατά μήκος των βορείων ακτών της Μεσογείου, εισέρχεται στον Εύξεινο Πόντο μέχρι τον ποταμό Ταναί, απ' όπου όπως γράφει ο Σκύλαξ: «Από Ταναίδος δε ποταμού άρχεται η Ασία και πρώτον έθνος αυ-

τής εστί εν τω Πόντω Σταυρομάται. Σταυροματών δε εστίν έθνος γυναικοκρατουμένων». Συνεχίζει δε την περιγραφή των ακτών της Μικράς Ασίας και της Μέσης Ανατολής και της Κύπρου έως τις εκβολές του Νείλου. Για την αφρικανική ακτή γράφει: «Άρχεται η Λιβύη από του Κανωπικού στόματος του Νείλου και προχωρεί κατά μήκος των βορείων ακτών της Αφρικής και φθάνει έως τις Ηράκλειες στήλεις». Τέλος, δίνει και μία σύντομη περιγραφή για την αφρικανική ακτή έξω από το Γιβραλτάρ. Επίσης, δίνει δύο «διοφράγματα», δηλαδή ολοκληρωμένα ταξίδια. Το πρώτο έχει τον τίτλο «Διόφραγμα διά της θαλάσσης τής από της Ευρώπης εις Ασίαν επιεικώς ευθύ κατ' ορθόν» και αφορά ένα ταξίδι από τον Εύριπο της Χαλκίδας έως το ακρωτήριο της Μυκάλης στη μικρασιατική ακτή, το οποίο και υπολογίζει βτο' (2.370) στάδια, και το δεύτερο έχει τον τίτλο «Διόφραγμα ορθόν κατ' ευθύ» και αφορά ένα ταξίδι από το ακρωτήριο του Μαλέα μέχρι την Περαία της Ρόδου, και το υπολογίζει σε 800' (4.270) στάδια.

Το έργο κλείνει με έναν κατάλογο των είκοσι, κατά σειράν μεγέθους, νησιών της Μεσογείου, με πρώτη τη Σαρδηνία και εικοστή τη Θάσο. Η Κέρκυρα βρίσκεται στην ενδέκατη θέση.

Ως μετρική μονάδα για τις θαλάσσιες αποστάσεις ο Σκύλαξ μεταχειρίζεται κυρίως το «διάστημα» που διανύεται σε ένα ημερονύκτιο, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μεγάλες αποστάσεις, όπως: «Από δε Αντίου Τυρρηνοί έθνος μέχρι Ρώμης πόλεως. Παράηλους ημερών τεσσάρων και νυκτών τεσσάρων» (παρ. 5) ή «Σκυθία - Ταύροι. Παράηλους ευθύς από Ίστρου επί Κριού Μένωνον τριών ημερών και τριών νυκτών ο δε παραγής διηλθίσις εστί γαρ κόληπος» (παρ. 68).

Χρησιμοποιεί επίσης τον «πλουν ημέρας», τον οποίον ονομάζει «ημεραίον πλουν», όπως «... και από του Νάρωνος επί τον Αρίωνα ποταμόν ημέρας εστί πλουν» (παρ. 24). Μεταχειρίζεται όμως και το στάδιο, συνήθως όμως για ποταμοποικίες και χερσαίες αποστάσεις, όπως «... ο δε είσπλους εις τον Νάρωνα ου στενός, εισπλεί δε εις αυτόν και τριήρεις και πλοία εις το άνω εμπόριον απέχων από θαλάσσης στάδια π' (80)» (παρ. 24), όχι όμως σπάνια χρησιμοποιεί το στάδιο για τις θαλάσσιες αποστάσεις, όπως: «... ο ανατορικός κόληπος εστί από του στόματος έως τον μυχόν σταδίων ρκ'. Το δε στόμα εύρος σταδίων δ'» (παρ. 31). Ίσως γιατί γνώριζε τις αποστάσεις με σχετική ακρίβεια.

Εκτός όμως από τις τρεις παραπάνω μονάδες μήκους, ο Σκύλαξ χρησιμοποιεί δύο ακόμη μονάδες, όχι όμως τόσο συχνά και συγκεκριμένα για μικρότερες αποστάσεις ακτοποικίας κυρίως: τον «πλουν ήμιου ημέρας», όπως: «παράηλους δε της Κορινθίων χώρας ήμιου ημέρας» (παρ. 4) και τέλος τον «προοριστιδίον πλουν», όπως: «του δε Παγασητικού κόλπου μήκος εστί από στόματος εις τον μυχόν Παγασών πλουν προοριστιδίου. Το δε στόμα αυτού εστί στάδια ε'» (παρ. 64).

Ο τελευταίος αυτός όρος φαίνεται να σημαίνει μάλλον ταξίδι που τελει-

ώνει πριν από το «άριστον», δηλαδή τις προμεσημβρινές ώρες. Ο ναύαρχος και ακαδημαϊκός Στυλιανός Λυκούδης, σε μια ανακοίνωσή του στην Ακαδημία, υποστηρίζει ότι με τον όρο «προαρσιτίδιος» υπονοείται διάστημα 18,5 περίπου ναυτικών μιλίων.

Ποια όμως ήταν η ταχύτητα που είχαν τα αρχαία πλοία, έτσι που να μπορέσουμε να βρούμε αν ο Σκύλαξ δίνει τις σωστές αποστάσεις;

Ο Θουκυδίδης γράφει πως «για το ταξίδι απ' τα Άβδηρα μέχρι τις εκβολές του Ίστρου ένα φορτηγό καράβι με πρίμο αέρα χρειάζεται τέσσερις μέρες και τέσσερις νύκτες»⁽⁶⁾. Η απόσταση ανάμεσα στα σημεία αυτά είναι 480 μίλια, δηλαδή έχουμε απόσταση 60 μιλίων για δώδεκα ώρες ή 5 μίλια την ώρα. Ο Σκύλαξ καθορίζει σε στρογγυλό αριθμό ένα ταξίδι για δώδεκα ώρες σε 500 στάδια. «Όσα γεγραμμένα εισίν νύκτες αντί τούτων ημερών και όπου στάδια εισίν γεγραμμένα αντί των φ', σταδίων ημερών του πλοίου» (φ' = 500). Εάν δεχθούμε τη φράση του Ηρόδοτου «Αι δε εκατόν οργυαί δικαίαι εισίν σταδίου εξαπλήθους»⁽⁷⁾, τότε πρέπει το στάδιο να είχε μήκος 185 μέτρα, και ο Πτολεμαίος γράφει: «... και του Θεοφίλου τον του νυχθημέρου φορόν πλοίων χιλίων υποτιθεμένων σταδίων, ος και αυτός ηκολούθησε...»⁽⁸⁾, δηλαδή «υπολογίζει το ταξίδι του καραβιού για ένα μερόνυχτο 1.000 στάδια με τον καιρό δευτερόημινα». Και ο Ηρόδοτος καθορίζει το ταξίδι λίγο μικρότερο, δηλαδή σε 7.000 οργυγίες ή 700 στάδια «νυκτός επίπιν μάλιστα κη μακρημερίν οργυγίας επτακιςμυρίας, νυκτός δε εξακιςμυρίας...»⁽⁹⁾. Ως μέσος όρος απ' όλες τις παραπάνω μαρτυρίες βγαίνει πως ένα δωδεκάωρο ταξίδι ήταν περίπου 580 στάδια ή 64 στάδια την ώρα, δηλαδή κάπου 4,5 μίλια. Η ταχύτητα, λοιπόν, των αρχαίων πλοίων πρέπει να ήταν κάτι μεταξύ 4,5 και 5 μίλια με καλό καιρό.

Ο «Περίπλους» του Σκύλακος είναι ο πιο παλιός πηληγός που περισώθηκε, υπάρχουν όμως και μερικοί μεταγενέστεροι, όπως ένας που χρονολογείται από τον 3ο μ.Χ. αιώνα και έχει τον τίτλο «Σταδιασμός της μεγάλης θαλάσσης», δηλαδή της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Από το ντοκουμέντο αυτό περισώθηκαν μονάχα αποσπάσματα για ένα μέρος των ακτών της Αφρικής και ο περίπλους της Κρήτης και της Κύπρου. Είναι ένας καθαρά ακτοπλοϊκός πηληγός, και μπορεί να διαβασθεί ακόμη και σήμερα τόσο καλά όσο και ένας σύγχρονος. Παρουσιάζει σοβαρή βελτίωση από εκείνον του Σκύλακος. Οι αποστάσεις εδώ δίνονται σε στάδια και όχι σε μέρες ταξιδιού, απ' όπου και ο τίτλος του. Οι περιγραφές στον «Σταδιασμό» είναι σύντομες και εύστοχες και σχεδόν πάντοτε υπάρχει μια παρατήρηση, αν υπάρχει ή όχι νερό. Δύο αποσπάσματα του «Σταδιασμού» είναι χαρακτηριστικά: «Από Ερμαίων εις Λευκὴν ακτὴν στάδιοι κ' ἡμισὶν παράκειται ἐκεῖ ταπεινόν, ἀπέχον τῆς γῆς σταδίων β' ὑφορμός ἐστι φορτηγός, τοῖς ἀφ' ἐσπέρας ἀνέμοις ἐν δε τῇ γῇ το ἀκρωτήριον ὁρμος ἐστὶ μακρὸς παντοίως ναυσίν: ἱερὸν Ἀπόλλωνος ἐπίσημον χρηστήριον καὶ ὕδωρ ἔχει παρὰ τὸ ἱερὸν». Δηλαδή: «Από το Ερμεία ως τη Λευκή ακτή είναι 20 στάδια. Κοντά στην ακτή βρίσκεται ένα χαμηλό νησάκι, που απέχει από τη στεριά δύο στάδια. Υπάρχει εκεί μια σπηλιά για φορτηγά πλοία, που τα φιλάει από τους δυτικούς ανέμους. Στη στεριά, μετά το ακρωτήριο, υπάρχει ένας μακρύς ὁρμος κατάλληλος για κάθε είδους πλοία. Εκεί είναι και το ιερό του Απόλλωνος με ἐπίσημο ματείο. Υπάρχει νερό κοντά στο ιερό».

Και το δεύτερο: «Από Ζύγρεως εις Λαδομαντιάν στάδιοι κ' νῆσος ἰκάνη παράκειται: αὐτὴν ἔχων δεξιὰν κατάγου ἡμὴν ἐστὶ πάντι ἀνέμου ὕδωρ ἔχει». Δηλαδή: «Από τη Ζύγρη ως την Λαδομαντία είναι 20 στάδια. Εκεί κοντά είναι ένα μεγάλο νησί, αν έχεις το νησί αυτό δεξιά

μπορείς να πλησιάσεις στο λιμάνι, που είναι προφυλαγμένο από όλους τους ανέμους, έχει και νερό».

Ένας σύγχρονος πηληγός δεν φαίνεται να έχει να προσθέσει περισσότερα στην περιγραφή. Σε έναν ἄλλου τύπου πηληγὸ ἀνήκει ο «Περίπλους της Ερυθρᾶς Θάλασσας» που φαίνεται να γράφτηκε από έναν Έλληνα της Αιγύπτου γύρω στο 60-90 μ.Χ. Το ὄνομα του συγγραφέα παραμένει ἄγνωστο. Είναι περισσότερο ένα βοήθημα που συνδυάζει το εμπορικό εγχειρίδιο και το ναυτιλιακό πηληγὸ, ὅτι δηλαδή χρειαζόταν ο ἔμπορος-ναύκληρος της εποχῆς εκείνης. Ένας ἄλλος πηληγός που περισώθηκε αποδίδεται στον Ἀρριανόν, που ως τοπάρχης της Καππαδοκίας (131-137 μ.Χ.) για στρατιωτικούς λόγους ἐπιχείρησε τον περίπλου του Εὐξείνου Πόντου (131-132 μ.Χ.) και ἔγραψε τον περίπλου σε μορφή ἐπιστολῆς προς τον αυτοκράτορα Ἀδριανόν. Έχει τον τίτλο: «Ἀνωνύμου (Ἀρριανού ως φέρεται) Περίπλους Εὐξείνου Πόντου. Ἐκατέρων τῶν Ἠπειρῶν, τῶν τε παρὰ τὴν Ἀσίαν τῶν τε παρὰ τὴν Εὐρώπην τόπων, οὕτως Βιθυνίας τῆς προς τὸν Πόντον περὶπλους Παφλαγονίας περὶπλους, Πόντων τῶν δύο περὶπλους τῶν ἐν τῇ Εὐρώπῃ μερῶν τοῦ Πόντου περὶπλους».

Ο Ρωμαῖος γεωγραφὸς Ρούφος Φέστος Ἀβιένιος (4ος αἰ. μ.Χ.), ἐκτὸς ἀπὸ τὴν μετάφραση τοῦ Διονυσίου τοῦ Περιηγητοῦ ἔγραψε σε ἰταλικὸς στίχους τὸ βιβλίον «Ora Maritima» (Θαλασσινή Ἀκτὴ). Είναι μικρός σε ἔκταση πηληγός και δεν θεωρεῖται πλήρης. Περιγράφει τὴν ἀκτὴ ἀπὸ τὴν Μασσαλία ἕως τὰ Γάδειρα (Κάδιξ).

Τὴν εποχὴ εκείνη οἱ ρωμαϊκὲς δυνάμεις και οἱ Ἕλληνες και οἱ Ρωμαῖοι ἔμποροι ἔχουν ἐπεκτείνει τὴν δραστηριότητές τους σε ἄγνωστες πρὶν περιοχές. Ο Μαρκιανὸς ἀπὸ τὴν Ἠράκλεια τοῦ Πόντου (περ. 400 μ.Χ.) ἔγραψε ἐλληνικά τὸν «Περίπλου τῆς Ἐξω Θαλάσσης» σε δύο βιβλία. Ἡ περιγραφή για μερικὲς περιοχές είναι ἀποσπασματικὴ ἢ χαμένη. Ἡ «Ἐξω Θάλασσα» είναι ὅ,τι πιο παλιὰ ἀποκαλούσαν «Ὠκεανὸν» και τὸ ἔργο του Μαρκιανοῦ μας δίνει περισσότερα ἀπὸ μια ἀπὸ τὴν περιγραφή. Ἀναφέρει ἀνάμεσα

στὶς πηγές του τὴν «Γεωγραφία του θειοτάτου και σοφωτάτου Πτολεμαίου», καθὼς και τοῦ «Πρωταγόρα τῶν σταδίων ἀναμετρήσεως».

Τὸ πρῶτο βιβλίον καλύπτει τὴν Ἀνατολή, ἐνὸς τοῦ δευτέρου τὴ Δύση. Ο συγγραφέας ἐδῶ δίνει περισσότερη ἐπιστημονικὴ βάση στὶς μετρήσεις ἀπ' ὅ,τι οἱ ἄλλοι περίπλοι. Οἱ ἀποστάσεις δίνονται σε στάδια. Για τὴν Εὐρώπην ἀναφέρονται δύο ἀριθμοὶ που δίνουν τὴν μέγιστη και τὴν ἐλάχιστη ἀπόσταση. Οἱ προηγούμενοι συγγραφείς, ἀναφέρει, ἔδωσαν γενικά ἕναν ἀριθμὸν σαν οἱ ἀποστάσεις που διανύονται στὴ θάλασσα να μποροῦν να μετρηθοῦν με σχοινί (ὡς περ σχοινί διαμετρημένης τῆς θαλάσσης, παρ. 2). Ο Μαρκιανὸς προειδοποιεῖ τοὺς ἀναγνώστες του για τὴς ἠθεμενέες θαλάσσιες μετρήσεις και γράφει: «Πιστεύω ὅτι δεν είναι εὐκόλο να καθορίσει κανένας με ἀκρίβεια τὸν ἀριθμὸν τῶν σταδίων σε κάθε περιοχή τῆς θαλάσσης».

Ἀν ἡ ἀκτὴ είναι ευθεῖα και δεν ἔχει κόλπους και ἀκρωτήρια δεν ὑπάρχει πρόβλημα στὸν υπολογισμὸ τῶν ἀποστάσεων, ἀν ὅμως είναι γεμάτη ὁρμους και προεξοχές είναι ἀδύνατο να είναι κανένας ἀκριβής. Κανένας δεν προχωρεῖ στὴ θάλασσα με τὸν ἴδιο τρόπο που ταξιδεύει σε στρατιωτικὸ δρόμο. Ἀς πάρουμε για παράδειγμα ἕναν κόλπο που ἡ κυκλικὴ ἀκτὴ μετρεῖται σε 100 στάδια. Εκείνος που ταξιδεύει κοντὰ στὴν ἀκτὴ θα καλύψει λιγότερα στάδια ἀπὸ κείνον που περπατάει στὴ ξηρὰ, χωρὶς βέβαια μεγάλη διαφορά, ἀλλὰ ἡ διαφορά θα αὐξάνεται ὅσο πῆξει σε μικρότερα τόξα τοῦ κύκλου. (Ὡσὰκις ἀν βραχύτερον περιάγοι τοῦ περίπλου τὸν κύκλον)» (παρ. 2).

Ὁ ἴδιος ἔγραψε τὸν περίπλου με τὸν τίτλο: «Ἐπιτομὴ τοῦ τῆς ἐντὸς θαλάσσης περὶπλου ὃν ἔγραψε ἐν τρισὶ βιβλίοις Μένιππος Περγαμνός», κα-



θώς και το βιβλίο «Ένδεκα της Αρτεμιδώρου του Εφέσιου Γεωγραφίας βιβλίων επιτομή». Για τη χρονολόγηση του περιήλου της «εντός θαλάσσης» του Μενίππου του Περικλήνους έχουμε ένα γράμμα του Κριναγόρα εκ Μυτιλήνης, που επισκέφθηκε τη Ρώμη το 25 π.Χ., το οποίο αναφέρει: «Ετοιμάζομαι για ένα θαλασσίνο ταξίδι στην Ιταλία, να δω τους φίλους που δεν τους επισκέφθηκα για πολύ καιρό. Χρειάζομαι έναν περίηλο να με οδηγήσει στα νησιά των Κυκλάδων και την αρχαία Σχερία. Αγαπητέ Μένιππε, συ ξέρεις όλη τη γεωγραφία και έχεις γράψει ένα ταξίδι γεμάτο γνώση, παρακαλώ βοήθησέ με το βιβλίο σου».

Στους περιήλους μπορούμε να κατατάξουμε και τα έργα του Αγαθαρχίδα, που έζησε γύρω στο 160 π.Χ. Από τα 10 βιβλία περί Ασίας, τα 49 περί Ευρώπης και τα 5 περί Ερυθράς Θαλάσσης σώζονται μονάχα τμήματα του τελευταίου. Επίσης, του Διονύσου του Περιηγητού ο «Ανάηλος του Θρακικού Βοσπόρου» με ελληνική εισαγωγή και λατινικό κείμενο. Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε τον σε ελληνική μετάφραση περίηλο που περιώθηκε με τον τίτλο: «Άννωνος Καρχηδονίων Βασιλέως Περιήλους των υπέρ της Ηρακλείους στήλης Λυβικών της Γης μερών».

Ένας τριήραρχος του Μεγάλου Αλεξάνδρου, ο Ανδροσθένης ο Θάσιος, έγραψε περίηλο του Περικλήνους Κόλπου που δεν διασώθηκε. Πολιτικές πληροφορίες για αυτόν μας δίνει ο Θεόφραστος, που αφορούν τη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής, και ο Στράβων λέγει πως υπολόγισε την ορατική ακτή σε 10.000 στάδια και πως έκανε το ταξίδι και μόνος του και με τον Νέαρχο το 325 π.Χ.

Ένας άλλος χαμένος περίηλος είναι εκείνος του Πυθέα του Μασσαλιώτη, που το 340-330 π.Χ. έκανε το ταξίδι από τη Μασσαλία στη Βόρεια Ευρώπη και έφθασε έως την «Ανώτατη Θούλη» και τα του ταξιδιού του τα περιέγραψε σε βιβλίο με τον τίτλο «Γης περίοδος ή τα περί Ωκεανού», του οποίου όμως ελάχιστα αποσπάσματα έχουν διασωθεί από τον Στράβωνα, τον Πλίνιο και τον Ίνπαρχο.

Χαρακτηριστικό είναι πως για τους αρχαίους τόσο οι «περίηλοι» όσο και οι «σταδιασμοί» δεν αποτελούσαν γεωγραφικά συγγράμματα όπως φαίνεται από μία φράση του Μαρκιανού του Ηρακλειώτη για τον Αρτεμίδωρο τον Εφέσιο, που έγραψε έναν «περίηλο» της «καθ' ημάς τυχανούσης θαλάσσης», δηλαδή της Μεσογείου, και που κατά τον Μαρκιανό «της ακριβούς γεωγραφίας λείπει», δηλαδή «υστερεί σε γεωγραφική ακρίβεια», παρ' όλο που το δέχεται «ως σαφέστατο και ακριβέστατο περίηλο της καθ' ημάς αναγράφαι θαλάσσης», δηλαδή «έγραψε σαφέστατο και ακριβέστατο περίηλο της δικής μας θάλασσας».

Φαίνεται πως την εποχή του Μαρκιανού του Ηρακλειώτη, που αναφέραμε παραπάνω (450-500 μ.Χ.), κυκλοφορούσαν πολλοί περίηλοι, όπως προκύπτει από το παρακάτω απόσπασμα του προοιμίου του βιβλίου του με τον τίτλο: «Μαρκιανού Ηρακλειώτη των ένδεκα της Αρτεμιδώρου του Εφέσιου Γεωγραφίας βιβλίων επιτομή», που αναφέραμε παραπάνω: «Γράφω δε αυτά αφού διάβασα μεν πολλούς περίηλους και κατανόησα πολύ χρόνο για να τους μάθω. Είναι ανάγκη, λοιπόν, να συγκρίνουμε τα όσα γράφτηκαν απ' τους μορφωμένους, έτσι που ούτε πρόχειρα να πιστεύουμε όσα ήνε, ούτε να αμφιβάλουμε για τη γνώμη εκείνων, που κατέβαλαν κάποια φροντίδα. Αυτούς τους τελευταίους θα προσέξουμε περισσότερο. Εκείνοι που φαίνεται να εξετάσανε προσεκτικά τα πράγματα είναι ο Τιμοσθένης ο Ρόδιος, που ήταν αρχικυβερνήτης (ναύαρχος) του Πτολεμαίου του Β' και ύστερα από κείνον ο Ερατοσθένης, που οι διευθυντές του Μουσείου στην Αλεξάνδρεια τον ονόμασαν Βήτα, κι ακόμα ο Πυθέας ο Μασσαλιώτης, ο Ισίδωρος, ο Χαρακηνός κι ο Σώσανδρος, ο καπετάνιος που περιέγραψε την ινδική, ο Σιμίς που έγραψε τον περίηλο της Οικουμένης κι ακόμα ο Απελλίδης ο Κυρηνάιος, ο Ευθυμένης ο Μασσαλιώτης, ο Φιλέας ο Αθηναίος, ο Ανδροσθένης ο Θάσιος, ο Κλέων ο Σικελιώτης, ο Εύδοξος ο Ρόδιος κι ο Άννων ο Καρχηδόνιος, που έγραψαν όλοι για ορισμένες περιοχές, όλοι για την εσωτερική θάλασσα (Μεσόγειο) και όλοι για την έξω θάλασσα (Ωκεανό). Ακόμη ο Σκύλαξ ο Καρυανδής κι ο Βωτθαίος, που καθένας ξεχωριστά έγραψαν τις αποστάσεις σε ημερήσιους δρόμους και όχι σε στάδια. Είναι βέβαια κι όλοι πολλοί, που θεωρώ περιττό να τους αναφέρω.

Μετά λοιπόν από αυτούς έρχεται ο Αρτεμίδωρος ο Εφέσιος, ο γεωγράφος και ο Στράβων, που και οι δύο συνέταξαν γεωγραφία και περίηλο

μαζί, και ο Μένιππος από την Πέργαμο, που έγραψε διάηλους και φαίνεται να είναι οι ακριβέστεροι απ' όσους αναφέραμε παραπάνω» (παρ. 2). Εδώ αξίζει να παρατηρήσουμε πως οι «διάηλοι» του Μενίππου ασφαώς αποτελούν τον πρόγονο του «Ocean Passages for the world», που τόσο πολύ χρησιμοποιείται από τους σημερινούς ναυτικούς.

Ανακεφαλαιώνοντας, μπορούμε να πούμε πως ο αρχαίος ναυτικός διέθετε τα ναυτιλιακά βοηθήματα που χρειαζόταν για να ταξιδέψει με ασφάλεια στη θάλασσα. Εξάρεση, κατά τον Όμηρο, αποτελούσαν μόνο τα ηλιοία των Φαιάκων, καθώς όπως γράφει:

«Ου γὰρ Φαιακῆσσι κυβερνήτῃρες ἔσσιιν,
οὐδὲ τι πηδῶλια ἐστί, το τ' ἄλλῃαι νῆες ἔχουσιν
αἰὲτ' αὐταὶ ἴσασσι νοήματα καὶ φρένας ἀνδρῶν,
καὶ πάντων ἴσασσι πολλὰ καὶ πόνους ἀγροῦς
ἀνθρώπων καὶ λαῖμα τάχισθ' αἰὲς ἐκπερώσιν
ἢ ἔρι καὶ νεφέη καὶ κεκαλυμμένοι οὐδέποτε ὄφιν
οὔτε τι πημανθῆναι ἐπὶ δέος οὐτ' ἀποθέσθαι»
(Οδύσσεια θ 557-563)

Δηλαδή: «Γιατί δεν υπάρχουν κυβερνήτες στα ηλιοία των Φαιάκων, ούτε πηδάλια, κι εκείνα που έχουν τα ἄλλα καράβια παρὰ τα ηλιοία τους ξέρουν τις διαθέσεις και τις σκέψεις των ἀνθρώπων που γνωρίζουν τις πατρίδες ὧν και τους εὐφορους ἀγρούς και πολύ γρήγορα περνούν τις θαλάσσιες ἀποστάσεις, σκεπασμένες με σκοτάδι και καταχνιά και ποτέ δεν υπάρχει φόβος να πάθουν βλάβη ἢ να χαθούν».

Αν μας Ζητούσατε την περιγραφή ενός σύγχρονου, πλήρως αυτοματοποιημένου ηλιοίου, οι παραπάνω στίχοι της Οδύσσειας θα ἔδιναν την πληρέστερη εικόνα του. ➡

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- (1). Ψαλμός 106 23-24 (2). Ηρόδοτος Ε' 49 (3). Ηρόδοτος Δ' 36 (4). Ηρόδοτος Γ' 135-136 (5). Στράβων Γεωγραφικά Α' 1,11 (6). Θουκυδίδης, Ιστορία Β' 97 (7). Ηρόδοτος Β' 149 (8). Κηρύδιος Πτολεμαίος, Γεωγραφική Υφήγησις, Προλεγ. Θ.3 (9). Ηρόδοτος Δ' 86

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Brown L.A.: The story of maps 1944.
2. Burstein S.M. (Trans): Agatharchidas of Cnidus on the Erythraean Sea. The Hakluyt Society. London 1989.
3. Casson L.: The Periplus Maris Erythraei Princeton 1989.
4. Crone G.R.: Maps and Mapmakers London 1953.
5. Dilke O.A.N.: Greek and Roman Maps 1985.
6. Φωτεινού Ν.Σ.: Ναυτικά, Αθήνα 1955.
7. Hapgood C.H.: Maps of the Ancient Sea Kings N. York 1974.
8. Huntington G.W.B. (Trans - Edit): The Periplus of the Erythraean Sea. The Hakluyt Society. London 1980.
9. Hyde W.W.: Ancient Greek Mariners N. York 1947.
10. Koster A.: Das Antike Seewesen Berlin 1923.
11. Λόζος Χ.: Ναυτική Τεχνολογία στην αρχαία Ελλάδα, Αθήνα 1996.
12. Λυκούδης Σ.: Επί αρχαιολογίας τινός διάρματος. Ναυτική Επιθεώρηση, τομ. XXX, τεύχος 163, Απρ. 1938, 207-222.
13. Μεγαλομμάτης Κ.: (Μετ.-Σχολ.) Περιήλους της Ερυθράς Θαλάσσης, Στοχαστής, Αθήνα 1994.
14. Μεγαλομμάτης Κ.: (Μετ.-Σχολ.) Άννωνος-Περιήλους, Στοχαστής, Αθήνα 1991.
15. Muller C.: Geographi Graeci Minores, Paris 1882.
16. Murphy J.P.: Rufus Festus Avienus - Ora Maritima, Chicago 1977.
17. Nordenskiöld A.E.: Periplus, Stockholm 1897.
18. Oikonomides A.N.: Hanno: The Cathaginian Periplus Chicago 1987.
19. Σολιτών Χ.: Η Ναυτική Ψυχή του Γένους, Πιτσιλός x.x.
20. Taylor E.G.R.: The Haven Finding Art, London 1956.
21. Συλλογής των εν επιτομή τοις πάσαι γεωγραφηθέντων. Τομ. Α'. Εν Βιέννη της Αυστρίας ΑΩΖ.

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

αρ. απ. 1821/1998

Πρόεδρος: Ιωσήφ Ταλαγανίδης, Πρωτοδίκης: Ευαγγελία Ορφανού
Δικηγόροι: Κ. Κόκκινος, Άγγελος Ροντήρης

Με την κρινόμενη αγωγή του ο ενάγων εκθέτει ότι είναι διαχειριστής και κάτοχος ενός σκάφους θαλάσσης με το όνομα «Benjamin», νηολογίου Delaware ΗΠΑ, πλοιοκτησίας της εταιρείας «Blue Spot Marine A.E.», που εδρεύει στο Wilmington Delaware των ΗΠΑ. Ότι με το από 1-2-1995 πληρεξούσιο η προαναφερθείσα εταιρεία του έδωσε την εντολή να διενεργεί κάθε πράξη που αφορά τη διαχείριση, χρήση και λειτουργία του παραπάνω σκάφους.

Ότι στα πλαίσια αυτής της διαχειριστικής εξουσίας συνήψε με την εναγομένη σύμβαση ασφάλισης του σκάφους για ζημιές από απώλεια ή καταστροφή του μέχρι του ποσού των 200.000 δολ. ΗΠΑ, υπό τους ειδικότερους όρους που αναφέρονται σ' αυτή, τους οποίους όμως ο ενάγων υπέγραψε χωρίς τη δυνατότητα να τους διαπραγματευθεί με την εναγομένη. Ότι η χρονική διάρκεια της σύμβασης ορίστηκε στους 12 μήνες, ήτοι από 18-4-1995 έως 18-4-1996. Ότι στις 4-2-1996 το σκάφος με κυβερνήτη τον ενάγοντα, απέπλευσε από το λιμάνι του Πόρτο, όπου ήταν αγκυροβολημένο, με κατεύθυνση το Κολομβία Αττικής, όπου θα διενεργείτο ο αναγκαίος ετήσιος έλεγχός του. Ότι ενώ το σκάφος έπλεε στην περιοχή του Αγίου Κοσμά, προσέκρουσε σε αθέατη βραχονησίδα και υπέστη ρήγμα εξαιτίας του οποίου άρχισε να βυθίζεται. Ότι παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν το σκάφος υπέστη ολική καταστροφή. Ότι, αν και επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση, η εναγομένη αρνείται αδικαιολόγητα να του καταβάλει το ποσό της ασφαλιστικής αποζημίωσης, ήτοι 49.124.000 δρχ., καθώς και 1.179.300 δρχ. για έξοδα ανέληψης και φύλαξης του. Με βάση τα περιστατικά αυτά, ζητεί α) να αναγνωριστεί ότι η εναγομένη του οφείλει το ποσό 49.303.300 δρχ. και β) να καταδικαστεί, με απόφαση που θα κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή, να του καταβάλει το ποσό του 1.000.000 δρχ., με τον νόμιμο τόκο από τη γέννηση της αξίωσης μέχρι την εξόφληση.

Με αυτό το περιεχόμενο και αίτημα η ένδικη αγωγή, για το καταψηφιστικό τμήμα της οποίας καταβλήθηκε το απαιτούμενο τέλος δικ. ενσήμου με τα ανάλογα ποσοστά υπέρ τρίτων (βλ. τα με αριθμούς 234596 και 234696 αγωγόσημα με τα επ' αυτών επικολλημένα ένσημα ΤΝ και ΤΠΔΠ), παραδεκτά και αρμόδια φέρεται προς εκδίκαση ενώπιον αυτού του Δικαστηρίου, το οποίο έχει υλική (άρθρ. 18 ΚΠολΔ) και τοπική αρμοδιότητα (άρθρ. 25 παρ. 2 ΚΠολΔ) και συνακόλουθα διεθνή δικαιοδοσία (άρθρα 3 παρ. 1 ΚΠολΔ). Περαιτέρω, ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο, εν όψει του ότι εισάγεται προς διάγνωση και επίλυση διαφορά με στοιχεία αλληλοδοπάντας, θα πρέπει να λησθούν τα ακόλουθα: Η εναγομένη, με τις νόμιμα κατατεθείσες προτάσεις της, ισχυρίζεται ότι στην προκειμένη περίπτωση είναι εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο, αφού αυτό συμφωνήθηκε με την ασφαλιστική σύμβαση που συνήψαν τα διάδικα μέρη. Πράγματι, όπως προκύπτει από την προσκομιζόμενη, σε νόμιμη μετάφραση, ασφαλιστική σύμβαση, οι διάδικοι συμφώνησαν ότι η ένδικη σύμβαση θα διέπεται από τους περί θαλαμηγών όρους/ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου της 1-11-1985, στην προμετωπίδα των οποίων αναφέρεται ότι «η παρούσα ασφάλιση διέπεται από το αγγλικό δίκαιο και πρακτική». Ο ενάγων, σε απάντηση του πιο πάνω ισχυρισμού, αντιτείνει ότι η επίκληση του προαναφερθέντος

όρου από την εναγομένη είναι καταχρηστική, εφόσον αφ' ενός μεν ο όρος αυτός ήταν έντυπος και κατά συνέπεια δεν ήταν προϊόν ελεύθερης διαπραγμάτευσης των διαδίκων, αφ' ετέρου δε ο ίδιος δεν γνωρίζει καλή την αγγλική γλώσσα, με αποτέλεσμα να μην κατανοήσει το περιεχόμενο της ένδικης σύμβασης που υπέγραψε. Οι ισχυρισμοί αυτοί του ενάγοντος είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι για τους ακόλουθους λόγους: α) Οι όροι μιας σύμβασης δεσμεύουν τους συμβαλλόμενους, έστω κι αν είναι έντυποι, εφόσον έχουν υπογραφεί από αυτούς και δεν είναι εντελώς ασυνήθεις (ΕΑ 7849/79, ΝοΒ 27, 1656). Στην προκειμένη περίπτωση, ο ενάγων έχει υπογράψει την ένδικη σύμβαση ασφάλισης και ο περιεχόμενος σ' αυτήν όρος περί εφαρμογής του αγγλικού δικαίου κάθε άλλο παρά ασυνήθης μπορεί να θεωρηθεί. Τουναντίον, είναι γνωστό στους ασχολούμενους με τα ναυτιλιακά ότι οι ασφαλιστικές συμβάσεις και ιδιαίτερα όσες συνάπτονται με αγγλικές ασφαλιστικές εταιρείες διέπονται από το αγγλικό δίκαιο, οι δε έντυποι όροι που συνοδεύουν το ασφαλιστήριο είναι διατυπωμένοι πάντοτε στην αγγλική γλώσσα και αν το ζητήσει ο ασφαλισμένος μπορούν να επισυναφθούν σε ελληνική μετάφραση. Το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση ο ενάγων δεν ζήτησε μετάφραση των όρων και υπέγραψε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο υποδηλώνει ότι αυτός γνώριζε την αγγλική γλώσσα και κατά συνέπεια γνώριζε τι ακριβώς υπέγραφε, β) από την με ημερομηνία 6-2-1996 επιστολή του ενάγοντος προς τον πραγματογνώμονα της εναγομένης (συντεταγμένη στην αγγλική), προκύπτει ότι αυτός (ενάγων) γνωρίζει άριστα την αγγλική γλώσσα. Η κρίση αυτή του δικαστηρίου δεν αναιρείται από τον ισχυρισμό του ενάγοντος, ότι την πιο πάνω επιστολή συνέταξε όχι ο ίδιος αλλά ο πληρεξούσιος δικηγόρος του, εφόσον ο ενάγων θα μπορούσε, και αν ακόμα δεν αντιλαμβανόταν απόλυτα το νόημα των όρων της ασφαλιστικής σύμβασης, να ζητήσει και πάλι τη βοήθεια του δικηγόρου του, γ) η ένδικη σύμβαση δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως σύμβαση προσχώρησης εφόσον τέτοιες συμβάσεις χαρακτηρίζονται μόνον οι συναπτόμενες μετά οργανισμών ή επιχειρήσεων κοινής ωφελείας, όπου ο αντισυμβαλλόμενος προσχωρεί στη σύμβαση ως αυτή έχει, χωρίς δυνατότητα διαπραγμάτευσης των όρων της, ενώ στην προκειμένη περίπτωση η σύμβαση συνήφθη με ασφαλιστική εταιρεία. Και να μεν είναι υποχρεωτική εκ του νόμου η ασφάλιση κάποιων κινητών, όπως στην παρούσα περίπτωση η ασφάλιση του ενδίκου σκάφους, πάλιν όμως στην αγορά λειτουργούν δεκάδες ασφαλιστικές εταιρείες, με αποτέλεσμα ο ασφαλισμένος να έχει απόλυτη ελευθερία τόσο στην επιλογή κάποιας από αυτές, όσο και στη διαπραγμάτευση των όρων που τον εξυπηρετούν και τον καλύπτουν, εφόσον οι ασφαλιστικές εταιρείες δέχονται τη σύναψη και «ειδικών» όρων, υπό την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα καταβληθεί το αντί-

στοιχο, αυξημένο ίσως (ανάλογα με την «ειδικότητα» του όρου), ασφαλιστρο. Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση εφαρμοστέο δικαιο, κατ' άρθρο 25 εδ. α' ΑΚ, ως συμφωνημένο, είναι το αγγλικό ουσιαστικό δίκαιο. Η ένδικη αγωγή είναι νόμιμη και στηρίζεται στις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 4, 22, 33 και 55 του αγγλικού νόμου περί θαλάσσιας ασφαλίσεως του 1906 (ο οποίος είναι γνωστός στο Δικαστήριο), τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου της 1-11-1985 (οι οποίες προσκομίζονται σε νόμιμη μετάφραση), καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 907, 908, 70, 176 ΚΠολΔ. Επίσης, νόμιμη είναι η άσκηση της κρινόμενης αγωγής από τον ενάγοντα μη κύριο του ασφαλισμένου σκάφους, εφόσον, κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή περιστατικά, του έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα αυτό από την κυρία του σκάφους δυνάμει ειδικού πληρεξουσίου (πρβλ. 1017/90, Ελλ.Δ. 33, 74, ΕΑ 15658/88, Ελλ.Δ. 32, 142). Εξάλλου η μη αναφορά στην κρινόμενη αγωγή σε ποιο από τα δύο αιτούμενα κονδύλια αναφέρεται το καταψηφιστικό αίτημα αυτής και σε ποιο το αναγνωριστικό δεν επιφέρει οριστία του δικογράφου της εφόσον, κατ' εκτίμηση του Δικαστηρίου, το καταψηφιστικό αίτημα αφορά μέρος του αιτούμενου κονδυλίου για έξοδα φύλαξης και ανέλιξης του σκάφους, ενώ τα λοιπά αιτούμενα ποσά ζητούνται αναγνωριστικά. Ωστόσο το αιτούμενο κονδύλιο του 1.176.000 δρχ. είναι μη νόμιμο και πρέπει ν' απορριφθεί εφόσον, κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή περιστατικά, το ποσό αυτό αφορά έξοδα στα οποία προέβη ο ενάγων, τα οποία όμως δεν περιλαμβάνονταν στην ασφαλιστική κάλυψη της ένδικης σύμβασης. Μετά από αυτά, η κρινόμενη αγωγή θα πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω και ως προς την ουσιαστική της βασιμότητα.

Η εναγομένη, με τις νόμιμα κατατεθείσες προτάσεις της, αρνείται την αγωγή και, εκτός των άλλων, προβάλλει τον ισχυρισμό της μη ευθύνης της σε αποζημίωση του ενάγοντος-ασφαλισμένου της, για το λόγο ότι ο τελευταίος παραβίασε όρο της σύμβασης και συγκεκριμένα αυτόν που αναφερόταν σε παροχή του σκάφους από 19-10-1995 έως 31-3-1996. Ο ενάγων συνομολογεί τόσο την ύπαρξη του ως άνω όρου περί παροχής του σκάφους κατά το προαναφερθέν χρονικό διάστημα όσο και το γεγονός ότι μετακίνησε το σκάφος στις 4-2-1996, δηλαδή σε χρόνο κατά τον οποίο το σκάφος απαγορευόταν να μετακινηθεί. Ισχυρίζεται, όμως, περαιτέρω ότι ο πιο πάνω όρος, ερμηνευόμενος κατά τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ, σημαίνει απαγόρευση μετακίνησης του σκάφους για ταξίδι αναψυχής και όχι για τη διενέργεια του αναγκαίου για τη συντήρηση του σκάφους ετήσιου ελέγχου των λειτούργειών του, που γίνεται σε άλλο λιμάνι από εκείνο όπου βρίσκεται παροχημένο το σκάφος, όπως συνέβη στην προκειμένη περίπτωση. Από τις διατάξεις των άρθρων 173 και 200 του ΑΚ σαφώς προκύπτει ότι οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται όταν το Δικαστήριο της ουσίας, εκτιμώντας τις αποδείξεις, διαγνώσει, έστω και έμμεσα, κενό στην ερμηνευόμενη σύμβαση και εν γένει δικαιοπραξία, ή αμφιβολία για τις δηλωθείσες βουλήσεις, υποκείμενο στον αναιρετικό έλεγχο για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων αυτών. Όταν, όμως, κατά την εκτίμηση του Δικαστηρίου της ουσίας δεν μένει αμφιβολία για το περιεχόμενο της σύμβασης ή εν γένει δικαιοπραξίας, δεν έχουν εφαρμογή οι ερμηνευτικοί κανόνες των παραπάνω διατάξεων (ΑΠ 635/91, Ελλ.Δ. 33, 86, ΑΠ 1017/90, ό.π., ΑΠ 955/88, Ελλ.Δ. 30, 345). Στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από τον πίνακα (βλ. προσκομιζόμενο σε νόμιμη μετάφραση στην ελληνική), οι διάδοχοι συμφώνησαν πως «δίδεται εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι σε χρήση από την έναρξη της ασφάλισης (18-4-95) έως την 18η Οκτωβρίου και από την 1η Απριλίου έως τη λήξη της ασφάλισης (18-4-96) και παροχημένο στην Ήρα ή, επιπλέον, σε ασφαλή προβλήτα για την εναπομείνουσα περίοδο της ασφάλισης». Ο εν λόγω όρος είναι, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, διατυπωμένος με απόλυτη ακρίβεια και σαφήνεια του περιεχομένου του και δεν καταλείπεται κανένα κενό ή αμφιβολία για το περιεχόμενό του ώστε να

χρήζει ανάγκης ερμηνείας. Εξάλλου ο όρος αυτός δεν αποτελεί υπέρμετρη δέσμευση για τον ασφαλισμένο, εφόσον αυτός έχει τη δυνατότητα να κολυφθεί ασφαλιστικά για την περίπτωση μετακίνησης του σκάφους με την προϋπόθεση, όμως, ότι θα το ζητήσει και θα αποτελέσει αντικείμενο ιδιαίτερης συμφωνίας μεταξύ αυτού και της ασφαλιστικής εταιρείας (βλ. όρο 4 των ρητρών του Ινστιτούτου για ασφάλιση θαλαμηγών της 1-11-1985), καταβάλλοντας βέβαια αυξημένο ασφάλιστρο, αφού ο λόγος της ύπαρξης τέτοιων όρων (περί παροχής πλοίου) υπογορεύεται από το γεγονός ότι η πλοίαρχη κατά τους χειμερινούς μήνες εμπερικλείει αυξημένους κινδύνους. Επίσης, ο ενάγων δεσμεύεται από τον εν λόγω όρο, παρά το ότι αυτός ήταν έντυπος και διατυπωμένος στην αγγλική γλώσσα, σύμφωνα και με όσα αναφέρθηκαν ήδη πιο πάνω. Συνεπώς, το Δικαστήριο κρίνει ότι εφόσον ο ένδικος όρος ήταν απολύτως σαφής, δεν απαιτείται η ερμηνεία του, γι' αυτό και δεν υπάρχει λόγος να ερευνηθεί κατά πόσον υπάρχουν αντίστοιχες διατάξεις των άρθρων 173 και 200 ΑΚ στο αγγλικό ουσιαστικό δίκαιο, το οποίο κρίθηκε ότι είναι εφαρμοστέο στην προκειμένη περίπτωση.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 33 του αγγλικού νόμου περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 «εγγύηση σημαίνει υποσχετική εγγύηση, ήτοι, εγγύηση διά της οποίας ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει ότι ένα συγκεκριμένο πράγμα θα γίνει ή δεν θα γίνει ή ότι μια προϋπόθεση θα "πληρωθεί" ή όχι ή διά της οποίας επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων (1)». Η εγγύηση, ως ανωτέρω ορίστηκε, αποτελεί προϋπόθεση (ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης), με την οποία πρέπει να συμμορφωθεί (ο ασφαλισμένος), ανεξαρτήτως του εάν (η προϋπόθεση) αυτή τυχάνει ουσιώδους για τον (ασφαλιστέο) κίνδυνο ή όχι. Εάν δεν υπάρξει συμμόρφωση προς την προϋπόθεση αυτή, τότε, εκτός εάν υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της ευθύνης προς αποζημίωση από την ημέρα παραβίασης της εγγύησης, πλην, όμως, η υποχρέωσή του προς αποζημίωση παραμένει για τυχόν ευθύνες δημιουργηθείσες προ της ημερομηνίας αυτής (3). Από τη διάταξη αυτή με σαφήνεια προκύπτει ότι σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν συμμορφωθεί με τους όρους της εγγύησης την οποία έχει δώσει, δηλαδή δεν τηρήσει την υποχρέωση που ανέλαβε με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η ασφαλιστική εταιρεία απαλλάσσεται της ευθύνης προς αποζημίωσή του σε περίπτωση απώλειας του σκάφους. Εξάλλου, παράβαση της εγγύησης και απώλεια δεν είναι ανάγκη να τηρούν σε αιτιώδη συνάφεια (βλ. παρ. 682 σελ. 526 του Arnold's law of Marine Insurance and Average, που προσκομίζεται σε νόμιμη μετάφραση στην ελληνική). Εφόσον, λοιπόν, στην προκειμένη περίπτωση ο ενάγων έδωσε «εγγύηση» ότι το σκάφος θα παραμείνει παροχημένο κατά το χρονικό διάστημα από 18 Οκτωβρίου 1995 έως 1η Απριλίου 1996 και παρ' όλη αυτά το πλοίο έληξε στις 4-2-1996 και υπέστη ολική απώλεια συνεπεία πρόσκρουσής του σε ύφαλο, παραβίασε την δοθείσα εγγύηση, με αποτέλεσμα η εναγομένη να απαλλάσσεται κάθε ευθύνης της σε αποζημίωσή του (ενάγοντος) για την απώλεια του σκάφους. Μετά από όσα έγιναν δεκτά παραπάνω, η ένδικη αγωγή πρέπει ν' απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμη. Τα δικαστικά έξοδα, όμως, θα πρέπει να συμπληφιστούν μεταξύ των διαδίκων, λόγω της εύλογης αμφιβολίας του ενάγοντος ως προς την έκβαση της δίκης (άρθρο 179 ΚΠολΔ).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει κατ' αντιμαχίαν των διαδίκων.

Απορρίπτει την αγωγή.

Συμπληφίζει τη δικαστική δαπάνη μεταξύ των διαδίκων.

Κρίθηκε, αποφασίστηκε στον Πειραιά στις 24-2-1998 και δημοσιεύθηκε σε έκτακτη και δημόσια συνεδρίασή του, στο ακροατήριο του Δικαστηρίου, στις 30-3-1998, από των των διαδίκων και των πληρεξουσίων δικηγόρων αυτών.



ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΚΟΜΗ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

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

Αφορμή για τη συγγραφή του παρόντος άρθρου αποτέλεσε το πρόσφατο αφιέρωμα της «Lloyd's List» (28 Οκτωβρίου 1998, σελ. 6-8) περί της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας Λονδίνου (ΕΝΚΛ). Βεβαίως, το περιεχόμενο του εν λόγω αφιερώματος, σημαντικό μέρος του οποίου αναφέρεται σε ειδικά θέματα (χρηματοδότηση, χρηματοπιστωτικά κ.λπ.) ή στη δραστηριότητα ορισμένων εταιρειών που, παραδόξως, δεν ανταποκρίνονται στην ολότητά τους στον ήδη γνωστό χαρακτηρισμό «London Greek», δεν εμπεριέχει πολλά νέα στοιχεία. Στην ουσία, λοιπόν, ο εδώ σχολιασμός επικεντρώνει την προσοχή κυρίως στη συνέντευξη του κ. Ι. Χατζηπατέρα, προέδρου του Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC), κατ'εξοχήν, ίσως, ανταποκρινομένου στο χαρακτηρισμό «London Greek».

Αρχίζω με την ετήσια συνεισφορά της ΕΝΚΛ στο ισοζύγιο πληρωμών του... Ηνωμένου Βασιλείου! Πρωτογενείς πληρωμές της τάξεως των τριακοσίων (300) εκατομμυρίων στερλινών! Αν και, κατ'ισχυρισμόν της ΕΝΚΛ, όπως το δημοσίευμα αναφέρει, η συνολική συνεισφορά είναι δεκαπλάσια! Αν και «παλιός» στα ναυτιλιακά και απηλλογμένος από τη συνήθεια του γνωστού πολυπληθασισμού, θα πέρω αυτή τη φορά στον πειρασμό να πολυπληθασίσω επί 480 (ισοτιμία 30ής Οκτωβρίου 1998): ένα τρισεκατομμύριο τετρακόσια σαράντα δισεκατομμύρια δραχμές!

Δεν είμαι βεβαίως εκείνος που θα ισχυρισθεί ότι ολόκληρο αυτό, το πράγματι τεράστιο, ποσό θα ήταν δυνατόν να διοχετευθεί στον ελλαδικό χώρο. Κατέχω την ιστορία γενέσεως της σύγχρονης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (ΕΕΝ), τη δομή και τις δομικές της αδυναμίες, δεσμεύσεις και δουλειές. Τα γραπτά μένουν και είναι δημοσιευμένα ήδη από εικοσιπενταετίας («Ναυτικά Χρονικά» 1980-81). Γνωρίζω ότι σύμφωνα με μια άγραφη αλήθεια και σιωπηρή συμφωνία, ένα (όχι ασήμαντο) μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής προόδου οφείλει, επιβάλλεται και πρέπει να επιστρέφει (τρόπον τινά) στην πηγή του. Η παραπέρα ανάπτυξη του θέματος αυτού θα απαιτούσε τόσο χρόνο και χώρο, που ξεφεύγει από το σκοπό του παρόντος άρθρου.

Πέραν των αυτονοήτων (καύσιμα, επισκευές στο εξωτερικό, λιμενικά έξοδα, δικαιώματα διωρύγων κ.λπ.) υπάρχουν και πολλοί άλλοι δίαυλοι διαρροής μέρους της προόδου προς ξένα θυλάκια. Τραπεζική χρηματοδότηση με τα σχετικά δικαιώματα/προμήθειες, ασφάλιστρα, P&I Clubs, νομική προστασία, τροφοδοσία, μεσιτεία (στο βαθμό που αυτά δεν είναι εφικτά στον/από τον ελληναϊκό χώρο) κ.λπ.

Είμαι όμως συγχρόνως απόλυτα πεπεισμένος ότι οι πρόσφατες εξελίξεις στις διεθνώς κρατούσες συνθήκες επιτρέπουν κάποια αναθεώρηση ορισμένων δεδομένων και, επομένως, κάποιες αλλαγές, τόσο στους τομείς που προσφέρουν όσο και σε μη αναφερόμενους. Και θα επικεντρώσω την προσοχή σε δύο σημεία, εκ των οποίων το μεν πρώτο έχει άμεση σχέση με το θέμα μας, ενώ το δεύτερο μπορεί σε σημαντικό βαθμό να αποτελέσει συνάρτηση του πρώτου.

Και αναφέρομαι στην εγκατάσταση των Ελλήνων πλοιοκτητών του εξωτερικού στην Ελλήδα, αφ' ενός, και στη συνεργασία τους με τους Έλληνες μεσίτες ναυτιλιακών συμβάσεων, αφ' ετέρου, ιδίως στους τομείς των αγοραπωλησιών και των ναυλώσεων πλοίων.

Όσον αφορά το πρώτο, νομίζω ότι οι σημερινές συνθήκες και ιδίως οι τάσεις είναι πολύ εύγλωττες και δείχνουν σημαντική στροφή του ελληνοτικού εφοπλισμού για εγκατάσταση στην Ελλήδα.

Δεν θα υποκύψω στον πειρασμό της παράθεσης παραδειγμάτων μια και έχω την αίσθηση ότι ουδείς επιθυμεί χρήση του ονόματός του εν

σβήτητη ύπαρξη σοβαρών λόγων κάποιας συγκράτησης ή και αναστολών, αφ' ετέρου, δεν επιτρέπει την έγερση «εθνικής απαίτησης». Αντίθετα, στο πλαίσιο του αυτονότου ενδιαφέροντος για όσο το δυνατόν καλύτερη λειτουργία της ΕΕΝ, απευθύνουμε πρόσκληση, ένα «καλωσόρισμα», που κάθε Έλληνας, και περισσότερο οι άνθρωποι της θάλασσας, της επιθυμεί.

Δεν νομίζω, δυστυχώς, ότι μπορεί κανείς να είναι το ίδιο ήπιος στην κριτική του απέναντι στη συμπεριφορά που, σε αδρές γραμμές, έχει επιδείξει, και εξακολουθεί να επιδεικνύει, ένας όχι ευκαταφρόνητος αριθμός Ελλήνων εφοπλιστών (των «London Greeks», φυσικά, για αυτονότους λόγους, σχεδόν στο σύνολό τους συμπεριλαμβανομένων) προς τους Έλληνες μεσίτες ναυλώσεων και αγοραπωλησιών πλοίων.

Αν πραγματικά η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερου ποσοστού της ελληνοτικής ναυτιλιακής προόδου στον ελληναϊκό χώρο ενδιαφέρει τους συντελεστές της ναυτιλίας μας (και όλοι ισχυρίζονται ότι τους ενδιαφέρει), τότε η συνεργασία της ΕΕΝ με τον Έλληνα μεσίτη αποτελεί ζήτημα εξαιρετικής σημασίας. Τα ενδεχόμενα ποσά, είτε ως ποσοστά ή και σε απόλυτους αριθμούς, είναι πράγματι τεράστια. Και σε ύστατη ανάλυση, η διοχέτευσή τους στο ελληναϊκό χώρο ζήτημα εθνικής σημασίας.

Ο ισχυρισμός που συνήθως προβάλλεται υπό μορφήν ένστασης εκ μέρους ενίων εφοπλιστών περί δήθεν χαμηλού επαγγελματικού επιπέδου

Οι σχετικά ικανοποιητικές τρέχουσες εξελίξεις, λοιπόν, στο ζήτημα του επαναπατρισμού των Ελλήνων πλοιοκτητών, αφ' ενός, και η αναμφισβήτητη ύπαρξη σοβαρών λόγων κάποιας συγκράτησης ή και αναστολών, αφ' ετέρου, δεν επιτρέπει την έγερση «εθνικής απαίτησης»

προκειμένου. Τα γεγονότα και συμβαίνοντα είναι γνωστά και η επαλήθευσή τους είναι τόσο απλή όσο ένα περίπατος στα βόρεια προάστια (Μαρούσι, Χαλάνδρι, Κηφισιά), καθώς επίσης στη Λεωφόρο Συγγρού και στο μηκος της παραλιακής οδού μέχρι και τη Βουλιαγμένη. Εκεί, ανάμεσα σε πολλούς που απλώς μετακόμισαν από το πειραιϊκό city, θα έχει κανείς την ευκαιρία να καθωσορίσει στην Ελλήδα και ικανό αριθμό «London Greeks» που συνεχώς αυξάνεται.

Ενώ λοιπόν στον τομέα της μετεγκατάστασης οι εξελίξεις δείχνουν μάλλον ευνοϊκές, απομένει το ερώτημα της ολοκλήρωσής της, τρόπον τινά, με την έννοια της ενθάρρυνσης μίμησης και της επιτάχυνσης διαδικασιών επιστροφής στην πατρίδα όσον το δυνατόν περισσότερων εταιρειών. Με δεδομένη τη συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού και του αντίστοιχου περιορισμού του ρόλου του ως φορέα διοχέτευσης μέρους της ναυτιλιακής προόδου στην Ελλήδα, η εγκατάσταση των ναυτιλιακών γραφείων στη χώρα ιστορικά αναδεικνύεται πολύ ανθεκτικότερη του ναυτεργατικού, σε θέση ακόμη και να αναπληρώσει μέρος των από τη συρρίκνωση του δευτέρου απωλειών.

Γνωρίζουμε βεβαίως ότι δεν είναι πρόβλημα ούτε δυνατόν να «απαιτήσουμε» την πρόωπη μετακίνηση από το Λονδίνο, ή όποιον άλλο τόπο, σειράς δραστηριοτήτων των οποίων η εξυπηρέτηση από την Ελλήδα πιθανόν είναι ανεπαρκής ή ανέφικτη. Χωρίς δισταγμό προσυπογράφουμε τη δήλωση του κ. Ι. Αθαφούζου (βλέπε το παραπάνω δημοσίευμα), σύμφωνα με την οποία το Λονδίνο παραμένει κέντρο ναυλώσεων των δεξαμενόπλοιων με συγκριτικά πλεονεκτήματα ως προς τον Πειραιά και άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Πιστεύουμε όμως ότι, σε γενικότερη θεώρηση, και πάντοτε με κάποιες εξαιρέσεις, από οποιαδήποτε άποψη, πολιτική, κοινωνική, οικονομική, κλίματος και επικοινωνιών, οι συνθήκες έχουν ωριμάσει σε βαθμό που και οι απαιτητικοί ακόμη operators στη μεγάλη γκάμα των σχετικών δραστηριοτήτων να μένουν ικανοποιημένοι.

Οι σχετικά ικανοποιητικές τρέχουσες εξελίξεις, λοιπόν, στο ζήτημα του επαναπατρισμού των Ελλήνων πλοιοκτητών, αφ' ενός, και η αναμφι-

του Έλληνα μεσίτη σε σχέση με τους ξένους ανταγωνιστές του ή και περί ελλιπούς πληροφόρησης ουδόλως ευσταθούν. Ας μου επιτραπεί εδώ να ισχυριστώ ότι το μορφωτικό επίπεδο και ο βαθμός του επαγγελματισμού του σημερινού Έλληνα μεσίτη είναι τουλάχιστον του αυτού επιπέδου με τα καλύτερα δείγματα των αντίστοιχων ξένων. Όσον αφορά την οργάνωση και πληροφόρηση, η σημερινή «παγκοσμιοποίηση» ασφαλώς και δεν έχει αφήσει τον Πειραιά έξω(!), επιτρέποντας έτσι πολύ ικανοποιητική πρόσβαση στις πηγές της πληροφορίας. Αν κάτι πράγματι λείπει από τον Πειραιώτη μεσίτη, αυτό είναι η ευρύτερη αναγνώριση σε διεθνές επίπεδο, που προϋποθέτει την προηγούμενη ανάθεση και επιτυχή διεκπεραίωση πολλών σημαντικών υποθέσεων που, ακόμη, δυστυχώς αλληλικά και αδικώς, πηγαίνουν σε ξένα χέρια. Δεν θα αγνοήσουμε και εδώ τις κάποιες ανάγκες, δεσμεύσεις («δουλειές», θα έλεγα), που σε μερικές περιπτώσεις αναγκάζουν τον εφοπλιστή να στραφεί στον ξένο μεσίτη. Εκτιμήσεις πλοίων, ναυλώσεις πετρελαιοφόρων, ορισμένες μορφές χρηματοδότησης και άλλα τινά ενίοτε αποτελούν ή προβάλλονται ως ισχυροί λόγοι. Τούτο όμως ισχύει μόνον σε πολύ μικρό αριθμό περιπτώσεων και συνήθως αξιολογείται υπέρμετρα, σε βαθμό επιτρέποντας στο μέσο παρατηρητή να διατυπώνει την εύκολη λύση περί «εξνομανίας». Δεν είναι η πρώτη φορά που διατυπώνονται τέτοιες -ή και παρόμοιες- σκέψεις. Στην πιο ελεύτερη έκφραση επιχειρηματικής δράσης, τη ναυτιλία, δεν είναι φυσικά δυνατόν, ούτε επιτρεπτό, να αναζητήσουμε μεθόδους εξαναγκασμού (διοικητικές παρεμβάσεις και τα παρόμοια) προς επίτευξη τέτοιων αλλαγών. Γι' αυτό, και για μία ακόμη φορά, υπενθυμίζουμε το θέμα. Μία απλή υπενθύμιση, χωρίς ιδιαίτερη αισιοδοξία. Αφού η συνήθης αντίδραση είναι η αγνόηση. Και η σιωπή...

*Προ ολίγων ετών έλαβα τηλετυπικό μήνυμα από γνωστό μεσίτη του εξωτερικού, με το οποίο με πληροφορούσε ότι ένα πλοίο ανήκον σε γνωστό Έλληνα εφοπλιστή, το οποίο έφερε το όνομα του πατέρα μου (επαναλαμβανών, του πατέρα ΜΟΥ), ευρίσκετο εις χείρας του ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ προς πώλησιν!... ➡

Ο ΝΕΟΣ ΑΝΑΠΤ

2601/98 (ΦΕΚ 81/Α/15-4-98)

ένα ΣΥΓΧΡΟΝΟ πλαίσιο στήριξης ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ δραστηριοτήτων

του Κ. Τσόντου*

Η χώρα μας βρίσκεται σε μια κρίσιμη στιγμή για την αναπτυξιακή της πορεία, εν όψει της ένταξής της στην ΟΝΕ και της επίτευξης υψηλών στόχων, όπως, την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, καθώς και την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής (Μετρό Αθηνών, φυσικό αέριο, Εγνατία οδός κ.λπ.). Μέχρι πρόσφατα (προ ενός έτους) ένας από τους βασικούς άξονες στήριξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των επενδύσεων ήταν ο λεγόμενος Αναπτυξιακός Νόμος (1892) με τις υποκατηγορίες του 23α και 23β. Παρότι ο νόμος αυτός συνετέλεσε σημαντικά στη δημιουργία θετικού επενδυτικού κλίματος, οι μεταβαλλόμενες συνθήκες της οικονομίας οδήγησαν στην τροποποίησή του και την προσαρμογή του στο νέο κοινωνικο-οικονομικό χάρτη.

Μία από τις σημαντικότερες διαφορές του νέου από τον παλιό νόμο είναι η μείωση των ανωτάτων ορίων επιχορήγησης, η οποία ορθώς εντάχθηκε, με σκοπό αφ' ενός να επιτρέψει την καλύτερη κατανομή του σχετικού διαθέσιμου προϋπολογισμού και αφ' ετέρου να προσελκύσει σοβαρούς επενδυτές, με ισχυρή κεφαλαιακή βάση. Από την άλλη μεριά, βελτιώθηκε το πλαίσιο των συμπληρωματικών κινήτρων, που αφορούν την επιδότηση τόκων μεσομακροπρόθεσμων δανείων, την επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης και τη φορολογική απαλλογία. Το παρόν άρθρο δεν αποσκοπεί σε πλήρη ανάπτυξη του νόμου (αφού τα αναλυτικά έντυπα - στα οποία βασίζεται και το παρόν άρθρο - παρέχονται από το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας), αλλά σε μία εισαγωγική του παρουσίαση.

1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Οι επενδυτικοί φορείς διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, ανάλογα με το χρόνο λειτουργίας τους: Νέοι φορείς (εταιρείες που υποβάλλουν αίτηση ένταξης στις διατάξεις του νόμου πριν από την πάροδο μιας πενταετίας από τη σύστασή τους) και παλαιοί φορείς (εταιρείες που η ημερομηνία υποβολής αίτησης τοποθετείται μετά μία πενταετία από τη σύστασή τους).

Επίσης, υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες ενισχύσεων, ανάλογα με τη γεωγραφική θέση υλοποίησης των επενδυτικών προτάσεων.

Περιοχή Α: Νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης, πλην τμημάτων τους που εντάσσονται σε άλλες κατηγορίες.

Περιοχή Β: ΒΙΠΕ ΕΤΒΑ, επαρχία Λαγκαδά, τμήμα δυτικά του ποταμού Αξιού, επαρχία Τροιζηνίας, καθώς και λοιπές περιφέρειες που δεν εντάσσονται σε άλλες κατηγορίες.

Περιοχή Γ: Ζώνη Λαυρεωτικής, καθώς και περιοχές με έντονα προβλήματα απασχόλησης (ορίζονται ανά διετία με κοινή Υπουργική Απόφαση).

Περιοχή Δ: Νομοί Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, ΒΙΠΕ ΕΤΒΑ Ηλείας, νησιά με πληθυσμό έως 3.100 κατοίκους, νησιά Βορείου Αιγαίου, Θάσος, Νομός Δωδεκανήσου (πλην της πόλης της Ρόδου) και παραμεθώρια ζώνη της

ηπειρωτικής Ελλάδας, σε απόσταση έως 20 χλμ. από τα σύνορα.

Τα κίνητρα που παρέχονται στις περιοχές αυτές, και ανάλογα με την κατηγορία του φορέα, είναι :

Περιοχή	Νέοι φορείς	Παλαιοί φορείς
Α	Επιχορήγηση 40 %	Επιδότηση επιτοκίου 40 %
	Επιδότηση επιτοκίου 40 %	100 % της επένδυσης εκπίπτει
	Νέα ξενοδοχεία 25 %	από τα κέρδη της πρώτης δεκαετίας
Γ	Επιχορήγηση 30 %	Επιδότηση επιτοκίου 30 %
	Επιδότηση επιτοκίου 30 %	70 % της επένδυσης εκπίπτει
	Νέα ξενοδοχεία 15 %	από τα κέρδη της πρώτης δεκαετίας
Β	Επιχορήγηση 40 %	Επιδότηση επιτοκίου 15 %
	Επιδότηση επιτοκίου 40 %	40 % της επένδυσης εκπίπτει
	Νέα ξενοδοχεία -	από τα κέρδη της πρώτης δεκαετίας
Α	(κίνητρα μόνο για ειδικές επενδύσεις *)	
	Επιχορήγηση 25 - 40 %	Επιδότηση επιτοκίου 25 - 40 %
	Επιδότηση επιτοκίου 25 - 40 %	60 - 100 % της επένδυσης εκπίπτει από τα κέρδη της πρώτης δεκαετίας

* Οι ειδικές επενδύσεις αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση ενέργειας, την παραγωγή νέων προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών εξαιρετικά προηγμένης τεχνολογίας.

Σημειώνεται ότι δεν υφίσταται διάκριση μεταξύ παλαιών και νέων φορέων στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Στα επιχειρηματικά σχέδια 2-5 ετών των παλαιών φορέων παρέχεται η ενίσχυση της επιχορήγησης.

- Στα επιχειρηματικά σχέδια διάσωσης και αναδιάρθρωσης παλαιών φορέων παρέχονται όλα τα είδη ενισχύσεων πλην της φορολογικής απαλλογίας.

- Σε επενδύσεις άνω των 25 δις. δρχ. παρέχονται εναλλακτικά όλα τα είδη των ενισχύσεων.

- Σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού ολοκληρωμένης μορφής ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών οργανωμένων κατασκήνωσεων, παλαιών φορέων, παρέχονται εναλλακτικά όλα τα είδη των ενισχύσεων.

ΥΦΙ ΑΚΟΣ

ΝΟΜΟΣ

- Σε επενδύσεις ίδρυσης δημόσιας χρήσης σταθμών αυτοκινήτων παρέχεται μόνο μία συγκεκριμένη επιχορήγηση, ανά θέση στάθμευσης.
- Στις επενδυτικές δαπάνες πιστοποίησης προϊόντων και διασφάλισης ποιότητας, εισαγωγής φιλικής τεχνολογίας ή καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία, παραγωγής καινοτομικών προϊόντων, οικολογικής αποσυμφοποίησης προϊόντων συσκευασίας, παρέχεται μόνο επιχορήγηση.
- Σε επενδύσεις που πραγματοποιούνται από επιχειρήσεις των ΟΤΑ ή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ή Συνεταιρισμών, παρέχονται εναλλακτικά όλα τα είδη των ενισχύσεων.
- Στις επενδύσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην Αθηνά, παρέχεται μόνο επιχορήγηση.
- Στις επενδύσεις τεχνικών εταιρειών παρέχεται μόνο επιχορήγηση.
- Στις επενδύσεις εμπορικών επιχειρήσεων παρέχεται μόνο φορολογική απαίτηση και επιδότηση τόκων εάν ληφθεί επενδυτικό δάνειο.

2. ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Πρωτογενής τομέας: Π.χ. θερμική, μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας κ.λπ.
Δευτερογενής τομέας: Π.χ. μεταποιητικές επιχειρήσεις (ΣΤΑΚΟΔ 91).
Τριτογενής τομέας: Π.χ. εργοστάσια εφαρμοσμένης βιομηχανικής, ενεργειακής, μεταλλευτικής, γεωργικής, κτηνοτροφικής, δασικής και ιχθυοκαλλιέργειας έρευνας, επιχειρήσεις ανάπτυξης τεχνολογιών ή λογισμικού κ.λπ.
Τουρισμός: Περιλαμβάνονται εκτός των ξενοδοχειακών μονάδων και οι ειδικές τουριστικές υποδομές (π.χ. συνεδριακά και χιονοδρομικά κέντρα), μαρίνες, γήπεδα γκολφ, κέντρα θαλάσσιοθεραπείας κ.λπ.

3. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τα παραπάνω κίνητρα διακρίνονται σε πολλές υποκατηγορίες, με διαφορετικές παροχές, ανάλογα με την περίπτωση και το είδος των επιλέξιμων δαπανών (αναλυτικές πληροφορίες παρέχονται στα σχετικά έντυπα του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας).
Ορισμένα βασικά στοιχεία που αρχικά πρέπει να γνωρίζει ο επενδυτής είναι τα ακόλουθα:

- Το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής του φορέα υλοποίησης της επένδυσης δεν μπορεί να είναι κατώτερο του 40%.
- Η συμβολή της επένδυσης στην απασχόληση αποτελεί κύριο παράγοντα καθορισμού του ύψους επιχορήγησης, αφού αυτή μπορεί να ανέρχεται κατά το μέγιστο σε 15 εκατομμύρια δρχ. ανά δημιουργούμενη θέση εργασίας (ο περιορισμός αυτός δεν ισχύει για «ολοκληρωμένα επενδυτικά σχέδια», καινοτομικές επενδύσεις, επενδύσεις ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, προστασίας περιβάλλοντος κ.λπ.).
- Ειδικά κίνητρα παρέχονται σε σημαντικές επενδύσεις ύψους άνω των 25 δισ. δρχ. εφόσον αυτές συμβάλλουν στη διεθνή ανταγωνιστικότητα της χώρας και δημιουργούν τουλάχιστον 300 νέες θέσεις εργασίας. Σε αυτή την περίπτωση, καθώς και σε άλλες μορφές επενδύσεων ιδιαίτερης σημασίας (π.χ. επιχειρηματικά σχέδια διάσωσης μεγάλων επιχειρή-

σεων), το «πακέτο» κινήτρων ρυθμίζεται με Προεδρικά Διατάγματα και Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις.

- Για την εξαγωγή της απόφασης έγκρισης χρηματοδότησης ενός επενδυτικού σχεδίου πρέπει προηγουμένως να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι διαδικασίες σχετικά με τη χορήγηση δανείου (έγκριση από τραπεζικό φορέα), την έγκριση σχετικών αδειών (π.χ. χωροθέτηση, περιβαλλοντικοί όροι), την εγγύηση κάλυψης ίδιας συμμετοχής κ.λπ.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Κάθε αίτηση για υπαγωγή ενός επενδυτικού σχεδίου στον Αναπτυξιακό Νόμο αξιολογείται από ειδικές επιτροπές εμπειρογνομόνων, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα του έργου και η μελλοντική του ανάπτυξη. Επίσης, υπάρχουν διάφορες κατηγορίες κριτηρίων, όπως ποιότητας, προστασίας περιβάλλοντος, συμβολής στην απασχόληση, εισαγωγής καινοτομίας ή και υψηλής τεχνολογίας κ.λπ., τα οποία λαμβάνονται υπόψη για την τελική «βαθμολόγηση» της επενδυτικής πρότασης.

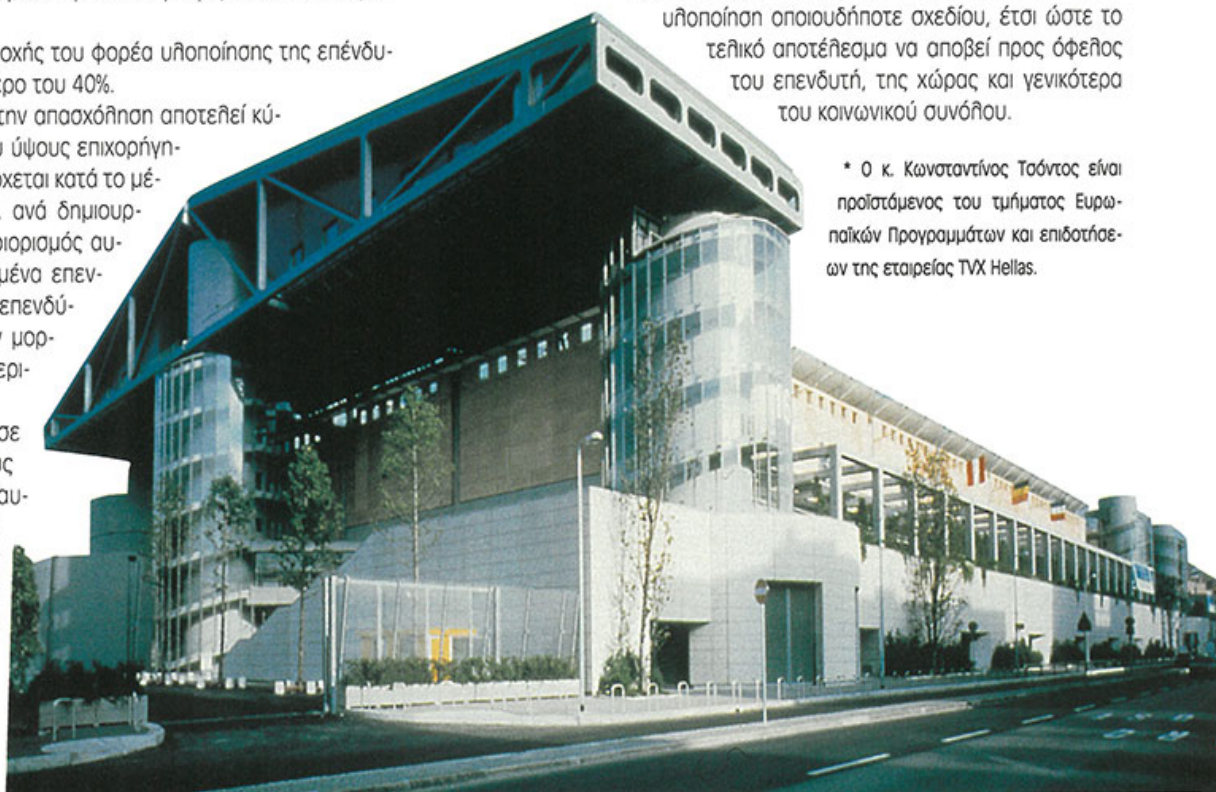
Η διαδικασία εξέτασης διαρκεί τρεις μήνες από την ημερομηνία υποβολής (υπό την προϋπόθεση πληρότητας του φακέλου), η δε απόφαση υπαγωγής εκδίδεται εντός των επομένων 30 ημερών.

Οι αιτήσεις υπαγωγής επενδύσεων υποβάλλονται από τη 1 Ιανουαρίου έως και τις 15 Σεπτεμβρίου κάθε έτους σε διαφορετικές υπηρεσίες, ανάλογα με τη φύση και το ύψος της σχεδιαζόμενης επένδυσης.

Τέλος, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η χρήση εξειδικευμένων συμβούλων για την εκπόνηση του επιχειρηματικού σχεδίου είναι κατά κανόνα απαραίτητη, καθώς και η στενή συνεργασία με το σχετικό προσωπικό των αρμόδιων υπηρεσιών, το οποίο καταβάλλει κάθε προσπάθεια να ενημερώσει και να καθοδηγήσει τον επενδυτή στη βέλτιστη μεθοδολογία. Συμπερασματικά, τα κίνητρα και οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνει ο νέος Αναπτυξιακός Νόμος 2601/98 αναβαθμίζουν το επενδυτικό κλίμα της χώρας και αποτελούν ένα σύγχρονο πλαίσιο στήριξης της αναπτυξιακής της πορείας. Πέραν αυ-

τών, ο δυναμισμός και η σοβαρότητα των επενδυτικών φορέων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την υλοποίηση οποιουδήποτε σχεδίου, έτσι ώστε το τελικό αποτέλεσμα να αποβεί προς όφελος του επενδυτή, της χώρας και γενικότερα του κοινωνικού συνόλου.

* Ο κ. Κωνσταντίνος Τσόντας είναι προϊστάμενος του τμήματος Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων και επιδοτήσεων της εταιρείας TVX Hellas.



Υπέστειλαν τη σημαία ακόμη 20 πλοία

Βουτιά του νηολογίου και τον Οκτώβριο

Νέα μείωση της δύναμης του εμπορικού στόλου σημειώθηκε τον Οκτώβριο. Τα «μηνύματα» που δέχεται κάθε μήνα το ελληνικό νηολόγιο (κατά τους τελευταίους 23 μήνες μόνο τον Ιούνιο παρατηρήθηκε αύξηση) είναι αρνητικά. Το μόνο θετικό στην όλη πορεία είναι ότι μειώνεται ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων. Τον περασμένο Οκτώβριο από το ελληνικό νηολόγιο διεγράφησαν 20 πλοία και ενεγράφησαν εννέα. Αναλυτικά, η κίνηση του νηολογίου τον περασμένο μήνα είχε ως εξής:

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1998

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ν.Π. 10445	1998	Φ/Γ	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Ν.Π. 10585	1978
Δ/Ε	ΑΝΝΕΑ	Ν.Π. 10590	1961	Δ/Ε	ΚΑΠ ΡΟΜΟΥΛΑΝΤ	Ν.Π. 10586	1998
Ε/Γ	ΑΣΤΗΡ	Ν.Π. 10593	1998	Φ/Γ	ΕΣ. ΝΤΙ. ΓΚΛΟΥΡΥ	Ν.Π. 10587	1987
				Φ/Γ	ΑΚΟΥΑΝΤΟΝΝΑ	Ν.Π. 10588	1995
				Δ/Ε	ΣΗΣΤΑΡ	Ν.Π. 10589	1998
				Φ/Γ	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ	Ν.Π. 10591	1995
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 1.541				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 361.671			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 6 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ									
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ρ/Κ	ΕΙΚΟΣΙ ΔΥΟ	Ν.Π. 2364	1962	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)					
Ρ/Κ	ΠΕΝΤΕ	Ν.Π. 8360	1940	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Φ/Γ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ν.Π. 10139	1978	Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
Φ/Γ	ΕΙΡΗΝΗ	Ν.Π. 7416	1951	Π.Α. (ΑΛΒΑΝΙΑ)	Φ/Γ	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	Ν.Π. 3579	1974	Π.Α. (ΗΠΑ)
Π/Κ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ν.Π. 1781	1944	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	Φ/Γ	ΠΕΡΑ	Ν.Π. 10204	1984	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Ε/Γ	ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Ν.Π. 2043	1943	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΣΗ ΛΑΝΤ ΙΜΠΕΡΙΑ	Ν.Π. 9606	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΕΝΙΟΡΙΤΑ	Ν.Π. 9683	1965	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΚΑΡΜΕΝ-ΚΑΡΑ	Ν.Π. 9597	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Φ/Γ	ΡΕΝΑ	Ν.Π. 10353	1981	Α.Σ. (ΜΠΑΧΑΜΕΣ)
					Φ/Γ	ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΡ	Ν.Π. 8813	1976	Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ & ΓΡΕΝΑΔΙΝΩΝ)
					Φ/Γ	ΖΙΜ ΚΟΛΟΜΠΟ	Ν.Π. 10373	1969	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Δ/Ε	ΙΓΚΑ	Ν.Π. 9821	1979	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΞΙΦΙΑΣ	Ν.Π. 10307	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	Ν.Π. 10159	1982	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΦΑΝΑΡΙ	Ν.Π. 9520	1982	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΜΑΡΚΑ Λ	Ν.Π. 5541	1975	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Ρ/Γ	ΓΛΟΜΠΑΛ ΒΙΓΚΟΡ	Ν.Π. 10481	1983	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 2.792					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 14 - ΚΟΧ: 404.713				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 47 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ				

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWLG	ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8644	ΜΕΚ(1)	1983	14.103	8.354	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
2/9/98	ALS DANAOS	CARGO	PIRAEUS		8.400 BHP				\$ 8.075.000	Sale to foreigners
SV3951	ΕΙΡΗΝΗ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2109	ΜΕΚ(1)	1930	124	42	-	Διόλυση
2/9/98	IRINI	FISHING VESSEL	PIRAEUS		360 BHP					Dissolution
SVZL	ΑΪΛΑΝΤ ΣΚΑΪ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7725	ΜΕΚ(1)	1976	11.916	7.153	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
11/9/98	ISLAND SKY	CARGO	PIRAEUS		8.300 BHP				\$805.000	Sale to foreigners
SYHC	ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8637	ΜΕΚ(1)	1983	14.103	8.354	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
15/9/98	ALS AMALIA	CARGO	PIRAEUS		8.400 BHP				\$8.075.000	Sale to foreigners
SV7368	ΑΓΙΑ ΜΗΤΕΡΑ	ΚΑΤΑΔΥΤΚΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8330	ΜΕΚ(2)	1994	287	75	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
17/9/98	AGIA MITERA		PIRAEUS		2X180 BHP				8.500.000	Sale to foreigners
SXFL	ΑΣΤΕΡΙ	Ρ/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3249	ΜΕΚ(1)	1970	548	164	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
21/9/98	ASTERI	TUG	PIRAEUS		2350 BHP				\$315.000	Sale to foreigners
SYZQ	ΣΑΜΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.163	ΜΕΚ(1)	1978	15.072	8.777	-	Αλλαγή σημαίας
22/9/98	SAMOS	CARGO	PIRAEUS		14.000BHP					Change of flag
SXDB	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ω	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.507	ΜΕΚ(2)	1943	1849	1.081	-	Πώληση σε αλλοδαπούς
24/9/98	CHRISTINA O	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		2X2750 BHP					Sale to foreigners
SWHC	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΞΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9014	ΜΕΚ(1)	1981	35.417	21.296	-	Αλλαγή σημαίας
28/9/98	OLYMPIC GALAXY	CARGO	PIRAEUS		14.400 BHP					Change of flag
SVTZ	ΚΑΠΑΙΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Φ/Γ	ΧΙΟΣ	379	ΜΕΚ(1)	1994	25.197	14.247	-	Αλλαγή σημαίας
24/9/98	KAPITEN NIKOLAS	CARGO	CHIOS		11.340 BHP					Change of flag

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

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVIK	ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΡΜΑΤΑ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.582	ΜΕΚ(1)	1998	53.074	28.469	USD	OCEANSIDE SHIPPING SA (LIBERIA)
10/9/98	PANAGIA ARMATA	TANKER	PIRAEUS		19.100 PS				\$44.516.617	Αντικρ: ΣΤΕΛΜΑΤΟΣ Α. τηλ. 89.83.305-8
SX7015	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΙΙ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.583	ΜΕΚ(1)	1972	1198	625	USD	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΙΙ
26/8/98	TAXIARCHIS II	TANKER	PIRAEUS		980 PS				\$625.000	Αντικρ: ΠΟΔΟΤΑΣ Κ. τηλ. 45.38.402
SWJJ	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.584	ΜΕΚ(1)	1998	78.845	47.271	Γεν Ιονωνίος	SIKINOS SHIPPING CORPORATION
29/9/98	ATLANTIS	TANKER	PIRAEUS		22.380 PS				5.615.720.000	(LIBERIA) Αντικρ: ΛΟΡΕΝΤΖΟΣ Ι. τηλ. 42.94.535
SX3068	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙΙ	Φ/Γ	ΧΑΛΚΙΔΑ	28	ΜΕΚ(1)	1980	987	456	USD	ΕΥΒΟΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
29/9/98	EVIAEMENT II	CARGO	HALKIDA		1900 HP				\$100	ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ Ν.Ε.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX3068	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙΙ	Φ/Γ	ΠΙΝΕ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	-	ΜΕΚ(1)	1980	987	456	USD	ΕΥΒΟΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
21/9/98	EVIAEMENT II	CARGO			1900 HP				\$100	ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ Ν.Ε.

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXSA 2/9/98	ΜΙΣΟΥΡΙ MISSOURI	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	571	ΜΕΚ(1) 18.400 BHP	1981	51.095	24.831		ΠΡΩΗΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ EX LONDON 3374
SZRH 2/9/98	ΜΟΝΑΛΙΖΑ MONALISA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	572	ΜΕΚ(1) 12.465 BHP	1986	77.458	45.113		ΠΡΩΗΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ EX LONDON 3376

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ
CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYMM 3/9/98	ΣΑΝΓΚΑΗ SHANGAI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.295	ΜΕΚ (1) 12.000BHP	1978	16.471	6.895	Μετονομάσθηκε σε ΜΣΚ ΓΕΝΟΒΑ Renamed to MSC GENOVA
SXLO 17/9/98	ΕΞΠΡΕΣ EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.340	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.425	Μετονομάσθηκε σε ΣΙΤΥ ΟΦ ΓΛΑΣΚΟΒ Renamed to CITY OF GLASGOW

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	
SV5324 18/9/98	ΣΥΜΗ Ι SYMI I	Ε/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6768	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO 190 91 273 122
SV7351 18/9/98	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ AGIOS RAFAEL	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8328	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO 464 220 558 242
SW5620 18/9/98	ΣΥΜΗ ΙΙ SYMI II	Ε/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9208	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO 499 264 486 208
SX2760 25/9/98	ΔΙΑΣ DIAS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10212	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO 185 113 144 85

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

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX3068 29/9/98	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙΙ EVIACEMENT II	Φ/Γ CARGO	HALKIDA	28	ΜΕΚ(1) 1900 HP	1980	987	456	USD \$100	ΕΥΒΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ Ν.Ε

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SYIR 18/ 9/ 98	ΑΣΤΡΟ ΚΑΝΟΠΟΥΣ ASTRO CANOPUS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.580	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	79.714	44.672
SX6726 18/ 9/ 98	ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙΙ SAMOS FLYING DOLFIN III	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6970	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	139	41
SX6657 18/ 9/ 98	ΗΦΑΙΣΤΟΣ 11 IFESTOS 11	ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ N.457/76	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	81	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	796	706
SVXT 18/ 9/ 98	ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ EXPRESS AFRODITE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10496	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	11.690	3.539
SWHL 18/ 9/ 98	ΑΙΓΑΙΟΝ VI AEGEON VI	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.527	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2037	1.026
SX6659 18/ 9/ 98	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ SANTA BARBARA	Φ/Γ ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.529	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.046	313
SZTN 18/ 9/ 98	ΚΡΟΥΝΤΜΕΝΤ CRUDEMED	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.551	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	79.544	45.987
SYFK 19/ 8/ 98	ΣΗΚΟΥΗΝ SEAQUEEN	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.577	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	61.617	32.750
SWUL 28/ 9/ 98	ΖΙΜ ΣΕΝΖΕΝ ZIM SHENZHEN	Φ/Γ CARCO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.547	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.678	19.980
SYVZ 29/ 9/ 98	ΚΙΜΩΛΟΣ KIMOLOS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.577	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	78.845	47.271

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

9-12-1998

Α. Φ/Γ «ΙΑΣΩΝ» Ν.ΧΙΟΥ 368, ΚΟΧ 728
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΛΗΣ, ΤΗΛ. 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, ΤΗΛ. 3810668
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 3.000.000
Β. Φ/Γ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» Ν. ΧΙΟΥ 265, ΚΟΧ 144,46
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΛΗΣ, ΤΗΛ. 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, ΤΗΛ. 3810668
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 600.000
Γ. Δ/Ξ «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Ν.Π. 4249, ΚΟΧ 463,19
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΛΗΣ, ΤΗΛ. 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, ΤΗΛ. 3810668
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 3.500.000
Δ. «ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ» Ν.Π. 9466, ΚΟΧ 661
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΗΣ, ΤΗΛ. 37790 ΡΟΔΟΣ
ΣΥΜΒΟΛ/ΦΟΣ: ΚΑΡΥΔΑ-ΠΑΠΑΝΙΚΗΤΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ, ΚΑΡΠΑΘΟΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 7.500.000

16-12-1998

Α. 1) Ε/Γ-Υ/Γ «ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ Ο ΚΩΣ» Ν.Π. 6385, ΚΟΧ 138
2) Ε/Γ-Υ/Γ «ΑΣΚΛΗΠΕΙΟΣ» Ν.Π.6226, ΚΟΧ 138
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: 1) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ, ΚΩΣ, ΤΗΛ. 29049

2) ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΚΩΣ, ΤΗΛ.29049
ΣΥΜΒΟΛ/ΦΟΣ: ΜΕΤΑΞΟΥΛΑ ΧΑΤΖΗΑΓΓΕΛΗ-ΚΙΤΡΙΝΑ, ΚΩΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΩ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 46.000.000 ΤΟ ΕΝΑ
Β) Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΡΣΙΝΟΗ» Ν.Π. 5337 ΚΟΧ 1108,87
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΑΔΡΕΑΣ ΜΠΟΣΚΟΣ, ΚΑΒΑΛΑ, ΤΗΛ. 830160
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΕΛΕΝΗ ΤΣΑΛΙΚΗ, ΚΑΒΑΛΑ, ΤΗΛ. 837800
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 800.000.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 5838/23-10-1998
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ 4004
ΕΠΩΝΥΜΟ: Δ. ΖΑΦΕΙΡΑΤΟΣ-Ι. ΦΑΤΣΕΑΣ ΕΠΕ
ΕΔΡΑ: ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ, ΑΡΓΟΥΣ 27
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΑΦΜ 95590134)
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 15-12-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο το δικηγόρο Πειραιά Αργυροκώστα Γεώργιο, κάτοικο Πειραιά-Κολοκοτρώνη 69-τηλ. 4172678.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 12-11-1998, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10-11 π.μ., τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.
ΑΙΤΟΥΣΑ: Εκ «Ν. ΜΠΙΝΙΑΡΗΣ-ΝΕΟΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΑΕΒΕ»
ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΚΑΣΤΟΡΟΣ 47

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στην αρ. 12/23-10-98 συνεδρίασή της γνωμοδότησε ως ακολούθως:

1. Υπέρ της αναβολής εξέτασης αιτήματος της ΣΕΛΙΝΟ Α.Ε. για αντικατάσταση του Ε/Γ «ΣΕΛΙΝΟ» στη γραμμή ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ με το Ε/Γ «ΣΟΦΙΑ Π.».
2. Υπέρ της αναβολής εξέτασης του αιτήματος της ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ Ν.Ε. για χορήγηση Άδειας Σκοπιμότητας (Α.Σ.) σε Ε/Γ-Ο/Γ στη γραμμή ΕΥΒΟΙΑ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ, εν όψει υλοποίησης Α.Σ. που έχει χορηγηθεί.
3. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος της ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε. για τροποποίηση Α.Σ. Ε/Γ-Ο/Γ στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ και αύξηση αριθμού επιβατών από 1.000 σε 1.300.
4. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος της ΠΑΛΥΝΑΚΗ Σ. για τροποποίηση Α.Σ. Ε/Γ «ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ» με προσθήκη της δρομολογιακής γραμμής: ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΣΟΥΓΙΑ-ΑΓ. ΡΟΥΜΕΛΗ-Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ και ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ.
5. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος των ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΡΙΝΤΖΗ Α.Ε. για απόδειξη όρου Αδειών Σκοπιμότητας που αφορά τα ποσοστά κυριότητας.
6. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων Ε/Γ-Ο/Γ «ΒΙΤΣΕ-ΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ (ΚΑΣΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ).
7. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΡΕΘΥΜΝΟ.
8. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ και ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ.
9. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων Φ/Γ-Ο/Γ «ΑΓ. ΓΑΛΗ-ΝΗ» στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ.
10. Υπέρ της έγκρισης δρομολογίων χειμερινής περιόδου Ε/Γ-Υ/Γ ΜΕΓΑ ΔΟΛΦΙΝ τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤ./ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ.
11. Υπέρ της έγκρισης παράτασης επέκτασης δρομολογίου Ε/Γ-Ο/Γ «Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ» σε ΔΙΑΦΑΝΙ-ΡΟΔΟ μέχρι 3-1-98.
12. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων (δευτερευουσών) γραμμών, σύμφωνα με την εισήγηση της υπηρεσίας:
α. ΑΙΔΗΨΟΥ-ΑΡΚΙΤΣΑΣ
β. ΑΙΓΙΟΥ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ
γ. ΓΛΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ
13. Υπέρ της έγκρισης οριστικοποίησης δεκαέξι (16) προσωρινών ναύλων οχημάτων.
14. Υπέρ της έγκρισης αιτημάτων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων για καθιέρωση εμπορικών εκπτώσεων στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία που δεν προβλέπονται από τη θεσμοθετημένη απόφαση εμπορικών εκπτώσεων.

15. Υπέρ της έγκρισης μίσθωσης άγονης ταχυδρομικής γραμμής ΚΕΡΚΥΡΑΣ ή ΣΙΔΑΡΙΟΥ-ΕΡΕΙΚΟΥΣΑΣ.

16. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος ΛΕΟΝΤΙΤΣΗ, αναδόχου άγονων ταχυδρομικών γραμμών ΚΕΡΚΥΡΑΣ ή ΣΙΔΑΡΙΟΥ-ΟΘΩΝΩΝ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ ή ΣΙΔΑΡΙΟΥ-ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ, για ενοποίηση των παραπάνω άγονων γραμμών.

17. Υπέρ της αναβολής εξέτασης αιτήματος της ΑΙΟΛΟΣ Ι ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε. για χορήγηση Α.Σ. προς δρομολόγηση Ε/Γ πλοίου τύπου ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ στις γραμμές:

- α) ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ
- β) ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΚΑΤΑΠΟΛΑΣ (ΑΜΟΡΓΟΣ)-ΘΗΡΑΣ-ΦΟΛ/ΝΔΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ.

18. Υπέρ της απόρριψης αιτήματος της ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ II Ν.Ε. για χορήγηση Α.Σ. στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ II» στη γραμμή ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛ/ΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ.

19. Υπέρ της απόρριψης αιτήματος της ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ III Ν.Ε. για χορήγηση Α.Σ. στο Ε/Γ-Υ/Γ «ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ III» στη γραμμή ΜΗΛΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ.

20. Υπέρ της απόρριψης αιτήματος ΣΑΡΟΥΚΟΥ-ΔΡΟΣΟΥ για δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου στις γραμμές:

- α) ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ
- β) ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ

21. Υπέρ της έγκρισης ετήσιων δρομολογίων Ε/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων Δωδεκανήσου και Νήσων Ανατολικού Αιγαίου σύμφωνα με την εισήγηση της υπηρεσίας:

- α) Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ»
- β) Ε/Γ-Υ/Γ «ΤΖΙΝΑ», «ΜΑΡΙΛΕΝΑ», «ΜΑΡΙΛΕΝΑ II», (αμοιβό «ΤΖΙΝΑ II»)
- γ) Ε/Γ-Υ/Γ «ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ I» (αμοιβό Ε/Γ-Υ/Γ «ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ II»)
- δ) Ε/Γ-Υ/Γ «ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ III» (αμοιβό Ε/Γ-Υ/Γ «ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ II»).

22. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος της ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ Ν.Ε. για τροποποίηση Α.Σ. λόγω μεταβολής κυριότητας του Ε/Γ-Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ».

23. Υπέρ της έγκρισης αιτήματος της ΚΙΤΣΟΛΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε. για οριστική αποδρομολόγηση του Ε/Γ «ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΣΤΑΡ» από τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ.

Η κάπως αυξημένη κινητικότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου, που έγινε εμφανής μετά τους καλοκαιρινούς μήνες, συνεχίστηκε και καθ' όλη τη διάρκεια του Οκτωβρίου, όμως οι τελικές συμφωνίες αγοραπωλησιών έμειναν και πάλι σε περιορισμένα επίπεδα αριθμών και αφορούσαν κυρίως νέας ηλικίας Bulkcarriers. Είναι χαρακτηριστική η συνεχιζόμενη έλλειψη διαθέσιμων προς πώληση μοντέρνων και καλών προδιαγραφών Bulkcarriers, γι' αυτό και το ενδιαφέρον μεγάλου αριθμού αγοραστών εστιάζεται σε συγκεκριμένα πλοία, όπως στο Panamax «Anaisai», το οποίο πριν πωληθεί επιθεωρήθηκε από 16 διαφορετικούς αγοραστές, αρκετοί εκ των οποίων προχώρησαν σε ενδιαφέρουσες προσφορές.

Στον τομέα των Tankers, η κίνηση παρέμεινε σχεδόν υποτονική και αφορούσε κυρίως πλοία με συγκεκριμένη μακροχρόνια απασχόληση, ενώ παρατηρήθηκε προτίμηση ισχυρών παραγόντων και κοινοπραξιών του είδους προς τις παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις. Οπωσδήποτε, το ενδιαφέρον για αγορές παλαιότερων Tankers έχει πλέον εξισωθεί σε πολύ χαμηλά επίπεδα, παρόμοια με αυτά για τα Bulkcarriers.

Τέλος, στον τομέα των διαλυσεων, με δεδομένα τα προβλήματα στην εμπορία του παλαιοσιδηρού, στην Ινδία κυρίως, αλλά και αλλού, οι τιμές έχουν εμφανείς τάσεις μείωσης, ενώ η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ήδη πωλημένων πλοίων προς παράδοση στα αγκυροβόλια της Ινδίας δίνει την ευκαιρία σε πολλούς αγοραστές και παρατηρητές να επιβάλουν τις από μακρού γνωστές επαναδιαπραγματεύσεις της τελευταίας στιγμής, έτσι ώστε να υπάρχει σύγχυση ως προς τις τιμές που πρέπει να αναφέρονται και να καταγράφονται. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες πωλήσεις το διάστημα από 1-10 έως 30-10-1998:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Caper «YAMAHIME MARU», 139.821 DWT, ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 12.000.000 (περίπου) συμπεριλαμβανομένης χρονοναυλώσεως στο επίπεδο των δολαρίων ΗΠΑ 14.000 ημερησίως σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, τα Panamax «ANASAI», 73.000 DWT, ναυπηγήσεως 1996 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 17.250.000 σε Γερμανούς αγοραστές, «MARINA STAR», 68.591

DWT, ναυπηγήσεως 1995 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 16.400.000 σε Έλληνες αγοραστές, «KOSTRENA», 69.436 DWT, ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.750.000 σε Έλληνες αγοραστές και «WESTERN TRADE», 65.077 DWT, ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 5.100.000 σε Κινέζους αγοραστές σχέσηιν έχοντες με την Cosco, το Handymax «TAMARITA», 45.400 DWT, ναυπηγήσεως 1995 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 15.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το bulkcarrier «WORLD AEGEUS», 37.400 DWT, ναυπηγήσεως 1979 στον Σκαρμαγκά, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.800.000 σε Έλληνες αγοραστές, το tweendecker «TARGA», 18.500 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 900.000 σε Έλληνες αγοραστές και το singledecker «LONG BINH», 9.000 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.550.000 σε αγοραστές της Άνω Ανατολής.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το VLCC «BOURGOGNE», 296.200 DWT, ναυπηγήσεως 1996 στην Ισπανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 70.000.000 σε Γερμανούς αγοραστές συμπεριλαμβανομένης δεκαετούς χρονοναυλώσεως bare boat δολαρίων ΗΠΑ 24.000 ημερησίως, το aframax «SANKO ETERNAL», 93.900 DWT, ναυπηγήσεως 1991 στην Ισπανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 21.000.000 σε Έλληνες αγοραστές συμπεριλαμβανομένης πενταετούς χρονοναυλώσεως στα επίπεδα των δολαρίων ΗΠΑ 17.000 ημερησίως και το «SANKO HERON», 61.540 DWT, ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.200.000 σε Έλληνες αγοραστές, συμπεριλαμβανομένης πενταετούς χρονοναυλώσεως bare boat δολαρίων ΗΠΑ 6.500 ημερησίως.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το VLCC «FELLOWSHIP», ναυπηγήσεως 1974, αντί δολαρίων ΗΠΑ 113,5 ανά τόνο light σε διαλυτές της Κίνας, το tweendecker «AMER DEVI», 21.000 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 105 ανά τόνο light, επίσης σε διαλυτές της Κίνας, το bulkcarrier «AMBER», 76.000 DWT, ναυπηγήσεως 1976 στη Βρετανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 113 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας, το bulkcarrier «ANGELIC GRACE», 61.000 DWT, ναυπηγήσεως 1971 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 116 ανά τόνο light, επίσης σε διαλυτές της Ινδίας, και το VLCC «BERGE LORD», ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 119,5 ανά τόνο light σε διαλυτές του Μπανγκόκ. ♦

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΜΑΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΟΥΝ

Παρά την αύξηση της παγκόσμιας αεροπορικής κίνησης, την εμφάνιση νέων αερομεταφορέων και την ελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αρκετοί αλλοδαποί αερομεταφορείς με μακρόχρονη παρουσία στη ελληνική αεροπορική αγορά, λίγα χρόνια πριν από την έναρξη της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, διακόπτουν τις πτήσεις τους από και προς Αθήνα. Πρόκειται για τις Tap-Air Portugal και Kuwait Airways, όπως και άλλες 22 αλλοδαπές εταιρείες, που έχουν τα τελευταία δέκα έτη «αποχωρήσει» από το αεροδρόμιο της Αθήνας, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των απευθείας αεροπορικών συνδέσεων της Ελλάδας με αρκετούς διεθνείς προορισμούς.



του Ηλία Μπίσια

Η κρίση που προκάλεσε ο πόλεμος στον Περσικό Κόλπο βρήκε απροετοίμαστες τις περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, με αποτέλεσμα η οικονομική πορεία τους μέχρι το 1994 να είναι καταστροφική. Οι περισσότεροι αερομεταφορείς άρχισαν να ανακάμπτουν οικονομικά μετά το 1995, και αυτό ύστερα από αυστηρές περικοπές των λειτουργικών τους εξόδων. Οι περικοπές αυτές αφορούσαν την αναγκαστική μείωση του προσωπικού τους, καθώς και το «πάγωμα» των παραγγελιών για καινούργια αεροσκάφη. Παράλληλα, όσες οι εταιρείες επανεξέτασαν προσεκτικά

την κερδοφορία όλων των πτήσεων/γραμμών τους, έτσι ώστε να περικοπούν όσες δεν παρουσίαζαν δυνατότητα θετικού οικονομικού αποτελέσματος.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Qantas, ο αερομεταφορέας της Αυστραλίας, η JAL της Ιαπωνίας, η SAA της Νοτίου Αφρικής και η Saudia της Σαουδικής Αραβίας ήταν από τις πρώτες εταιρείες που διέκοψαν τις πτήσεις τους προς Αθήνα. Οι αερομεταφορείς αυτοί εξέτασαν το κόστος των πτήσεών τους προς Ελλάδα, όπως και τα έξοδα για την επάνδρωση των γραφείων τους στην Αθήνα, και συμπέραναν ότι η Αθήνα ως προορισμός δεν θα μπορούσε να αποτελέσει κερδοφόρα γραμμή. Αρκετές μάλιστα εταιρείες (όπως η SAS) προτίμησαν να αποδεσμεύσουν τα αεροσκάφη που εξυπηρετούσαν την ελληνική αγορά, έτσι ώστε να τα δρομολογήσουν σε

άλλα αεροδρόμια, με μεγαλύτερους συντελεστές πληρότητας.

Σημαντικός παράγοντας για την «απόσυρση» εταιρειών είναι όχι μόνο η «ποσότητα» αλλά και η «ποιότητα» της ελληνικής αεροπορικής αγοράς. Συγκεκριμένα, η ελληνική αγορά είναι καθαρά τουριστική, με αποτέλεσμα την πώληση σχεδόν αποκλειστικά φθηνών ναυίων οικονομικής θέσης. Οι ακριβότεροι ναύηλοι, που αποτελούν σημαντικό παράγοντα κερδοφορίας για τις εταιρείες, δεν μπορούν να ευδοκιμήσουν υπό τα σημερινά οικονομικά δε-

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΚΟΥΣΑΝ ΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 10 ΕΤΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ
AIR CANADA	MONTREAL, TORONTO
TWA	ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ
AIR ALGERIE	ΑΛΓΕΡΙ
LYBIAN ARAB AIRLINES *	ΤΡΙΠΟΛΗ, ΒΕΓΓΑΖΗ
SUDAN AIRWAYS *	ΧΑΡΤΟΥΜ
KENYA AIRWAYS	ΝΑΪΡΟΜΠΙ, ΛΟΝΔΙΝΟ
AIR SEYCHELLES	ΣΕΥΧΕΛΛΕΣ, ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ
SOUTH AFRICAN AIRLINES	ΠΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ
TAP AIR-PORTUGAL	ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ
SAS	ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ
SAUDIA	ΤΖΕΝΤΑ, ΡΙΑΝΤ, ΝΤΑΧΡΑΝ
KUWAIT AIRWAYS	ΚΟΥΒΕΙΤ
IRAQI AIRWAYS *	ΒΑΓΔΑΤΗ
IRAN AIR	ΤΕΧΕΡΑΝΗ
BIMAN-BANGLADESH	ΝΤΑΚΑ-ΒΟΜΒΑΗ
QANTAS-AUSTRALIA	ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ-ΣΙΔΝΕΪ
JAPAN AIRLINES	ΤΟΚΙΟ κ.ά.
QATAR AIRWAYS	ΝΤΟΧΑ
AIR ZIMBABWE	ΧΑΡΑΠΕ
UNITED AIRLINES	ΠΑΡΙΣΙ-ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ
YEMENIA AIRWAYS	ΣΑΝΑΑ
PAN AMERICAN	ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ
FINNAIR	ΕΛΣΙΝΚΙ
HAMBURG AIRLINES	ΑΜΒΟΥΡΓΟ

* Λόγω κυρώσεων του ΟΗΕ.

δομένα της χώρας μας. Επίσης, οι αεροδρόμιοι «επισκέπτες» της Ελλάδας είναι ως επί το πλείστον τουρίστες και όχι επιχειρηματίες, και έτσι προτιμούν τους τουριστικούς ναυήλους.

Αρκετές εταιρείες που έχουν αποχωρήσει από την ελληνική αγορά έχουν συνάψει συμμαχίες με άλλους αερομεταφορείς, με σκοπό την εξασφάλιση μικρού μεριδίου του επιβατικού κοινού. Σε αυτό το πλαίσιο, η Saudia και πρόσφατα η TAP έχουν συνάψει συμμαχίες με την Ολυμπιακή, με τη μορφή των πτήσεων code-share. Κατ' αυτόν τον τρόπο στα αεροσκάφη της Ο.Α. προς Τζέντα και Ριάντ η Saudia αγοράζει συγκεκριμένο αριθμό θέσεων από την Ο.Α. και τις πωλεί στο δικό της επιβατικό κοινό. Στην περίπτωση της TAP οι επιβάτες επιβιβάζονται σε αεροσκάφος της Ο.Α. προς Ρώμη και από εκεί αεροσκάφος της TAP τους μεταφέρει προς Λισσαβώνα (code-share interline). Με αυτές τις συνεργασίες οι εταιρείες διατηρούν ορισμένα κέρδη, εξυπηρετώντας επιβάτες τους οποίους θα έχαναν οριστικά προς όφελος άλλων εταιρειών, οι οποίες θα κάλυπταν το «κενό» στις συγκεκριμένες πτήσεις.

Από την ελληνική αεροπορική αγορά αποχώρησαν κυρίως μικροί αερομεταφορείς, ενώ εμφανίστηκαν, για πρώτη φορά, 15 ελληνικοί και ξένοι, οι οποίοι εξυπηρετούν κυρίως καινούργιες αγορές. Συγκεκριμένα, πριν από μία δεκαετία η Aeroftot εξυπηρετούσε αποκλειστικά τρεις πόλεις της ΕΣΣΔ, με περιορισμένο αριθμό πτήσεων. Σήμερα, τουλάχιστον 8 αεροδρόμιοι αερομεταφορείς εξυπηρετούν με πολυάριθμα τακτικά δρομολόγια σχεδόν 10 προορισμούς της πρώην ΕΣΣΔ, τόσο από την Αθήνα όσο και από τη Θεσσαλονίκη. Παράλληλα, το κενό που δημιουργήθηκε από την απουσία των μικρότερων εταιρειών, αναπληρώθηκε από την αδιατάκτως αύξηση των πτήσεων τόσο της Ο.Α. όσο και της British Airways, της Air France, της Swissair, της KLM, της Lufthansa, της Emirates κ.ά. Οι εταιρείες αυτές, με προσεκτικό σχεδιασμό των ανταποκρίσεων τους από/προς Αθήνα κατάφεραν να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό επιβατών σε προορισμούς που δεν υπάρχει ή υπάρχει περιορισμένη αεροπορική σύνδεση με την Ελλάδα. Τέλος, σημαντικός αριθμός νέων ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Virgin Atlantic, Cronus) εμφανίστηκε σχετικά πρόσφατα στην ελληνική αεροπορική αγορά με αποτέλεσμα τη συμπλήρωση του κενού που έχει δημιουργηθεί.

Η διεθνής οικονομική κρίση δεν επέτρεψε σε πολλούς «μικρούς» αερομεταφορείς να διατηρήσουν τις «ασθενικές» πτήσεις τους προς Αθήνα. Παλαιότερα, οι αερομεταφορείς «αναγκάζονταν» να εκτελούν πτήσεις μη κερδοφόρες, για λόγους γοήτρου αλλά και εθνικής σκοπιμότητας. Σήμερα οι «πολυτέλειες» αυτές έχουν αναγκαστικά εκλείψει.

Το ελληνικό επιβατικό κοινό ίσως να μην έχει πια την πολυτέλεια να επιλέξει ανάμεσα σε μεγάλο αριθμό αερομεταφορέων από και προς την Αθήνα ή την άνεση να ταξιδεύει σε πολλούς προορισμούς χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, έχει όμως την ευκαιρία να ταξιδέψει με άλλους, μεγαλύτερους αερομεταφορείς, με χαμηλότερους ναυήλους. ➡



ΑΥΞΗΣΗ ΠΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ EMIRATES

Η τέταρτη εβδομαδιαία πτήση της Emirates είναι γεγονός! Η αλματώδης αύξηση στη ζήτηση θέσεων «υποχρέωσαν» την Emirates να αυξήσει από την Τετάρτη 8 Οκτωβρίου 1998 τις πτήσεις της από Αθήνα προς Ντουμπάι σε τέσσερις φορές την εβδομάδα, με αεροσκάφη τύπου Airbus A300-600R.



Το πρόγραμμα των πτήσεων διαμορφώνεται ως εξής:

Δευτέρα-Τετάρτη-Παρασκευή:

EK 027	Ντουμπάι-Αθήνα	8:00-11:10
	Αθήνα-Μάλτα	12:40-13:00
EK 028	Μάλτα-Αθήνα	14:20-17:00
	Αθήνα-Ντουμπάι	18:00-00:20

Σάββατο:

EK 027	Ντουμπάι-Αθήνα	14:20-17:30
EK 028	Αθήνα-Ντουμπάι	19:00-01:20

«2 ΣΕ 1» ΑΠΟ ΤΗ VIRGIN ATLANTIC ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΚΑΡΤΑΣ AMERICAN EXPRESS

Η Virgin Atlantic και η Alpha Τράπεζα Πίστεως ανακοίνωσαν πρόσφατα μια νέα προσφορά για τους κατόχους της κάρτας American Express, η οποία αφορά ταξίδια στο Λονδίνο μετ' επιστροφής για δύο άτομα με 114.500 δρχ. (στην τιμή δεν συμπεριλαμβάνονται οι φόροι αεροδρομίων). Η νέα προσφορά «2 σε 1» ισχύει μέχρι τις 6 Δεκεμβρίου 1998 και από τις 6 Ιανουαρίου έως τις 10 Φεβρουαρίου 1999. Φέτος το χειμώνα, η Virgin Atlantic εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες από και προς το Λονδίνο -Heathrow. Η αναχώρηση από την Αθήνα γίνεται καθημερινά στις 9.15 και κάθε Κυριακή στις 16.00. Η αναχώρηση από το Λονδίνο γίνεται κάθε μέρα στις 20.15, εκτός Σαββάτου, που είναι στις 14.30.

ΝΕΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΣΤΟ ΣΤΟΛΟ ΤΗΣ TNT

Η εταιρεία ταχυμεταφορών TNT παρέλαβε το πρώτο από τα 14 αεροσκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων Airbus A300B4. Το αεροσκάφος έχει ήδη δρομολογηθεί στη γραμμή του Εδιμβούργου και του νέου διαμετακομιστικού κέντρου της TNT, που βρίσκεται στη Λιέγη του Βελγίου. Το νέο αεροσκάφος έχει δυνατότητα μεταφοράς ωφέλιμου φορτίου 45 τόνων και αντικατέστησε ένα Boeing 727, αυξάνοντας έτσι τη δυνατότητα της γραμμής κατά 140%. Τα A300 θα αντικαταστήσουν τα υπάρχοντα Boeing 727 κατά τη διάρκεια της επόμενης τετραετίας, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για την εταιρεία και το στόλο της. Χρησιμοποιώντας στόλο 38 αεροσκαφών και 17.000 οχήματα, η TNT μεταφέρει κάθε εβδομάδα 2,1 εκατομμύρια υπερειπείοντα έγγραφα και πακέτα μέσω των 969 επιχειρησιακών κέντρων που διαθέτει. Ο κύκλος εργασιών της TNT το 1997 ήταν 15,2 δισ. ολλανδικές γκίλντες. Ο στόλος της TNT εξυπηρετεί και την ελληνική αγορά με καθημερινά δρομολόγια.

ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ Ο.Α.



Ο Θ. Τσακίριδης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στην πρόσφατη έκθεση Philoxenia '98, εξήγησε τις πολύπλευρες εξελίξεις που έχουν προγραμματιστεί για τον ελληνικό αερομεταφορέα, και είναι:

1. Ανεξαρτητοποίηση της θυγατρικής εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.
 2. Αύξηση των πτήσεων στα δρομολόγια μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης.
 3. Αναδιοργάνωση των υπηρεσιών customer service.
 4. Αναβάθμιση των τηλεφωνικών κέντρων και επανεκπαίδευση των φροντιστών αέρος, προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη σχέση με τον επιβάτη.
 5. Αύξηση των πτήσεων για Φραγκφούρτη, Μόναχο, Λάρνακα, Ρώμη, Νέα Υόρκη. Επίσης, από την άνοιξη 1999 προστίθενται επιπλέον πτήσεις προς Ντύσελντορφ, Παρίσι και Μιλάνο.
 6. Εγκαινιάζεται νέα γραμμή από Θεσσαλονίκη προς Μόσχα και από Αθήνα προς Λισαβόνα, σε συνεργασία με την Tap Air Portugal.
- Τέλος, ο κ. Θ. Τσακίριδης ανακοίνωσε την απόκτηση δύο νέων Airbus A340, τα οποία θα προστεθούν στο στόλο της Ο.Α., ενώ κατά τα επόμενα δύο χρόνια ο ελληνικός αερομεταφορέας θα παραλάβει, επιπλέον, δύο A340 και οκτώ Boeing 737-800. Αξίζει να σημειωθεί ότι στόχος του ελληνικού αερομεταφορέα είναι η αναδιοργάνωση της Business Class.

ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ Η BRITISH AIRWAYS



Το τμήμα World Cargo της British Airways στην Αθήνα διοργάνωσε ειδικό συνέδριο με θέματα: τις νέες σύγχρονες μεθόδους αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων, το ηλεκτρονικό εμπόριο και τη δημιουργία ενός πρωτοποριακού διαμετακομιστικού σταθμού, αξίας 250 εκατομμυρίων στερλινών.

Το μέλλον της εναέριας διακίνησης εμπορευμάτων ταυτίζεται πλέον με το ηλεκτρονικό εμπόριο (electronic commerce), μέθοδος που ήδη εφαρμόζεται σε αρκετά αεροδρόμια του κόσμου. Δεκαοκτώ αεροπορικές εταιρείες και πολλή εταιρεία μεταφορών έχουν δημιουργήσει τον όμιλο Cargo 2000, ο οποίος έχει στόχο τη βελτίωση των προ-

σφερόμενων υπηρεσιών του τομέα διεθνώς. Στο πλαίσιο της προσπάθειας που καταβάλλει το World Cargo της B.A. για αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, συγκαταλέγεται και η δημιουργία του World Cargo Centre στο Heathrow του Λονδίνου. Η χρήση υψηλής τεχνολογίας και η αυτοματοποίηση των λειτουργιών που προσφέρει το νέο κέντρο ελαχιστοποιούν το ανθρώπινο λάθος και εξασφαλίζουν άμεση και αποτελεσματική διεκπεραίωση των εμπορευμάτων.

Ο SAIRGROUP ΑΠΟΚΤΑ ΜΕΡΙΔΙΟ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗ AIR EUROPE

Ο Sairgroup ανακοίνωσε πρόσφατα στη Ρώμη την απόκτηση του 45% της Air Europe. Η πλειοψηφία των μετοχών της ιταλικής εταιρείας θα παραμείνει στη διεύθυνσή της, που έχει πρόεδρο τον Lupo Rattazzi. Οι δύο εταιρείες σκοπεύουν να αυξήσουν τις διεθνείς πτήσεις της Air Europe και να εγκαταστήσουν τακτικό δίκτυο εσωτερικών γραμμών στην Ιταλία. Η Air Europe, με έδρα το Gallarate της Βόρειας Ιταλίας, ιδρύθηκε το 1989 και είναι η μεγαλύτερη εταιρεία charter της Ιταλίας. Ο στόλος της περιλαμβάνει επτά Boeing 767-300 και πετά από τη Ρώμη και το αεροδρόμιο Malpensa του Μιλάνου προς διάφορους διεθνείς προορισμούς. Απασχολεί προσωπικό 500 ατόμων και το 1997 είχε σύνολο πωλήσεων 418 δισ. λιρετών (345 εκατ. ελβετικά φράγκα.)

Η ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΗΣ SAS

Ριζικές καινοτομίες ανακοίνωσε η αεροπορική εταιρεία SAS πριν από ένα μήνα. Παράλληλα με την αγορά 55 υπερσύγχρονων Boeing 737-600, η SAS ανανέωσε την εταιρική της ταυτότητα με καινούργια λογότυπα και σχέδια για τα αεροσκάφη της. Παράλληλα, εγκαινίασε δύο νέες αίθουσες αναμονής VIP στο αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης και του Όσλο. Επίσης, η εταιρεία ανανέωσε και βελτίωσε το catering, τις πολυθρόνες, καθώς και τα συστήματα ψυχαγωγίας και τηλεπικοινωνιών στη θέση Business σε όλα τα αεροσκάφη, όπως και τα menu στην οικονομική θέση. Στο νέο υπερσύγχρονο αεροδρόμιο του Όσλο, η εταιρεία θα προσφέρει περισσότερες ανέσεις και υπηρεσίες στους επιβάτες, όπως επίσης και στο Terminal του αεροδρομίου της Κοπεγχάγης, το οποίο θα εξυπηρετεί αποκλειστικά τις πτήσεις της SAS και των «συμμάχων» της.



NEWS

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

«Η ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ»

Ανάμεσα στην Άσπρη και στη Μαύρη Θάλασσα»

Του Αποστόλη Κ. Δόμβρου

Εκδόσεις: Νέα Σύνορα-Α.Α. Λιβάνη

Ανάμεσα στη Μαύρη και Άσπρη Θάλασσα είναι η Προποντίδα, η θάλασσα του Μαρμαρά, που πήρε το όνομά της από το ομώνυμο νησί. Στην Αφθόνη, ένα μικρό παραθαλάσσιο χωριό του νησιού Μαρμαράς, ζει στις αρχές του 19ου αιώνα η οικογένεια του καραβοκύρη καπετάν Σταθόρη-Χατζησταθόρη, που ποτέμνησε και νίκησε τους πειρατές στο Αιγαίο.

Την πορεία της οικογένειας αυτής, μαζί με τα παρακλήδια της, θα παρακολουθήσετε στις σελίδες του βιβλίου, μέχρι τις μέρες μας σχεδόν.

Η πορεία της ζωής πάνω στα ιστιοφόρα καράβια, και αργότερα στα βαπόρια, των αντρών της οικογένειας ξετυλίγεται παράλληλα με την ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και την ιστορία της Ελλάδας.

Ο συγγραφέας Αποστόλης Δόμβρος είναι τακτικό μέλος της Εταιρείας Ελλήνων Λογοτεχνών. Έχουν εκδοθεί 15 βιβλία του, εκ των οποίων 13 συλλογές διηγημάτων, μία ποιητική συλλογή και ένα έργο θεάτρου σκιών. Το έργο του έχει τιμηθεί με επτά βραβεία και επαίνους (Πνεκτοί, Παρνασσός, ΕΕΛ, κ.λπ.). Είναι ηλεκτρολόγος-μηχανολόγος, διπλωματούχος του Πολυτεχνείου του Μονάχου. Στον Πειραιά διατηρεί τεχνικό γραφείο εξοπλισμού πλοίων τριάντα χρόνια. Είναι επίτιμος πρόεδρος του Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ναυτικής Λέσχης Πειραιώς.



«ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ»

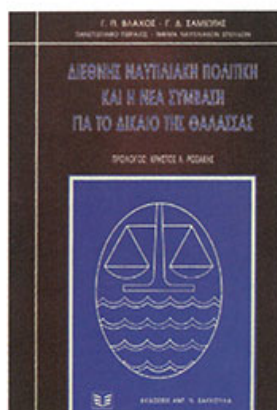
Των Γ.Π. Βλάχου & Γ. Δ. Σαμιώτη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Πρόλογος: Χρήστος Λ. Ροζάκης

Εκδόσεις: Αντ. Σάκκουλα

«Το βιβλίο έρχεται την κατάλληλη στιγμή για να συζητήσει τα προβλήματα που οι νέες συνθήκες έχουν προκαλέσει τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στην παραδοσιακή ναυτιλιακή πολιτική. Και η στιγμή είναι κατάλληλη,

όχι μόνο γιατί η ανθρωπότητα έχει προσεγγίσει έναν υψηλό βαθμό συνειδητοποίησης των επιβλαβών συνεπειών των χαλαρών περιβαλλοντικών πολιτικών, αλλά και γιατί ακριβώς αυτή η συνειδητοποίηση έχει αρχίσει να μεταφράζεται σε κανονιστικές προσαγωγές, που βαθμιαία αλλοιάζουν το ίδιο το περιεχόμενο της ναυτιλιακής πολιτικής και των ναυτικών δραστηριοτήτων. Οι διεθνείς συμβάσεις, που η μια διαδέχεται την άλλη, οι κανονισμοί που εκπορεύονται από αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, οι εσωτερικές ρυθμίσεις προστασίας, όλα κατατείνουν στη διατύπωση νέων προτάσεων για τις θαλάσσιες δραστηριότητες, που τέμνουν νέους συμβιβασμούς ανάμεσα στα υπάρχοντα συμφέροντα». (Απόσπασμα από τον πρόλογο του Χρήστου Λ. Ροζάκη).



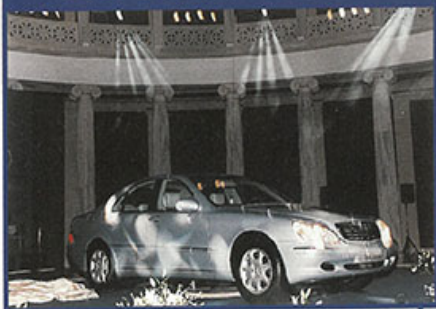
«ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ 1907-1977»

Του Α.Ι. Τζαμτζή Εκδόσεις: Μίητος

Λαός ναυτικός ο ελληνικός, από τα βαθιά χαράματα της ιστορίας, υπήρξε πάντα στενά δεμένος με το υγρό στοιχείο, στηρίζοντας την οικονομία, τον πολιτισμό, την ανάπτυξη του στη θάλασσα και τη ναυτοσύνη. Ιδιαίτερα ξεχωριστό, αξιοπρόσεκτο και δυναμικό κεφάλαιό της, η εποποιία των ελληνικών υπερωκεανίων παρουσιάζεται με πληρότητα στο προσεγμένο αυτό βιβλίο. Στις σελίδες του επιχειρείται η καταγραφή του χρονικού μιας εποχής (1907-1977) της νεότερης Εμπορικής Ναυτιλίας μας, που έκλεισε οριστικά. Με πρωτότυπο αρχειακό υλικό, σπάνιο και συλλεκτικό, κείμενο

να του βραβευμένου από την Ακαδημία Αθηνών συγγραφέα και πλοίαρχου του Ε.Ν. Α.Ι. Τζαμτζή, ερευνάται το συναρπαστικό αυτό θέμα με αξιοπιστία και κύρος.

Mercedes S-Class



ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

πραγματοποιήθηκε στο χώρο του Περιστερίου του Ζαπφείου Μεγάρου η επίσημη παρουσίαση της «ναυαρχίδας» της Mercedes-Benz, της νέας S-Class, στην Ελλάδα. Η παρουσίαση του νέου μοντέλου έγινε από τον κ. Ζάχο Χατζηφωτίου και τον κ. Hans-Dieter Struck, διευθύνοντα σύμβουλο της Mercedes-Benz Ελλάδας. Η τελετή της αποκάλυψης του αυτοκινήτου ξεκίνησε με την προβολή ενός σύντομου φιλμ, όπου παρουσιάστηκε και η ιστορία του τριτάκτινου αστεριού από το 1886 έως και σήμερα. Ανάμεσα στους καλεσμένους ήταν ο υπουργός Μεταφορών και Συγκοινωνιών Α. Μαντέλης, ο υφυπουργός Οικονομικών Γ. Δρυς, ο αντιπρόεδρος της Βουλής Π. Σγουρίδης, ο Γερμανός πρέσβης F. Reiche, ο πρώην υπουργός Υγείας Δ. Κρεμαστινός, ο πρόεδρος του Αθίνα 2004 Σ. Στρατινής κ.ά.

Μια πολύ ενδιαφέρουσα έκθεση με μεσαιωνικές πανοπλίες και όπλα της εποχής φιλοξενείται αυτό το διάστημα στο Αυτοκρατορικό Παλάτι της Βιέννης, το οποίο, μετά την ανακαίνισή του, άνοιξε και πάλι τις πύλες του στο κοινό. Η συλλογή περιλαμβάνει πανοπλίες ιπποτών πέντε αιώνων, ακόμη και αυτές που χρησιμοποιούνταν σε μονομαχίες και τουρνουά της εποχής. Στο μουσείο, εκτίθενται επίσης πολλά αντικείμενα της εποχής των ιπποτών, όπως φορεσιές από αλυσίδα, κυνηγετικά όπλα, πιστόλια διακο-



σμημένα με ελεφαντόδοντο, μινιατούρες από επιτραπέζια παιχνίδια, καθώς και πινάκες ζωγραφικής με θέματα την τότε ζωή και τις μονομαχίες. Ανάμεσα στα εκθέματα υπάρχουν σημαντικά είδη οπλισμού που χρησιμοποιήθηκαν κατά την πολιορκία της Βιέννης από τους Τούρκους, με σημαντικότερη την έφιππη στολή και σέλα του Μεγάλου Βεζύρη Καρά Μουσταφά. Το μουσείο είναι καθημερινά ανοικτό από τις 10 π.μ. έως 6 τις μ.μ. εκτός Τρίτης.

Ταξιδιωτικές πληροφορίες από τον Αυστριακό Οργανισμό Τουρισμού, τηλ. 9601370.

Αν βρεθείτε, λοιπόν, στην Αυστρία τα Χριστούγεννα, μην παραλείγετε να επισκεφθείτε τα Αυτοκρατορικά Ανάκτορα το βράδυ της Πρωτοχρονιάς για το «χορό των χορών», με την Ήρωα κή Ορχήστρα της Βιέννης, απριζόνια ορχήστρα και περίπου 5.000 καλεσμένους! Έναντι του 1999 είναι η χρονιά εορτασμού των Strauss και ο χορός, φυσικά, είναι απεργασμένος στο βασικό των βασί.

Ταξιδιωτικές πληροφορίες από τον Αυστριακό Οργανισμό Τουρισμού, τηλ. 9601370.



ΤΟ ΖΑΝΤΙΝΟ-TELESTET κατέκτησε τη 12η νίκη στον ιστιοπλοϊκό αγώνα της Ύδρας, που διοργάνωσε ο ΝΟΑ. Το Zantino-Telestet ήταν, όπως πάντα, το μοναδικό σκάφος με γυναικείο πλήρωμα που κατέκτησε την πρώτη θέση στη γενική κατάταξη, αλλά και στην κλάση του στα σκάφη IMS cruising-racing. Μετά τον τερματισμό, ο καπετάνιος του σκάφους Π. Στρώζας δήλωσε μεταξύ άλλων: «Σήμερα συμπληρώνουμε πέντε χρόνια από τότε που η Telestet υποστήριξε αυτή την ομάδα. Φέτος λάβαμε μέρος σε δώδεκα αγώνες και διακριθήκαμε και στους δώδεκα. Από όσο είμαι σε θέση να γνωρίζω, ουδέποτε στα χρονικά της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης στην Ελλάδα υπήρξε ομάδα που έφερε σε ένα χρόνο τόσες διακρίσεις...».



Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΙΚ. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε. και το τμήμα Marine Division, ο ειδικά διαμορφωμένος εκθεσιακός χώρος για τους φίλους της θαλάσσιας αναψυχής, φιλοξενεί όλα τα προϊόντα που αντιπροσωπεύει η εταιρεία, δηλαδή: σκάφη τύπου Bow-rider και Cuddy-cabin της Celebrity, jet-boats της Sea-Doo, μηχανοκίνητα fishing της Elan, συμβατικά φουσκωτά Marini και εξωδήμιους κινητήρες Suzuki. Ο χώρος έχει βραβευθεί πρόσφατα από την Bombardier - κατασκευάστρια εταιρεία των Celebrity και Sea-Doo - με το βραβείο του πιο σύγχρονου εκθεσιακού κέντρου του τομέα στην Ευρώπη, Αφρική και Μέση Ανατολή. Για την αγορά οποιουδήποτε προϊόντος από τη Marine Division, σας παρέχεται η δυνατότητα χρηματοδότησης με πολύ καλό όρο από την Εγνατία Τράπεζα.

Τ Ο Φ Ο Ρ Ο Μ Τ Ω Ν Γ Ε Υ Σ Ε Ω Ν



Gerofinikas

10, PINDAROU STR.-ATHENS TEL. 36.36.710



NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE NO 11

December 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: Polly Philippopoulou

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications d

46, Philonos 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 PORT WILL REMAIN

UNDER STATE CONTROL

Interview to the director of Piraeus Port Authority
(OLP) K. Maniatopoulos

84. NO FLAG WHICH STARTED GOING DOWNHILL WAS EVER ABLE TO PICK UP AGAIN

Interview to P. Laskaridis

88. INSURANCE DERIVATIVES

By Ruth Finch

90. THE MISUSE OF VHF RADIO IN COLLISION AVOIDANCE

By Jim Cashman

91. THE GREAT FIGHT BETWEEN GREEK SHIP OWNERS AND DEN NORSKE BANK

By Charis Pavlidis

92. THE MARITIME SCENE NEWS

Marine Education has always been a matter of concern for the shipping world; however, its organisation has not always been in the correct direction. We feel the need to repeat, without wanting to sound politicised, something which is of course not a domain nor in the interest of this particular magazine, that the Academies of Merchant Marine started going down-hill from the moment that in the name of "democracy" (since this was the leading trend at one point in time in every aspect of education, the military character of their syllabus was drastically limited. Of course the Academies should not be like military camps. However it should not be overlooked that the need to impose the meaning of conformity on future officers of merchant marine is a great prerequisite for the correct management of the close society on a ship. This is one of the disadvantages of modern education systems; however the development of an institution only in words is not enough to improve its functioning. As the saying goes, "He who laughs last laughs longest". This means that we will only find out in practice and in retrospect how much the upgrading in Academies really helped to produce able staff, ready to stand up to shipping's contemporary requirements and its modern technology. The questions that are being asked are specific and they cover two intensive contemporary requirements. First of all how is it possible for the state, together with the shipping organisations, to manage to face young people's unwillingness to follow a marine career? Without candidates, the Academies are useless, even if they acquire University status. Secondly, will Marine Education be staffed by top-quality trainers? Will the study programmes be truly upgraded, and will overall rules apply, through which hierarchy and conformity will exist at an equivalent rate to real ship conditions? The responsibility for the production of the Academies lies only with the Ministry of Merchant Marine

THE PORT WILL REMAIN UNDER STATE CONTROL

Interview to the President of The Piraeus Port Authority (OLP)

By Nasos Poulakidas



"O LP is at the doorstep of a new, fundamentally different, difficult but very promising period of its life". This is the view of its President, Kostas Maniatopoulos, who has been head of the organisation since the beginning of the summer this year.

"The new year will set a new course and it is my wish that this is based on common efforts of all people directly and indirectly involved. No Administration can succeed in difficult targets on its own, without the agreement and co-operation of the workers, the users and of course the state and the Local Administration", says the President of OLP to "Naftika Chronika".

In his interview, Mr Maniatopoulos refers to the plan for a change in OLP institutionally, to the communication there has to be with the workers, to the participation of private investors in foreign investments, to European Community routes and to everyday practical problems.

Mr. President, in the first half of 1998 there has been a great increase in container transport at Piraeus port. What are the perspectives for the second half and what are your comments on this development?

According to the figures of our organisation, container transport showed a massive increase in the first half of the year. It was more than 50% over the figures of the first half of 1997. This increase is the result of recent contracts that OLP has signed with large container transport companies, but also due to a series of other measures which ensure the port's greater productivity and improve its competitiveness.

The reinforcement of machinery with new bridge-type cranes and stacking and transporting vehicles for the containers and the introduction of properly trained permanent machine operators and port workers brought about a better life expectancy for the machines and costs are kept under control. The perspectives for the whole of 1998 are much better compared to the result of 1997, when container transport reached 680000 units. It is estimated that this year's figures will go over 850000 units. However, OLP is still contained in its optimism in this positive perspective, because there is serious competition in this sector and of course there are always other factors that move in and change the scenery. We do follow the developments and adjust our policy accordingly, since our prime target is

to attract greater cargo movement.

At what point is the plan for an institutional change of the Port Authority?

The subject of further development of OLP is treated by the government in the light of a more general policy of entering into the stock market and privatisation of State companies (DEKO). It is on a very good road and it is coming to modernise the current institutions which are related to ancient attitudes and perceptions. The change of the administration to an S.A. (company) is a government decision and it is a challenge at the same time, since it has the charm of the new. I believe that by its institutional change the organisation will become more flexible in its decisions, while at the same time obstacles and complications arising from the existence of different sectors with similar jurisdictions will be eliminated.

Has the dialogue with the workers advanced? Are there worries that OLP will not be changed to an S.A. because it is profitable and its legislation shouldn't change?

The dialogue with the representatives of the workers will become substantial when the new legislation, which will also cover worker-related themes such as working conditions and insurance, is finalised. Up to now, workers have had questions and misunderstandings on the points that have been raised.

I estimate that the dialogue will remain honest and substantial and this is necessary because something new will be coming to over-turn traditional attitudes and perceptions.

The Port Authority cannot be kept from becoming an S.A. just because it is profitable. The competition is hard and Piraeus has to face it successfully if it wants to have a future. Nothing can ensure the profitability of the Port Authority if the changes that have already been put on course don't take place.

Will the participation of private investors help OLP and how much?

The development of OLP into an S.A. means shareholding, but not giving over the management of the Administration to private investors. The government's position requires the two big ports of Athens and Thessaloniki to stay under state control. However, the new legislation form will give the opportunity to choose co-operations with specialised organisations, to create conditions for a greater participation in international sea transport and to have easier adjustment to the developments in the sector.

There is information that foreign investors have shown an interest. Can you give further information on this?

There has always been foreign enterprise interest towards Piraeus. It is logical to find investment interest in areas with promising development perspectives in the tough competitive environment. A sector like this is Piraeus port. There is interest, which however is not yet shaped out, since the plan for the development of the organisation has not yet got its final shape. In any case, what is important is our position regarding this interest and the ways we shall use it in favour of OLP, Piraeus and the country of whoever is interested.

What should the required exploitation model be in your personal

opinion?

The port of Piraeus is forced to function under the conditions created by the developments in the sector of sea transport. Competition is great and it doesn't forgive short-comings. In this light the required exploitation model cannot be other than what ensures good functioning of the port, satisfaction of its customers, best exploitation of its potential and high competitiveness, thus participating in the development of our country's economy and job security for the working people in this sector. I believe that the efforts to develop the Port Authority is aiming at this model.

OLP will soon take on an experienced counselor who will suggest alternative exploitation and strategic development models. So, my personal beliefs will be made known when all the pros and cons of every alternative proposition have been exhibited.

The matter of "Community routes" has been at stake recently. What is your position on this Mr. President?

The matter of community routes has occupied us and we are studying it in all its dimensions. There are various objections and OLP as well as the Ministry of Finance, which holds the main responsibility, are discussing the matter with the organisations in question in order to find a realistic solution.

We have to keep in mind however that we are obliged to put into effect the standards imposed by community legislation and also what is regarded as established practice in ports. I repeat that it is the responsibility of the Ministry of Finance and OLP will contribute to putting the chosen solution into effect.

What are the main problems that you have faced up to now?

There are everyday practical problems, but also much more serious ones that require institutional changes. The former are faced with the best possible way. As for the more important matters, primarily the new legislative base for development of the administrative sector, it is not enough for the Administration to take initiatives. Government contribution is necessary, since facing these problems requires legislation monitoring and other changes that the government can enforce.

I will mention here the matter of computerising the Port Authority's services. A contract was signed with the lowest-bidding company and the installation of the system is in process.

What are the targets of the Port Authority for 1999?

One of the prime targets for 1999 is to complete the processes for the new pattern the Port Authority will have, so that it can face various needs. It is certain that the new form of the administrative sector will bring to the surface new evidence and create new situations which, at their early stages, may require actions of correction.

We are monitoring the developments in the transport sector and we are trying to be in the action ready to face unforeseen situations at all times. Without getting into the many and very important matters which will be the targets for the year to come, I would like to point out that we are on the doorstep of a new, fundamentally different, but very promising period in the life of OLP. The new year will set a new course and it is my wish that this is based on common efforts of all people directly and indirectly involved. No Administration can succeed in difficult targets on its own, without the agreement and co-operation of the workers, the users and of course the state and the Local Administration.

Panos Laskaridis

No flag which started going downhill was ever able to pick up again

by Liza Marelou

The interview given to "Naftika Chronika" by the well-known shipowner Panos Laskaridis (LAVINIA CORPORATION) contains well-founded ideas on the future of the Greek flag. Mr. Laskaridis is deeply familiar with the problems of sea transport and in particular the sector in which his company specialises. His story, in a few lines, is like this: "My father studied ichthyology before the war in Germany; after the war he was appointed Fishing Inspector at the Ministry of Agriculture. At around 1950 he went into partnership with a friend and started up in Greece the sector we call "frozen fish". The first frozen fish were called "Evridiki fish", coming from the name of his partner's (and fund provider's) wife. The frozen fish import business fell through, however, and my father worked for a number of years for the UN, and in particular in the International Food and Fishing Organisation. In the 60's he started off alone in the frozen fish business. In the mid-seventies, my brother and myself came back from university studies and our military service. Around that time the 200 mile "economic zones" had begun to take effect in the fishing industry, which meant that people could no longer fish where they wanted, what they wanted.

We came to our father's job at that very moment. Back then in Greece there were many shipowners with ocean-going fishing vessels, most of whom had in their fleet, a small reefer vessel in order to transport their merchandise from West Africa to Greece. My brother and I started to work as ship-brokers. Our father helped us a lot because he persuaded all his friends who owned ships to trust their ships in our hands; they had problems due to the decrease of the fleet. The first 3-4 years went by like this. In the mid seventies up to the early eighties in West Africa (and especially in Nigeria) demand for small reefer ships shot to great heights. We caught up, bought a small boat, then a second and slowly we withdrew from pure ship-broking.

A little later, on our own, we began to charter a ship as well. And since 1980 there has been a more serious development which was connected with a great and long-lasting co-operation with the fleet of the former Soviet Union."

Mr. Panos Laskaridis has interesting ideas on the questions posed by "Naytika Chronika":

As a shipowner how do you judge the measures on competitiveness that were announced on July 2nd 1998 by the Minister of Merchant Marine? Do you believe that these measures increase competitiveness in your sector?

The existence of the Greek flag is a part of Greek shipping, of Greek-owned shipping, so any attempt to keep it up or increase it is welcome. It is, however, certain that Greece falls in the same category as many other countries which were formerly strong in shipping, such as England, Norway, or Japan, where for reasons of social evolution the national flags are slowly dying out, mainly because the crew dynamics are dying out. Last year's measures were deemed inadequate by shipowners. And they really were not good enough even though they had been the first measures after a long time. These measures were insufficient mainly when compared with the measures taken by similar countries, such as The Netherlands, a country with very strong shipping traditions. Its fleet was being decreased for economic reasons, for tax reasons and enterprise reasons, but taking of certain drastic measures for the protection of the flag resulted to the revival development of the Dutch register. Of course, the same measures could not be taken in Greece for the simple reason that the crew dynamics of our country are much greater than the Netherlands'.

These drastic measures are in a way artificial and don't change the course of Greek Shipping in the long term. Whatever happened in Norway, England, Japan and Korea, will slowly happen here as well. Our society is formed in such a way that young people do not follow the shipping profession any more. Therefore we have to maintain the Greek register rather than to expect that it will be increased again. A national register is a good thing and we rightly try to put it into effect, but first we have to protect the Green Shipping Community; a Community that has knowledge of the subject, has well organised shore officers and knowledgeable staff.

Of course some action has to be taken, but first we have to understand that no flag of a traditionally shipping country was able to keep itself up indefinitely and especially when it started to go downhill, it was not able to pick up again. Apart from short-scale measures like those in the Netherlands, that I mentioned before.

So the measures were not strong enough; however, it is doubtful if we could have taken stricter measures and even if we could have, this would probably been a temporary solution and not a permanent one.

Nothing different happens in our market than in other liquid or dry cargo markets. Our company has a particularity which has to do not only with the flag issue, but with the crew issue as well. As you may know, we have been specialised in cargo transshipment at sea for many years. This was a job that developed and slowly became the most intense and successful characteristic of our company. However this can only be achieved with crews of certain nationalities because this kind of work is unacceptable to crews from the west (including Greeks) and physically impossible for crews from other countries. Therefore the nationalities that can be involved in this are few, mainly those of the former Soviet Union, because they had very large fishing and transport fleets which did exactly this kind of work. We did have Korean crews for about 15 years but about 12 years ago we

switched to Russian and Ukrainian ones.

Taking into account the fact that there are 137 laid up ships in the Saronic Gulf, do you believe that we are going through a new crisis in shipping?

It is certain that shipping is developing in such a way that the investor's economic interest is getting less and less. It is not the kind of shipping that we once knew. The conditions are more difficult and the potential is limited, they demand more attention and shipping does not in general have the return it used to. Of course people can not do anything on their own to face this crisis. They can only adjust themselves as much as they can.

So, shipping will sooner or later attract less interest as regarding to expected returns. At the moment there are difficulties of circulation of freight in all markets. To be more specific, our market is in difficulty probably for different reasons than the reasons regarding dry cargo, maybe because it is small and specialised; it falls suddenly but can also come back to life equally suddenly. In cargo ships and tankers the parameters are macro-economical: they change more slowly and markets turn more slowly.

There is definitely going to be great pressure especially if this economic crisis turns into a more permanent decline particularly for dry cargo. For liquid cargo things are different but good times will be long to come back.

These drastic measures are in a way artificial and don't change the course of Greek Shipping in the long term

Personally I don't believe that the crisis as a whole will be that deep; there will however be much differentiation in certain sectors and certain shipowners. It will depend on each ship-owner's history, when he bought, when he got loans, what other ships he had beyond the ones he was burdened with, how much time he took advantage of the good days of the market. I have the feeling that we are going to have losses again, we are going to have difficulties in groups of ships and in fleets which haven't been financially healthy.

I believe that the next year will bring many losses in our sector, reefers. Of course in small markets development is very fast: companies are being acquired or absorbed by others. Let us not forget that the crisis periods also offer great chances. Our company has always had the chance to renew its fleet from previous circumstances. I hope that something like this will happen now and that we are able to take advantage of it.

How much has the international crisis affected your professional activity? Do you think that this crisis reflects on the consumption of the delicate products your ships carry?

It is natural that there will be a great influence of this on our sector. Reefers are usually used to transport products which are regarded as luxury goods compared to others. We are not talking about cereals or crops, petrol or ore. As you understand when markets start to suffer and the world economy is declining, commerce is the first thing to be affected and the last thing to stand back on its feet again. Imports to certain specific markets like Russia have decreased to minimum.

Our sector as well has one more drawback: the evident and powerful entrance of classic containers into the area of classic reefer vessels (something that has slowly but steadily been increasing for years). The result is that we will lose some of the business regarding the classic reefers.

Work will thus be less in bulk but also in number of defined routes. The container "attack" is very powerful and the advantages they offer are great. There is a healthy development of demand for reefers, which unfortunately does not mean improvement of the ship market, because the best part goes to the containers. We thus have a longer way to go. Our company was also involved in establishing a "pool" based in Germany, which has a total of 50 reefer vessels. There are 6 ship-owners in this "pool", each with a different number of ships. We have 11 ships. These "pools" provide maximum profit in good times but also ensure a standard income coming from all the ships together when times are bad.

Do you believe that putting the ISM Code into effect on July 1st made the Greek flag more powerful?

As you know Greek shipping was opposed to this code for a long time. I personally had the "strange" feeling that this negative attitude was not right, and this was not for sentimental reasons but because I believed that two things were needed for the code to be put into effect and function:

Knowledge of the subject on the part of the owners (such as employment of knowledgeable staff) and some money. Greeks are at an advantage on both these. We had the money and the know how because of our very good shore and ship's staff. I thus believed that we could have brought competition to a level we could easily reach. This of course was true at the time the code was under preparation. Now it has been enforced and there is no discussion whether it should have or not. It is reality and it is already being used by most of our colleagues.

Even though for reefers the code is going to take effect in 2002, we are in the final stages of preparation.

Shipping in general is starting to enter a regulating state which will be like that of airlines very soon. New strict regulations, relative introduction of politics, justified environmental and security sensitivity. The advantages of the code are definite and I hope that what we see now, will lead to substantial effects which will result in the decrease of insurance costs. There is, however, a great question mark which has not yet been defined, but for which there is no first-hand evidence, and that is the still unknown legal consequences.

On the second part of your question I believe that putting the ISM Code into effect depends on the flag. On the issue of these regulations the effect of the flag begins to lessen. This is because in the old days, when these regulations were not supervised, there was the theory of flags of convenience (lower security indicators, greater danger levels etc.). As time went by, security controls at ports became very strict and the flag issue lost strength. Being in line with the regulations and satisfying the controls has nothing to do with the flag.

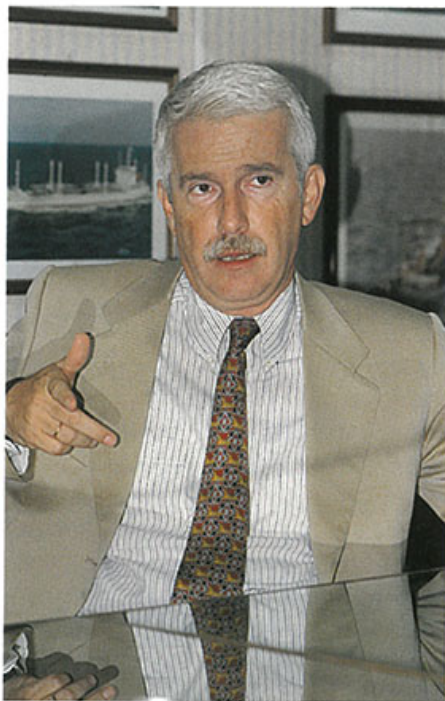
What is your opinion on the foundation of a Greek P&I Club?

This is a question that has been in the air for many years. It was never answered! I believe that in the insurance sector in general, one part of which the Clubs will cover, we will have drastic changes world-wide. As you know, the long-awaited renewal of the ten-year exception from the European Union competition regulations looks as if it is going to be solved

soon, with an advantage towards the IGA Clubs group. In a wider meaning, the insurance horizon is changing greatly. The offer of certain services, similar to those offered by the P&I Clubs, is already evident; this will be sure to lead the Clubs to a change in their structure as well as a change in the way their insurance cover works. It is also certain that in the next years there will be trouble in keeping the small Clubs autonomous.

As for a Greek P&I Club personally I don't support its existence. What does a Greek Club imply? Will it attract Greek investment? Will it have Greek shipowners and Greek-owned fleets? Beyond the truly patriotic aspect, there doesn't seem to be a serious reason for its existence. What is more, the insurance markets are at a decline at the moment and it is very hard if not impossible to enter the market with a new pattern.

What is your view on the foundation of a single organisation which will speak for all the Greek shipowners? Would it be a good idea for the Union of Greek Shipowners to include on their lists the ship-owners who do not have ships under Greek flag?



I believe that the Union should include the whole of the Greek-owned shipping community and not just the Greek flag. Today status is somewhat vague in the sense that many of us, for example, have many ships under foreign flags and one under the Greek flag. So we are virtual members ... There surely are certain factors, and I am talking about ocean-going shipping, for which we can theoretically suggest that there is an interest conflict between ships under the Greek flag and ships under foreign. However, the positive points of the overall representation of Greek-owned shipping are more important and they outbalance the possible disadvantages. The optimum of course would be an overall representation.

In closing I would like to add that shipping has come away from the traditional shape that we once knew. Greek shipping was always ahead, developing and triumphing functioning on the basis of the free market, the one which we called "Tramp" shipping. So I don't think the general direction should change. There is one more sector that should, however, without changing the main

character of shipping, be taken into account.

When involved in "tramp" transport, on the one hand buying and selling is easy, but on the other hand, there is a move away from cargo. So when the company has many types of ships, especially in dry and liquid cargo, and when a long-term and stable charter is being sought, this network has its positive aspects, but it has a main disadvantage: it is the lowest step in the pay-rank. The main activity here is the buying and selling of the cargo and the strong party is the one with the cargo. In order to move up the ladder and take charge of a part of, if not a whole, transport contract of any cargo, the company has to offer impeccable services. This means a «reconstruction» of the policy that existed till today, because an investment has to be made to show that the company is trustworthy and punctual in order to make money.

I think that we have to move towards the cargo. This is the main point. I am frequently asked: "Is shipping going to move towards the Far East, Singapore, Hong Kong?". We are not interested in which way the registered office of the transport companies or the offices of ship owning companies are going. That is of secondary importance. We have to move towards the cargo!

ΣΤΟ ΠΑΙΔΙΚΟ ΜΥΑΛΟ

ΠΟΛΛΕΣ ΦΟΡΕΣ

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΦΑΝΤΑΖΕΙ ΤΡΟΜΑΚΤΙΚΟΣ.

ΣΚΕΦΤΕΙΤΕ ΟΤΑΝ ΕΙΝΑΙ...

Πόλεμος στο Κονγκό.

Πλημμύρες στο Μπαγκλαντές. Λιμός στο Σουδάν. Συνθήκες ζωής αφάνταστα σκληρές για την ευάλωτη παιδική ηλικία. Για να βοηθήσει τα παιδιά στις χώρες αυτές, αλλά και όπου αλλού υπάρχει ανάγκη, η UNICEF αγωνίζεται με όλες της τις δυνάμεις. Παρέχοντας φάρμακα και εμβόλια, βιταμίνες, φαγητό, καθαρό νερό, στέγη, ψυχολογική υποστήριξη. Για να βοηθήσει το κάθε παιδί, σε κάθε γωνιά της γης, η UNICEF χρειάζεται τη δική μας συνεισφορά. Σκεφτείτε. Αν όλοι ενισχύσουμε το έργο της UNICEF, η ζωή θα πάψει να είναι σκληρή για τα παιδιά του κόσμου.



Χάρη στη δική σας ευαισθησία προσφέρει έργο ζωής!

ΝΑΙ! Θέλω και εγώ να συνεισφέρω στα προγράμματα της UNICEF. Σας στέλνω το κουπόνι συμπληρωμένο με τα ακριβή στοιχεία μου.

Επώνυμο: Όνομα:

Διεύθυνση: Πόλη:

Τ.Κ.: Τηλ: Επάγγελμα:

☐ 10.000 δρχ. ☐ 20.000 δρχ. ☐ 50.000 δρχ. ☐ Άλλο ποσό:

☐ Κάθε μήνα ☐ Κάθε 3 μήνες ☐ Κάθε 6 μήνες ☐ Εφάπαξ

Ο τρόπος που θα στείλω τα χρήματα είναι:

☐ Θα περιμένω να μου στείλετε έντυπο ταχυπληρωμής με το οποίο θα καταθέσω τα χρήματα στο ταχυδρομείο

☐ Μέσω της πιστωτικής μου κάρτας:

☐ Εθνοκάρτα - MASTERCARD, ☐ Εμποροκάρτα, ☐ VISA, ☐ DINERS

Αριθμός κάρτας: Ημ. Λήξης:

Ημερομηνία: Υπογραφή:

Μπορείτε επίσης να καταθέσετε στην ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ στο ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ: 505001-4

Οι δωρεές προς τη UNICEF εκπίπτουν από το φορολογητέο εισόδημα



Ξεनिया 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ.: 74 84 184
www.olympicnet.gr/unicef

INSURANCE DERIVATIVES

The recent fall in the world stockmarkets has also affected investment within the world's capital markets. Investors originally lured by the prospects of high returns in emerging market bonds, for instance, are now only too aware of the risks in investing in these markets and (at least for the time being) many investors have pulled out of those markets.

Ruth Finch
CAMERON MCKENNA
LONDON

In this climate one might think that the various forms of Alternative Risk Transfer (or ART) being proposed to the insurance world, and in particular insurance derivatives and securitisations of insurance risks linked to the capital markets, would be taking a back seat to the more traditional forms of insurance and reinsurance. In many respects however, this is a false assumption and the advantages of insurance derivatives and securitisations continue to be strong in spite of the current turmoil in the world's financial markets.

ART vs Traditional Reinsurance

There are many traditional advantages of reinsurance. Primary insurers have been able to reduce volatility in their operating results, the insured has had its available coverage increased and the primary insurers have had access to extra sources of capital. In the case of catastrophe reinsurance where the main concerns are with very substantial potential losses, "excess of loss" reinsurance protects insurers from having to bear the full exposure on exceptionally large claims. This is not to say that reinsurance does not have problems, but just that we have become accustomed to them. The insured always runs the risk of the insurer's insolvency but this risk takes on particular significance with the levels of loss possible in catastrophe reinsurance. In addition, market rates for reinsurance can quite easily differ from year to year, meaning that many insurers and reinsurers have often taken long term views and long term relationships to even out the return to each of them.

Amongst the various forms of ART being proposed, insurance derivatives and catastrophe bonds/securitisations have the special feature of not just redistributing risk but also providing access (through the world's capital markets) to a source of capital which far surpasses that ordinarily available to insurers and reinsurers. In the case of catastrophe reinsurance (where these instruments have recently received the most attention), access to this new source of capital enables insurers and insureds to deal with the vast amounts at stake in an entirely new way.

ART and the Capital Markets

Insurance Derivatives should be seen as a way of complementing, and in some cases replacing and improving upon, the traditional forms of reinsurance.

A derivative, in essence, is a sale of a promise. One party buys a promise that, at an agreed date in the future, the seller of the promise will deliver an agreed quantity of something that the buyer wants. The price is determined at the time that the promise is made (ie when the derivatives contract is entered into).

In the case of insurance derivatives, the promise is by the seller (taking the role of the reinsurer) to pay cash if a particular event occurs in the future. In return, the buyer (the insurer or insured) pays a premium to the seller when the contract is entered into. The seller will have to pay the buyer only if some pre-defined catastrophe occurs by a particular date. In this respect therefore, an insurance derivative fulfils exactly the same function as a reinsurance contract. The possibilities of derivatives however, allow this promise to take many different forms and very sophisticated structures can be devised to deal with complex risks and/or more specific losses arising from catastrophes. A Catastrophe Option, for example, allows the buyer of the option to decide at what level of loss to make the contract binding and Risk Swaps allow buyers under derivatives contracts (ie insurers) to swap one contract for another that suits their needs better, for example because of subsequent risk diversification.

Catastrophe Bonds (also known as CAT Bonds) on the other hand are financial instruments which give insurers access to investors who can hold bonds and bear the risk they represent. CAT Bonds are issued as part of a securitisation through a special purpose reinsurance vehicle, which is often incorporated in an offshore jurisdiction. The CAT Bonds issued are taken up by investors on payment of subscription moneys to the SPV. Those moneys are then used by the SPV to fund reinsurance provided to the insurer. Structures vary, but will probably involve:

* the insurer paying a premium to the SPV under the reinsurance contract

* investment of the sums raised from investors and the premium to generate funds to service interest on the bonds and the SPV's expenses

* investors losing all interest payable on the bonds and/or some or all of their principal if a predefined catastrophe occurs before the maturity date. The trigger levels will mostly depend on the underlying insurable interest and the extent of the loss, but can be based upon modelled loss indices or pay out a specified amount regardless of actual losses incurred by the insurer.

So what are the advantages of Insurance Derivatives?

One of the most obvious advantages of insurance derivatives and CAT bonds in their various guises is the access to new capital previously unavailable to the insurance industry. At present, insurance and reinsurance industries have limited capacity to support severe catastrophes. Capital markets, however, running into hundreds of billions of pounds, are large enough to absorb large catastrophic losses. This in itself brings many additional advantages, which are relevant in considering the merits of insurance derivatives and risk securitisations.

* No credit risk - a securitisation should be structured so that there is no credit risk on the SPV. The maximum amount payable under the reinsurance contract should be available to the SPV in its blocked, invested funds; there should be sufficient moneys available to pay interest, the SPV's expenses and fees to third parties. In short, the transaction should be structured so that all cashflows have been identified, analysed and funded. In addition, the SPV should be insolvency-remote, with the necessary legal steps being taken to achieve this. As a result, the risk for the insurer of a reinsurance company defaulting or becoming insolvent should be eliminated.

* Diversification of investor - although investors are left with the risk of a catastrophe occurring (resulting in non-payment of capital or income) which is different from their usual market risk, investment in CAT bonds and issue of insurance derivatives allow investors to diversify their portfolio into risks based more on geography and weather than financial markets.

in the capital markets for securitisation of insurance risk effectively allows reinsurance for longer periods. This provides both investors and the insured with an element of certainty as

regards the insurance itself and pricing and opens up the possibility for multi-year reinsurance programmes comprising different risks and/or multi-risks and pricings.

Issues to be addressed

Although there are advantages to using insurance derivatives and securitisation structures, there are still issues to be addressed.

* Making investors comfortable - in short, investors will need to become familiar and comfortable with securitisation bonds and insurance derivatives in order for this market to progress significantly and achieve the necessary liquidity. There are signs that this is happening.

* Ratings - as ratings are sought for more securitisation issues and as rating agencies review more structures, investors will have a comparative rating benchmark against which to compare issues and classes of issues.

Rating agencies will assess risks inherent in structures and may require credit enhancement (perhaps in the form of a supplemental reinsurance contract to the SPV by a reinsurer in respect of a particular category of risk), limitations on the investments the SPV may make, cash retention and assessment of underlying risk indices before allocating the desired rating.

* Insolvency-remote SPV - on securitisation structures, it is also essential that the SPV is not insolvent at the time of issue or subsequently. As well as ensuring that the cashflows match, the SPV's activities must be restricted, as unanticipated areas of business will upset the cashflows on which the structure has been devised.

* Solvency; capital adequacy - insurers will aim to include insurance derivatives and securitisation reinsurance in asset value calculations and comparable regulatory requirements and the regulatory issues will need to be addressed in detail in all relevant jurisdictions.

* Other regulatory issues - Similarly, the capacity of each party in the structure (insurer, SPV, investors, derivative buyer and seller) to enter into the documents and meet its obligations will need to be assessed. Again, the detail of these requirements need to be reviewed at an early stage in structuring.

Although there are a number of issues to consider, the continued development of securitisation structures and derivatives instruments seems assured, given the benefits which can follow for all involved.



THE MISUSE OF **VHF RADIO** IN COLLISION AVOIDANCE

Casualties continue to occur despite, or perhaps just to spite, all our technological advances. Investigation will often reveal excessive, and sometimes even exclusive reliance upon one navigational aid alone. The mariner's cardinal sin.

Jim Cashman
HOLMAN, FENWICK & WILLAN
LONDON

Radio does not even warrant a mention in the Collision Regulations, and yet investigation of collision casualties often reveals failed attempts by at least one of the vessels to establish radio contact, and on other occasions so called "clear agreements" which subsequently transpire to be anything but clear.

The Collision Regulations are drafted in such beautifully clear and concise language that even lawyers cannot find them ambiguous. Rule 5 is the corner-stone upon which they are built. "Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision".

That wording imposes upon the mariner an obligation to monitor channel 16 and any other channel appropriate under the prevailing circumstances. It would stretch the natural meaning of those words if the obligation were any more than that, and decisions of the English Admiralty Court seem to support this proposition.

Officers involved in collisions will always blame the other colliding ship. Sometimes this blame is an allegation that the cause of the collision was a failure on the part of the colliding vessel to respond when called on the V.H.F. In fact the Court's view is that the initial use of V.H.F. is more likely to be causative of the collision than any failure to respond.

In *The Tenes* (1989)2 Lloyd's Rep.367 Mr. Justice Sheen said: "It appears from the evidence that when *Tenes* was approaching *Darion*, the mate of *Darion* went to the V.H.F. set and endeavoured to speak to the *Tenes*. The Court strongly deplores this use of the V.H.F. The nationality of the other ship cannot be known. Even if the master of the other ship speaks the same language, the use of V.H.F. may cause confusion".

The same judge was equally scathing of mariners who communicate with each other in the period leading up to a collision. In *The Maloja II* (1993)1 Lloyd's Rep.48 he said: "during the V.H.F. conversation the vessels closed from a range of about six miles to a range at which the echo of *Maloja II* had been lost in the clutter. I must repeat, in the hope that it will achieve some publicity, what I have said on previous occasions, that any attempt to use V.H.F. to agree the manner of passing is fraught with the danger of misunderstanding. Marine superintendents would be

well advised to prohibit such use of V.H.F. and to instruct their officers to comply with the Collision Regulations".

Give-way vessels have an advantage in collision situations - their obligation could not be simpler. "Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear" (Rule 16). Yet it is often the give-way vessel which initiates radio contact and encourages a departure from the Rules.

If a mariner comes to what he believes is a "clear agreement" on the V.H.F., and, in contravention of the Collision Regulations maintains his course and speed so that a close quarters situation develops and ultimately a collision occurs, his plea that the other ship breached the alleged verbal agreement will receive no sympathy from the Courts.

The Court's views on V.H.F. will be perceived by some as narrow and dated, especially given the ever increasing role of V.H.F. in traffic control. Furthermore, the Court only gets to hear about the few occasions when V.H.F. is used unsuccessfully in collision avoidance, and its bad press might, therefore, be somewhat unjustified. Nevertheless, these decisions must be seen in context. There is a common feature in all collision cases involving V.H.F., and it is simply this - that had the vessels complied with the Collision Regulations to ensure a safe passing instead of relying upon a radio, the collision would not have occurred.

Radio can be an aid to collision avoidance, but the greatest aid of all is the simplicity of the Collision Regulations themselves. The use of radio seems set to increase, but its use is unlikely to be approved by the Court in any case where observation of the Rules alone would have been sufficient to avert collision. On the contrary, it seems highly likely that the Courts will continue to take every opportunity to condemn the use of V.H.F. for collision avoidance purposes. In doing so, whether consciously or sub-consciously, the Courts are endorsing an ancient maxim of navigation - never place excessive reliance upon one navigational aid alone.

The great fight between Greek ship-owners and Den norske Bank

A greatly revealing first page in the renowned newspaper "Lloyd's List" on October 27 and a report one day earlier in the largest circulating Norwegian newspaper "Aftenposten" have opened the file of the extensive opposition between Den norske Bank (DnB) and interests of Greek ship-owning companies.

by Charis Pavlidis

According to the publications but also information which we collected from the people immediately concerned in this case, the ship-owners of many companies who were customers of Den norske Bank, and against whom the bank has turned, are threatening that they will sue DnB for wrongly confiscating their property and for ill-faith sales.

The most outrageous cases are those of ship-owners N. Leopoulos and N. Venizelos, who, as they insist, were deceived. Nikolaos Leopoulos (Unimar) intends to sue DnB for 10 billion drachmas, while Nikitas Venizelos will sue for 5 billion drachmas, as "Aftenposten" writes and Venizelos himself confirms.

Other ship-owners and companies such as Forum and Leond Marine, who support that they have been "victims" of DnB's policy, are moving in the same direction.

On the other hand, the large Norwegian bank denies having yet "received" any lawsuit and believes that the Greek ship-owners are being "silly".

However, the shipping community of Piraeus is following the events with great interest and it is troubled by the presence of the bank because of the publications which have put the latter in a difficult position.

Six weeks ago the bank informed its shareholders that in the first three months of 1998 it suffered losses of 25 billion drachmas because of the loss of 60 billion drachmas from problematic loans. It is important to note that 80% of these loans came from the bank's Greek shipping portfolio.

The Leopoulos side insists that DnB illegally transferred his ship "Grand Coral" from the Indies to Singapore, and Venizelos's side has the same to say about his ship "Nikitas Roussos", transferred by DnB from Las Palmas to Rotterdam. The two ship-owners estimate that DnB's acted so as to achieve the selling of the ships as soon as possible. Nikitas Venizelos, in fact, gives a new dimension to the position of the bank: he has evidence to suggest that DnB's policy is to turn against Greek companies immediately when they are in trouble, while it has shown lenience in similar cases involving Norwegian firms. Let it be noted that at the opening of the Piraeus offices on March 18 1996, the president of DnB had said among other things: "We understand that shipping has its good and its bad times, and we have to support our clients in bad times".

LYD'S LIST

SURANCE • ENERGY • TRADE • FINANCE

165p

No. 57/1

Bank dismisses claims of wrongful ship seizure Greek owners may counter-sue DnB

OWNERS of a string of col-
lapsed Greek shipping compa-
nies threaten to sue Den norske
Bank over its policy of seizing
ships and counter-suing the
owners.

By Rajesh Joshi,
Oslo Correspondent

Den norske Bank is scheduled to announce its first
quarter results today.
Mr. Leopoulos alleged that Den
norske Bank seized his ship, the Grand
Coral, from India to Singapore in a
move that was highly irregular.
The same claim was made by Mr.
Venizelos about a ship of his which was
seized from Las Palmas to Rotterdam.
The allegations allege the vessels were
seized to speed up debt sales.

Mr. Venizelos also alleged that Den
norske Bank provided documentation
with false evidence as to the
ship's status, claiming it was a
Greek-owned vessel. Mr. Venizelos
alleged that the bank had seized the
ship and sold it to a third party.

Den norske Bank that would
then prove its case. Mr. Venizelos
had no problem agreeing to register
his ship on a "bareboat" basis, but
Mr. Leopoulos, who claimed
ownership of the ship, refused to
register it with the bank.

ACL board rejects

VLCC freight
rates lift on

It is notable that the Piraeus office began work with 40 clients, 8 employees and a portfolio of US\$ 520 million.

A few months ago, that is after two and a half years of existence, it has closed down nine companies, has 15 clients, 5 employees and a portfolio of US\$ 250 million.

The analysis of these facts is not the point of this article; the mere fact that they are being mentioned is enough to lead to conclusions.

Mr. Leopoulos's lawyers have reached the same conclusions and they are so sure about the outcome of the trial that they have agreed to be paid only if they win the case. Mr. Leopoulos strongly believes that the top-secret documents that he has in his hands contain concrete evidence which will be infallible assistance to him in his court-case.

The fact that DnB chose the period when the shipping market was on a downward route to attack its Greek clients does not fail to surprise.

Concluding, it is worth mentioning the DnB clients of the period 1996-1998, with whom it has differences:

1. Meltemi (Porfiratos) closed down in 1997
2. Unimar (Leopoulos)
3. Forum (Katounis)
4. Naftilos (Athanasopoulos) closed down
5. ALMANA (Tsaviliris)
6. LEOND (Leondaras)
7. VENIZELOS ANE (Venizelos)
8. GRECALE (Giannakopoulos-Margaronis)
9. COMNINOS BROS (K. Komninos)
10. S. STRAVELAKIS (St. Stravelakis)
11. S.V.L. (Lazaridis-Pandelakis)
12. SEATRADE (Gregos-Mourginakis)

The big question is why, although all the other banks are patient in similar situations, DnB was not willing to be 12.

the maritime scene

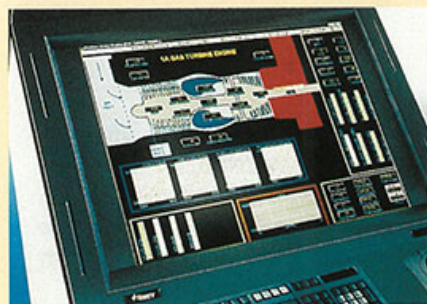
NEWS

LITTON MARINE SYSTEMS MAKES FIRST ISIS 2500 INSTALLATION IN AUSTRALIA.

Litton is installing its first new-generation ISIS 2500 integrated alarm and condition system on a fast ferry newbuild in Australia.

ISIS 2500 uses the advanced Windows NT 32-bit platform to provide a powerful computerised tool which collects data from sensors and acquisition devices around the ship and permits the operator to view the data through intuitive information displays and analysis tools, providing a

clear picture of equipment conditions throughout the ship. It makes automatic real-time expert condition assessments, and can also issue corrective action advisories.



AUSTRALIAN FIBRE LIGHT SHINES IN EUROPE.

Facing strong demand for its fibre optic lighting systems, Australian company Light Systems has now opened a European branch at Barneveld, close to Amsterdam, named Fibre Light Europe BV. The branch includes a major show-room, while technical documentation of the product range is available on CD-ROM. Light Systems intends to build up a network of distributors in Europe, each of whom will be responsible for his own territory, supported technically by Fibre Light Europe BV.

DEXTREMEL, A NEW PRODUCT FUNDED BY THE EUROPEAN COMMISSION.

DEXTREMEL, an acronym for Design for Structural Safety under Extreme Loads, is committed to respond to the industrial need for design methods to ensure structural safety and, subsequently, passenger safety of ships in adverse environments. DEXTREMEL is able to provide methods to predict the residual structural strength of a damaged ship would be, based on information of the ship's behaviour under realistic operating conditions.



LEICA PUBLISHES WHITE PAPER ON DGPS BEACON SYSTEM TEST RESULTS IN AUSTRALIA.

Leica Geosystems has published a White Paper that represents test results from the DGPS marine radio-beacon stations in Australia. The beacon broadcasts achieved 99.95% availability during the test period. The beacon broadcasts also provided position accuracies of under 5 metres 95% of the time in low-noise locations, and 5-10 metres in higher-noise environments. The White Paper provides full details on the test methodology and results. It also presents an overview of the beacon station architecture and control software.

"HIGH INCIDENCE" OF LOF'S FOR TSAVRILIS.

Tsavrillis, the international salvage group, has reported a high incidence of emergency response operations during the third quarter of 1998, in which it was active all over the globe. Over the summer period, the company successfully rendered salvage services in the Middle East, Far East, Atlantic Ocean, East Africa, Caribbean and South America, illustrating its ability to promptly respond to casualties on a world-wide basis.



IMO ANTI-PIRACY MISSIONS BEGAN IN OCTOBER.

The International Maritime Organisation sent a special expert mission to South East Asian countries in October, to discuss the ways of preventing and suppressing piracy and acts of armed robbery against ships. The first mission, between 4th and 11th October, to Manila, Kuala Lumpur and Jakarta, included the IMO Director for Maritime Safety, Admiral Efthimios Mitropoulos, as well as piracy experts nominated by certain countries and the Secretary General of the International Chamber of Shipping (ICS) and International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU).

GEEST TAKES ON A NEW TRANSPORT RESOURCES MANAGER AS ITS HAULAGE DIVISION EXPANDS.

Geest North Sea Line, the Rotterdam-based European intermodal transport operator which offers short sea shipping, distribution and logistics services throughout the UK and Continent, has appointed Robert Bloomfield as its new transport resources manager. This is a new position and has been created following the recent increase in demand for Geest's container haulage operations.

LOW PRICES MAKE ASRY EVEN MORE ATTRACTIVE

ASRY experienced satisfactory demand for its services during the third quarter of 1998 and recorded ship repair sales for the first nine months marginally above budgeted levels at US\$ 61.5 million. These positive results have been achieved in spite of increasingly severe competition within the ship repair industry, particularly from the yards in South East Asia that have benefited from the currency turmoil since the Asian economic crisis started in 1997. ASRY offered lower price levels, which resulted in an increase in demand during the summer period, however, a tightening of repair rates is expected for the foreseeable future.

CORY TOWAGE TO UPGRADE ITS TEES AND TYNE TUG FLEETS.

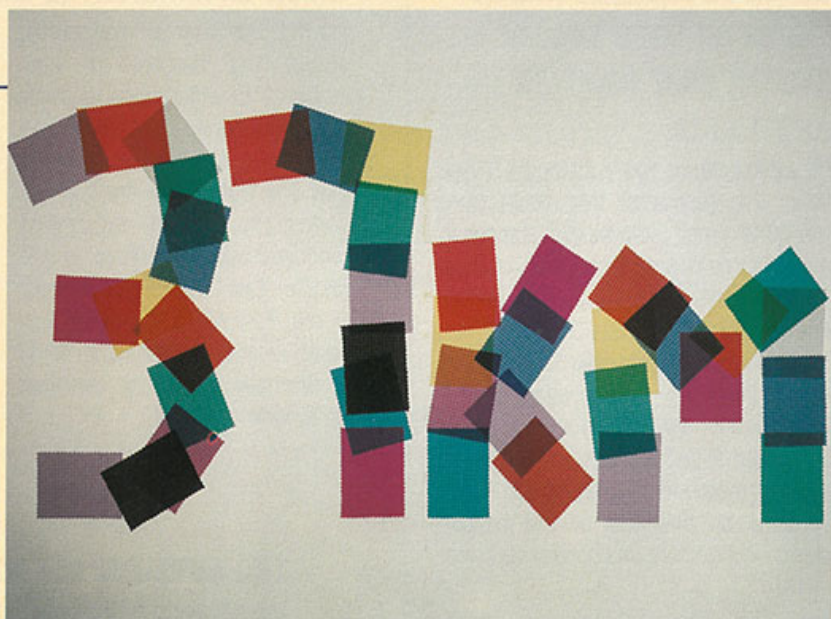
Cory Towage has placed an order with Astilleros Zamakona (Northern Spain) for two Azimuthing Stern Drive (ASD) tractor tugs, due for delivery at the end of March and April 2000. The two tugs will be the most powerful units of the company based on the river Tees, from where it

covers both the Tees and the port of Hartlepool.

To make them suitable for coastal towage they will be fitted with a winch on the afterdeck and they will also be capable of providing first aid salvage assistance off the North East Coast. Cory Towage is also upgrading its Mersey fleet with a 1992, Japanese-built ASD tug re-named Ashgarth and with modifications to one of its existing tugs, the Oakgarth.

NEW SPINNAKER NYLON FROM BAINBRIDGE INTERNATIONAL MAKES DEBUT ON BT CHALLENGE.

From the very outset of the Challenge events, Hood Sailmakers of Lymington have worked together with the Challenge Business, creating complete sets of sails and servicing and analysing their performance. When Hood was briefed to search the market world-wide for the best-performing spinnaker nylon, they found that "AIRX", the latest nylon development from Bainbridge International is in a class of its own. "AIRX" will not be released to the general sail market until later this year. The latest order for spinnakers is a total of 37 kilometres of Bainbridge International "AIRX" nylon on the new Challenge fleet for the year 2000.



SUPER-HUB, THE LIGHT AT THE END OF THE INTERNET TUNNEL.

Up until now, opinions have differed between shipping company IT managers about which is best, running a private data communication hub or using a public one. Information Management Consultants (IMC) has changed this by introducing Internet tunnelling, available on both their U.S. and their European public super-hubs. Messages can now be sent directly to the ships via IMC's Super-hub gateway, while messages from ships are picked up whenever an office message is sent and also at regular intervals of never more than 30 mins.

PORT STATE CONTROL IN THE ERA OF ISM.

The New York Shipping Co-operation Committee and the United States Coast Guard co-sponsored a seminar on "Port State Control in the era of ISM" at the Seamen's Church Institute in New York. The subjects addressed in the seminar included changes in the USCG system of on board inspection of vessels, criteria used by the USCG in judging whether the ISM code has been violated and actions taken depending on the non-conformities discovered, how the ISM code has been woven into the USCG matrix system, whether the ISM code has changed the way USCG districts interact with each other, co-ordination and information sharing between the USCG and other Port State Control regimes, and the USCG affirmation that in the post-ISM world its primary mandate was to promote safety rather than act as an auditing body.

STRATOS PUTS IRIDIUM AT THE FOREFRONT OF ITS MULTI-NETWORK OFFERING.

Stratos has completed an agreement with Iridium North America (INA) that supports its position as the leading multi-network mobile satellite service provider. The full range of Iridium equipment will be offered in this agreement, which marks the introduction of Stratos' global Iridium satellite services for both hand-held and paging customers travelling around the world, and makes Stratos one of the key Iridium satellite service providers for the U.S., Puerto Rico and Bermuda.



HOW YOU ARE HELPING...

...Macmillan Cancer Relief

Monarch passengers are using their spare holiday change to make a real difference to people with cancer and their families. Over the past six years, foreign coins donated by passengers on Monarch flights have added up to donations of over £460,000 for Macmillan Cancer Relief. "Thank you - the support of Monarch's passengers and cabin crew is a tremendous boost to our work" says Nicholas Young, chief executive of Macmillan Cancer Relief. "This is a fantastic effort".

Every year, Macmillan Cancer Relief helps more than 200,000 people with cancer. Macmillan

nurses are perhaps the best known. As specialists in cancer care, they offer expert advice on treatment, skills in pain and



symptom management and psychological support to people living with cancer. This expertise is available from the moment that cancer is first diagnosed. Many Macmillan nurses are based in the community, helping people at home; while others support patients in hospitals. Some Macmillan nurses specialise in one type of cancer, such as lung or breast cancer, helping people to cope with the particular difficulties these can bring. Macmillan also funds doctors, a nursing and medical education programme and buildings for cancer treatment and care, while it issues grants to people in financial need who have cancer. One such building for cancer treatment and care - a new day centre in Guildford - is being funded in part by donations from Monarch. When completed, the new building will provide day care for people with cancer who live at home and will include a drop-in-advice and information centre where expert advice on cancer and treatments will be available. Almost 6,000 people are diagnosed with cancer every week and the need for specialist support is rising. So don't forget - your unwanted coins really make a difference, so please keep supporting Macmillan Cancer Relief.

ABS APPROVED BY UK AS A NOTIFIED BODY FOR EU MACHINERY DIRECTIVES.

ABS

SAFENET

A LIFE CYCLE FLEET MANAGEMENT AND INFORMATION NETWORK

ABS Europe Ltd. Has been Authorised by the UK Dept. Of Trade and Industry to act on its behalf as a Notified Body for the certification of products under the EU Machinery Directives. ABS has a very progressive and comprehensive Type Approval Programme which provides certification of standardised or mass-produced equipment components and other products such as life-saving, fire-fighting or pollution prevention and control equipment.

the
maritime
scene
NEWS



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 δρχ. • Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000 δρχ.
- Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000 δρχ.

*Παρακαλούμε ταχυδρομήστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης
της αξίας συνδρομής στην Τράπεζα Εργασίας, σε πίστωση Gratia Εκδοτική ΕΠΕ
Αριθ. Λογαριασμού 002/62047 - 00/40*



ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

Please enter my subscription
to **NAFTIKA CHRONIKA**

NAME:

COMPANY:

ADDRESS: POSTCODE: 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*

Σήμερα τα διεδνή νέα ταξιδεύουν γρήγορα

Οι αναλύσεις ;

— ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΤΕΣ —

ΕΞΠΡΕΣ

BARRON'S

Το απόλυτο χρηματιστηριακό έντυπο **Barron's**, που αποτελεί σημείο αναφοράς για εκατομμύρια επενδυτές στις ΗΠΑ και διεθνώς, προσφέρει σε καθημερινή βάση, προς το αναγνωστικό της κοινό η «Εξπρές».

Κορυφαίοι χρηματιστηριακοί συντάκτες, όπως ο **Ρίτσαρντ Εβανς**, η **Λόρεν Ρούβλιν**, ο **Νεντ Ντάουνινγκ** και ο **Πίτερ Ντου Μπουά**, καταγράφουν για τους αναγνώστες του Barron's, και πλέον και της «Εξπρές», τις εξελίξεις των αγορών χρήματος, κεφαλαίου και εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα, προσφέροντας ειδήσεις και ανάλυση κύρους, σε μια εποχή που όλα εξαρτώνται από την πληροφόρηση.

Ρεπορτάζ για τις τελευταίες εξελίξεις στον παγκόσμιο χώρο της βιομηχανίας, της ναυτιλίας, του εμπορίου, της πληροφορικής και της βιοτεχνολογίας, αναλύσεις για την πορεία των νομισμάτων, των μετοχών και των παραγώγων τους διεθνώς, καθώς και εκτιμήσεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας, είναι ορισμένα μόνον από τα «εργαλεία» που προσφέρει με τη συνεργασία και την εγκυρότητα Barron's η «Εξπρές».

Κάθε μέρα στην ΕΞΠΡΕΣ



*For you who appreciate the
finest things in life*

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs