

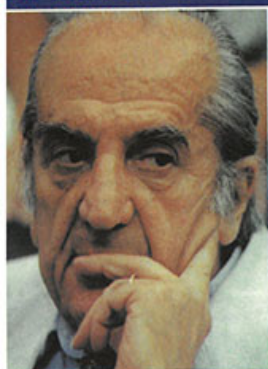


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 13 - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΕΥ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ



«Είμαι εναντίον
των ειδικών
ναυτικών
δικαστηρίων»

Η ναυτιλία στο
Χρηματιστήριο

Θ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ



«Ποιοτικό
αναβαθρισμένο
το Α.Σ.»

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



Η ακτοπλοΐα, το cabotage, τα λιμάνια



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ: ΜΕΓΑΡΟ ΒΙΛΔΙΡΙΔΗ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 14-16

ΤΗΛ.: 01/36 35 145, 01/36 33 582

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΡΟ VILDIRIDIS, ΤΣΙΜΙΣΚΗ 49 &

Κ. ΝΤΗΛΑ ΤΗΛ.: 031/275 496,

ΤΣΙΜΙΣΚΗ 31, ΤΗΛ.: 031/221 775,

ΕΓΝΑΤΙΑΣ 56 - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 43, ΤΗΛ.: 031/228 474

ΛΑΡΙΣΑ: ΚΟΥΜΑ 32^Α, ΤΗΛ.: 041/287 638

ΜΥΚΟΝΟΣ: ΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗ 12, ΤΗΛ.: 0289/23 245

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ: PORTO CARRAS - MELITON HOTEL

SITHONIA HOTEL - SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI

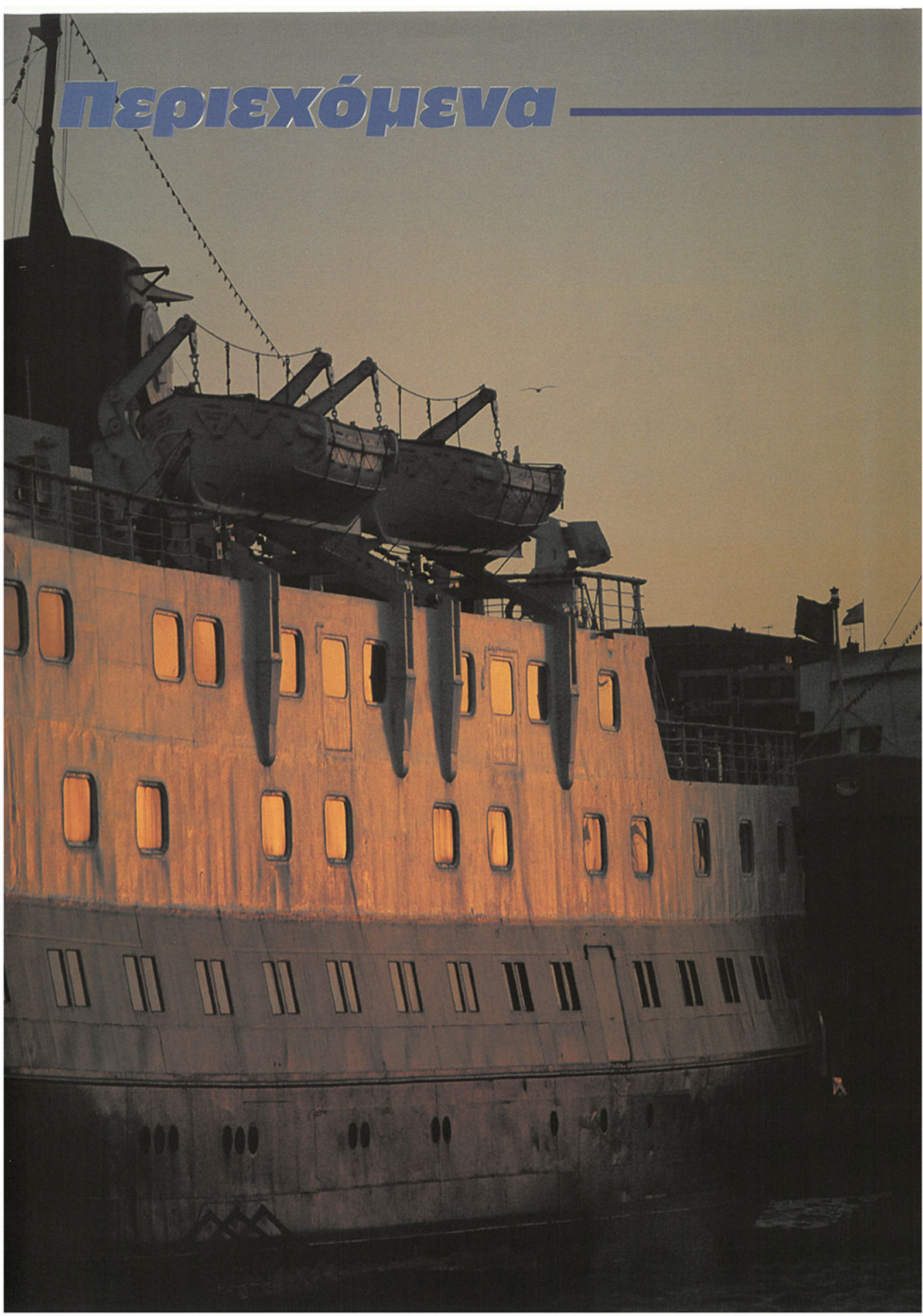
PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

ΚΥΠΡΟΣ: Λ. ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 67Γ, ΛΕΥΚΩΣΙΑ,

ΤΗΛ.: 02/377 795

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

16. ΕΙΜΑΙ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΗΣ
ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ
Συνέντευξη εφ' όλης της ύλης
του πρώην υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας και
νυν υπ. Δικαιοσύνης, Ευ. Παννόπουλου

20. ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ
ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ
Συνέντευξη του αρχηγού
Λιμενικού Σώματος, αντιναυάρχου
Θεοδόση Παπακωνσταντίνου

24. «ΟΥ ΦΡΟΝΤΙΣ ΙΠΠΟΚΛΕΙΔΗ»
Συνέντευξη του πρώην γ.γ. ΥΕΝ
Φώτη Χρηματοπούλου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

26. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ... ΑΓΩΝΙΑΣ

32. Η ΕΕΕΠ ΕΘΕΣΕ ΠΑΛΙ ΘΕΜΑ
ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

34. 18 ΑΙΤΗΜΑΤΑ
ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΩΩΝ

36. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ:
Το 2004 πλησιάζει
Άρθρο του Χαρίλαου Ψαραύτη

41. ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ
Η ΔΑΝΕ «κλειδί»
για τον εκσυγχρονισμό τους

42. Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΛΕΕΙ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

44. ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΤΕΡΙΑ
Το επενδυτικό ενδιαφέρον των εφοπλι-
στών, μεγάλου ή μικρού βεληνεκούς,
στρέφεται προς τη στεριά

46. Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ
ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ
Τα απόνερα του σχεδίου για τις μετοχές
της ποντοπόρου ναυτιλίας

48. ΝΕΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος
που προωθεί το υπουργείο
Εμπορικής Ναυτιλίας

50. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ
Το μέλλον της κινητής τηλεφωνίας

54. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

58. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΚΑΙ Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ
Άρθρο του Αθ. Ψηφία

60. ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΡΧΙΜΗΔΗ
ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Περί ελίκων και υδάτων
Άρθρο του Απ. Δόμβρου

62. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ
ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη

64. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

66. ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ
Σύντομη αναφορά στη σύγχρονη Κίνα,
τρέχουσα κατάσταση και τάσεις
Του Γ. Μπάνου

68. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
Του Τ. Μακρή

69. AIDS:
Μεγάλος ο κίνδυνος για τους ναυτικούς
Του Γεωργίου Παπαευαγγέλου.

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

70. ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ...
ΧΤΥΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΡΤΑ ΜΑΣ
Οι περισσότερες αλλοδαπές εταιρείες
εγκαταλείπουν τη μοναχική πορεία
τους και αναζητούν συμμάχους

72. AIR NEWS

74. FORUM

78. Τα υπομνήματα των ΕΕΕΠ
και ΕΕΑ στο ΝΕΕ

84. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 13
Φεβρουάριος 1999
Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε
Εκδότρια & Διευθύντρια:
Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε.Σίμος
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίζα Μαρέλλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Συντακτική Ομάδα:
Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες:
Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Θεοδοσία Χαγιαλίδη
Διεύθυνση
Marketing & Διαφήμισης :
Νέλλη Κολλυμπάδη
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός
Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:
Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών
& Εκτύπωσης:
Χρωμοσκόπηση Ε.Π.Ε.
Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος, 17342
ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 9953463-5, 9966762-3,
FAX: 9924115
Διανομή: Αθηνναϊκό 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- Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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



**Αποτελεί τη Νοτιοανατολική Πύλη
της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**Βρίσκεται στο σταυροδρόμι των θαλασσιών
λεωφόρων που συνδέουν την Ευρώπη με
τον υπόλοιπο κόσμο**

**Κατέχει την πρώτη θέση στην Ανατολική
Μεσόγειο στην κίνηση Containers**



**Διαθέτει σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή και εξειδικευμένο
προσωπικό**

**Οι Ναυτιλιακές εταιρίες προτιμούν τον Πειραιά και για τα
ανταγωνιστικά τιμοδότητά του**



Η νέα χρονιά μπορεί να αντιμετωπίζεται, όπως συμβαίνει συνήθως, με περισσότερη αισιοδοξία -πράγμα ανθρώπινο- πλην όμως... «συν Αθηνά και χείρα κίνει...». Τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας, που, δυστυχώς, έχει και αυτή το επαχθές μερίδιό της στη σημερινή κρίση, παραμένουν και μεγάλα και άλυτα. Θα συνιστούσαμε δε στην πολιτεία, η οποία έχει και το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης στη διατήρηση των εκκρεμοτήτων ή τη μη διόρθωση των «ημαρτημένων», να θέσει, την καινούργια χρονιά, ως κορυφαίο στόχο της την αποκατάσταση προς αυτήν της εμπιστοσύνης τόσο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όσο και της ναυτεργασίας. Και αυτό το βήμα μπορεί να γίνει μόνον εφόσον η κυβέρνηση και το αρμόδιο υπουργείο αποδείξουν εμπράκτως ότι θεωρούν την ελληνική εμπορική ναυτιλία ζωτικό παράγοντα για την ελληνική οικονομία. Και ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να διατηρηθεί μεγάλη και ακμάζουσα, τη στιγμή που σήμερα η ελληνική σημαία βρίσκεται σε πορεία συρρίκνωσης και παρακμής.

Αν μονοτόνως χρειάζεται να επαναλάβουμε ορισμένα πράγματα, είναι ότι οι στόχοι που πρέπει να θέσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο πλαίσιο της συλλογιστικής που προαναφέραμε, είναι οι εξής:

Πρώτον, να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, όπως επιχειρούν ήδη ναυτιλίες που, στο παρελθόν, κάθε άλλο παρά ανταγωνιστικές ήταν.

Δεύτερον, να ανακοπεί η συρρίκνωση της ναυτιλίας μας.

Τρίτον, να διασωθεί το ασφαλιστικό σύστημα καλύψεως των Ελλήνων ναυτικών, η υποβάθμιση του οποίου αποτελεί πρόσθετο παράγοντα αποθάρρυνσης των νέων από το να επιλέξουν τη ναυτική σταδιοδρομία.

Τέταρτον, να οργανωθεί σωστά η επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών.

Πέμπτον, να αναπτυχθεί η τεχνική υποδομή της ναυτιλίας, χωρίς την οποίαν δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη στενότερη σύνδεση του κλάδου με την εθνική οικονομία.

Έκτον, να ενισχυθεί η αυτοτέλεια του σημερινού διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, με τη συγκέντρωση στο αρμόδιο υπουργείο όλων των αρμοδιοτήτων που έχουν σχέση με τον κλάδο και την παραναυτιλιακή βιομηχανία.

Στο πλαίσιο αυτών των στόχων, πιστεύουμε ότι είναι αναγκαία η καθιέρωση συγκεκριμένων αρχών και διαδικασίας βάσει των οποίων θα θεμελιωθεί η μόνιμη συνεργασία των εκπροσώπων της εργοδοσίας και των εργαζομένων με το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας, τόσο για τη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής όσο και για τη νομοθετική αντιμετώπιση των εκάστοτε αναφυομένων προβλημάτων στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας.

«Ναυτικά Χρονικά»

Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Οι δύο προϋποθέσεις

Η βασική αρχή που πρέπει να διέπει μία κυβερνητική πολιτική, προκειμένου να είναι αποτελεσματική, ασφαλώς και πρέπει να εξασφαλίζει κλίμα εμπιστοσύνης μεταξύ της πολιτείας και των παραγωγικών κλάδων, στους οποίους η πολιτική αυτή αναφέρεται. Πρόσθετη προϋπόθεση, η αξιοπιστία αυτών που διαμορφώνουν τη συγκεκριμένη πολιτική.

Πιστεύουμε ότι οι δύο αυτές προϋποθέσεις αποτελούν το ουσιαστικότερο στοιχείο για την επανασύνδεση της ναυτιλίας μας με την εθνική σημαία. Από εκεί και πέρα, τα πιο εξειδικευμένα μέτρα έρχονται, απλώς, να ενισχύσουν την πεποίθηση ότι το κλίμα εμπιστοσύνης πράγματι έχει αποκατασταθεί και να διευκολύνουν τη φυσική ένταξη του ναυτιλιακού κλάδου στο ευρύτερο

εθνικό πλαίσιο.

Το ερώτημα που προκύπτει και που επιβεβαιώνει ή όχι τις παραπάνω διαπιστώσεις, όσον αφορά τη ναυτιλία, είναι, πρώτον, εάν έχει διαταραχθεί το κλίμα εμπιστοσύνης και, δεύτερον, εάν είναι εφικτή πλέον η σύνδεση της εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική σημαία. Ευθαρσώς θα λέγαμε ότι το κλίμα έχει διαταραχθεί, διαφορετικά δεν θα μιλούσαμε για εγκατάλειψη του εθνικού νηολογίου και για την ανάγκη δημιουργίας συνθηκών επανάκαμψης του ελληνικού πλοίου.

Χωρίς να θέλει η συγκεκριμένη στήλη να πολιτικολογήσει, εν τούτοις είναι υποχρεωμένη να επισημάνει ότι το κυβερνών κόμμα είχε πάντοτε ένα κακό προηγούμενο, όσον αφορά συγκεκριμένες αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών του, που έπληξαν την ελληνική

ναυτιλία και υπονόμισαν το κλίμα εμπιστοσύνης που παραδοσιακά υπήρχε. Να θυμίσουμε τις περιοριστικές στην εργασία διατάξεις του crew rotation, πολιτική που ζημίωσε την αξιοπιστία της τότε κυβέρνησης και έπληξε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Ή την κατάργηση της πειθαρχίας στις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού και την εισαγωγή του κομματισμού σε αυτές, που, τελικώς, είχαν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των σχολών. Τα αποτελέσματα τα βλέπουμε σήμερα.

Βεβαίως, αυτό δεν σημαίνει ότι τα σφάλματα του παρελθόντος το επαναλαμβάνει η σημερινή κυβέρνηση ή ο αρμόδιος υπουργός. Όμως, δεν νομίζουμε ότι έχουν γίνει πολλά για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, γι' αυτό άλλωστε έχει αδειάσει το εθνικό νηολόγιο. Η μη διαμόρφωση συνθηκών επιτροφής του ελληνικού πλοίου στην εθνική σημαία, σημαίνει ότι δεν ικανοποιούνται οι δύο προϋποθέσεις που προαναφέραμε, δηλαδή η αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης και η κυβερνητική αξιοπιστία. Είναι προφανές ότι το λόγο έχει το αρμόδιο υπουργείο, αν θέλει βεβαίως να δείξει και ο εφοπλισμός καλή προαίρεση. Διαφορετικά, ούτε η ανεργία θα μειώνεται, αλλά και η απόσταση μεταξύ εθνικής οικονομίας και ελληνικής ναυτιλίας θα μεγαλώνει.

Και οι στόχοι

Τρεις πρέπει να είναι οι στόχοι της ναυτιλιακής πολιτικής όλων των κρατών που διαθέτουν ναυτιλιακό στόλο, ικανό να εξυπηρετήσει μέρος, έστω, των εθνικών μεταφορικών αναγκών, αλλήλ και να προσφέρει τις υπηρεσίες του στο στίβο των παγκοσμίων μεταφορών.

Πρώτον, το κράτος να παρέχει κάθε δυνατή διευκόλυνση για την ανάπτυξη του στόλου και, κυρίως, για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς του. Κάτι που ασφαλώς δεν συμβαίνει σήμερα. Δεύτερον, να συνδέεται, όσο το δυνατόν στενότερα, το εθνικό πλοίο με την εθνική οικονομία και, τρίτον, να λειτουργούν στη ναυτιλιακή χώρα οι αναγκαίοι φορείς ώστε να εξυπηρετούν τον εθνικό στόλο από πηγουράς πίστωσης, ασφάλειας, επισκευών, κατασκευών και προμηθειών. Εξυπακούεται, βεβαίως, ότι πρέπει να εξασφαλίζεται και η δυνατότητα απρόσκοπτης διαχείρισης του πλοίου από τη χώρα στην οποία είναι εγκαταστημένη η ναυτιλιακή επιχείρηση. Στον τομέα αυτό, βεβαίως, τα αλλοια που έχουν γίνει είναι πράγματι σημαντικά, και αλλοια είναι οι λόγοι που ο Πειραιάς δεν έχει εξελιχθεί στο πρώτο ναυτιλιακό κέντρο. Μόνο υπό τις προ-

υποθέσεις αυτές πλοίο μπορεί να ενισχυθεί η παραγωγικότητα μιας ναυτιλίας υπέρ της εθνικής οικονομίας. Άμεση σύνδεση ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας τεκμαίρεται συνήθως η απόδοση των συναλλαγματικών εσόδων από τη ναυτιλία, που μπορεί να εξασφαλίσει μια οικονομία.

Εδώ και πάρα πολλὰ χρόνια, τα έσοδα από το ναυτιλιακό συναλλαγμα συνιστούν, για πολλὰς χώρες, κυρίως δε για την Ελλάδα, σπουδαίο παράγοντα για την οικονομική ευρωστία της. Ας μην ξεχνάμε ότι, ειδικώς για τη χώρα μας, της οποίας οι εξαγωγές είναι περιορισμένες, τα σημαντικότερα συναλλαγματικά έσοδα προέρχονταν από τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Θα ήλεγμε δε ότι τα εκ του τουρισμού συναλλαγματικά έσοδα είχαν και συγκεκριμένο κόστος, λόγω της υποδομής που χρειαζόταν και την οποία επωμίζεται συνήθως το κράτος, με τον ένα ή τον άλλον τρόπο, ενώ η ναυτιλία ουδόλως επιβαρύνει το δημόσιο «κορβανά».

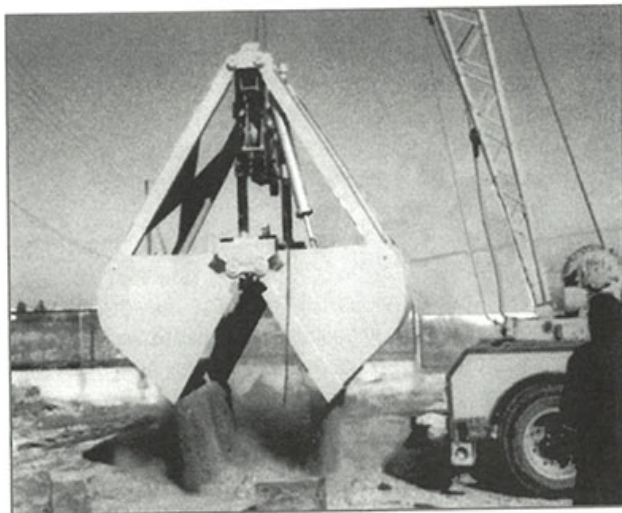
Η αποκόμιση υψηλών συναλλαγματικών εσόδων, βεβαίως, εξαρτάται από τον όγκο της εθνικής ναυτιλίας. Θα αντιτείνει κανείς ότι η αύξηση της χωρητικότητας δεν εξασφαλίζει αυτομάτως και μεγαλύτερη εισαγωγή συναλλαγματικού. Η πορεία της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε μια οικονομία επηρεάζεται από πολλούς άλλους παράγοντες και συντελείται με την πλοισίωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας από ανταγωνιστική εθνική υποδομή και από αύξηση των παρεχομένων διεθνώς υπηρεσιών εκ μέρους του εθνικού στόλου. Στα κράτη που είναι οικονομικώς, βιομηχανικώς και εμπορικώς ανεπτυγμένα και διαθέτουν υπολογίσιμη ναυτιλία, τα έσοδα που πραγματοποιούνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι πολύ φυσικό να είναι

ανώτερα των εισροώντων σε μία χώρα με μείζονα ναυτιλιακή δύναμη, αλλήλ με μειωμένη ανάπτυξη.

Κατά συνέπεια, και συμπερασματικώς ως προς τους τρεις στόχους που προαναφέρθηκαν, πρέπει να πούμε ότι από την πραγματοποίηση των στόχων αυτών επιτυγχάνονται και τα μέγιστα συναλλαγματικά οφέλη από τη ναυτιλία. Όσο στενότερη είναι η σύνδεση μεταξύ ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας, τόσο μεγαλύτερη είναι και η συναλλαγματική πρόσδοση από τη δραστηριότητα των θαλασσίων μεταφορών. Η μείωση, επομένως, του ναυτιλιακού συναλλάγματος, αναλογικώς προς τα όσα εισέπραττε η εθνική οικονομία κατά το παρελθόν, στη χαλάρωση αυτή των δεσμών οφείλεται. Εκτός βεβαίως αν η παρούσα κυβέρνηση δεν επιθυμεί να έχει ενταταγμένη την ελληνική ναυτιλία στην παραγωγική διαδικασία της χώρας, οπότε και τα όσα υποστηρίζουμε, γράφονται εις μάτην.

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

Προς τη Σοφοκλέους

Περί του Χρηματιστηρίου και της προοπτικής να διαπραγματεύονται σε αυτό και μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία, γράψαμε διεξοδικώς στο προηγούμενο τεύχος.

Στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» και σε άλλες σελίδες αναπτύσσεται η πρόταση της διοίκησης του Χρηματιστηρίου προς τον εφοπλισμό, για τους όρους εισαγωγής των εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα σκάφη στη Σοφοκλέους. Κατά πάσα δε πιθανότητα, εντός του Φεβρουαρίου θα έχει οριστικοποιηθεί το πλαίσιο για την εισαγωγή των εταιρειών αυτών. Εκείνο το οποίο θα θέλαμε να επαναλάβουμε είναι ότι ο εφοπλισμός δεν θα πρέπει να δει με καχυποψία αυτή την προοπτική. Άλλωστε, τέσσερις-πέντε εφοπλιστικοί όμιλοι έχουν εκδηλώσει ήδη το ενδιαφέρον τους για την εισαγωγή των εταιρειών τους στο Χρηματιστήριο. Το βέβαιο είναι ότι, όταν οριστικοποιηθούν οι

σχετικοί όροι εισαγωγής και αρχίσει η διαπραγμάτευση των μετοχών των πρώτων ναυτιλιακών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας, θα εκδηλωθεί έντονο το ενδιαφέρον και άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι διαμορφώνονται εξαιρετικές προοπτικές άντησης υγιούς και φθηνού χρήματος από την ελληνική κεφαλαιαγορά. Θα πρόκειται, επιπλέον, για χειραφέτηση της ελληνικής ναυτιλίας από το ξένο τραπεζικό σύστημα, από το οποίο δεν είχε πάντοτε και τις καλύτερες των αναμνήσεων ο ελληνικός εφοπλισμός. Υπ' αυτήν την έννοια, θεωρούμε το λιγότερο πρόωρες τις επιφυλάξεις που αρχικώς διευτυλώθηκαν και που θα διαψευστούν, ασφαλώς, μόλις η πράξη επιβεβαιώσει το αντίθετο.

Το πάλαι ποτέ κραταιό...

Περί της ανάγκης προώθησης διαρθρωτικών αλλαγών ομιλούν όλοι οι εκθέσεις των διεθνών Οργανισμών, όταν αναφέρονται στην ελληνική οικονομία. Πρόσφατα, η έκθεση της Κομισιόν επαναλάμβανε τις ίδιες παρατηρήσεις, κάνοντας μάλιστα ειδική μνεία στο Ασφαλιστικό.

Αυτή τη στιγμή, όλοι αποφεύγουν τη συζήτηση του τεράστιου αυτού ζητήματος, όπως «ο διάολος το λιβάνι» και αρνούνται να αποδεχθούν τα πλεονεκτήματα του κεφαλαιοκρατικού συστήματος, μία μικρή πλειοψηφία των οποίων είναι και η δυνατότητα αυτόματης μεταφοράς των ασφαλιστικών δικαιωμάτων, που διευκολύνει ιδιαίτερα την κινητικότητα της εργασίας. Όπως δε πολύ σωστά επισήμαινε σε πρόσφατη ομιλία του στο Ελληνοϊταλικό Επιμελητήριο ο πρώην υπουργός Στέφανος Μάνος, «είτε το θέλουν τα κόμματα είτε όχι η προσαρμογή θα γίνει. Απλώς, θα γίνει και πάλι την τελευταία στιγμή, με μεγαλύτερο κοινωνικό και δημοσιονομικό κόστος και διαθιγόντας ένα σύστημα το οποίο ασφαλώς θα είναι πολύ χειρότερο από αυτό που θα επιλέγαμε, αν είχαμε το μυαλό να προετοιμασθούμε έγκαιρα».

Αυτά βεβαίως αφορούν το γενικότερο ασφαλιστικό σύστημα στη χώρα μας που, ανιάτως, νοσεί. Όμως, στο σύστημα αυτό υπάγεται και το πολυπαθές Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το καθεστώς και η κατάντια του οποίου αποτελούν πρόσθετο αποτρεπτικό παράγοντα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, όταν γνωρίζει ότι κατά την απομάχιά τους θα κινδυνεύουν να πεθάνουν, κυριολεκτικά, στην «ψάθα».

Το θέμα της εξυγίανσης του χρεοκοπημένου ΝΑΤ είναι συνάρτηση της προσέλευσης ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Και τούτο διότι μόνο περισσότερα ασφαλισμένα πλοία μπορούν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερα έσοδα από εισφορές. Και για να επιτευχθεί αυτό, είτε θα πρέπει να επανακάμψουν τα διαφυγόντα πλοία στο εθνικό νηολόγιο, επειδή η ελληνική σημαία θα τους εξασφαλίσει διεθνή ανταγωνιστικότητα - κάτι που δεν συμβαίνει σήμερα, δυστυχώς - είτε θα πρέπει τα υπό ξένη σημαία ελληνικά πλοιοκτησίας σκάφη να χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς. Για να «αναπνεύσει» το Ταμείο, θα πρέπει σε πρώτη φάση να αναλάβει το κράτος να καλύψει τα τεράστια ελλείμματά του. Τόσα τρις, δηλ. έχει χαρίσει στην Ολυμπιακή Αεροπορία, στις Αστικές Συγκοινωνίες και στους Σιδηροδρόμους, χωρίς, τελικώς, να έχει επιτευχθεί η περιφνη εξυγίανση. Ας διαθέσει λεφτά και για τη ναυτιλία. Σε δεύτερη δε φάση, να εξασφαλισθεί η λειτουργία του Ιδρύματος, επί τη βάση της αρχής της ανταποδοτικότητας για τους νέους συνταξιούχους. Ακόμη, ο έλεγχος του Ταμείου να περιέλθει στους πλοιοκτήτες και στους ναυτικούς, όπως στο παρελθόν, όταν το ΝΑΤ ευημερούσε, και να εκκαθαρισθούν τα μητρώα από τους μη πραγματικούς ναυτικούς, που επί σειρά ετών «βόλευσαν» οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, της περιόδου του Ανδρέα Παπανδρέου.

Λιμένες και ναυτιλιακή υποδομή

Σε άλλες σελίδες γίνεται εκτενής αναφορά στις ανάγκες που έχουν οι ελληνικοί λιμένες, έτσι όπως τις προσδιορίζει ο εφοπλισμός, με βάση την εμπειρία του από τις προσεγγίσεις των πλοίων και τις ατέλειες που διαπιστώνονται στην εξυπηρέτησή τους.

Το πόσο γρήγορα θα προχωρήσει το κράτος στη βελτίωση της λιμενικής υποδομής είναι κάτι που μόνο οι αρμόδιοι γνωρίζουν. Έχει όμως ιδιαίτερη σημασία το περιεχόμενο της τελευταίας έκθεσης της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού της Ευρωπαϊκής Ενωσης, η οποία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στους λιμένες για την ανταγωνιστικότητα της

Ε.Ε. στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Τηρουμένων των αναλογιών, ανάλογη σημασία έχουν και οι λιμένες για τη χώρα μας, με τη μεγάλη ακτογραμμή και το αναπεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα.

Όπως τονίζεται και στην έκθεση, περισσότερο από το 10% του εμπορίου της Ε.Ε. με τρίτες χώρες και περίπου το 30% του ευρωπαϊκού εσωτερικού εμπορίου διεκπεραιώνεται διά θαλάσσης.

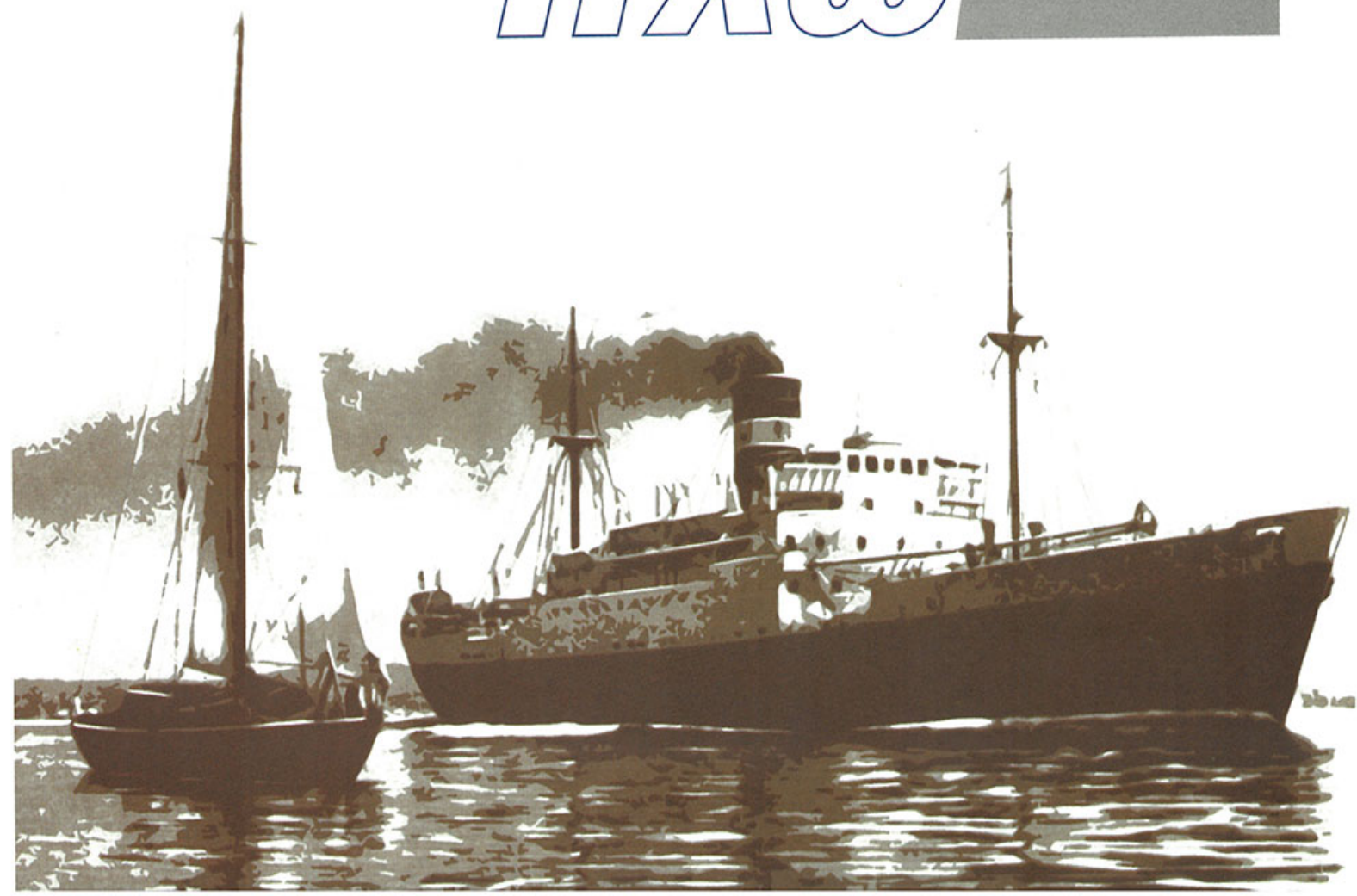
Όμως, το νομικό καθεστώς των λιμένων, καθώς και η οργάνωση και η διοίκησή τους, παρουσιάζει διαφορές από χώρα σε χώρα. Ως πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση μιας ενιαίας προσέγγισης σε κοινοτικό επίπεδο προτείνεται από την Ε.Ε. η καταγραφή διαφόρων μεθόδων για την είσπραξη των λιμενικών εσόδων, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η αντικειμενική σύγκριση των λιμένων. Προτείνεται, συγκεκριμένα, να επιβληθούν τα τέλη για τις λιμενικές υπηρεσίες και τη λιμενική υποδομή, βάσει ενός ενιαίου συστήματος. Θα εκδοθεί, με άλλα λόγια, μία κοινοτική Οδηγία για τα λιμενικά τέλη.

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα που εξετάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι η ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών των λιμένων, καθώς και η πρόσβαση σε αυτούς. Τα κράτη-μέλη ακολουθούν και εδώ πρακτική, η οποία διαφέρει σημαντικά από περίπτωση σε περίπτωση. Στο σχέδιο ψηφίσματος που υιοθέτησε η Επιτροπή Μεταφορών, ζητείται η υποβολή, το συντομότερο δυνατόν, μελέτης σχετικά με τη συγκρότηση των λιμένων, προκειμένου να επιτευχθεί διαφάνεια στις συνθήκες ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών λιμένων. Το πρώτο αυτό βή-

μα θα αφορά λιμένες με ετήσια διακίνηση εμπορευμάτων τουλάχιστον 10 εκατ. τόνων. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η συλλογή στοιχείων από τα κράτη-μέλη και τους λιμένες σε εθελοντική βάση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για την έκδοση Οδηγίας σχετικά με τη διαφάνεια στους λιμένες, αντίστοιχη προς την Οδηγία που έχει εκδοθεί για τους σιδηροδρόμους.

Ο χειρισμός εξάλλου των κρατικών χρηματοδοτήσεων των λιμένων θα γίνει ως εξής: α) Η οικονομική ενίσχυση των δημοσίων λιμενικών υποδομών δεν θα εμπίπτει στις διατάξεις για την κρατική επιδότηση, συμφώνως προς το πνεύμα του άρθρου 92 της Συνθήκης της Ρώμης, β) η χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών που εξυπηρετούν επιχειρήσεις δεν εμπίπτει, επίσης, στις διατάξεις για την κρατική επιδότηση, στην περίπτωση που χρηματοδοτούνται στο ύψος των δαπανών, γ) η χρηματοδότηση συμπληρωματικών λιμενικών υποδομών για επιχειρήσεις, εμπίπτει πάντοτε στις διατάξεις γνωστοποιήσεως, ελέγχου και απαγόρευσης, σύμφωνα με τη νομοθεσία για τις επιδοτήσεις. ➡

Εν πλω



Νέο Σωματείο

ιδρύθηκε στον Πειραιά.

Πρόκειται για το μη κερδοσκοπικό σωματείο «Ελληνικός Σύνδεσμος Εξοπλιστών Πλοίων» (ΕΛ.ΣΥΝ.Ε.Π.), με ιδρυτικά μέλη μία ομάδα είκοσι τριών γνωστών εταιρειών του Λεκανοπεδίου Αττικής, που δραστηριοποιούνται στη ναυτική βιομηχανία με αντικείμενο τους εξοπλισμούς, τα συστήματα, τα ανταλλακτικά και διάφορες άλλες υπηρεσίες, που έχουν σχέση με το πλοίο.

Το σωματείο, που κινείται στα διεθνή πρότυπα αντίστοιχων σωματείων, έχει σκοπό τη στενή συνεργασία μεταξύ των μελών του, την ενθάρρυνση και προβολή των Ελλήνων εξοπλιστών τόσο στην Ελλάδα όσο και στα εξωτερικά. Ανώτερος στόχος του είναι η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τις ελληνικές και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και η υποβολή για την προσαρμογή τους στους κανονισμούς του ISM CODE.

Μέλη του σωματείου μπορούν να γραφτούν φυσικά ή νομικά πρόσωπα που διατηρούν στην Ελλάδα επιχειρήσεις οι οποίες κατασκευάζουν, αποθηκεύουν, αντιπροσωπεύουν και προμηθεύουν ναυτικά εξοπλισμό στη ναυτική βιομηχανία ή παρέχουν συναφείς υπηρεσίες.

Η έδρα του ΕΛ.ΣΥΝ.Ε.Π. είναι στον Πειραιά, και συγκεκριμένα στην οδό Καραϊσκάκη 120.

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη, προκηρύχθηκε δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός με προφορικές προσφορές για τη μίσθωση της κύριας άγονης ακτοπλοϊκής γραμμής Γυθείου-Αγ. Πελαγίας-Νεάπολης Βοΐων και μόνο για το τμήμα Γύθειο-Αγ. Πελαγία, με υποχρεωτική προσέγγιση στα Αντικύθηρα και επιστροφή με τις ίδιες προσεγγίσεις, μία φορά την εβδομάδα. Επιπλέον, θα εκτελούνται δύο υποχρεωτικά ελεύθερα δρομολόγια την εβδομάδα χωρίς επιδότηση, στη γραμμή Γυθείου-Αγ. Πελαγίας, με επιστροφή, για το χρονικό διάστημα από 20-1-99 έως 30-4-99.



Η ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ



Μετά την αγορά των Ιπτάμενων Δελφινιών, η Minoan Lines απέκτησε και την ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Air Greece. Με την επένδυση αυτή η κρητική εταιρεία μεταμορφώνεται στον μεγαλύτερο μεταφορέα επιβατών και αγαθών στην Ελλάδα και σε έναν από τους μεγαλύτερους στον ευρωπαϊκό χώρο. Στους 3.600.000 επιβάτες των Μινωικών προστίθενται οι επιβάτες της Air Greece με αποτέλεσμα το σύνολό τους να ανέρχεται σε ετήσια βάση σε 4.000.000 (ιστοιχεία χρήσης 1998).

Η απόκτηση του πληροφορικού πακέτου των μετοχών (51%) εντάσσεται στους στρατηγικούς-αναπτυξιακούς στόχους των Μινωικών και εξυπηρετεί τους επιχειρηματικούς σχεδιασμούς της, αφού της επιτρέπει να διευρύνει τις δραστηριότητές της στο χώρο των αερομεταφορών, ενώ παράλληλα της δίνεται η δυνατότητα να προσφέρει στους πελάτες της υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών.

Η Minoan Lines αποκτώντας το management της αεροπορικής εταιρείας, θα έχει την ευθύνη διαμόρφωσης της στρατηγικής και πολιτικής του αερομεταφορέα. Επίσης, στα έμμεσα σχέδια περιλαμβάνονται νέες επενδυτικές πρωτοβουλίες. Διευκρινίζεται ότι ο σημερινός πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Air Greece, Κ. Μπαντουβάς, παραμένει στη θέση του.

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν οι παρακάτω αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος:

- Στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου ο Δημ. Βέταικας.
- Στο βαθμό του πλοίαρχου ο Γεώρ. Μανωλάτος.
- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο Ιωάν. Γεωργιάδης.
- Στο βαθμό του πλωτάρχη ο Σταμ. Ράπτης.

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

επιμέλεια: Λίτσα Μαρέζου



**ΠΑΡΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ**

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Περί τα τέλη Ιουλίου 1998, εγκρίθηκε από το υπουργείο Εργασίας ειδικό πρόγραμμα ολοκληρωμένης παρέμβασης (ΕΠΟΠ) που αφορά τους άνεργους ραδιοτηλεγραφητές του Εμπορικού Ναυτικού, ηλικίας 30 έως 55 ετών. Το ειδικό αυτό πρόγραμμα περιλαμβάνει:

(α) Επιμόρφωση ανέργων (β) Επιχορήγηση επιχειρήσεων (γ) Επιχορήγηση επιχειρήσεων για άνεργα άτομα ηλικίας 50 ετών και άνω (πλησίον συνταξιοδότησης) και (δ) Αποσκόληση ανέργων.

Αναλυτικότερα:

1. Στην επιχορήγηση των ιδιωτικών επιχειρήσεων, ναυτιλιακών και μη, υπάγονται με αίτησή τους όλες οι επιχειρήσεις που θα προσλαμβάνουν ανέργους ραδιοτηλεγραφητές υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όπως να είναι ηλικίας 30-55 ετών (συμπληρωμένο το 29ο προς το 30ό και το 55ο μη συμπληρωμένο). Επιδίδονται οι επιχειρήσεις με 5.000 δρχ. κάθε ημέρα για 24 μήνες απασχόληση και άλλους 6 μήνες απασχόληση, χωρίς επιδότηση. Ο αριθμός των ανέργων σε αυτή την κατηγορία δεν αναμένεται να υπερβεί τους 285. Το ποσό που θα διατεθεί υπολογίζεται περί τα 855 εκατ. δρχ.

2. Στην επιχορήγηση των ιδιωτικών επιχειρήσεων, ναυτιλιακών και μη, υπάγονται με αίτησή τους όλες οι επιχειρήσεις που θα προσλαμβάνουν ανέργους ραδιοτηλεγραφητές, που βρίσκονται πλησίον της σύνταξης και έχουν ηλικία 50 ετών και άνω. Οι άνεργοι αυτοί δεν πρέπει να έχουν τις ελάχιστες προϋποθέσεις συνταξιοδότησης, επειδή ακριβώς τους υπολείπονται μέχρι 24 μήνες προκειμένου να συνταξιοδοτηθούν από τον οικείο ασφαλιστικό φορέα. Οι επιχειρήσεις επιχορηγούνται για χρονικό διάστημα μέ-

χρι 12 μηνών με 6.000 και 7.000 δρχ. για κάθε ημέρα πλήρους απασχόλησης. Οι επιχειρήσεις που θα δεχθούν να μετράσουν στο



πρόγραμμα αυτό δύνανται να ασφαλισουν τους ανέργους ραδιοτηλεγραφητές στο ΙΚΑ και με ειδική νομοθετική ρύθμιση οι εισφορές αυτές θα εξομοιωθούν με τις αντίστοιχες εισφορές του ΝΑΤ. Σε αυτή την κατηγορία, ο αριθμός των ανέργων δεν αναμένεται να υπερβεί τους 80. Συνολικό ποσό 312 εκατ. δρχ.

3. Στο πρόγραμμα αυτό εντάσσονται όλοι οι κλάδοι οικονομικής δράσης, ναυτιλιακοί και μη, στους οποίους θα δημιουργηθούν εταιρείες -Ο.Ε., Ε.Ε., ΕΠΕ, Α.Ε., Συν/σμός, Αστική Εταιρεία κ.λπ.- από ανέργους ραδιοτηλεγραφητές Εμπορικού Ναυτικού. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ο άνεργος λαμβάνει 1.800.000 ως προκαταβολή και 250.000 δρχ. σε τέσσερα εξάμηνα. Ο αριθμός ανέργων σε αυτή την κατηγορία δεν αναμένεται να υπερβεί τους 70 (ποσοστό 10%). Συνολικό ποσό 196 εκατ. δρχ.

4. Θα υπάρξει, στον Πειραιά, πρόγραμμα επιμόρφωσης για περίπου 700 ανέργους ραδιοτηλεγραφητές, το οποίο θα είναι κατάλληλο για την κάθε μία από τις πιο πάνω κατηγορίες, σε ομάδες των 25 ατόμων, ύστερα από έγκριση του ΟΑΕΔ. Για το σκοπό αυτό διατίθενται 120 εκατ. δρχ. για τρία χρόνια.

Το πρόγραμμα αυτό θα ανατεθεί στο Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και η ομάδα στήριξης για την υλοποίησή του απαρτίζεται από τους εξής:

α) Χρήστο Μούτσιο, αναπληρούμενο από τον Παναγιώτη Σταυριανό, υπάλληλοι του ΟΑΕΔ.

β) Αλέξανδρο Γουλιέλμο, αναπληρούμενο από τον Κωνσταντίνο Γκιζάκη, καθηγητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

γ) Κωνσταντίνο Πνευματικό, εκπρόσωπο του ΣΕΒ.

δ) Ιωάννη Τσενεμμή, αναπληρούμενο από την Κέρη Μαυρομμάτη, εκπροσώπους του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

ε) Βασίλειο Καθεμάνη, αναπληρούμενο από τον Ηλία Τραγέα, εκπροσώπους της Πανελληνίας Ένωσης Ραδιοτηλεγραφητών -ΠΕΡΡΑΕΝ.

στ) Βασίλειο Λυκούσα, αναπληρούμενο από τον Σπυρίδωνα Νικητάκη, πλωτάρχες, εκπροσώπους του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το σύνολο της δαπάνης του προγράμματος θα ανέλθει σε 1.483.000.000 (περίπου 1-4).

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Από τον Κεντρικό Λιμενάρχη Πάτρας, αντιπλοίαρχο κ. Βασίλη Κάντα, λάβαμε τον ακόλουθο χαιρετισμό:

Προς «Ναυτικά Χρονικά»
Από τη θαλάσσια πύλη της Ελλάδος στη Δύση, την όμορφη Πάτρα, σας στέλνουμε τις θερμότερες ευχές μας για έναν ευτυχισμένο και δημιουργικό Καινούργιο Χρόνο.

Το 1999 θα είναι το τελευταίο σκαλοπάτι για τη μετάβαση της ανθρωπότητας στον 21ο αιώνα. Ευχόμαστε να είναι σημαντικό και δημιουργικό για τη μεγάλη μας Εμπορική Ναυτιλία, ώστε το 2000 να τη βρει σε μια καινούργια αφετηρία, για μια νέα εξόρμηση στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης, γιατί εκεί είναι η θέση που της αρμόζει.

Βασίλης Κάντας
Αντιπλοίαρχος Α.Σ.
Κεντρικός Λιμενάρχης Πάτρας



ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΚΑΤΑ 30% ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Αν και τα ελληνικά ναυπηγεία διαθέτουν την τεχνολογία για το «χτίσιμο» πλοίων, εν τούτοις οι πλοιοκτήτες προτιμούν τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, αφού οι προσφερόμενες τιμές είναι φθηνότερες από 20% έως 30%.

Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξαν εκπρόσωποι των ακτοπλοίων, των τραπεζών και των ναυπηγείων σε γεύμα εργασίας που έγινε με πρωτοβουλία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος.

«Έγινε μια γόνιμη και ενδιαφέρουσα συζήτηση, όπου ακούστηκαν όλες οι απόψεις» δήλωσε ο υπουργός, και συμπλήρωσε: «Πρέπει να διευκολυνθεί η ναυπήγηση πλοίων στη χώρα μας». Οι εκπρόσωποι των ναυπηγείων υποστήριξαν ότι η χρονική συνέπεια ως προς την παράδοση είναι πλέον δεδομένη, όπως και η εγγύηση καλής εκτέλεσης. Το θέμα όμως είναι το κόστος. Συγκριτικά, τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής προσφέρουν σημαντικά μειωμένες τιμές έναντι των ευρωπαϊκών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά το τελευταίο διάστημα σε ναυπηγεία της Κορέας δόθηκαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση τριών σκαφών. Το ένα της εταιρείας Στρίντζη και άλλα δύο των Μινωικών Γραμμών. Μάλιστα, σε ανακοίνωση της κρητικής εταιρείας δινόταν έμφαση στο μικρό κόστος ναυπήγησης.

Οι εκπρόσωποι των εφοπλιστών στο γεύμα εργασίας ήταν οι κ.κ. Παταμιάνος, Στρίντζης, Σφηνιάς, Λεφάκης, Παναγόπουλος, Κώστας και Αντώνης Αγαπητός, Αγούδημος, οι οποίοι έθεσαν και την παράμετρο της επιχορήγησης, για την οποία ο υπουργός Σ. Σουμάκης δεν έλαβε θέση. Ακόμη, ζήτησαν από τους εκπροσώπους των ελληνικών ναυπηγείων ολοκληρωμένα προγράμματα για ναυπηγήσεις, ώστε να είναι σε θέση να τα συγκρίνουν με ό,τι προσφέρουν σήμερα τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και αυτά της Άπω Ανατολής.

ΣΕΡΑΪΝΑ ΠΑΠΑΛΕΞΗ ΠΛΗ ΣΕ ΜΙΑ ΚΥΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Στις 25 Σεπτεμβρίου 1998 στο Λονδίνο, η Σεραϊνα (Ρένα) Παπαλέξη (αγαπημένη σύζυγος του Εμμανουήλ Παπαλέξη, διευθυντή της εταιρείας Mare Maritime Company S.A.) απεβίωσε σε ηλικία 53 χρόνων, ξεκινώντας το τελευταίο ταξίδι της και αφήνοντας κληρονομιά την τρυφερή της ανάμνηση στις καρδιές και το μυαλό πολλών συγγενών, φίλων και συναδέλφων.

Η Σεραϊνα Παπαλέξη μεγάλωσε στο παραθαλάσσιο χωριό Άγρια, στο πανέμορφο Πήλιο, με το κύμα να σκάει κυριολεκτικά στο κατώφλι της πόρτας του πατρικού σπιτιού της. Πόσο λίγο φανταζόταν ότι, όταν μεγάλωνε, η μοίρα θα την έδενε ακόμη περισσότερο με τη θάλασσα. Παντρεύτηκε έναν νεαρό άνδρα, τον Εμμανουήλ Παπαλέξη, ο οποίος ήταν τότε νεαρός αξιωματικός στο Εμπορικό Ναυτικό.

Στα 33 χρόνια που ακολούθησαν, είδαν το δυνατό δεσμό τους να μην τους εγκαταλείπει σε καμία από τις φουρτούνες που τους έφερε η Ζωή, στο σπίτι τους στο Λονδίνο. Με σκληρή εργασία δημιούργησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες Global Maritime Services στο Λονδίνο και Mare Maritime Company στην Αθήνα. Η αγάπη της Σεραϊνας για τη θάλασσα την ώθησε να δουλεύει ακούραστα για

τους χιλιάδες ναυτικούς που πέρασαν από τη Mare. Αφιέρωσε πολλές ώρες στην ανάπτυξη προγραμμάτων ευημερίας για νέους και ηλικιωμένους, Ευρωπαίους και Ασιάτες ναυτικούς, και συνεισέφερε ακούραστα στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της εταιρείας. Οργάνωνε συγκεντρώσεις για τις συζύγους και τις οικογένειες των ναυτικών που βρίσκονταν εν πλώ, για να ενθαρρύνει τις οικογένειες να μοιράζονται τα βιώματά τους ώστε να κερδίζουν από αυτή την επικοινωνία και, βέβαια, να δημιουργούν φιλίες. Δεν έχανε ευκαιρία να κά-

νει κάποιον ναυτικό ή την οικογένειά του ευτυχισμένους.

Δυστυχώς, πολλοί έχασαν έναν πραγματικό φίλο και φίλη έναν φύλακα-άγγελο. Παρ' όλα αυτά, το ευγενές έργο της συνεχίζεται, κατά κάποιον τρόπο, από τη Mare Maritime, μέσω της επικοινωνίας που έχει με όλους τους ναυτικούς της.

Αναγνωρίζοντας την προσφορά της Σεραϊνας στον ναυτικό, η Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) την τίμησε, δίνοντας το όνομά της σε μια κύρια ρεωφόρο στο χωριό των ναυτικών, κοντά στη Μανίλα

(Οδός Σεραϊνας Παπαλέξη), κατά τη διάρκεια τελετής στη μνήμη της, την 28η Νοεμβρίου 1998.

Με αυτή την ενέργεια, το όνομα της Σεραϊνας Παπαλέξη θα μείνει για πάντα χαραγμένο στη μνήμη αυτών για τους οποίους νοιαζόταν τόσο πολύ, των ναυτικών και των οικογενειών τους.



Κ.Κορωνάκης: Να αναρθώσουμε την ελληνική ναυτιλία



Ο κ. Κ. Κορωνάκης, πρόεδρος Δ.Σ. της εταιρείας Δ.ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

«Φθάνοντας στο τέλος μιας χρονιάς, έκανα μια μικρή ανασκόπηση για τα πεπραγμένα της εταιρείας μας, και οφείλω να πω ότι τα πήγαμε καλά, δεν έχω παράπονο.

Αυτό όμως που με θλίβει είναι η φθίνουσα δυναμικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, διαπίστωση που δεν είναι δική μου, αλλά αποδεικνύεται ipso facto.

Η ελληνική ναυτιλία από αρχαιότατων χρόνων έδωσε δύναμη σε αυτόν εδώ τον τόπο και θα δώσει και στο μέλλον. Πρέπει να την κρατήσουμε ψηλά λοιπόν, έστω και με θυσίες, γιατί αυτό που χτίστηκε τα τελευταία 50 χρόνια, αν χαθεί, δεν είναι δυνατόν να ανακάμψει από τη μια μέρα στην άλλη. Αυτοκτορίες χόθηκαν έτσι.

Τον καινούργιο χρόνο λοιπόν, πρέπει όλοι να βάλουμε πλάτες, να στηρίξουμε και να αναρθώσουμε την ελληνική ναυτιλία, για το συμφέρον όλων μας. Δεν πρέπει να είμαστε απαισιόδοχοι, θέλει όμως δουλειά, ψυχραιμία, σύνεση και πολλές άλλες αρετές, που μεμονωμένα τις έχουμε. Ας αποδείξουμε ότι τις έχουμε και ως ομάδα, που απαιτεί και θέλει συνεργασία και συντονισμό μεταξύ των μελών της.

Εύχομαι σε όλους τους Έλληνες, αλλά κυρίως στον ευρύτερο κόσμο της ναυτιλίας, Καλή Χρονιά, υγεία και δύναμη για το μέλλον».

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΛΠ

Με αφορμή το θόρυβο που δημιουργήθηκε γύρω από τον επανακαθορισμό ορισμένων τιμολογίων και δικαιωμάτων του ΟΛΠ, η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων απέστειλε στον ΟΛΠ τις απόψεις της, σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική του Οργανισμού.

Κατ' αρχάς, τονίστηκε ότι το κόστος, σε συνδυασμό με την ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών, είναι σημαντικός παράγων για την ανταγωνιστικότητα των λιμενικών, αλλά και για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, σε σχέση με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Μπορεί λοιπόν να πλήξει καίρια την προσέγγιση μεταφορικού έργου στο πλοίο. Επίσης, στο πλαίσιο της μετεξέλιξής του σε Α.Ε. και της λειτουργίας του με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, ο ΟΛΠ πρέπει να εγκαταλείψει το μονοπωλιακό του χαρακτήρα και να μην επιβάλλει υψηλές και υπέρμετρες τιμές, κατά παράβαση της αρχής της ανταποδοτικότητας της ελεύθερης αγοράς.

Η ανωτέρω πρακτική γίνεται περισσότερο επιζήμια για τον κλάδο των Μεσογειακών, με δεδομένο ότι η σημερινή πολιτική είναι πολιτική διακρίσεων προς τους χρήστες, επειδή προσφέρει εκπτώσεις σε ορισμένους, ενώ σε άλλους αυξάνει τις τιμές ή εισπράττει αμοιβές για μη αιτηθείσες υπηρεσίες.

Με βάση τα ανωτέρω, η ΕΕΜΦΠ προτείνει:

α) Οι όποιες αναπροσαρμογές των τιμολογίων και των δικαιωμάτων του ΟΛΠ πρέπει να γίνουν μετά τη μετατροπή του ΟΛΠ σε Ανώνυμη Εταιρεία και αφού αποσαφηνιστεί ο τρόπος λειτουργίας του Οργανισμού και των θυγατρικών του επιχειρήσεων. Δεν είναι δίκαιο, τη στιγμή που μετεξελίσσεται ο Οργανισμός προκειμένου να λειτουργήσει με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, να εξακολουθούν να εφαρμόζονται πρακτικές μονοπωλιακού χαρακτήρα.

β) Στον καθορισμό των νέων τιμολογίων θα πρέπει να ληφθεί οπωσδήποτε σοβαρά υπόψη το γεγονός ότι ο ΣΕΜΠΟ είναι κερδοφόρος κατά 50%. Με αυτό το δεδομένο, είναι άδικο να πραγματοποιούνται αυξήσεις υπέρ του ΣΕΜΠΟ, προκειμένου να καλυφθούν τα ελλείμματα άλλων δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Κάτι τέτοιο συνιστά σαφώς «Cross-Subsidization», και αποτελεί ευθεία παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας. Ιδιαίτερα μάλιστα όταν ο Οργανισμός θα έχει μετεξελιχθεί σε Α.Ε., η ανωτέρω πρακτική θα επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τη θέση του.

γ) Οι όποιες αυξήσεις θα προτείνονται, να μην παίρνουν τη μορφή της «δθέθεν» απλούστευσης των τιμολογίων, αλλά να έχουν σχέση με την πραγματική μείωση του κόστους των παρεχομέ-

νων υπηρεσιών και ιδιαίτερα με το κόστος του προσωπικού των ομοχειριών. Βεβαίως, όπως έχουμε τονίσει επανειλημμένως, δεν πρέπει να θιγούν τα δικαιώματα του μόνιμου προσωπικού του Οργανισμού.

δ) Όσον αφορά τα «rates» των εμπορευματοκιβωτίων, υπενθυμίζουμε ότι η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων είναι υπέρ της καθιέρωσης ενός ενιαίου «box rates» ανεξαρτήτως μεγέθους, ανεξαρτήτως εισαγωγής-εξαγωγής και ανεξαρτήτως αν είναι κενό ή έμφορτο, όπως γίνεται και με τα transit φορτία. Επιπλέον, το rate αυτό δεν θα πρέπει να είναι ακριβότερο από τα υπάρχοντα τιμολόγια.

Σχετικά με την εισαγωγή μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών Φ/Γ πλοίων στο ΧΑΑ, η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φ/Γ πλοίων απέστειλε στο ΝΕΕ τις απόψεις της.

Κατ' αρχάς, τονίζεται η ιδιαιτερότητα του τομέα της ναυτιλίας, ως εξειδικευμένου τομέα της εθνικής οικονομίας, ο οποίος λόγω του διεθνούς χαρακτήρα του εξαρτάται άμεσα από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, αλλά και τις διεθνείς χρηματοαγορές, ενώ δεν επιβαρύνει την εθνική οικονομία με δανειοδοτήσεις, επιδοτήσεις, επικυρωθήσεις κ.λπ.

Ως εκ τούτου, λειτουργεί με βάση ένα ειδικό θεσμικό πλαίσιο, που ανταποκρίνεται σε αυτή την ιδιαιτερότητα.

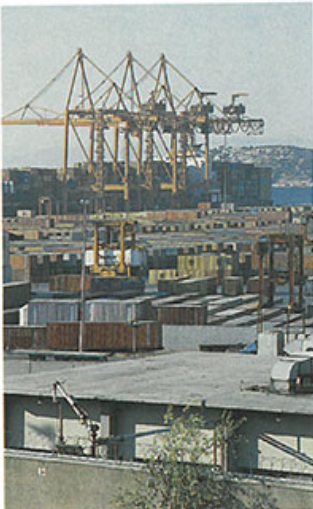
Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, η ΕΕΜΦΠ πιστεύει ότι για την εισαγωγή μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών Φ/Γ πλοίων στο ΧΑΑ θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Πρώτα απ' όλα, θα πρέπει να διασφαλίζεται η διαφάνεια τόσο στη λειτουργία της επιχείρησης όσο και στη διαδικασία εισαγωγής στο Χρηματιστήριο. Έτσι, απ' ενός μεν θα είναι ενημερωμένος ο επενδυτής για τον κίνδυνο που αναλαμβάνει, απ' ετέρου δε θα διασφαλίζεται η αξιοπιστία των εταιρειών και της ναυτιλίας γενικότερα.

β) (i) Δεν θα πρέπει να θιγεί το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα για τη ναυτιλία (Ν.Δ. 2687/53-Ν.959/79-Ν. 27/75 κ.λπ.). Βάσει αυτού του θεσμικού πλαισίου αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία και σήμερα άλλες χώρες, μη εξαιρουμένων και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιγράφουν και εφαρμόζουν το ελληνικό μοντέλο.

(ii) Με δεδομένο λοιπόν ότι δεν θα θιγεί και το φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί το φορολογικό καθεστώς που θα ισχύει για τα μερίσματα, ώστε να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση.

γ) Τέλος, η εισαγωγή των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών φορτηγών πλοίων στο ΧΑΑ δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των πλοίων που διαθέτουν και τη χωρητικότητά τους. Η οικονομική ευρωστία και αξιοπιστία μιας επιχείρησης δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθός της, αλλά από αριθμό παραγόντων όπως το μερίδιο που κατέχει στην αγορά, η εύρυθμη λειτουργία της, η κερδοφορία της κ.λπ.



ALEMAR SHIPPING LTD

SHIPBROKERS SALE & PURCHASE

CAPTAIN CHRISTOS LIVIERATOS

9, EFPLIAS STREET
185 37 PIRAEUS-GREECE

PHONE: +301 4288420

TELEFAX: +301 4288425

TELEX: 211557-211553 ALEM GR

COMTEXT: E-mail A54GR247

E-mail: alemar@otenet.gr

Η ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΦΡΕΓΑΤΑΣ «ΣΑΛΑΜΙΣ»

Πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαρμαγκά η τελετή παράδοσης και ύψωσης σημαίας της φρεγάτας F455 «Σαλαμίς». Πρόκειται για την τρίτη φρεγάτα (από τις τρεις) που σχεδίασαν τα γερμανικά ναυπηγεία Blohm+Voss και ναυπηγήθηκε για το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Η παράδοσή της ήταν όχι μόνον έγκαιρη, αλλά κατά ένα μήνα νωρίτερα απ' ό,τι όριζε ο τελευταίος προγραμματισμός.

Με την παράδοση της φρεγάτας «Σαλαμίς» ολοκληρώθηκε το πρόγραμμα κατασκευής αυτού του τύπου φρεγατών, με την ονομασία ΜΕΚΟ 200 Π.Ν., το οποίο υπήρξε το δυσκολότερο και σημαντικότερο έργο που ανέλαβαν ποτέ τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Η ολοκλήρωση αυτού του προγράμματος έχει αποτελέσει αφορμή ενσωμάτωσης υψηλής τεχνολογίας και αναβάθμισης του ανθρώπινου δυναμικού των Ελληνικών Ναυπηγείων, τα οποία απέδειξαν τη δυνατότητα και ικανότητα τους να αναλάβουν και να ολοκληρώσουν σημαντικά κατασκευαστικά έργα, τόσο στον αμυντικό όσο και στον εμπορικό τομέα.



Ο ΟΜΙΛΟΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ ΕΠΕΝΔΥΕΙ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



Το 55% της Cronus Airlines ανήκει πλέον σε θυγατρική εταιρεία του ομίλου Λασκαρίδη. Η κίνηση αυτή του ομίλου Λασκαρίδη, που ως γνωστόν το σύνολο των δραστηριοτήτων του αφορά τη ναυτιλία και βρίσκεται ως επί το πλείστον εκτός εθνικών συνόρων, σηματοδοτεί την απόφαση της οικογένειας Λασκαρίδη να συμμετέχει σε επενδυτικές προτάσεις και εντός Ελλάδος.

Η συμμετοχή του ομίλου θα βοηθήσει ουσιαστικά στην αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας Cronus Airlines, η οποία με συνέπεια και ακρίβεια εκτελεί τις προγραμματισμένες πτήσεις της και οι υπηρεσίες που παρέχει κινούνται σε υψηλό στάνταρ.

Η Cronus Airlines ιδρύθηκε το 1994 και είναι μέλος της IATA. Πραγματοποιεί 126 τακτικές πτήσεις κάθε εβδομάδα στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Στο εσωτερικό συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και τη Ρόδο, ενώ σε πτήσεις εξωτερικού συνδέει την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με Λονδίνο, Παρίσι, Μόναχο, Ντύσελντορφ, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη, Κολλωνία και την Καβάλα με τη

Στουτγκάρδη και την Κολλωνία. Επίσης, πραγματοποιεί πτήσεις τσάρτερ. Πέρυσι μετέφερε περίπου 500.000 επιβάτες, επιτυγχάνοντας αύξηση του μεταφορικού έργου κατά 100% έναντι του '97.

ΤΙ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΑΝΕ Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Από τον πρόεδρο του Εργατικού Κέντρου Πειραιά Γιάννη Μίχα λήβαμε την ακόλουθη επιστολή-δήλωση για την κατάσταση στις γραμμές Δωδεκανήσου:

«Με έκπληξη και ανησυχία πληροφορούμαστε μια σειρά γεγονότων των τελευταίων ημερών, που θέτουν σε άμεσο κίνδυνο το εργασιακό μέλλον των περίπου 400 εργαζομένων στη ΔΑΝΕ.

Είναι γεγονός ότι η εταιρεία έχει εδώ και καιρό τεράστια οικονομικά προβλήματα, που παρεμποδίζουν την ομαλή λειτουργία της και κατ' επέκταση δυσχεραίνουν την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των Δωδεκανήσων, ιδιαίτερα εν όψει της επερχόμενης τουριστικής περιόδου.

Αυτή η κατάσταση απαιτεί λύσεις, και δεν θα πρέπει να αφεθούν στην τύχη τους οι εργαζόμενοι (ναυτικοί και διοικητικοί υπάλληλοι), που με μεγάλες θυσίες όλο αυτό το διάστημα μόχθησαν για τη συνέχιση της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των Δωδεκανήσων.

Ωστόσο, στην πρόσκληση ενδιαφέροντος για τη δρομολόγηση νέων πλοίων στη γραμμή, που έγινε από το ΥΕΝ, δεν υπάρχει το παραμικρό δείγμα μέριμνας για τους 400 αυτούς ανθρώπους.

Ταυτόχρονα όμως, είχαμε μια ιδιαίτερα σκληρή απόφαση του ΝΑΤ, η οποία δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο τη θέση της ΔΑΝΕ, ενώ σε άλλες περιπτώσεις μεγάλων οφειλετών η αντι-

μετώπιση δεν ήταν η ίδια.

Η ουσία είναι ότι αυτά τα γεγονότα δημιουργούν έντονες ανησυχίες για το εργασιακό μέλλον των 100 εργαζομένων και ζητάμε να υπάρξει ουσιαστική μέριμνα γι' αυτούς.

Γι' αυτό το λόγο προτείνουμε:

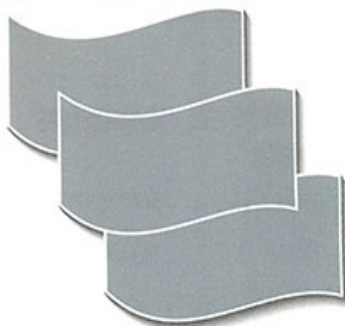
1. Να ακυρωθεί η πρόσκληση ενδιαφέροντος, που έχει γίνει, και να προκηρυχθεί καινούργια, η οποία θα περιλαμβάνει ως κριτήριο αξιολόγησης

και προτάσεις για την εξασφάλιση της απασχόλησης των εργαζομένων, και ιδιαίτερα των ναυτικών-μελών του πληρώματος του πρόσφατα κατεστραμμένου από πυρκαγιά επιβατηγού «Λέρος». Επίσης, πιστεύουμε ότι το ΥΕΝ πρέπει να επιμείνει ιδιαίτερα στις προ-

διαγραφές που έχουν τεθεί, ώστε να επιτευχθεί αναβάθμιση της γραμμής, με πλοία σύγχρονα και, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμα, να δοθούν προσωρινές άδειες για άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων, με δέσμευση όμως της εταιρείας που θα τις πάρει, ότι θα δρομολογήσει νέα πλοία σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2. Να συγκληθεί, με πρωτοβουλία του ΥΕΝ, άμεσα, ευρεία σύσκεψη με τη συμμετοχή των ναυτεργατικών οργανώσεων και εκπροσώπων της ΔΑΝΕ, ώστε να αναζητηθούν λύσεις για τη σωτηρία της εταιρείας και των 5.000 μικρομετόχων της».

Γαλάζιες σημαίες



Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που οφείλουν να επιδείξουν οι Λιμενικές Αρχές σε συνεργασία με τους προϊσταμένους των αρμοδίων δημοσίων υπηρεσιών και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την υποβολή όσο το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού υποψηφιοτήτων απονο-

μής γαλάζιων σημαίων, επισήμανε σε εγκύκλιό του ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Θεόδ. Παπακωνσταντίνου.

Όπως ανέφερε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος στην εγκύκλιό του, η χώρα μας εδώ και 11 χρόνια συμμετέχει ενεργά στο πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης». Στον ελληνικό χώρο, τον προηγούμενο χρόνο, βραβεύθηκαν 326 ακτές και 7 μαρίνες.

Σημειώνεται ότι και για τη φετινή χρονιά η εθνική επιτροπή κρίσεως για το πρόγραμμα 1999, στην οποία θα συμμετέχει και εκπρόσωπος του Δ.Σ. του FEEE (Ίδρυμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης της Ευρώπης), δεν θα εγκρίνει αιτήσεις διαχειριστών ακτών και μαρινών με ελλιπή στοιχεία, στους παρακάτω τομείς:

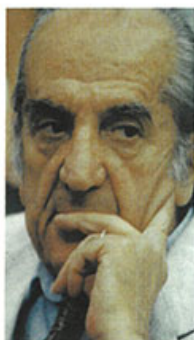
- Οργάνωση και σωστή διαχείριση ακτής και μαρίνας.

- Πληροφόρηση κοινού και ασφάλεια ρυομένων.



Είμαι **ENANTION** της

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΕΦ' ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΥΛΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**



Ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και νυν υπουργός Δικαιοσύνης, ανοίγοντας τα «χαρτιά» του στα «Ναυτικά Χρονικά», μιλάει για το έργο του στη ναυτιλία, εξηγεί πώς επί υπουργίας του υπήρξε αθρόα επιστροφή πλοίων στην ελληνική

σημαία, αποκαλύπτει το «μυστικό» των καλών σχέσεών του με εφοπλιστές και ναυτικούς, θεωρεί την αναβάθμιση του YEN «εθνικό κανόνα», ενώ χαρακτηρίζει ανόητους όσους κατά καιρούς διαδίδουν ότι θα καταργήσουν το υπουργείο. Στη συνέντευξή του, ο υπουργός Δικαιοσύνης αναφέρεται εκτενώς στην άρση του cabotage, συμφωνεί με ένα πλαίσιο χάραξης εθνικής στρατηγικής και τάσσεται υπέρ της θέσπισης κινήτρων για την ανανέωση του στόλου. Ο Ευάγγελος Γιαννόπουλος αναφέρεται με ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοσύνη του Λιμενικού Σώματος, αλλά και στις ικανότητες του κ. Σταύρου Σουμάκη, ενώ επισημαίνει ότι ο πρωθυπουργός είναι έτοιμος να λάβει σημαντικές αποφάσεις για τον κλάδο, αγνοώντας το όποιο πολιτικό κόστος.



ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

Κύριε Γιαννόπουλε, παρά την πολύχρονη απουσία σας από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η ναυτιλιακή κοινότητα νοσταλγεί το πέρασμά σας. Πού οφείλεται αυτό;

Στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τοποθετήθηκα το 1987 και παρέμεινα επί 15 μήνες, περίπου. Στο διάστημα αυτό, είναι γεγονός ότι λύσαμε πάρα πολλά προβλήματα της ναυτιλίας και ειδικότερα το πρόβλημα της ανεργίας. Είχαμε 4.220 άνεργους ναυτικούς, εκ των οποίων οι 4.020 περίπου ήταν ναύτες, προσωπικό της υπηρεσίας του πλοίου, οι άλλοι, κάπου 150, ήταν αξιωματικοί. Οι ναύτες απορροφήθηκαν όλοι μέσα σε 10 μήνες κατά τον εξής τρόπο: Ζητούσε τότε η ναυτιλία να μειώσουμε τις θέσεις εργασίας με νόμο στα ποντοπόρα πλοία, οι οποίες ήταν 22. Και έλεγαν: «Κύριε υπουργέ, μειώστε τους κατά 2-3, γιατί τα πλοία μας δεν είναι ανταγωνιστικά. Στα ξένα πλοία δουλεύουν μόνο 12, είναι συνεπώς πολύ βεβαρημένο το κόστος προ-

σωπικού και μοιραία δεν μπορούμε να 'χουμε ναύτους όπως και τα πλοία των άλλων χωρών». Θέλω εδώ να επισημάνω το θέμα της σημαίας του πλοίου, και πώς γίνεται η μεταφορά της σημαίας από το ένα κράτος στο άλλο. Με μια απλή δήλωση σε κάποιο λιμεναρχείο του κόσμου. Κάνει μια δήλωση ο πλοιοκτήτης, και λέει εγώ φεύγω από τη σημαία της Ελλάδας και μπαίνω στη σημαία της Ονδούρας, του Παναμά, ή στη σημαία κάποιου άλλου κράτους της Λατινικής Αμερικής, που υπ' αυτήν δεν ισχύει η ελληνική νομοθεσία.

Εγώ τότε είπα, εσείς ήττε 2-3. Εγώ θα μειώσω τις θέσεις εργασίας σε 18, όμως θα φέρετε τα πλοία στην ελληνική σημαία. Και μέσα σε 10 μήνες έφεραν περί τα 180 πλοία στην ελληνική σημαία, και έτσι απορροφήθηκε η ανεργία. Και μπήκε στη χώρα κατά 50%, σχεδόν, μεγαλύτερο ποσό δοηρίων, ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Ιδρύσεως ειδικών

ναυτικών

δικαστηρίων

συνέντευξη στο Χάρη Παυλίδη



Ποιο ήταν το «μυστικό» των καλών σχέσεων που είχατε αναπτύξει με ταξύ εφοπιστών και ναυτικών;

Όπου υπήρχε δίκιο, υπήρχε και λύση, δηλαδή η δική μου πρακτική ως υπουργού ήταν: «Έχετε δίκιο, θα το βρείτε, έχετε άδικο, μην επιμένετε». Ήμουν τελείως αρνητικά τοποθετημένος σε κάτι που δεν συνέφερε είτε το υπουργείο είτε τη ναυτιλία είτε τους εργαζόμενους είτε το κράτος. Πάνω λοιπόν σε αυτή την πολιτική είχαμε πάρα πολύ καλές σχέσεις, σε βαθμό ώστε όταν πήγα στο Λονδίνο (το City) πρώτη φορά ως υπουργός Ναυτιλίας, που είναι πάγιο έθιμο, αντιμετώπισα κλίμα δυσπιστίας στην αρχή, αλλά έκτοτε οι σχέσεις υπήρξαν άριστες επ' αγαθώ της πατρίδας. Εκεί είναι η μεγάλη ποντοπόρος ναυτιλία, διότι οι εδώ θεωρούνται μικροί πλοιοκτήτες, ενώ εκεί οι πλοιοκτήτες ή οι εταιρείες έχουν πολλή καράβια, 100 ή 150, των πολλών τόνων. Στην επίσκεψη αυτή, είχα πάρει μαζί μου ένα επιτελείο από διακεκριμένους λειτουργούς-συνεργάτες μου. Από τη μια

πλευρά ήταν οι πλοιοκτήτες, με πρόεδρο τον εφοπιστή κ. Χατζηπατέρα, ο οποίος είναι μέχρι σήμερα πρόεδρός τους, και είχαμε εποικοδομητικό διάλογο για τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας. Να σημειώσω ότι όταν αντικαταστάθηκα και έγινα υπουργός Αιγαίου, ο κ. Χατζηπατέρας έστειλε ένα συγχαρητήριο τηλεγράφημα σε μένα και ένα στον πρωθυπουργό της χώρας, στον οποίο εξέφραζε τη λύπη του για την αντικατάστασή μου. Στη συζήτηση που είχαμε με τους Έλληνες πλοιοκτήτες του Λονδίνου, μου τέθηκε το ερώτημα τι θα γίνει με την όξυνση των σχέσεων μεταξύ του Λιμενικού Σώματος και των πολιτικών υπαλλήλων, οι οποίοι από τις 19 Διευθύνσεις του υπουργείου ήρθαν τις 12, μεταξύ των οποίων και τη Διεύθυνση του ΟΛΠ. Τους είπα ότι το θέμα αυτό δεν είναι δικό τους, αλλά της κυβέρνησης. Βέβαια, είπα ότι δεν μπορώ να δώσω το λιμάνι στη δημοσιοκρατική πλευρά για να έχουμε κάθε τόσο απεργίες. Πήρα τότε πάρα πολλά μέτρα και έλυσα τα προβλήματα στα οποία είχαν δίκιο. Όσο για τις Διευθύνσεις, έδωσα έξι ή επτά στους πολιτικούς υπαλλήλους, έναντι των οποίων μέχρι τότε δεν ήταν καλή η συμπεριφορά ορισμένων αξιωματικών του Λ.Σ. και υπερασπίστηκα την προσωπικότητα και των δημοσίων υπαλλήλων. Βεβαίως, γνώριζα ότι όλη αυτή είναι η αντιλήψη των αξιωματικών του Λιμενικού, υπό την έννοια ότι ο αξιωματικός έχει ασκηθεί στην πειθαρχία, και όλη, ελευθεριότερη, η αντίληψη του υπαλλήλου.

Τελικά, στη συζήτησή μου αυτή στο Λονδίνο, τους εξήγησα ποια αιτήματά τους γίνονται δεκτά και ποια όχι, στο πλαίσιο του συμφέροντος του κράτους και του δικαίου.

Η συνεδρίαση, κατόπιν τούτων, ήταν σύντομη. Ο πρόεδρος κ. Χατζηπατέρας σηκώθηκε όρθιος και με ευχαρίστησε, και μέσα σε 8-9 μήνες μπόρεσαν στο ελληνικό νηολόγιο γύρω στα 165 μεγάλα πλοία και είχαμε αύξηση του ναυτιλιακού συναλλήλατος γύρω στα 250 εκατ. δολλάρια αν θυμάμαι καλά είχε αυξηθεί η εισαγωγή του ναυτιλιακού συναλλήλατος.

Μεταξύ άλλων θεμάτων, τότε, σε συνεργασία με τον δήμαρχο Πειραιά, κ. Ανδριανόπουλου, συμφωνήσαμε να στεγάσουμε το υπουργείο σε ένα κτίριο που είχε κάνει ο Σκυλίτσας στο λιμάνι και ήταν ακόμη σκελετός, ώστε να μεταφερθούν όλες οι υπηρεσίες, που ήταν σε 18 διαφορετικά σημεία, δίνοντας στο δήμο έτοιμους τους δύο ορόφους. Να φτιάξουμε ένα μεγαλόπρεπο κτίριο, που ήταν στην είσοδο του λιμανιού, και να βάλουμε μια τεράστια ελληνική σημαία για να τη βλέπουν όλοι από τα ξένα πλοία που μπαίνουν στο λιμάνι, ώστε να φανεί η δόξα της ελληνικής ναυτιλίας. Διότι ο εμπορικός στόλος ο δικός μας είναι ο 3ος στον κόσμο σε τόνάζ που βρίσκεται σε ελληνικά χέρια.

Είναι γνωστό ότι ενδιαφέρεστε -παρά το φόρτο εργασίας του υπουργείου Δικαιοσύνης- για τα δρώμενα της ελληνικής ναυτιλίας. Πιστεύετε ότι τώρα ή επί των ημερών σας τα προβλήματα ήταν περισσότερα;

Δεν ξέρω ακριβώς σήμερα η κατάσταση ποια είναι, πάντως εύχομαι, εάν

υπάρχουν προβλήματα, να επιλυθούν. Πιστεύω στον φίλο Σταύρο Σουμάκη.

Με βάση τη συσσωρευμένη εμπειρία που έχετε από αυτό το υπουργείο, τι θα συμβουλευάτε τον σημερινό υπουργό;

Νο συνεργάζεται με απόλυτα καλή πίστη με τις εφοπλιστικές και ναυτιλιακές οργανώσεις και γενικά με όλο το δυναμικό του ναυτικού κόσμου, αλλήλως προς το συμφέρον της ολότητας και των εργαζομένων.

Πώς εξηγείτε το γεγονός ότι επί των ημερών σας δεν αναβαθμίστηκε το YEN;

Δεν γνωρίζω τις συνθήκες υπό τις οποίες ευρίσκεται ή διατηρείται σήμερα η σχέση στην όλη λειτουργία του ναυτικού κόσμου, πάντως νομίζω ότι ο κ. Σουμάκης, ο οποίος είναι ένας ευφυής πολιτικός και Πειραιώτης και ζει στη θάλασσα, θα πάρει τα μέτρα εκείνα που ακριβώς αρμόζουν για καλύτερες μέρες στη ναυτιλία.

Θεωρείτε ότι είναι επιβεβλημένη η αναβάθμιση και η ενδυνάμωση του YEN;

Θεωρώ ότι η αναβάθμιση και ενδυνάμωση του YEN είναι εθνικός κανόνας να βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο. Και να πω το εξής περιστατικό, που συνέβη επί των ημερών του αείμνηστου ημών προέδρου Ανδρέα Παπανδρέου, όταν άκουσα μια μέρα ότι καταργείται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και γίνεται Γενική Γραμματεία στο υπουργείο Μεταφορών. Όπως έλεγαν τότε κάτι ηλίθιοι τεχνοκράτες στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας να καταργηθεί και το υπουργείο Εργασίας και να γίνει Γενική Γραμματεία του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Είπα τότε ότι είναι ηλίθιοι αυτοί οι κύριοι, που δεν κοιτάζουν γύρω τους την πραγματικότητα. Έκανα τότε ολόκληρη φασαρία, και μπορώ να πω ότι σε κάποια φάση που πιεζόταν ο Ανδρέας Παπανδρέου να κάνει κάτι τέτοιο, λόγω της φωνής της δικής μου και του αείμνηστου Γιάννη Ζιγδή πήρε τη σωστή θέση. Το ήξεω αυτό, γιατί άκουσα κάποιον δημοσιογράφο αυτές τις ημέρες να επιτιμάει προσκαλεσμένο του υπουργό σε μια εκπομπή του γιατί δεν καταργούνται το υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης, το υπουργείο Εμπορικής

Ναυτιλίας, το υπουργείο Τύπου, το υπουργείο Αιγαίου. Και είπα ότι όλα αυτά που λέει ο δημοσιογράφος είναι τουλάχιστον ανοησίες.

Σας βρίσκει σύμφωνο η χάραξη μιας εθνικής στρατηγικής για τη ναυτιλία;

Βεβαίως. Με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η ναυτιλία μας χρειάζεται αναπροσανατολισμό, αναδιάρθρωση, ώστε να αντιμετωπίσει τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης με την GATT και όλα αυτά. Χρειάζεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να έχει εθνική στρατηγική ώστε η ναυτιλία μας να αντεπεξέλθει στις δυσκολίες και να έχει επιτεύγματα καλύτερα, επ' αγαθώ και της ίδιας της ναυτιλίας, αλλιώς τα οποία επιτεύγματα είναι συναρτημένα και με το κράτος και με τους εργαζόμενους, κάτω από την ιστορική σημαία της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επί υπουργίας σας, το εθνικό υπολόγιο είχε γνωρίσει καλές ημέρες. Σήμερα, οι διαγραφές υπερβαίνουν τις εγγραφές. Ποια είναι η αίσθησή σας;

Πολύ με λυπεί αυτή η κατάσταση, χρειάζεται οπωσδήποτε διόρθωση.

Ποια είναι η εκτίμησή σας για το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας μετά την άρση του cabotage;

Κατ' αρχάς, να πω κάτι για τον πολύ κόσμο, που δεν ξέρει τι είναι το cabotage. Ήταν η απαγόρευση του να κάνει ξένος εμπορικός στόλος ή επιβατηγός μεταφορές σε λιμάνια της Ελλάδας. Όχι να φέρει, π.χ., κόσμο στον Πειραιά. Να μην μπορεί να φορτώσει κόσμο από τον Πειραιά το ξένο καράβι και να πάει στη Ρόδο, στη Μυτιλήνη, να κάνει δηλαδή συγκοινωνία. Αυτό απαγορευόταν. Όταν ήμουν υπουργός Μεταφορών και Εργασίας, αργότερα, και μου ζητούσαν οι ξένοι να απαηλοτριώσουμε αυτά τα δικαιώματά μας, εγώ έστηνα καβγά. Σε μια σύσκεψη των υπουργών, θυμάμαι, που επέμειναν οι Άγγλοι, ανταλλάξαμε σκληρές φράσεις. Βέβαια, αυτό το cabotage τώρα δεν υπάρχει. Τώρα τα ξένα καράβια μπαίνουν στα λιμάνια τα δικά μας και κάνουν κρουαζιέρες από τον Πειραιά στα Χανιά ή από τα Χανιά στη Χάιφα, και από τη Χάιφα στη Μυτιλήνη και τα Ιωάννα. Τώρα πλέον κάθε ξένο





πλοίο μπορεί χωρίς κανένα εμπόδιο να μπαίνει και να βγαίνει. Εφόσον λοιπόν αυτό το δικαίωμα το δικό μας, να πλεύουμε στις δικές μας τις θάλασσες, το χάνουμε, τότε εμείς πρέπει να αναπροσαρμόσουμε την οικονομική πορεία και πολιτική μας με νέες προδιαγραφές, ώστε να μπορέσουμε να ανταγωνιστούμε τα ξένα πλοία. Πάντως, υπάρχει ικανός ελληνικός στόλος, υπό ελληνική σημαία, με υπερμεγέθη πλοία πολλών κόρων, που είναι καλύτερα από ξένα. Μπορεί λοιπόν ο εμπορικός στόλος ο δικός μας να τα βγάλει πέρα. Πιστεύω απόλυτα ότι και η οικονομία και η ελληνική ακτοπλοΐα, και μετά την άρση του cabotage, όχι μόνο θα επιζήσει, γιατί λειτουργεί και το ελληνικό δαιμόνιο, αλλά και θα διαπρέψει.

Πιστεύετε ότι θα πρέπει να υπάρξουν κίνητρα για την ανανέωση του στόλου;

Βεβαίως. Υπάρχουν ή δεν υπάρχουν, πρέπει οπωσδήποτε να βρεθούν τα μέσα και να εξυπηρετηθεί ο εμπορικός στόλος.

Η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας σας βρίσκει σύμφωνο;

Δεν ξέρω ακριβώς πώς είναι σήμερα το θέμα. Εγώ, πάντως, τις άδειες σκοπιμότητας τις είχα αναθέσει σε μία επιτροπή, και όσοι έκαναν αιτήσεις για να πάρουν άδεια ώστε να μπει ένα πλοίο στις γραμμές της ακτοπλοΐας, αυτές τις αιτήσεις τις δημοσιοποιούσαμε και στη συνέχεια η επιτροπή έκανε τις δικές της εκτιμήσεις χωρίς να παρουσιαστεί ποτέ κανένα πρόβλημα. Υπήρχε απόλυτη διαφάνεια.

Υπό ποιες προϋποθέσεις θα μπορούσε να αναβαθμιστεί ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος;

Έχουμε άξιους λιμενικούς αξιωματικούς, ένα σώμα εκπαιδευμένο, πειθαρχημένο, με υψηλά προσόντα, και μπορώ να πω ότι λόγω του ανταγωνισμού που σήμερα αντιμετωπίζει το Λιμενικό Σώμα, δηλαδή όταν βλέω ανταγωνισμό εναντίον τους θαθρέμπορους, τους διακινούντες καράβια με

ναρκωτικά από ξένες χώρες και άλλα αντικείμενα, πρέπει οι αξιωματικοί μας να τύχουν επιμόρφωσης, ώστε να αποκτήσουν περισσότερα εφόδια για να μπορέσουν να τα βγάλουν πέρα.

Χρήζει εκσυγχρονισμού η διαδικασία απονομής Δικαιοσύνης στα ναυτικά δικαστήρια;

Γι' αυτό το θέμα δεν μπορώ να απαντήσω με ένα ναι ή ένα όχι. Εγώ ήμουν και είμαι εναντίον της ιδρύσεως ειδικών ναυτικών δικαστηρίων. Διότι το Τμήμα του Ναυτικού Δικαίου του Πρωτοδικείου Πειραιά και του Εφετείου Πειραιά δούλευε θαυμάσια. Τώρα ακούω παράπονα, δεν ξέρω όμως πώς έχουν τα πράγματα και ποια είναι η αλήθεια.

Αυτό που ζητάει σήμερα η ναυτιλία, κύριε υπουργέ, μπορεί να το δώσει το ΠΑΣΟΚ;

Η ναυτιλία μπορεί να υποβάλει τα προβλήματά της στον υπουργό, τον κ. Σουμάκη, και όσο μπορεί ο υπουργός να βοηθήσει επάνω στα αιτήματα αυτά, θα το πράξει, διότι ο κ. Σουμάκης και έμπειρος πολιτικός είναι και γενικά είναι αρτίως καταρτισμένος, αλλά και ως Πειραιώτης έχει όλα εκείνα τα προσόντα που χρειάζεται ένας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας για να ανταπεξέλθει σε όλα τα προβλήματα που παρουσιάζονται.

Αυτή η κυβέρνηση μπορεί να ανακτήσει το χαμένο χρόνο, αγνοώντας το όποιο πολιτικό κόστος;

Η κυβέρνηση του Κώστα Σημίτη όλα μπορεί να τα αντιμετωπίσει. Ο Σημίτης είναι στέρεος πολιτικός και ο λόγος του είναι συμβόλαιο. Συνεπώς, μπορεί να επιτελέσει -δεν θέλω να πω θαύματα, γιατί θαύματα δεν γίνονται- έργο ως πολιτικός και ως πρωθυπουργός (και βουλευτής Πειραιώς), ώστε να κρατηθεί και η υπεροχή της ελληνικής ναυτιλίας έναντι των ξένων ανταγωνιστών της, και για την προσφορά της ναυτιλίας εντεύθεν, στο κοινωνικό σύνολο και την πατρίδα. ➡

ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

του Νάσου Πουλακίδα
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

Εχει επιτύχει το... ακατόρθωτο για πολλούς, να χαίρει της εκτίμησης και της φιλίας πλοιοκτητών και ναυτικών. Πρόσφατα, ευτύχησε να δει τον γιο του, Χρήστο, σημαντικόφορο του Λ.Σ. και να του απονείμει το ξίφος του Έλληνα αξιωματικού.

Στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», αναφέρεται στο έμπυχο υλικό του Λιμενικού, στα τεχνικά μέσα που διαθέτει το Σώμα, καθώς και στις μεταθέσεις, για τις οποίες έχει προκληθεί θόρυβος. Ακόμη, στα βήματα προόδου στον τομέα έρευνας και διάσωσης, στην αστυνόμευση των ακτών, στο φαινόμενο της αθρόας εισαγωγής λαθρομεταναστών στη χώρα μας, στις υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό και στους στόχους του για το τρέχον έτος.

Κύριε Παπακωνσταντίνου, την τελευταία διετία παρατηρείται αναδιοργάνωση του Σώματος, αν και από πλευράς έμπυχου υλικού υπάρχουν ελλείψεις. Το 1999 θα γίνουν προσλήψεις;

Τα τελευταία χρόνια, οι εξελίξεις και η πορεία πολλών θεμάτων, που έχουν άμεση σχέση με τη δράση του Λ.Σ. στους τομείς της αρμοδιότητάς του, ήταν σημαντικές και ταχύτατες. Η υποχρέωση συμμόρφωσης της χώρας μας στις Διεθνείς Συμβάσεις (SOLAS, SAR, STCW, SCHENGEN κ.λπ.) και εναρμονισμού της εσωτερικής μας νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή, η αύξηση της κυκλοφορίας των πλοίων (μικρών και μεγάλων) στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, η εμφάνιση καινοφανών μέσων θαλάσσιας αναψυχής και η αύξηση των παραβιάσεων της νομοθεσίας μας στους τομείς διακίνησης ναρκωτικών ουσιών και λαθρομεταναστών, προκάλεσαν ιδιαίτερη ανησυχία και άγχος στο προσωπικό και στις ηγεσίες του Σώματος. Τα τελευταία χρόνια, πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ κατέβαλλαν σημαντικές προσπάθειες για να αυξηθεί η οργανική δύναμη του Λ.Σ. και να καλυφθούν τα κενά πολλών ετών με τη σταδιακή συμπλήρωση και ανανέωση των στελεχών του.

Τα έτη 1997 και 1998 όμως, ετέθησαν και επετεύχθησαν δύο σημαντικοί για την πορεία του Λ.Σ. στόχοι. Η τακτική κατ' έτος πρόσληψη προσωπικού και, το σπουδαιότερο, η ένταξη στο Σώμα ποιοτικά αναβαθμισμένου στελεχικού δυναμικού, με αντικειμενικά και αξιοκρατικά κριτήρια. Εδώ θα ήθελα να τονίσω ότι η όλη προσπάθεια έγινε και πέτυχε χάρις στη βούληση και την επιμονή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Στ. Σουμάκη, και του γενικού γραμματέα, κ. Αθ. Τσουροπή.

Το αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν να προσληφθούν 56 αξιωματικοί και 800 λιμενοφύλακες με πρόβλεψη για το τρέχον έτος την κατάταξη περίπου 450 υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων και 34 αξιωματικών. Ανεξάρτητα όμως από αυτές τις προσλήψεις, θεωρώ απαραίτητη την περαιτέρω ενίσχυση του Λ.Σ. κατά τα επόμενα έτη, για την κάλυψη των δημιουργούμε κατ' έτος κενών και την πλήρωση οπωσδήποτε της νομοθετημένης οροφής, που είναι 6.000 άτομα.

Από πλευράς τεχνικών μέσων, τι παρελήφθη το 1998 και τι είναι προγραμματισμένο να ενισχύσει το Σώμα, το 1999;

Παράλληλα με την ενίσχυση του Λ.Σ. σε προσωπικό, καταβάλλονται προσπάθειες για τον εφοδιασμό του με επιχειρησιακά μέσα και εξοπλισμό. Για το σκοπό αυτό, τα τελευταία χρόνια εκπονήθηκε και υλοποιείται ένα φιλόδοξο πρόγραμμα, που περιλαμβάνει την προμήθεια τριών σκαφών ανοικτής θάλασσας, 18 παράκτιων περιπολικών σκαφών, 27 καταδιωκτικών ακάτων, 2 δικινητήριων αεροσκαφών, 40 περιπολικών αυτοκινήτων, 10 ναυαγοσωστικών ανοικτής θάλασσας, 4 ελικοπτερίων παντός καιρού, επιβατηγών αυτοκινήτων, λεωφορείων, ηλεκτρονικού εξοπλισμού, οπλισμού κ.λπ.

Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος, παρελήφθησαν ήδη μέσα στο 1998 τρία παράκτια περιπολικά σκάφη, ταχύτητας 43 ν.μ., οκτώ καταδιωκτικές άκατοι ταχύτητας 50-60 ν.μ., επτά ναυαγοσωστικά και 40 περιπολικά αυτοκίνητα. Σημειώνω



ο αντιναύαρχος Θεόδ. Παπακωνσταντίνου με τον συντάκτη του περιοδικού Νάσο Πουλακίδα





Το 29, αν δεν ήταν, θα πρέπει να γίνει το τυχερό νούμερο για τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Θεοδόση Παπακωνσταντίνου. Ακριβώς 29 χρόνια μετά την κατάταξή του στο Σώμα, έφθασε στο ανώτατο αξίωμα. Με πρόταση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρου Σουμάκη, και απόφαση του ΚΥΣΕΑ, προήχθη στη θέση του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος.

Ο Θ. Παπακωνσταντίνου γεννήθηκε το 1946 στο Κουτσοπόδι Αργολίδας και έχει σπουδάσει πολιτικές επιστήμες στο Πάντειο. Με τη συμφοιτήτριά του Μαρία Λογοθέτη ενώθηκαν με τα δεσμά του γάμου και απέκτησαν δύο παιδιά, τον Κλέαρχο και τον Χρήστο.

Ο σημερινός αρχηγός του Λ.Σ. υπηρέτησε σε περιφερειακές και επιτελικές θέσεις και συμμετείχε στη ρύθμιση θεμάτων ναυτεργατικών σχέσεων και ναυτιλιακής πολιτικής.

ακόμη ότι κατά το 1998 υπεγράφη και η σύμβαση για την προμήθεια τεσσάρων ελικοπτερίων παντός καιρού, η σταδιακή παράδοση των οποίων θα αρχίσει από το έτος 2000. Η ολοκλήρωση υλοποίησης του προγράμματος αυτού προχωράει κανονικά και το 1999 αναμένεται να παραληφθούν ακόμη 12 καταδιωκτικοί όκατοι, ταχύτητας 55 ν.μ., 10 παράκτια ταχεία περιπολικά σκάφη, ταχύτητας 45 ν.μ., τα υπόλοιπα τρία ναυαγιοσωστικά ανοικτής θάλασσας, οκτώ επιβατηγά αυτοκίνητα, τρία αυτοκίνητα VAN, δύο μικρά και δύο μεγάλα λεωφορεία μεταφοράς προσωπικού, ηλεκτρονικός εξοπλισμός που περιλαμβάνει κάμερες θερμικής απεικόνισης, διόπτρες σκόπευσης ημέρας-νύκτας κ.λπ. και, τέλος, προστατευτικός ατομικός εξοπλισμός για το σύνολο των ανδρών που εκτίθενται σε κίνδυνο κατά τις επιχειρήσεις επιβολής της εννόμου τάξεως.

Αρκετός θόρυβος έχει προκληθεί με τις μεταθέσεις. Τι μήνυμα αποστέλλετε σε αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και λιμενοφύλακες;

Ένα πολύ λεπτό και πολύπλοκο θέμα, που το συνθέτουν υπηρεσιακές, οικογενειακές, κοινωνικές και οικονομικές παράμετροι, είναι αυτό των τοποθετήσεων και μεταθέσεων του προσωπικού μας. Ένας λόγος που το έκανε ακόμη δυσκολότερο ήταν η έλλειψη θεσμικού πλαισίου, με αποτέλεσμα να υπάρχει βεβαρημένο παρελθόν, γεμάτο από αβεβαιότητα και ερωτηματικά. Με τη βοήθηση και τις προσπάθειες της σημερινής πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας, θεσπίσθηκε νομικό πλαίσιο με την έκδοση του Π.Δ. 404/98. Σύμφωνα με το εν λόγω διάταγμα, καθιερώθηκαν, πρώτη φορά, αντικειμενικά κριτήρια στις μεταθέσεις του προσωπικού Α.Σ. με βάση τα μόρια που συγκεντρώνουν, ανάλογα με το συνολικό χρόνο υπηρεσίας στο Α.Σ., την οικογενειακή κατάσταση, το χρόνο υπηρεσίας σε παραμεθόριες περιοχές κ.λπ. Πιστεύω ότι με αυτό τον τρόπο θα εξαλειφθούν οι αδυναμίες και ατέλειες του παρελθόντος και θα προωθήσουμε την αξιοκρατία και τη διαφάνεια στις τοποθετήσεις του προσωπικού.

Στον τομέα της έρευνας και της διάσωσης, ποια βήματα προόδου έχουν γίνει;

Ο τομέας αυτός είναι από τους πλέον ευαίσθητους, και δίνουμε καθημερινά σχεδόν αγώνα για να ανταποκριθούμε στην αποστολή μας αυτή, θέτοντας πολλές φορές σε κίνδυνο τα πληρώματα των σκαφών μας.

Είναι γνωστό ότι από το 1968 λειτουργεί στο ΥΕΝ το Κέντρο Συντονισμού-Έρευνας και Διάσωσης (Θάλαμος Επιχειρήσεων ΥΕΝ), το οποίο από το 1989, και στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης «SAR 1979» του ΙΜΟ, ενοποιήθηκε με τις υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης της Π.Α. και μετονομάστηκε σε «Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού-Έρευνας και Διάσωσης» (Ενιαίο ΚΣΕΔ).

Για την αντιμετώπιση των εκάστοτε ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών χρησιμοποιούνται τα επιχειρησιακά μέσα του Α.Σ., που ενισχύθηκαν, όπως προείπα, με την παραλαβή των πρώτων επτά από τα δέκα ναυαγιοσωστικά που έχουν παραγγελθεί, ενώ παράλληλα υπεγράφη και υλοποιείται η σύμβαση προμήθειας τεσσάρων ελικοπτερίων παντός καιρού, η παραλαβή των οποίων θα συμβάλει στην περαιτέρω βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα έρευνας και διάσωσης. Για το χειρισμό των εν λόγω ελικοπτερίων, εκπαιδεύονται ήδη από το Στρατό Ήραρος τέσσερις αξιωματικοί Α.Σ. και έξι βαθμοφόροι για την τεχνική υποστήριξη.

Ουσιαστική συνδρομή στο έργο του ΥΕΝ/ΚΣΕΔ, κατά τις επιχειρήσεις της ναυτικής έρευνας και διάσωσης, παρέχεται από το Πολεμικό μας Ναυτικό, την Πολεμική Αεροπορία και τα αλιευτικά και εμπορικά πλοία.

Για τα τελευταία, θα ήθελα εδώ να εξάρω την ουσιαστική συμβολή τους στη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και τη μεταφορά ασθενών από τα νησιά μας. Η προθυμία των πλοιοκτητών και η αυτοθυσία των ναυτικών μας έχουν σώσει ζωές, και τιμούν τη χώρα μας και τη ναυτική

μας παράδοση.

Η αστυνόμευση των ακτών γίνεται κατά αποτελεσματικό τρόπο;

Το Α.Σ. καλείται να αστυνομεύσει έναν ευαίσθητο θαλάσσιο χώρο με μεγάλο αριθμό λιμανιών και χιλιόμετρα μήλια ακτών. Αν λάβει κανείς υπόψη την κίνηση χιλιάδων πλοίων καθ' όλο το έτος, όλων των κατηγοριών (επιβατηγά, φορτηγά, τουριστικά, αλιευτικά κ.λπ.), την ιδιαίτερη κλίση του Έλληνα για την ενασχόλησή του με τις θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως αλιεία, θαλάσσια σπορ κ.λπ., και τέλος το γεγονός ότι κάθε καλοκαίρι εκατομμύρια τουρίστες κατακλύζουν τις ακτές μας, είναι εύκολο να κατανοήσει το μέγεθος της ευθύνης και της απασχόλησης του προσωπικού Α.Σ.

Είναι λοιπόν προφανείς οι αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει το Α.Σ. στον τομέα της αστυνόμευσης. Πιστεύω όμως ότι με τα μέτρα που λαμβάνονται στον τομέα αυτό, τόσο με την εκπόνηση Κανονισμών Λιμένα που ρυθμίζουν τα θέματα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων όσο και με την ενεργοποίηση των λιμενικών Αρχών για έλεγχο των περιοχών ευθύνης τους και με τη συνδρομή και προσωπικού του ΥΕΝ, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, η αστυνόμευση των ακτών καλύπτεται κατά τρόπο ικανοποιητικό, χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για να καταστεί αυτή αποτελεσματικότερη, στόχος που αποτελεί μόνιμη επιδίωξη των υπηρεσιών μας.

Τελευταία, υπήρξε έξαρση του φαινομένου λαθρομεταναστών. Τα μέτρα δεν είναι τόσο αποτελεσματικά; Υπάρχουν, και ποιες, προτάσεις από εσάς για περιορισμό, αν όχι εξάλειψη, του φαινομένου;

Είναι γνωστό ότι η χώρα μας τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει οξύτατο πρόβλημα με την είσοδο των λαθρομεταναστών, η οποία οφείλεται κυρίως σε εξωγενείς παράγοντες και, ειδικότερα, στις μεγάλες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές, που

επλήθην σε παγκόσμια κλίμακα.

Σημαντικό μέρος των εισερχομένων στη χώρα μας λαθρομεταναστών διακινείται από τη θάλασσα, κατά κύριο λόγο, με μικρά σκάφη, που τους μεταφέρουν στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου από τις έναντι τουρκικές ακτές.

Το ΥΕΝ, προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό, αντέδρασε έγκαιρα, προβαίνοντας στη λήψη μιας σειράς μέτρων, όπως η σημαντική, για τα δεδομένα του Α.Σ., ενίσχυση σε προσωπικό και επιχειρησιακά μέσα των λιμενικών Αρχών του Ανατολικού Αιγαίου, η διάθεση κατά περιόδους σε αυτές ανδρών των Ειδικών Δυνάμεων Α.Σ., καθώς και η διενέργεια συστηματικών περιπολιών από ξηρά και θάλασσα βάσει ειδικών σχεδίων που έχουν εκπονηθεί σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία.

Αποτέλεσμα των ανωτέρω μέτρων είναι η σύλληψη μεγάλου αριθμού λαθρομεταναστών και Τούρκων διακινητών τους. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 1998, σε σύνολο 150 περιπτώσεων, συνελήφθησαν 3.657 λαθρομετανάστες και 80 διακινητές, ενώ κατασχέθηκαν 28 σκάφη και 1 Φ/Γ όχημα.

Παρά τις σημαντικές αυτές επιτυχίες των λιμενικών Αρχών, το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης εξακολουθεί να υφίσταται, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο:

- α) στο μεγάλο αριθμό των ευρισκομένων πλοίων των τουρκικών ακτών νησιών μας, σε συνδυασμό με τις ελάχιστες αποστάσεις από αυτές,
- β) στις πολύ υψηλές απολαβές των μεταφορέων,
- γ) στην αδυναμία χρήσης όπλων, λόγω του κινδύνου πρόκλησης αθώων θυμάτων (λαθρομετανάστες),
- δ) στη δυσχέρεια αναχαίτισής τους προς τα τουρκικά χωρικά ύδατα, διότι στις περιπτώσεις αυτές επιχειρείται πάντα νέα προσπάθεια σε όλη τη σημαία,
- ε) στη σταθερή όρνηση της Τουρκίας, μέχρι σήμερα, να συνάψει σύμβαση επανεισδοχής των λαθρομεταναστών, οι οποίοι αποδεδειγμένα προέρχονται από το έδαφός της.



Ευελπιστώ όμως ότι, ανεξάρτητα από τις παραπάνω αντικειμενικές δυσκολίες, το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης θα περιορισθεί με τη συνεχή επαύξηση των μέτρων φύλαξης των ανατολικών συνόρων της χώρας μας, γεγονός που συνδέεται άμεσα με την πορεία ολοκλήρωσης των προγραμμάτων ενίσχυσης του Α.Σ. σε προσωπικό, επιχειρησιακό μέσο και εξοπλισμό.

Βελτιώνονται οι προσφερόμενες προς τους πολίτες υπηρεσίες στα λιμάνια;

Στο πλαίσιο της ευρύτερης κυβερνητικής προσπάθειας για τη βελτίωση και αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στους διακινούμενους επιβάτες σε όλους τους τερματικούς σταθμούς μεταφορών της χώρας μας, το ΥΕΝ ανέλαβε την πρωτοβουλία για την πραγματοποίηση ιδιαίτερης σημασίας έργων λειτουργικών παρεμβάσεων.

Έτσι λοιπόν, σε 51 λιμάνια εξυπηρέτησης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, εκτελέστηκαν από τα οικεία Λιμενικά Ταμεία, σε συνεργασία με τους αντίστοιχους ΟΤΑ, έργα στη χερσαία ζώνη τους, που αφορούν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαγραμμίσεις των χώρων, οριζόντιες και κατακόρυφες σημάσεις, διαχωρισμό ροών επιβατών-οχημάτων, κατασκευή στεγαστρών αναμονής επιβατών, τοποθέτηση ενδεικτικών πινακίδων σήμανσης-πληροφόρησης των επιβατών στην Ελληνική και Αγγλική, τοποθέτηση πινακίδων τιμολογίου TAXI, τοποθέτηση τηλεφωνικών θαλάμων, ηλεκτροφωτισμό, τοποθέτηση λιωμένων γραφείων από ξενοδόχους κ.λπ. για την εξυπηρέτηση-πληροφόρηση των τουριστών, ηλεκτρονικοί ή απλοί πίνακες πληροφοριών για δρομολόγια, δελτίο καιρού κ.λπ. στην Ελληνική και Αγγλική, περιφράξεις, σήμανση οδικών προσβάσεων κ.λπ.

Οι παρεμβάσεις στα λιμάνια θα συνεχισθούν και το έτος 1999, εντός του οποίου έχουν προγραμματισθεί να εκτελεσθούν πρόσθετα έργα, όπως δημιουργία χώρων εξυπηρέτησης επιβατών, τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινάκων πληροφοριών, κατασκευή W.C., κ.λπ., συνολικού κόστους που εκτιμάται ότι θα υπερβεί το 1 δισ. δρχ.

Η νέα ακτοπλοϊκή περίοδος βρίσκεται προ των πυλών. Το Λιμενικό Σώμα είναι έτοιμο;

Αποβλέποντας στην καλύτερη παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό και τη δημιουργία ικανοποιητικών συνθηκών εργασίας στα πληρώματα των Ε/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων, το ΥΕΝ προχωρεί στην ολοκλήρωση της διαδικασίας καθορισμού δρομολογίων έτους 1999, με έμφαση στα ακόλουθα:

α) Κατανομή των ωρών αναχώρησης των δρομολογίων των πλοίων της ίδιας γραμμής από τον αφετήριο λιμένα σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, για καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και αποσυμφόρηση των λιμένων.

β) Εξασφάλιση ικανού χρόνου παραμονής του πλοίου στον αφετήριο και όλους τους ενδιάμεσους λιμένες, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο αιχμής.

γ) Προγραμματισμός προσεγγίσεων των πλοίων στα «μικρά» νησιά κάθε γραμμής, ώστε να ικανοποιούνται οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις άδειες σκοπιμότητας και να εξασφαλίζεται η ομαλή κατανομή τους μέσα στην εβδομάδα.

δ) Προγραμματισμός εκτάκτων δρομολογίων στις περιόδους προβλεπόμενης αυξημένης κίνησης (Πάσχα, Αγίου Πνεύματος, Δεκαπενταύγουστο κ.λπ.).

ε) Πλήρης εφαρμογή του Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. σε όλες τις υποχρεώσεις γραμμής, με την υποχρεωτική υποβολή σχετικής βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας πριν από την έκδοση των αποφάσεων καθορισμού δρομολογίων.

στ) Εξασφάλιση συνθηκών απασχόλησης και ανάπαυσης των πληρωμάτων των δρομολογημένων πλοίων, σύμφωνα με τις διατάξεις της Δ.Σ. STCW.

Επίσης, θα συνεχισθεί το επιτυχημένο πρόγραμμα καθημερινής ενημέρωσης του ΟΤΕ και λοιπών υπηρεσιών για τα εκτελούμενα δρομολόγια κυρίων γραμμών.

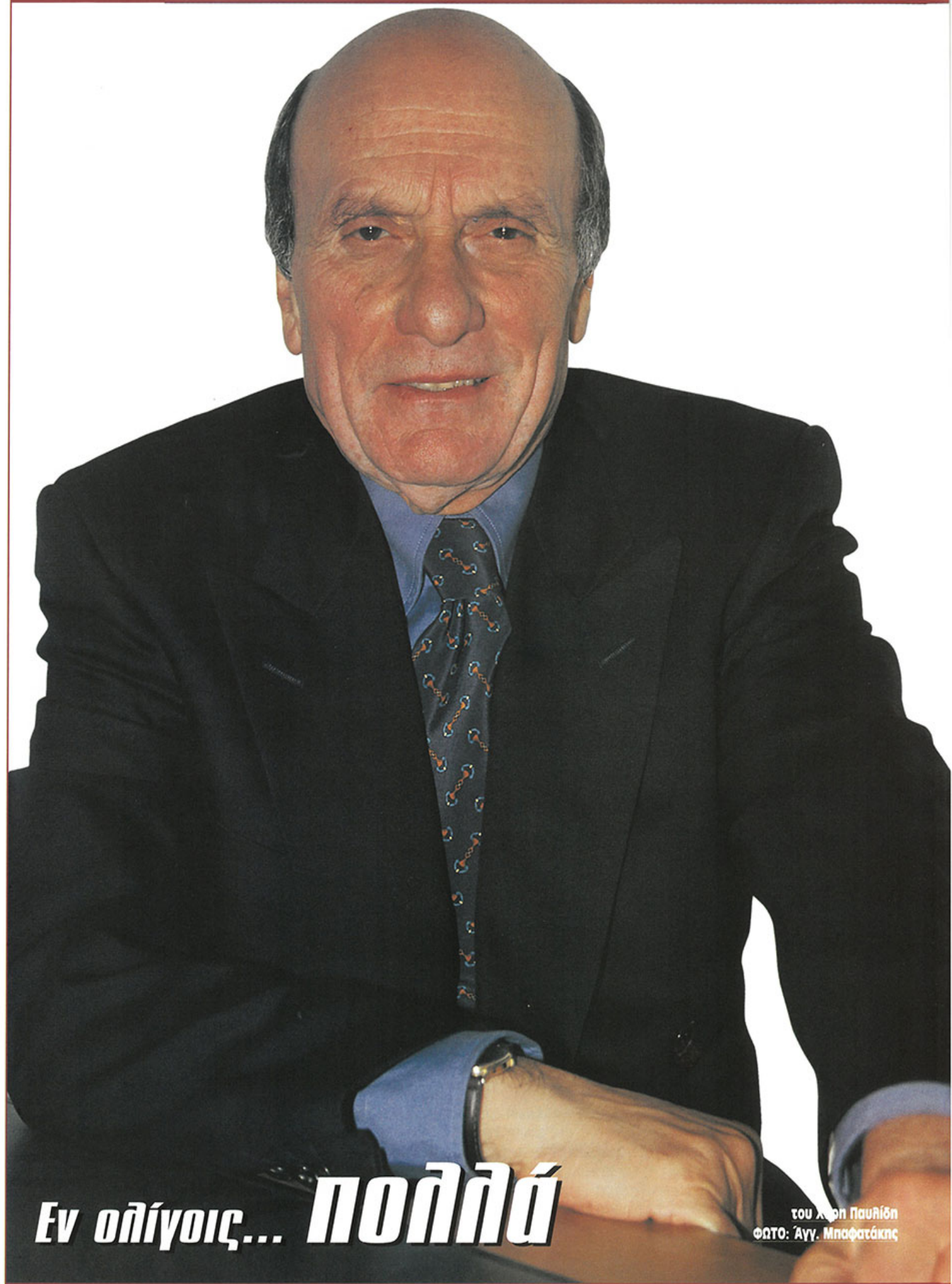
Οι στόχοι σας, ως αρχηγού του Α.Σ., ποιοι είναι για το 1999;

Όπως γνωρίζετε, ο ρόλος του Α.Σ. έχει διττό χαρακτήρα, που αφορά τη διοίκηση και εξυπηρέτηση της Εμπορικής μας Ναυτιλίας και την αστυνόμευση των λιμανιών και των θαλάσσιων μας.

Για την επίτευξη του έργου αυτού, αναμφίβολα απαιτείται εκσυγχρονισμός του Α.Σ. και ενίσχυσή του, στους τομείς του προσωπικού και των υλικοτεχνικών μέσων. Επίσης, απαιτείται η συνεχής επιμόρφωση και εκπαίδευση του προσωπικού του Α.Σ. στα αντικείμενα που χειρίζονται, ώστε να επεκταθούν και εξειδικευθούν ακόμη περισσότερο οι γνώσεις τους, για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις των καιρών.

Οι στόχοι μου λοιπόν για το 1999 εστιάζονται στην υλοποίηση των προγραμμάτων για την αναβάθμιση του Α.Σ., στην εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού και τον εφοδιασμό του με τα αναγκαία επιχειρησιακά μέσα, με σκοπό την καλύτερη προσφορά υπηρεσιών στο ποντοπόρο και επιβατηγό πλοίο, στον Έλληνα ναυτεργάτη που τα επανδρώνει και στο κοινωνικό σύνολο γενικότερα και, τέλος, στην αποτελεσματικότερη αστυνόμευση των λιμένων και ακτών της πατρίδας μας. ➡





Εν ολίγοις... **ΠΟΛΛΑ**

του Χρήση Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

«Ου φροντίζεις Ιπποκλήειδον»

Γενικός γραμματέας του ΥΕΝ επί σειρά ετών, πώς αισθάνεσθε... γενικώς εκτός υπουργείου;

Αισθάνομαι καλά... γενικώς. Και αυτό, γιατί η βιοθεωρία μου με έκανε από πολύ νωρίς να αποδεχθώ το ρευστό και εφήμερο όλων των πραγμάτων, όπως άηλωστε και της ίδιας της ζωής. «Ου φροντίζεις Ιπποκλήειδον», λοιπόν.

Η χάραξη εθνικής στρατηγικής στη ναυτιλία ξεπερνά τις υπουργικές αρμοδιότητες;

Για τη ναυτιλία (και εννοώ την ωκεανοπόρο ναυτιλία) η χάραξη εθνικής στρατηγικής είναι μεγάλος λόγος. Πάντως, και το «μεγάλο», όπως άηλωστε και το «μέτριο» και το «μικρό», είναι στις υπουργικές αρμοδιότητες.

Αναβαθμισμένο ή υποβαθμισμένο το ΥΕΝ;

Για μία ακόμη φορά, το ΥΕΝ δεν βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια. Πλέει πάνω σε αυτήν, και μάλιστα με τα λιγότερα προβλήματα συγκριτικά με άλλους κρατικούς τομείς.

Για ποια μέτρα που δεν πήρατε, μετανιώσατε;

Θυμίζω ότι δεν ήμουν υπουργός, αλλά γενικός γραμματέας του ΥΕΝ. Έτσι, δεν είχα δυνατότητα να «πάρω μέτρα», αλλά να βοηθήσω στη λήψη τους.

Πάντως, η μετά τα γεγνημένα δήλωση οποιασδήποτε μετάνοιας, μόνο εξωραϊστικό της δράσης μου χαρακτήρα θα μπορούσε να έχει. Αρνούμενος λοιπόν την ευκαιρία του εξωραϊσμού, που μου δίνει η εργασία μου, δηλώνω εις ολόκληρον συνυπεύθυνος με τους εκάστοτε υπουργούς, τόσο για τα θετικά όσο και για τα αρνητικά πεπραγμένα και των δύο θητειών μου στο ΥΕΝ.

Σκοπιμότητα στις άδειες σκοπιμότητας;

Ο χρόνος της ισχύος της... σκοπιμότητας των αδειών σκοπιμότητας πιστεύω ότι έχει ήδη λήξει.

Κατά συνέπεια, πρέπει το ταχύτερο να ληφθούν (αν δεν έχουν ληφθεί) από όλες τις πλευρές τα απαιτούμενα μέτρα για τον κατά το δυνατόν αβλαβή τερματισμό του σχετικού καθεστώτος.

Εκσυγχρονισμός στη ναυτιλία σημαίνει...

Σημαίνει την υπέρβαση της αντίληψης του πολιτικού κόστους και την ανένδοτη σύγκρουση με τα συμφέροντα και τις «καταστάσεις» που διαιωνίζουν το συντηρητικό χθες στο χώρο της ναυτιλίας.

Ασφαλές «ημίματι» η Σοφοκλήειδος;

Άλλοτε ασφαλές «ημίματι» και άλλοτε «ταραγμένη θάλασσα».

Κατάργηση του cabotage για τις ελληνικές εταιρείες.

Έτσι κι αλλιώς, η κατά τα κοινοτικά θέσμιμα ώρα της συνοδικής κατάργησής του είναι δεδομένη. Κατά συνέπεια, κάθε περαιτέρω λόγος γι' αυτό, είναι περιττός.

Γιατί οι πολιτικοί τα έχουν κάνει... θάλασσα στη θάλασσα;

Οι πολιτικοί δεν τα έκαναν... θάλασσα στη θάλασσα περισσότερο από ό,τι τα έκαναν... θάλασσα στην ξηρά. Κατά την άποψή μου, κύρια αιτία αυτής της επικίνδυνης «θαλασσοποίησης» είναι ο Διηλιγαντισμός.

Η διαχρονική δηλαδή διατήρηση σε ισχύ από τους πολιτικούς και τα κόμματα, τόσο κατά τη δράση της κυβέρνησης όσο και κατά τη δράση

της αντιπολίτευσης, των... «ενδόξων» πολιτικών πρακτικών του αειμνήστου Αρκάδα πολιτικού. Μάλιστα, το ήμην να ισχυρισθώ ότι τα πράγματα στη ναυτιλία διατηρούνται σε κάποια ανεκτή έως και καλή κατάσταση, επειδή κυρίως η μεγάλη ναυτιλία ασκείται έξω από τον εθνικό χώρο, και επειδή, επίσης, πάνω από τον εκάστοτε υπουργό Ναυτιλίας και την κυβέρνηση αιωρείται η «δομώκλειος σπάθη» της αλλαγής σημαίας.

Με ποιο «ημίματι» ετοιμάζεστε να αποηλεύσετε πολιτικά;

Έχω ήδη... αποηλεύσει με το... ναυαγιστικό της Εθνικής Συναίνεσης, που την θεωρώ περισσότερο από κάθε άλλη φορά αναγκαία, και αυτό γιατί πιστεύω ότι, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η πατρίδα μας σέρνεται στο τέλμα μια αργής, αλλά σταθερής παρακμιακής πορείας.

Το σύνολο της εθνικής ελληνικής ζωής εμφανίζει, σε ανεπίτρεπτη πυκνότητα, θυλάκους αναχρονιστικών δομών. Δομών, που άλλες οφείλονται σε εσφαλμένες αποφάσεις του απώτερου και πρόσφατου παρελθόντος, και άλλες καλύπτουν συμ-

φέροντα επιμέρους ομάδων και συντεχνιών. Οι δομές αυτές, κρινόμενες σε σχέση με τις ανάγκες της εξελικτικής προσαρμογής της πατρίδας μας στο ταχέως μεταβαλλόμενο εθνικό και διεθνές περιβάλλον, παίρνουν τη μορφή ενός καταστροφικού παραλογισμού, η άρση του οποίου αποτελεί άμεσο και επιτακτικό πολιτικό και κοινωνικό χρέος. Η άρση αυτή δεν μπορεί να συντελεσθεί παρά μόνο με τον ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΕΞΟΡΘΟΛΟΓΙΣΜΟ της εθνικής ζωής. Αυτός ο εξορθολογισμός στις παρούσες συνθήκες αποτελεί, ουσιαστικά, επαναστατική διαδικασία, η περαίωση της οποίας πρέπει να είναι ταχεία και ασφαλή. Αλλά για να είναι τέτοια, δεν μπορεί να αποτελεί το έργο ενός μόνο κόμματος, ούτε να στηριχθεί μόνο στην κοινωνική βάση του κόμματος αυτού. Να γιατί είναι επιτακτική εθνική ανάγκη η ευρύτερη δυνατή εθνική συναίνεση, την οποία υπαινιχθήκα ανωτέρω. Ακριβώς στην επίτευξη της συναίνεσης αυτής έχω αυτοτρατευθεί και πάνω σε αυτήν και γι' αυτήν εργάζομαι τώρα. ♦♦

Τα λιμάνια της... αγωνίας



του Νάσου Πουθακίδα

**ΑΠΕΙΡΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ
ΑΝΑΖΗΤΕΙΤΑΙ, ΜΑΤΑΙΩΣ, ΛΥΣΗ**

Ο ακτοπλοϊκός στόλος εκσυγχρονίζεται. Οι εταιρείες καμαρώνουν για τα νέα αποκτήματά τους, που «πετάνε πάνω από τα κύματα» και σε ελάχιστο χρονικό διάστημα μας μεταφέρουν στα νησιά. Η μία μετά την άλλη, οι ναυτιλιακές εταιρείες βάζουν... πλώρη για την οδό Σοφοκλέους, και οι μέτοχοι αγωνιούν καθημερινά για το πού «πλέει» η μετοχή. Όμως, η αγωνία είναι μεγάλη και για τα λιμάνια, που όλο εκσυγχρονίζονται και όπου συνεχώς παρουσιάζονται προβλήματα. Η ίδια η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας παρέδωσε προ ημερών υπόμνημα στο ΥΠΕΧΩΔΕ, όπου περιγράφεται με μελανά χρώματα η κατάσταση στην οποία βρίσκονται σήμερα τα λιμάνια της χώρας. Η εικόνα δεν είναι ό,τι καλύτερο και, μάλιστα, λιμάνια χαρακτηρίζονται επικίνδυνα, ενώ σε άλλα δεν υπάρχει πρόβλημα μόνον όταν επικρατεί άπνοια! Εκπληκτικό...

Απειρα είναι τα προβλήματα που χρειάζονται επίλυση, σχεδόν σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Άλλα είναι εκτεθειμένα σε όλους τους καιρούς, άλλα θεωρούνται επικίνδυνα, σε πολλή χρειάζονται νέα κρηπιδώματα, επεκτάσεις προβλητών και κυματοθραυστών. Ακόμη, χρειάζονται ευκολίες πετρέλειασης και υδροδότησης, εκβαθύνσεις, τοποθέτηση νέων μπαλονιών. Στην Πάρο πρέπει να ανατιναχθεί ξέρα που στο παρελθόν έγινε υπατία να βυθιστεί πλοίο, ενώ στη Χίο υπάρχει τέτοια αναρχία από τα φώτα των διαφημιστικών πινακίδων των καταστημάτων στην προκυμιά, που οι πλοίαρχοι δεν διακρίνουν τους φανούς εισόδου! Καταπνέουν στο λιμάνι μόνο λόγω εμπειρίας!

Λιμνή Αγ. Ευστρατίου

Γενικά, το λιμάνι χαρακτηρίζεται ως επικίνδυνο διότι είναι εκτεθειμένο σε όλους τους καιρούς. Πλησίον της μικρής προβλήτας πρόσδεσης υπάρχουν επικίνδυνα προστατευτικά τσιμεντένια τρίποδα και το βάθος του λιμένος είναι απαγορευτικό για μεσαίου μεγέθους Ε/Γ-Α/Κ πλοία.

Για τη βελτίωση του λιμένος προτείνεται η υπάρχουσα προβλήτα να προεκταθεί προς Νότον, τουλάχιστον κατά 20 μέτρα, ώστε το πλοίο να πρυμνοδετεί με ασφάλεια και να γίνεται συχνή εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.

Λιμνή Ηγουμενίτσας

Προτείνεται:

- Επιτάχυνση αποπεράτωσης των έργων του νέου λιμανιού.
- Εκβάθυνση του βορείου τμήματος του διαύλου, ώστε να μπορούν να πλεύουν τα πλοία μικρού βυθίσματος και να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις των μεγάλων πλοίων.
- Μεγαλύτερη φροντίδα από τις αρμόδιες Αρχές για την καλή λειτουργία των φωτισμοτήρων του διαύλου. Αρκετές φορές λειτουργούν ελαττωματικά (ακατόνιστα) ή δεν ανάβουν καθόλου, και για την αποκατάσταση της λειτουργίας τους παρέχεται αρκετός χρόνος.

Λιμνή Ηρακλείου

Προτείνεται:

- Εκβάθυνση λιμένος μέχρι βάθους 8,5 μ.
- Απομάκρυνση ναυτιλιακού κινδύνου, που σηματοδοτεί η κόκκινη σηματοδότη (σηίθα) της προβλήτας Νο 3 και, επομένως, αφαίρεση αυτής.
- Τοποθέτηση προστατευτικών μπαλονιών στις προβλήτες (όχι λίστινα αυτοκινήτων).
- Επαρκής φωτισμός στις προβλήτες, ώστε να βλέπει ο πλοίαρχος το κρηπιδώμα πρόσδεσης κατά τις νυχτερινές προσεγγίσεις.
- Απόσταση, τουλάχιστον 26 μέτρων ανάμεσα στις δέσμες, ώστε τα μεγάλα πλοία να αποθέτουν τους καταπέλτες με ευχέρεια.
- Κατασκευή κεκλιμένου, καθ' όλο το πλάτος, στις προβλήτες απόθεσης των καταπελτών των πλοίων.
- Υποδομή για πηλιοδετήσεις και όχι πρυμνοδετήσεις με άγκυρες (ανασφαλές - μεγάλες καθυστερήσεις).
- Κατασκευή αισθυσών αναμονής με αεροφυσούλες (aerobridge) για την άνετη και ασφαλή αποεπιβίβαση των επιβατών.

Λιμνή Ίου

Η επέκταση της προβλήτας, ώστε να δέχεται τουλάχιστον δύο πλοία, είναι επιτακτική ανάγκη, για να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις των πλοίων και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.

Λιμνή Θήρας (Αθήνιος)

Απαιτείται η κατασκευή κρηπιδώματος μεταξύ της νέας και της παλιάς προβλήτας, ούτως ώστε να σχηματιστεί μία ενιαία προβλήτα, που θα μπο-

ρεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα τον ελλιμενισμό περισσότερων των τριών πλοίων. Επίσης, μπορεί ο μόλος να προεκταθεί προς τα δεξιά της παλιάς προβλήτας, με ταυτόχρονη εκβάθυνση του πυθμένα μπροστά από την παλιά.

Συνιστάται η εκβάθυνση του λιμανιού και προς την πλευρά που υπάρχει το «Κατσούνι», οπότε με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται άνετος χώρος για ταυτόχρονη και ασφαλή πρυμνοδέτηση πολλών οχηματαγωγών.

Θεωρείται επιτακτική η ανάγκη προέκτασης προς τα βαθιά του κυματοθραύστη «Κατσούνι», ούτως ώστε να προστατεύονται αποτελεσματικά τα πρυμνοδετούμενα πλοία από την επίδραση του Γαρμψή.

Λιμνή Θηρασίας

Προτείνεται:

- Να εκπονηθεί λεπτομερές βυθομετρικό διάγραμμα του κρηπιδώματος στον όρμο Ρίβα νήσου Θηρασίας.
- Να εκτελεστεί υδρογράφιση της ευρύτερης περιοχής, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής προσέγγιση στο υπάρχον κρηπιδώμα.

Λιμνή Κέρκυρας

Προτείνεται:

- Να δοθεί σε χρήση η νέα προβλήτα στο Μαντούκι, για τα μικρά πλοία.

Σήμερα, αρκετές φορές, οι υπάρχουσες για μεγάλα πλοία προβλήτες 1 και 5 είναι κατειλημμένες από τα μικρά τοπικά πλοία (Άγιος Σπυρίδων/Πακτοκράτωρ), με αποτέλεσμα να απομένουν μόνο δύο θέσεις για τα υπολοίπα πλοία της Αδριατικής, που συνήθως περιμένουν έξω από το λιμάνι για να αδειάσει κάποια θέση. Σχετικά σημειώνεται ότι αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εξανεμίζεται η προσπάθεια της πηλιοκτησίας για μείωση του χρόνου ταξιδιού με τη δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων υψηλών ταχυτήτων.

- Αφαίρεση του παλιού προστατευτικού λιμενοβραχίονα στη βόρεια πλευρά, για να είναι δυνατή η προσέγγιση των μεγάλων πλοίων με οποιοδήποτε καιρό.

Σήμερα, οι πρώρες των πλοίων μήκους 170 μ. και άνω, για να κάνουν στροφή στο λιμάνι, φθάνουν ελάχιστα μέτρα από αυτόν το λιμενοβραχίονα.

Λιμνή Καβάλας

Το λιμάνι είναι μικρό για την υποδοχή μεγάλων πλοίων, και όχι πλέον του ενός. Επίσης, δεν υπάρχει υποδομή στην ξηρά, με αποτέλεσμα να επικρατεί χάος όταν καταπνέει επιβατηγό ακτοπλοϊκό στο λιμάνι, να ταλαιπωρείται το επιβατικό κοινό και να καθυστερεί το πλοίο.

Λιμνή Λήμνου (Μύρινα)

Ο λιμνή παρουσιάζει προβλήματα στην πρόσδεση των πλοίων όταν πνέουν δυτικοί άνεμοι. Όταν πνέουν αυτοί οι άνεμοι, τα επιβατηγό-ακτοπλοϊκά πλοία προσεγγίζουν στο μέσο λιμάνι, όπου ήδη βρίσκονται αθλητικά και τουριστικά σκάφη. Για τη βελτίωση της κατάστασης απαιτείται η κατασκευή λιμενοβραχίονα έξω από το λιμάνι της Μύρινας, ώστε να προστατεύεται από τον κυματισμό που προκαλούν οι δυτικοί άνεμοι.

Λιμνή Μυτιλήνης

Στο λιμάνι, θα πρέπει να γίνει μία προβλήτα καινούργια, με άξονα Βορρά-Νότο, για να μπορεί να δεχθεί πλοίο με την πλήρη και να μην υπάρχει φόβος για το πώς θα απομακρυνθεί από αυτήν. Σε όλο το μήκος της προβλήτας, δηλαδή στο επάνω μέρος του κρηπιδώματος, θα πρέπει να ενσωματωθεί ξύλο διαστάσεων 25Χ25 εκ. Η θέση της προβλήτας που προτείνεται πρέπει να είναι αμέσως μετά τη θέση του σημερινού νέου «Γάμου».

Τα προστατευτικά μπαλόνια που διαθέτει το λιμάνι της Μυτιλήνης είναι παλιά και φθαρμένα, ο σκελετός δε μερικών από αυτά είναι επικίνδυνος, λόγω του ότι δεν υπάρχουν πια τα λίστινα.

Ο χερσαίος χώρος της Μυτιλήνης θα πρέπει να διαμορφωθεί κατά τέτοιο

**Λιμάνια
χαρακτηρίζονται
επικίνδυνα, ενώ σε
άλλα δεν υπάρχει
πρόβλημα μόνον όταν
επικρατεί ύπνο!...
Εκπληκτικό...**

τρόπο, ώστε τα πλοία να φορτοεκφορτώνουν με ασφάλεια και τάξη.

Λιμίν Νάξου

- Αποτελεί επιτακτική ανάγκη να γίνει εκβάθυνση της περιοχής των αβαθών μπροστά από τη ΝΑ πλευρά της προβλήτας Νάξου μέχρι την είσοδο του εσωτερικού λιμανιού- καταφυγίου αλιευτικών και κατέρων, ούτως ώστε να μην διατρέχουν κίνδυνο τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εκτελούν χειρισμούς για να πρυμνοδετήσουν στην εν λόγω πλευρά της προβλήτας.

- Απαιτείται να αυξηθεί η φωτοβολία και το ύψος της κατασκευής εγκατάστασης του ερυθρού φανού που σηματοδοτεί την άκρη του κυματοθραύστη του λιμένος, ώστε να καταστεί ευδιάκριτος ανάμεσα στα υπόλοιπα φώτα του λιμανιού, αλλά και για να υποβοηθήσει τη σωστή εκτίμηση της απόστασης διέλευσης από αυτόν. Επίσης, εκτιμάται ότι η ίδια υπερύψωση απαιτείται να γίνει και στις κατασκευές εγκατάστασης των φαναριών πρασί- νου Σύρου, πρασίνου Τήνου και πρασίνου (Καταούν) Αθηνίου Σαντορίνης.

- Επιβάλλεται η μεταφορά της μεσαίας δέσρας που βρίσκεται στο κεφάλι της προβλήτας του λιμένος κατά πέντε περίπου μέτρα προς το εσωτερικό, ούτως ώστε να διευκολύνεται η ασφαλή πρυμνοδέτηση των πλοίων όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και να μην υφίσταται ο επικίνδυνος περιορισμός του χώρου δεξιά και αριστερά του καταπέλτη, με τη συνεχή απειλή, στην παραμικρή μετακίνηση πλοίου, να έλθει να κτυπήσει επάνω στις υπάρχουσες δέσρες. Σημειωτέον ότι ουδέποτε πρυμνοδετούν ταυτόχρονα δύο Ε/Γ-Ο/Γ στην κεφαλή της προβλήτας.

Επιπλέον, η μετακίνηση της αριστερής δέσρας της βόρειας πλευράς της κεφαλής της προβλήτας από τη σημερινή θέση της προς το εσωτερικό, όπου υπάρχουν τα σκαλιάκια, θα μεγαλώσει περαιτέρω το διαθέσιμο χώρο για το κατέβασμα του καταπέλτη, ενώ θα συμβάλει και στην ασφαλέστερη πρυμνοδέ- τηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.

Λιμίν Πάρου

- Κατά την είσοδο των πλοίων στον όρμο της Παροικίας, παρά τη σηματοδότηση των αβαθών του Αγ. Φωκά, στα αριστερά, με ερυθρό φωτισμομαντήρα και των αβαθών (2 μ.) στα δεξιά, ανοικτά της βραχονησίδας Λουμπινας, με πράσινο φωτισμομαντήρα, εξακολουθεί να υφίσταται ο κίνδυνος που εγκυμονεί η ύπαρξη ξέρας 6 μ., η οποία παραμένει χωρίς κάποια ενδεικτική σή- μανση.

Εδώ, κατά τη γνώμη μας, η μόνη αξιόπιστη και οριστική λύση γι' αυτόν τον κίνδυνο είναι το «φάγωμα» ή η ανατίναξη της συγκεκριμένης ξέρας. Μέχρι σήμερα πολλή ακτοπλοϊκή πλοία της γραμμής Παροναξίας έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές σε ύφαθα, άξονες, πηδάλια και προπέλες κατά τη διέλευ- ση σε έμφορτη κατάσταση από τη συγκεκριμένη περιοχή της ξέρας. Προ- τίνεται, σε συνεργασία με τη λιμενική Αρχή Πάρου και το ΓΕΝ, να μελετη- θεί η δυνατότητα ανατίναξης της ξέρας των 6 μ., όπως ακριβώς είχε γίνει με ύφαλο κοντά στο λιμάνι Φούρνων το 1990, από ειδικευμένους άνδρες του Πολεμικού Ναυτικού.

Η σήμανση των ρηχών του Αγ. Φωκά στα αριστερά πρέπει να γίνει πλη- ρέστερη, με την τοποθέτηση ενός ακόμη ερυθρού φωτισμομαντήρα στην αυτή ευθεία με τον μοναδικό σήμερα υπάρχοντα, και πριν από αυτόν, ού- τως ώστε τα εισερχόμενα στον όρμο της Παροικίας πλοία να έχουν οροθε- τημένη την απόσταση ασφαλείας των 0,23 ν.μ. από τον Αγ. Φωκά, αφήνο- ντας τους δύο ερυθρούς φωτισμομαντήρες στα αριστερά τους.

- Θα αποτελούσε πραγματική ανακούφιση για τους πλοίαρχους και θα συ- νέβαλλε το μέγιστο στον ασφαλή κατάπλου και έκπλου από την Παροικία η εξάλειψη ή ο, κατά το δυνατόν, περιορισμός της έκτασης που καταλαμβάνει η ξέρα του ύφαθου Παροικίας, η ύπαρξη της οποίας, με τη σημερινή κα- τάστασή της, κόστισε τη βύθιση του Ε/Γ-Ο/Γ «Ποσειδών Εξήρες» πριν από δύο χρόνια.

- Επιβάλλεται η εκβάθυνση της περιοχής μπροστά από τη θέση «Γαρμής» της προβλήτας, προκειμένου η προσέγγιση και πρυμνοδέτηση εκεί των

ακτοπλοϊκών- επιβατηγών πλοίων να γίνεται με ασφάλεια και άνεση, χωρίς την απειλή των σημερινών ρηχών που υπάρχουν.

- Να εξεταστεί η δυνατότητα σήμανσης των αβαθών μπροστά από τον Αγ. Κωνσταντίνο.

- Θα πρέπει να γίνει επέκταση της προβλήτας, ώστε να δέχεται περισσό- τερα πλοία, διότι το φαινόμενο της αναμονής των πλοίων για πάνω από μία ώρα έξω από τον λιμένα είναι καθημερινό.

Λιμίν Πάτρας

Προτείνεται:

- Άμεση επέκταση του λιμανιού και έως τότε όχι άλλης προσεγγίσεις πλοί- ων με ίδια ωράρια. Είναι αδιανόητο και επικίνδυνο ένα λιμάνι κατασκευα- σμένο με δυνατότητα φιλοξενίας έξι πλοίων των 100 έως 130 μέτρων, να δέχεται ταυτόχρονα πολύ περισσότερα πλοία των 170 έως 200 μέτρων.

Τα πλέον γνωστά και υψίστης σημασίας και σοβαρότητας αποτελέσματα, όπως ο υψηλός κίνδυνος για συγκρούσεις πλοίων, το αδιανόητο και το κυ- κλοφοριακό χάος από οχήματα μέσα και έξω από το λιμάνι, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης.

- Κατασκευή υδραυλικών ραμπών και όχι ταιμεντένιων.

- Δημιουργία υποδομής για πηλαγοδετήσεις και όχι πρυμνοδετήσεις, που απαιτούν χρήση αγκυρών.

- Δημιουργία χώρων στάθμευσης με διαγραμμίσεις και σημάνσεις κατά κατηγορία οχήματος και, ει δυνατόν, κατά εταιρεία.

- Δημιουργία αιθουσών αναμονής με αεροφυσού- νες για την άνετη και ασφαλή αποεπιβίβαση των επι- βατών.

- Ευκολίες πετρέλειασης και υδροδότησης.

- Επαρκής φωτισμός προβλητών.

- Τοποθέτηση προστατευτικών μπαλονιών στις προ- βλήτες (όχι λιάστια αυτοκινήτων).

- Σημάνσεις εισόδου-εξόδου οχημάτων.

- Δημιουργία προβλήτας επιβατηγών πλοίων στην Κόρινθο, ώστε να αποσυμφορηθεί το λιμάνι της Πά- τρας.

Λιμίν Πειραιά

Προτείνεται:

- Εκβάθυνση λιμένος μέχρι βάθους 8,5 μ., ώστε να μπορεί να δεχθεί επι- βατηγά πλοία μεγάλου βυθίσματος.

- Τοποθέτηση ειδικών προστατευτικών μπαλονιών στις προβλήτες (όχι λιά- στια αυτοκινήτων).

- Επαρκής φωτισμός στις προβλήτες, ώστε να βλέπει ο πλοίαρχος το κρη- πίδωμα πρόσδεσης κατά τις νυκτερινές προσεγγίσεις.

- Απόσταση τουλάχιστον 26 μέτρων ανάμεσα στις δέσρες, ώστε τα με- γάλα πλοία να αποθέτουν τους καταπέλτες με ευχέρεια.

- Κατασκευή κεκλιμένου, καθ' όλο το πλάτος, στις προβλήτες απόθεσης των καταπελτών των πλοίων.

- Υποδομή για πηλαγοδετήσεις και όχι πρυμνοδετήσεις, που απαιτούν χρή- ση αγκυρών (ανασφαλείς-μεγάλες καθυστερήσεις).

- Κατασκευή αιθουσών αναμονής με αεροφυσού- νες για την άνετη και ασφαλή αποεπιβίβαση των επιβατών.

Λιμίν Ραφίνας

Το λιμάνι είναι εκτεθειμένο σε όλους τους καιρούς, με αποτέλεσμα οι προσεγγίσεις των πλοίων να γίνονται με μεγάλο ρίσκο και κίνδυνο ατυχή- ματος, διότι δεν υπάρχει προστατευτικός λιμενοβραχίονας. Πρόβλημα δεν υπάρχει, μόνον όταν επικρατεί όπνοια. Έχει απορρόδετες προβλήτες, με αποτέλεσμα την καταστροφή των καταπελτών των πλοίων. Επίσης, δεν υπάρχει υποδομή στο χερσαίο χώρο του λιμένος για την εξυπηρέτηση των επιβατών και των οχημάτων, με αποτέλεσμα να επικρατεί χάος, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες. Για τη βελτίωσή του πρέπει να κατασκευαστεί μεγά- λος και υψηλός λιμενοβραχίονας, που να εμποδίζει τον κυματισμό να φθά- νει στα σημεία πρόσδεσης των πλοίων.

Άπειρα είναι τα προβλήματα που χρειάζονται επίλυση, σχεδόν σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Άλλα είναι εκτεθειμένα σε όλους τους καιρούς, άλλα θεωρούνται επικίνδυνα

Λιμνή Σιγρίου Μυτιλήνης

Το λιμάνι είναι επικίνδυνο για τις προσεγγίσεις πλοίων όταν πνέουν νότιοι και δυτικοί άνεμοι, αλλή και λόγω της μοναδικής θέσης προσέγγισης (ράμπας) που διαθέτει. Η μόνη λύση είναι να δημιουργηθούν νέες θέσεις προσέγγισης στη βόρεια πλευρά της προβλήτας, που προστατεύεται από τον υψηλό κυματισμό που προκαλούν οι νότιοι άνεμοι.

Επίσης, μεγάλο πρόβλημα είναι και τα αλιευτικά που προσδένουν στις προβλήτες.

Λιμνή Σικίνου

Απαιτείται εκβάθυνση του χώρου πηλαιοί της προβλήτας, διότι με τις Σοροκάδες μπαζώνεται, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σε οριακά σημεία και τις περισσότερες φορές να ακουμπούν στο βυθό.

Λιμνή Ρεθύμνου

Βασικό μειονέκτημα του λιμένος Ρεθύμνου αποτελεί το βάθος της λιμενολεκάνης, που συνεπάγεται τον περιορισμό στην υποδοχή πλοίων με βύθισμα άνω των έξι μέτρων. Παρόληθα, οι μετακινήσεις της άμμου από τα συχνά υποθαλάσσια ρεύματα της περιοχής δημιουργούν συνεχώς αναδιατάξεις στον πυθμένα του λιμένος και μείωση του βάθους του, με επιπτώσεις στην ομαλή προσέγγιση των πλοίων.

Απαιτείται εκβάθυνση του λιμανιού στα 8 μέτρα.

- Ο χώρος χειρισμών κατά την άφιξη και αναχώρηση των πλοίων είναι αρκετά περιορισμένος, και σε αυτό συντελούν τα εκτελούμενα έργα κατασκευής μαρίνας στην ίδια λιμενολεκάνη.

- Ο λιμνή καθίσταται προβληματικός με ανέμους άνω των 7 μποφόρ και επικίνδυνος με ανέμους νοτίων διευθύνσεων, ίδιας έντασης και άνω.

- Τους θερινούς μήνες, και ιδιαίτερα κατά τις ημέρες που πνέουν άνεμοι νοτίων διευθύνσεων, δημιουργείται πρόβλημα ασφαλούς ελλιμενισμού των πλοίων λόγω της ελλιπίσης επαρκούς μήκους κρηπιδωμάτων και της ανάγκης ταυτόχρονης εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοίων που καταπλέουν στο Ρέθυμνο.

- Ο χερσαίος χώρος του λιμένος στερείται στοιχειωδών μέσων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, όπως για παράδειγμα:

- α) στεγάστρων ή αίθουσας αναμονής και προστασίας από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια του χειμώνα, αλλή και του θέρους,

- β) κοινοχρήστων χώρων υγιεινής,

- γ) επαρκούς φωτισμού.

- Τέλος, η προσέγγιση στο χερσαίο χώρο του λιμένος, ιδιαίτερα σε περιόδους με αυξημένη επιβατική κίνηση, καθίσταται προβληματική, εξαιτίας του μικρού πλάτους των γεινιαζόντων οδών και της όχι επαρκούς κυκλοφοριακής ρύθμισης.

Λιμνή Φορεγάνδρου

Απαραίτητος κρίνεται ο εκβραχισμός των δύο βράχων (Δύο Αδελφοί) ΝΑ της εισόδου του λιμένος, καθώς και μιας ξέρας μεταξύ του κόκκινου φανού εισόδου και βράχων σε βάθος 7 μέτρων, διότι με ισχυρό ΒΑ ή ΝΑ άνεμο η προσέγγιση είναι πολύ επικίνδυνη. Αν γίνει ο εκβραχισμός θα καθαρίσουν τα σημεία εισόδου και εξόδου από τον λιμένα, γιατί, όπως είναι γνωστό, ο θαλάσσιος χώρος γύρω από το λιμάνι είναι πολύ περιορισμένος.



Λιμνή Χίου

Το βάθος της λιμενολεκάνης σε ορισμένα σημεία είναι οριακό (6,5 μ.) για το βύθισμα ορισμένων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της γραμμής. Λόγω του ότι απομένουν κάτω από το πλοίο ελάχιστα εκατοστά νερού, πρώτον, ανακατεύεται όλος ο βυθός και θολώνει το λιμάνι, με αποτέλεσμα να βουλώνουν τα φίλτρα και, δεύτερον, η ποσότητα νερού που φθάνει στις προπέλες και τα τιμόνια δεν είναι αρκετή, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται οι ελιγμοί των πλοίων.

Ενα άλλο πρόβλημα, που προκαλεί η άναρχη διαφημιστική προβολή των καταστημάτων της παραλίας, με φώτα διαφόρων χρωμάτων και μεγάλης έντασης, είναι η απόκρυψη των φανών εισόδου στο λιμάνι, με αποτέλεσμα οι πλοίαρχοι των επιβατηγών-ακτοπλοϊκών πλοίων να το πηλοιάζουν εμπειρικά.

Ενα άλλο πρόβλημα, που προκαλεί η άναρχη διαφημιστική προβολή των καταστημάτων της παραλίας, με φώτα διαφόρων χρωμάτων και μεγάλης έντασης, είναι η απόκρυψη των φανών εισόδου στο λιμάνι, με αποτέλεσμα οι πλοίαρχοι των επιβατηγών-ακτοπλοϊκών πλοίων να το πηλοιάζουν εμπειρικά.

Λιμνή Ψαρών

Τα προβλήματα του λιμένος είναι το βάθος και το ότι επηρεάζεται από νότιους ανέμους πάνω από 5 μποφόρ και ΒΑ 6-7 μποφόρ. Για τη βελτίωση του λιμένος πρέπει να γίνει εκβάθυνση της λεκάνης και να απομακρυνθούν τα μπλόκια που υπάρχουν στο τέλος της προβλήτας, ώστε να μην εμποδίζεται το κατέβασμα του καταπέλτη στην προβλήτα.

ΤΙ ΑΠΑΝΤΑ ΤΟ ΥΠΕΧΩΔΕ

Αναφορικά με το υπόμνημα, το οποίο υπέβαλε η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ο αρμόδιος υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Χρήστος Βερελής μας παραχώρησε προς δημοσίευση ενημερωτικό σημείωμα που αφορά εργολαβίες σε εξέλιξη και εργολαβίες υπό δημοπράτηση (μέχρι την 31-12-98), που εκτελούνται από τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων (Δ4) του ΥΠΕΧΩΔΕ. ♦♦

ΟΙ ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ, ΜΕΣΑ ΣΤΟ 1999, ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΕΞΗΣ:

Λιμάνι Αλεξανδρούπολης Γ' φάση
Λιμάνι Μυκόνου Β' φάση
Λιμάνι Ηρακλείου Β' φάση
Λιμάνι Λαυρίου Β' φάση
Λιμάνι Ρόδου Β' φάση
Λιμάνι Πάτρας Β' Βάση (στάδιο υποβολής προσφορών)
Λιμάνι Καβάλας (Νέα Καρβάλη)*

* Μη χρηματοδοτούμενο από την Κοινότητα

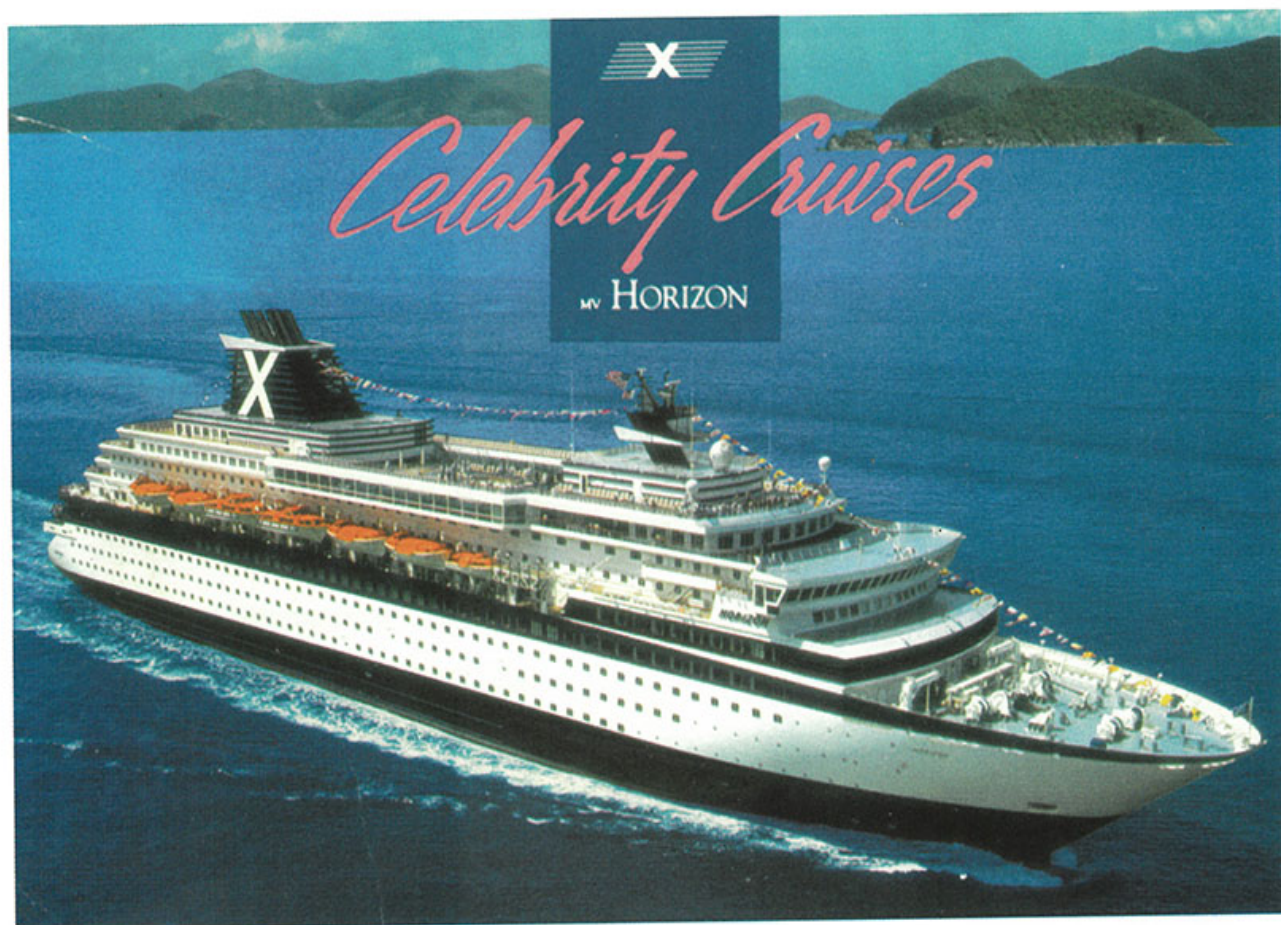
ΟΙ ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΕΞΗΣ:

	Τελεσιώνει	Συμφωνηθέν ποσόν
Λιμάνι Μυκόνου Α' φάση	30-4-99	2,6 δισ.
Λιμάνι Λαυρίου Α' φάση	30-4-99	1,25 δισ.
Λιμάνι Αλεξανδρούπολης Α' φάση	30-6-99	3,1 δισ.
Λιμάνι Αλεξανδρούπολης Β' φάση	30-11-99	2,2 δισ.
Λιμάνι Πάτρας Α' φάση	20-6-2001	12,2 δισ.
Λιμάνι Ηρακλείου	30-3-99	3,2 δισ.
Λιμάνι Ρόδου Α' φάση	30-6-99	1,85 δισ.
Λιμάνι Βόλου	6-11-99	0,5 δισ.

Επίσης, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, με ποσόν συμφωνητικού 11,5 δισ. δρχ. και ημερομηνία περάτωσης τον 5ο μήνα του 2001. Το έργο αυτό εκτελείται από την ειδική υπηρεσία Μεγάλων Έργων Δυτικής Ελλάδας, του ΥΠΕΧΩΔΕ. Ο συνολικός προϋπολογισμός είναι 25 δισ. δρχ.

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

Η **ΕΕΕΠ** έθεσε πύλη θέμα ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ



Επείγουσα και αναγκαία θεωρεί τη λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιερόπλοιων η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. Με υπόμνημα που υπέβαλε η Ένωση και υπογράφει ο πρόεδρος της Ανδρέας Ποταμιάνος, ως πρώτο μέτρο από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ζητείται η επάνοδος στο καθεστώς των επιχορηγήσεων με αύξηση των ποσοστών, όχι μόνο για ναυπηγήσεις ή μετασκευές, αλλά και για εκτεταμένες επισκευές. Η ΕΕΕΠ ζητεί ακόμη την εξασφάλιση εγγυήσεων του Δημοσίου για τις νέες ναυπηγήσεις και μετασκευές εκσυγχρονισμού των υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία.

Οι πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων επανέρχονται και στο θέμα της σύνθεσης των πληρωμάτων, που παίζει σημαντικό ρόλο ως προς την ανταγωνιστικότητα. «Τα ανταγωνιζόμενα ξένα πλοία έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα στο μεγαλύτερο τμήμα της οργανικής σύνθεσής τους, ενώ δεν περιλαμβάνεται στη σύνθεση το λεγόμενο ξενοδοχειακό προσωπικό (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, λογιστές) κι έτσι το πλήρωμα της κατηγορίας αυτής καλύπτεται στα ξένα πλοία από πρόσωπα ανεξαρτήτως εθνικότητας και σε αριθμό ανάλογο με τις ανάγκες του πλοίου. Αν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού στόλου μας, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νο-

μοθεσίας μας προς τα κρατούντα στη διεθνή αγορά» επισημαίνεται στο υπόμνημα που απεστάλη στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Όπως και οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές έτσι και οι πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων διαμαρτύρονται για τις αυξήσεις των λιμενικών τελών,



καθώς και για τις κάθε λογής επιβαρύνσεις. Αναφέρουν χαρακτηριστικά: «Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση, τα τελευταία χρόνια, των λειτουργικών δαπανών των πλοίων, παρατηρείται και τεράστια αύξηση στα ποικίλα τέλη και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στα πλοία του κλάδου. Οι αυξήσεις δημιουργούν πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητα, αν ληφθεί υπόψη και το χαμηλό επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται». Τέλος, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων κρίνει ως αναγκαίο και σημαντικό μέτρο ενίσχυσης της επιβατηγού ναυτιλίας την άντληση και αξιοποίηση πόρων από το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης.

(Το πλήρες κείμενο του υπομνήματος της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων δημοσιεύεται στη σελ. 78)

«Αν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού στόλου μας, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νομοθεσίας μας προς τα κρατούντα στη διεθνή αγορά» επισημαίνεται στο υπόμνημα που απεστάλη στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος



ΠΟΙΑ ΘΕΜΑΤΑ «ΚΑΙΝΕ»
ΤΟΥΣ ΑΚΤΟΠΛΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Σε κρίσιμο σταυροδρόμι η ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

Σημαντικά είναι τα προβλήματα που απασχολούν σήμερα την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ). Οι ακτοπλοίοι εφοπλιστές βρίσκονται αυτή την περίοδο σε κρίσιμο σταυροδρόμι, αφού το 2004, με την άρση του cabotage, είναι πλέον προ... των πυλών. Το ναυτολόγιο και ο κρατικός παρεμβατισμός αποτελούν μόνιμο «πονοκέφαλο» για τους ακτοπλόους, οι οποίοι με υπόμνημά τους στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ζητούν άμεση λύση, με επαναφορά στο καθεστώς μίσθωσης των άγονων γραμμών. Στο υπόμνημα, που υπογράφουν ο πρόεδρος της ΕΕΑ Παντ. Σφηνιάς και ο γ.γ. Ι. Λεφάκης, τονίζονται προβλήματα, όπως η σύνθεση του προσωπικού ενδιαιτημάτων, η επιβάρυνση των εισιτηρίων με εισφορές υπέρ τρίτων, η μεταφορά του ταχυδρομείου. Ακόμη, αναφέρονται η έλλειψη διαφημιστικής προβολής από τον ΕΟΤ, τα βελτιωτικά έργα που πρέπει να γίνουν στα λιμάνια, ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, οι αυξήσεις των λιμενικών τελών κ.ά.

(Το πλήρες κείμενο του υπομνήματος

της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας δημοσιεύεται στη σελ. 80)

Ελληνική ακτοπλοΐα: το 2004 πλησιάζει



του Χαρίλαου Ν. Ψαράλη, καθηγητή Εθνικού
Μετσόβιου Πολυτεχνείου, προϊσταμένου
Υπηρεσιών Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δημοσίευσε τον Κανονισμό 3577, ή, πλέον περιφραστικά, τον «Κανονισμό του Συμβουλίου υπ' αριθ. 3577/92, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- cabotage)». Ο Κανονισμός αυτός περιέγραφε το πλαίσιο απελευθέρωσης των εσωτερικών θαλασσιών μεταφορών της Κοινότητας στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς, που θα ξεκινούσε επίσημα μερικές εβδομάδες μετά, την 1-1-1993. Για μερικές χώρες (μεσογειακές και Πορτογαλία), ο Κανονισμός προέβλεπε ότι η απελευθέρωση αυτή δεν θα γινόταν την 1-1-1993, αλλά αργότερα και σε φάσεις.

Για την Ελλάδα, η τελευταία φάση της απελευθέρωσης αυτής προβλέφθηκε να γίνει την 1-1-2004, και αυτή έχει σχέση με την ακτοπλοία που αφορά τα νησιά και με τα πλοία κάτω των 650 κοκ. Ήδη έχουν απελευθερωθεί το cabotage στρατηγικών εμπορευμάτων (1-1-1997) και το cabotage στις κρουαζιέρες που εξυπηρετούν και νησιά (1-1-1999).

Το 1998 ήταν στο μεσοδιάστημα μεταξύ 1992 και 2004. Για μεγαλύτερη ακρίβεια, χρονικά έχουμε ήδη περάσει το μεσοδιάστημα. Ο χρόνος πράγματι περνάει πολύ γρήγορα και δεν γυρίζει πίσω.

Το βασικό θέμα της παρούσας εργασίας είναι το εξής: Ποια ήταν η κατάσταση το 1992, πού βρισκόμαστε σήμερα, και τι πρέπει να γίνει μέχρι το 2004. Αυτά τα θέματα θα εξεταστούν υπό τις εξής σκοπιές:

- * Στόχος
- * Λιμενική υποδομή
- * Δομή δικτύου
- * Ποιότητα υπηρεσιών
- * Θεσμικό πλαίσιο

1. Η κατάσταση πριν από τον Κανονισμό

Στο τέλος της εισήγησης παρατίθεται βιβλιογραφική λίστα εργασιών, που περιγράφουν αρκετά αναλυτικά ποια ήταν η κατάσταση πριν από τον Κανονισμό. Οι περισσότερες από τις εργασίες αυτές είναι παράγωγα της μελέτης που είχε αναλάβει μερικά χρόνια πριν το ΕΜΠ για την ελληνική ακτοπλοία (κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες). Η μελέτη έγινε το 1993, με χρηματοδότη την ΕΤΒΑ.

Εδώ πρέπει να διευκρινιστούν μερικά πράγματα. Πρώτον, παρ' όλο που η μελέτη αυτή έγινε το 1993, υπήρξε μεγάλο πρόβλημα στο να συλλεγούν πρόσφατα στοιχεία, ιδίως στοιχεία κίνησης. Η πιο πρόσφατη, τότε, δημοσιευμένη έκθεση της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας με στοιχεία ναυτιλιακής κίνησης ήταν του 1987. Τελικά, με πολύ κόπο βρέθηκαν πιο πρόσφατα στοιχεία (μερικά μέχρι το 1991), αλλά και αυτά δεν ήταν πλήρη.

Η δεύτερη διευκρίνιση αφορά το ότι η μελέτη αυτή δεν ήταν μόνο μια αποτύπωση της τότε κατάστασης. Έγιναν διάφορες επιστημονικές και αναλύσεις και βγήκαν πολλή συμπεράσματα και προτάσεις. Κατά πόσον αυτά ισχύουν και σήμερα, θα φανεί στη συνέχεια.

Αλλά ως δούμε συνοπτικά την τότε κατάσταση της ακτοπλοίας, ιδίως από την πλευρά των προβλημάτων που κάποιος μπορούσε να καταγράψει.

2.1 Στόχος

Δύο ήταν οι βασικές διαπιστώσεις για την κατάσταση του ακτοπλοϊκού στόλου το 1992 (παρεμφετικά αναφέρουμε ότι τα στοιχεία για το στόλο ήταν πιο πρόσφατα από αυτά για την κίνηση -π.χ. υπήρχαν στοιχεία του 1992).

Η πρώτη διαπίστωση αφορούσε τη μέση ηλικία του στόλου. Για Ε/Τ-Ο/Γ άνω των 1.000 κοκ, διαπιστώθηκε ότι στα 4 χρόνια από το 1988 στο 1992 η μέση ηλικία είχε αυξηθεί κατά 4 χρόνια (από 21 σε 25 έτη). Η κατάσταση στον υπόλοιπο στόλο δεν ήταν καλύτερη, με μερικά πλοία (ιδίως μικρά συμβατικά) να είναι άνω των 50 ετών. Δηλαδή, η βασική διαπίστωση ήταν ότι ο στόλος ήταν υπέρηρος.

Η δεύτερη διαπίστωση ήταν η αρκετά ισχνή παρουσία των λεγόμενων πλοίων νέας τεχνολογίας. Περιοριζόταν σε αρκετά υδροπτερυγία και σε πολύ λίγα (3) catamaran. Δεν υπήρχε ούτε ένα γρήγορο οχηματογώνυ.

2.2 Λιμενική υποδομή

Η βασική διαπίστωση ήταν η επείγουσα ανάγκη αναβάθμισης ολόκληρης της λιμενικής υποδομής της χώρας. Διαπιστώθηκαν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς εξυπηρέτησης της διαρκώς αυξανόμενης κίνησης και του διαρκώς αυξανόμενου μεγέθους πλοίων. Βασικές ανεπάρκειες αναγνωρίστηκαν επίσης από πλευράς εξυπηρέτησης του επιβάτη και των οχημάτων. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση, κυκλοφοριακά προβλήματα, έλλειψη σήμανσης, κακή οργάνωση αναχωρήσεων και αφίξεων (ιδίως αν αυτές συμπίπτουν), κακή διασύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα, έλλειψη ταξί, WC, τηλεφώνων, κακή εικόνα πλανόδιου εμπορίου, καθαριότητα κ.λπ.

2.3 Δομή δικτύου

Ο μεγάλος βαθμός ακτινικότητας του δικτύου με κέντρο τον Πειραιά κρίθηκε ότι ήταν αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Διαπιστώθηκε ότι η δομή του δικτύου δεν είχε ουσιαστικά αλλάξει σε σχέση με εκείνη 20 χρόνια πριν, παρά την εκρηκτική ανάπτυξη του κλάδου κατά την ίδια περίοδο. Μάλιστα, κατέστη σαφές ότι το δίκτυο προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά, απ' ό,τι ήταν το 1992, καθ' όσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν τότε περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (δηλαδή την Ερμούπολη της Σύρου) απ' ό,τι μεταπολεμικά. Η αρχή αλλή στοθερή μείωση του νησιωτικού πληθυσμού και του αριθμού των κατοικημένων νησιών (από περίπου 160 προπολεμικά σε περίπου 140 το 1992) ήταν παράλληλη και εξίσου αρνητική εξέλιξη. Και οι δύο αυτές εξελίξεις, ουσιαστικά, υποδηλώνουν την επικίνδυνη υποβάθμιση της περιφέρειας σε βάρος του κέντρου, που συντελέστηκε το διάστημα αυτό, με ό,τι κοινωνικές, οικονομικές και στρατηγικές επιπτώσεις αυτό συνεπάγεται.

2.4 Ποιότητα υπηρεσιών

Εκτός από τις υπηρεσίες που απορρέουν από το πλοίο και το λιμάνι, μια βασική ανεπάρκεια του συστήματος το 1992 είναι η αδυναμία έκδοσης ειστηριών μετ' επιστροφής, ή κράτησης ειστηριών γενικά. Το σύστημα on-line είχε μόλις τότε αρχίσει να συζητείται (με μεγάλη αντίδραση από πολλούς). Η έλλειψη ενός τέτοιου συστήματος ήταν η βασική αιτία έκδοσης υπεραριθμών ειστηριών, ιδίως το καλοκαίρι.

2.5 Θεσμικό πλαίσιο

Ίσως η πλέον κατάλληλη λέξη για να περιγραφεί το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας το 1992 είναι «μωσαϊκό» (και μάλιστα πολύχρωμο). Έπειτα από μεγάλη προσπάθεια, δεκάδες τόμων σχετικής νομοθεσίας συμπυκνώθηκαν σε περίπου 30 σελίδες. Προεδρικά διατάγματα, βασικά διατάγματα, νομοθετικά διατάγματα, νόμοι, αναγκαστικοί νόμοι, πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, υπουργικές αποφάσεις, ερμηνευτικές εγκυκλίους και όληη κανονισμοί, συνέθεταν το μωσαϊκό αυτό (χωρίς να συνοψίζουμε την κοινοτική νομοθεσία και τους κανονισμούς του ΙΜΟ). Μερικοί από τους νόμους αυτούς είχαν τεθεί σε ισχύ από τις αρχές της δεκαετίας του 1930.

Η πρώτη προφανής διαπίστωση ήταν ότι το θεσμικό αυτό πλαίσιο ήταν σε καίρια σημεία μη συμβατό με τον Κανονισμό 3577. Αυτό αφορά κυρίως τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, σύμφωνα με το Νόμο 5570 του 1932, παρέχει σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα στον

εκάστοτε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκρίνει, να απορρίπτει, ή να τροποποιεί δρομολόγια, καθώς και να επιβάλει το πλοίο που θα τα εκτελεί. Η άποψη της ΓΕ-ΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) έχει συμβουλευτικό μόνο χαρακτήρα. Τέλος, ο νόμος αυτός δεν προέβλεπε κανένα αντικειμενικό κριτήριο ή κριτήριο ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών καταστάσεων.

Η δεύτερη διαπίστωση ήταν ο συνεχιζόμενος ασφυκτικός εναγκαλισμός εκ μέρους της πολιτείας, ακόμη και σε θέματα που κάποιος θα περίμενε ότι θα ρυθμιζόνταν καλύτερα από την ελεύθερη αγορά και τον ανταγωνισμό. Σε αυτά περιλαμβάνονται οι ναύλοι, τα δρομολόγια και η σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος (όπως π.χ. ο αριθμός των θαλαμηπύλων ή η σύνθεση του μαγειρείου ως συνάρτηση του τόνου).

Όσον αφορά τους ναύλους, η παρέμβαση της πολιτείας διαπιστώθηκε ότι όχι μόνο αφορούσε ολόκληρο το ναυτιλιακό το οποίο καθορίζεται κάθε χρόνο από το ΥΕΝ, αλλά και το ποιο δικαιούνται εκπαιδεύσεων. Ενδεικτικά αναφέρονται: εκπαιδεύσεις δικαιούνται βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, μέλη Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού, μέλη της ΑΧΕΠΑ, μέλη αθλητικών σωματείων, θίσοι πλοίων, μέλη εκδρομικών σωματείων, μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης, του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου και οι φύλακες των κρατικών φυλακών.

Πιθανώς, ως αντάλλαγμα για τα ανωτέρω αρνητικά σημεία, η νομοθεσία η σχετική με τους φόρους κρίθηκε ως εξαιρετικά ευνοϊκή. Βάσει του Νόμου 959 του 1979 απαλλάσσονται παντός φόρου ή άλλης επιβάρυνσης τόσο ο διανομή κερδών των

Ίσως η πλέον κατάλληλη λέξη για να περιγραφεί το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας το 1992 είναι «μωσαϊκό», και μάλιστα πολύχρωμο

ακτοπλοϊκών εταιρειών όσο και άλλα οικονομικά μεγέθη, τα οποία φυσιολογικά φορολογούνται σε άλλες ελληνικές εταιρείες (ή σε ακτοπλοϊκές εταιρείες εκτός Ελλάδας).

3. Η κατάσταση σήμερα

Με σχεδόν έξι χρόνια να έχουν περάσει από τότε μέχρι τώρα, η βασική ερώτηση είναι τι πρόοδος έχει σημειωθεί. Ας εξετάσουμε κάθε κατηγορία ξεχωριστά.

3.1 Στόλος

Είναι σίγουρο ότι η μέση ηλικία του στόλου έχει μειωθεί έναντι εκείνης του 1992. Σε αυτό συνετέλεσε όχι μόνο η απόσυρση πλοίων μεγάλης ηλικίας, αλλά κυρίως η ένταξη στο ναυλολόγιο αρκετών νεότευκτων πλοίων. Εταιρείες όπως οι Στρίντζης, Μινωικές, Επιχειρήσεις Αττικής και Ceres εμπλούτισαν τον ελληνικό στόλο με νέα πλοία, πολλαπλά από τα οποία μάλιστα είναι νέας τεχνολογίας (catamaran και υδροπτερύγια).

Βέβαια, πολλαπλά από τα πλοία αυτά (περιθεωρούμενων όλων των μεγάλων Ε/Τ-Ο/Π) δρομολογήθηκαν στις γραμμές της Ιατρικής, επομένως υπό τη στενή έννοια τα πλοία αυτά δεν είναι ακόμη ενταγμένα στο καθεστώς της ακτοπλοϊκής (εκτός από τη λειτουργία τους μεταξύ Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας). Όμως, υπάρχει η καταγεγραμμένη πρόθεση των εταιρειών αυτών να φέρουν νέα πλοία και στην εσωτερική αγορά.

Το γεγονός ότι ο αριθμός πλοίων νέας τεχνολογίας (και μάλιστα αυτών που κυκλοφορούν εντός της Ελλάδας) αυξήθηκε, είναι σίγουρα σημαντικό. Πολλή σημαντική είναι επίσης ότι πρώτη φορά από πέρυσι προσφέρει υπηρεσίες ένα πραγματικά ταχύπλοο Ε/Τ-Ο/Γ (το High Speed I των Μινωικών) και υπάρχει πρόθεση να λειτουργήσουν και άλλα. Οι εταιρείες Ceres και Στρίντζης έθεσαν επίσης σε λειτουργία αρκετά πλοία νέας τεχνολογίας πέρυσι, αν και προς το παρόν κανένα που να μεταφέρει οχήματα.

Δύο άλλα σημαντικά γεγονότα σχετικά με το στόλο έλαβαν χώρα το διάστημα από το 1992 μέχρι τώρα. Το πρώτο ήταν η είσοδος μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Είναι προφανές ότι η πλοιοκτησία πήρε πολύ στα σοβαρά το μήνυμα πως χρειάζεται ανανέωση του στόλου και βλέπει το ΧΑΑ ως σημαντική πηγή άντλησης κεφαλαίων για το σκοπό αυτό. Βέβαια, για να εισαχθεί μία εταιρεία στο Χρηματιστήριο, θα πρέπει να ικανοποιεί ορισμένες προδιαγραφές (να έχει κέρδη, να έχει κατάλληλο λογιστικό σύστημα κ.λπ.). Αν οι προδιαγραφές αυτές λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση της οικονομικής εξυγίανσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τόσο το καλύτερο.

Το άλλο γεγονός ήρθε με τη βύθιση του «Estonia», το 1994. Το τραγικό αυτό ατύχημα (900 θύματα) σηματοδότησε τη θέσπιση αυστηρών κανονισμών από τον IMO σχετικά με την εσωτερική υποδιάρθρωση στα Ε/Τ-Ο/Γ (κανονισμοί EuroSolos). Η επιπτώση των κανονισμών αυτών στον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο αναμένεται να είναι καταλυτική, καθ' όσον κανένα από τα παλαιά Ε/Τ-Ο/Γ δεν πληροί τους κανονισμούς αυτούς σήμερα. Εικάζεται δε ότι τυχόν μετασκευές τους για το σκοπό αυτό θα είναι οικονομικά ασύμφορες.

3.2 Λιμενική υποδομή

Από πλευράς λιμενικής υποδομής, ως δούμε τι έγινε στον Πειραιά, το πρώτο λιμάνι της χώρας. Ο βασικός στόχος που υιοθετήθηκε ήταν η χρήση του κεντρικού λι-

μένα ως αμιγώς επιβατικού. Και πράγματι, το μικρό container terminal στην ακτή Βασιλειάδη μεταφέρθηκε και ενσωματώθηκε στο μεγάλο terminal του Νέου Ικονίου, και στη θέση του εκτελείται αυτή τη στιγμή ένα μεγάλο λιμενικό έργο για νέες θέσεις ακτοπλοϊκών. Επίσης, διάφορες αποθήκες στην Ηετιώνεια ακτή καταδοφίστηκαν και δημιουργήθηκαν χώροι εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής.

Διάφορα άλλα έργα κυρίως, οδοποιίας, σήμανσης και άλλης υποδομής για τη διευκόλυνση του επιβάτη έγιναν τα τελευταία χρόνια, και συνεχίζονται σήμερα. Τα έργα αυτά έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην πλέον εύρυθμη λειτουργία του επιβατικού λιμένα, ιδίως το καλοκαίρι.

Ανάλογες παρεμβάσεις έγιναν και σε άλλα λιμάνια της χώρας, όπως Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Αλεξανδρούπολη, Βόλος και Αθήνα. Η χρηματοδότηση προήλθε κυρίως από διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως Ταμείο Συνοχής, Κοινωνικό Πόλοιο Στήριξης κ.λπ.

3.3 Δομή δικτύου

Αν και θα μπορούσε να πει κανείς ότι η οποία αλλαγή στη δομή του δικτύου τα τελευταία έξι χρόνια ίσως δεν είναι τόσο συνταρακτική, εν τούτοις σίγουρα η αλλαγή κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση. Σήμερα, υπάρχουν σαφώς περισσότερα δρομολόγια, και μάλιστα ορισμένα από αυτά συνδέουν καλύτερα τα νησιά του αρχιπελάγους μεταξύ τους από ό,τι πριν. Η αναβάθμιση του ρόλου των πλοίων νέας τεχνολογίας σίγουρα συνέβαλε στην εξέλιξη αυτή.

3.4 Ποιότητα υπηρεσιών

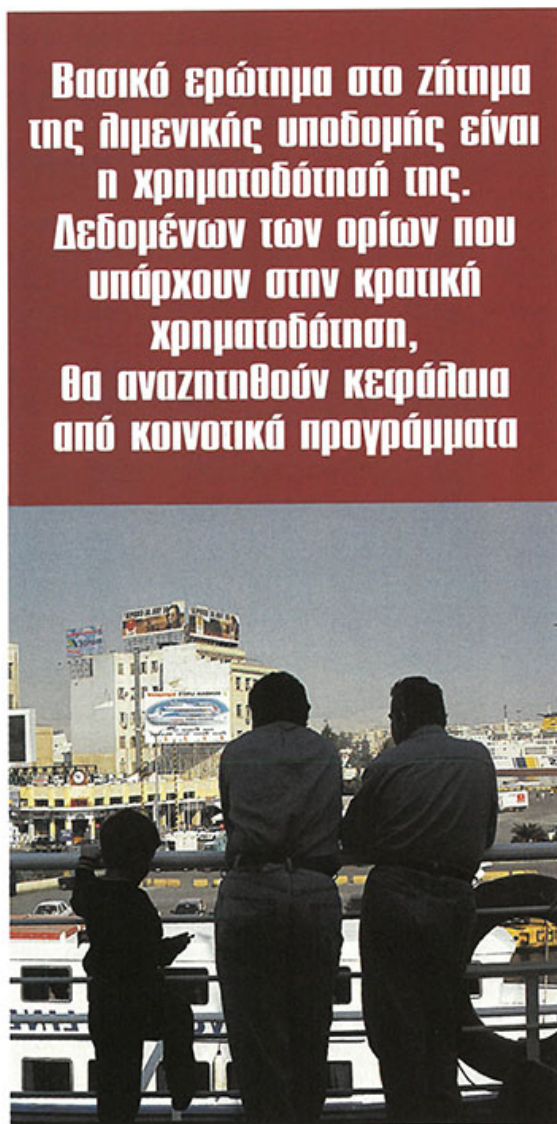
Το πιο σημαντικό γεγονός εδώ είναι η έναρξη λειτουργίας του συστήματος on-line για την έκδοση ειστηρίων. Αν και ακόμη το σύστημα δεν λειτουργεί πλήρως (και αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι τα περιφερειακά πρακτορεία δεν έχουν ακόμη συνδεθεί ούτε με το κέντρο ούτε μεταξύ τους), παρατηρήσαμε σημαντική βελτίωση: σταμάτησε το φαινόμενο των υπεραριθμών, των διπλοκρατήσεων και των πλοίων ειστηρίων, που ταλαιάζουν τους επιβάτες κάθε χρόνο.

Σταμάτησε επίσης το φαινόμενο της έκδοσης ειστηρίων μέσα στο πλοίο, όπως επίσης καταργήθηκαν τα κάθε είδους κασελάκια, πάγκοι και άλλα παρελκόμενα για την έκδοση ειστηρίων δίπλα στον καταπέδιτο. Μένουν ακόμη τα εκδοτήρια ειστηρίων στην προκυμαία, αλλά με το on-line και αυτά σιγά σιγά θα μειωθούν και θα γίνουν πιο ομοιόμορφα.

3.5 Θεσμικό πλαίσιο

Ίσως η πιο σημαντική παρέμβαση που έγινε από πλευράς πολιτικής τα τελευταία χρόνια στο θεσμικό επίπεδο αφορά τις άδειες σκοπιμότητας. Είχαμε τουλάχιστον δύο αλλαγές. Πρώτον, πλοία νέας τεχνολογίας είναι τώρα πιο εύκολο να παίρνουν τέτοιες άδειες (οι παλιές προϋποθέσεις που έθετε το ΥΕΝ σε ορισμένες περιπτώσεις καθιστούσαν κάτι τέτοιο ουσιαστικά αδύνατο). Δεύτερον, η απαίτηση του ΥΕΝ να εγκαταστήσουν οι εταιρείες σύστημα on-line ως προϋπόθεση έκδοσης άδειας σκοπιμότητας είχε ουσιαστικό αποτέλεσμα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Και οι δύο αυτές αλλαγές είχαν πολύ θετικά αποτελέσματα στην όλη εικόνα της ακτοπλοϊκής.

Από θεσμικής πλευράς, το πιο σημαντικό θέμα που τέθηκε τα τελευταία χρόνια αφορά το καθεστώς που θα επικρατήσει μετά το 2003 σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων, ιδίως των πλοίων με άλλες κοινοτικές σημαίες. Ο Κανονισμός 3577 όφειλε ανοικτό το θέμα αυτό, ως θέμα ερμηνείας ή θέμα διαπραγμάτευσης. Το βασικό ερώτημα είναι εάν θα ισχύουν οι κανονισμοί του κράτους υποδοχής (host state rules) ή του κράτους σημαίας (flag state rules). Η άποψη της Ελλάδας είναι ότι πρέπει να ισχύει το πρώτο, καθ' όσον εάν ίσχυε το δεύτερο θα υπήρχε σημαντικός κίν-



Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην κρατική χρηματοδότηση, θα αναζητηθούν κεφάλαια από κοινοτικά προγράμματα



δυνος εισβολής σμηνίων, όπως η ολλανδική, για την οποία οι κανονισμοί σύνθεσης πληρώματος είναι πολύ πιο ελαστικοί από τους δικούς μας.

Από όσα είναι γνωστά, το θέμα είναι ακόμη ανοικτό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε ένα σχέδιο κανονισμού, το οποίο, κατά την ίδια, επιχειρεί να συμβιβάζει διαμετρικά αντίθετες απόψεις για το θέμα. Σχεδόν όλες οι πλευρές αντέδρασαν στο σχέδιο αυτό (μερικές έντονα), πράγμα το οποίο η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβεβαιώνει την άποψή της πως το σχέδιο είναι καλό. Τα πράγματα όμως δεν είναι τόσο απλά, και ο τρόπος με τον οποίο θα ρυθμισθεί το θέμα θα είναι καθοριστικός για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου από το 2004 και μετά.

4. Τι πρέπει να γίνει μέχρι το 2004

Ας δούμε εν συντομία τι απομένει να γίνει μέχρι το 2004:

4.1 Στόχος

Οι τρεις βασικές προτεραιότητες του στόχου είναι (α) ανανέωση, (β) ανανέωση, και (γ) ανανέωση. Είναι σίγουρο ότι αυτοί που θα μπορέσουν να τηρήσουν τις προτεραιότητες αυτές θα είναι και ίδιοι που θα μπορέσουν να μείνουν στο παιχνίδι. Είναι επίσης σίγουρο ότι θα υπάρξει από πλευράς ελληνικής πλοιοκτησίας μεγάλη ζήτηση για νέα σκάφη.

Εδώ διαφαίνεται μια χρυσή ευκαιρία για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Το ερώτημα είναι το εξής: θα μπορέσει να την αρπάξει δυναμικά, ή οι πλοιοκτήτες θα συνεχίσουν να προσφεύγουν σε ξένα ναυπηγεία;

Μέτρα τα οποία αποσκοπούν να θέσουν σε εφαρμογή από κοινού το υπουργείο Ανάπτυξης και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την παροχή κινήτρων ναυπήγησης νεότευκτων ακτοπλοϊκών πλοίων στην Ελλάδα αναμένεται να τονώσουν την προσπάθεια διείσδυσης της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας στη σημαντική αυτή αγορά.

Ήδη με μεγάλο ενδιαφέρον αναμένεται η υλοποίηση της πρόσφατης συμφωνίας μεταξύ των Ελληνικών Ναυπηγικών Σκαραμαγκά και του ιταλικού οίκου Rodriguez Acquastrada για τη ναυπήγηση υπερταχών οχηματογωγών.

4.2 Λιμενική υποδομή

Με τη διαφανόμενη μεγάλη αύξηση της κίνησης, είναι σαφές ότι αρκετά ακόμη πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της χώρας. Αυτό ισχύει και για τα λιμάνια στα μεγάλα αστικά κέντρα (με πρώτο παράδειγμα τον Πειραιά) και για τα λιμάνια στα νησιά.

Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην κρατική χρηματοδότηση, κεφάλαια θα αναζητηθούν από κοινοτικά προγράμματα, όπως το Ταμείο Συνοχής, το Κοινωνικό



Πηλαίο Στήριξης και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TENS). Με την επικείμενη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών (και ίσως οργότερα και άλλων μικρότερων), κεφάλαια επίσης θα αντληθούν και από την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Είναι άρρηκτα γνωστό ότι εκτός από την άρση του cabotage, το 2004 θα γίνουν και οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Μια μείζονα ανάληψη του επιβατικού λιμένα του Πειραιά (στα πρότυπα παρόμοιων αναπήσεων στο εξωτερικό, π.χ. στη Βαρκελώνη) θα πρέπει να επιζητήσει και την ενεργό συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ξενοδοχεία, συνεδριακό κέντρο, ενυδρείο, καταστήματα κ.λπ. είναι αδύνατο να χρηματοδοτηθούν με βάση το σημερινό μοντέλο εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι ο ΟΛΠ δεν χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, και δεδομένου ότι τα τιμολόγια του επιβατικού λιμένα είναι εξαιρετιστικά χαμηλά, οποιοδήποτε μείζον έργο στον επιβατικό λιμένα ουσιαστικά επιδοτείται από τα έσοδα του ΟΛΠ στο container terminal, και αυτό κάποτε θα πρέπει να διορθωθεί. Πρόθεση είναι οι παρεμβάσεις αυτές να γίνουν στο πλαίσιο της διαδικασίας μετατροπής του ΟΛΠ σε Α.Ε.

Ήδη, ο ΟΛΠ αποφάσισε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιό του, περιλαμβανομένου και του σχεδίου ανάπτυξης του επιβατικού λιμένα.

Για τα άλλα λιμάνια της χώρας, η κρατική παρέμβαση αναμένεται να είναι σημαντική σε λιμάνια της περιφέρειας, εκεί δηλαδή

που κάποιος ιδιώτης δεν έχει ίδιο συμφέρον να κάνει επενδύσεις. Η χρηματοδότηση έργων από διάφορα κοινοτικά προγράμματα αναμένεται να συνεχιστεί.

4.3 Δομή δικτύου

Ποια θα είναι η δομή του δικτύου το 2004; Κάποιος αφεληθείς θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι με την απελευθέρωση της αγοράς υπάρχει κίνδυνος συρρίκνωσης του δικτύου στις απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές. Ευτυχώς, ο Κανονισμός 3577 (και συγκεκριμένα το άρθρο 4) παρέχει τη δυνατότητα σύνταξης απόφασης «δημόσιας υπηρεσίας», ή έστω υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως προϊόντος ως για την παροχή αδειας σε κάποια εταιρεία.

Επομένως, με το εργαλείο αυτό παρέχεται η ευκαιρία στο ΥΕΝ να σχεδιάσει το ακτοπλοϊκό δίκτυο κατά βέλτιστο τρόπο, δηλαδή σύμφωνα με ορισμένα οφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του κοινού. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να έχουν σχέση με παραμέτρους όπως συχνότητα δρομολογίων, προδιαγραφές των πλοίων που προσφέρουν υπηρεσίες, συνδεσιμότητα λιμένων, κάλυψη κατά τη διάρκεια του χειμώνα κ.λπ. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει παράλληλα το ΥΕΝ να βελτιώσει περαιτέρω τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας, όπως θα δούμε και πιο κάτω.

4.4 Ποιότητα υπηρεσιών

Για τον επιβάτη του 2004, εκτός από καλύτερες υπηρεσίες στο πλοίο και στο λιμάνι, σημασία θα έχει η ποιότητα του όλη ποκέτου. Γι' αυτό και αναμένεται ολοκλήρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με εκείνες που έχουν περισσότερο τουριστικό χαρακτήρα, όπως κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωμάτων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκοφών αναψυχής, εκδρομές και περιηγήσεις κ.λπ. Αναμένονται επίσης καλύτερες υπηρεσίες στη μεταφορά αποσκευών και εμπορευμάτων με σύστημα door-to-door.

4.5 Θεσμικό πλαίσιο

Η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου έχει πολλές φορές ως αποτέλεσμα τη δυσκηνότητα εκείνων των διαδικασιών που είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά. Επομένως, χρειάζεται να γίνουν περαιτέρω αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, ώστε να βελτιωθεί η κατάσταση αυτή.

Από όσες αλλαγές είναι αναγκαίες, ίσως η πιο σημαντική αφορά τη διαδικασία χορήγησης αδειών σκοπότητας. Μια αναβαθμισμένη διαδικασία θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, να προάγει τον ανταγωνισμό και να περιορίζει όσο το δυνατόν περισσότερο μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Άδειες θα πρέπει να παίρνουν εκείνες οι εταιρείες που είναι σε θέση να εγγυηθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές όσον αφορά τις υπηρεσίες που προσφέρουν στον επιβάτη.

Μια άλλη σημαντική παρέμβαση αφορά το ναυτιολόγιο. Με αυτό εννοούμε ότι ο προσφέρων μια υπηρεσία πρέπει να έχει τη δυνατότητα να την τιμολογεί και να ανταγωνίζεται και ως προς την τιμή. Τέτοια κατάσταση επικρατεί σήμερα στο διάδρομο της Αδριατικής, και θα μπορούσε να εφαρμοστεί και στο εσωτερικό της χώρας.

Αν ο φόβος σήμερα είναι ότι πιθανή απειλευθέρωση του ναυτιολογίου θα οδηγήσει τους ναυτικούς προς τα πάνω, αυτό δεν είναι αναγκαστικά ακριβές, όπως έχουν δείξει ποροδείγματα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και στις γραμμές Ελληνόδο-Ιταλίας (οι ναύλοι των οποίων είναι χαμηλότεροι από εκείνους της γραμμής Πειραιά-Κρήτης ανά μονάδα απόστασης). Σε κάθε περίπτωση, η απειλευθέρωση των ναυτίων, εάν γίνει σωστά, αναμένεται να οδηγήσει σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα.

Βέβαια, θα ήταν μεγάλο σφάλμα να γίνει πλήρης απειλευθέρωση του ναυτιολογίου, ιδίως στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Οι γραμμές αυτές είναι εξ ορισμού εκείνες, τις οποίες ένας πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος μόνο το δικό του συμφέρον, δεν θα αναλάμβανε. Το ερώτημα είναι ποιες θα είναι αυτές οι γραμμές, ποιοι θα πρέπει να είναι οι ναύλοι σε αυτές και πώς θα δίνονται οι άδειες για τις γραμμές αυτές.

Αυτή, άλλωστε, είναι η μεγάλη πρόκληση για το θεσμικό έργο που υπολείπεται να γίνει μέχρι το 2004: Ποιος θα είναι ο βέλτιστος συνδυασμός (ή χρυσή τομή) στο φάσμα μεταξύ του σχεδόν καθολικού ελέγχου της αγοράς και της πλήρους απειλευθέρωσης της. Στόχος θα πρέπει να είναι αφ' ενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφ' ετέρου δε να μην υπάρχει υποβάθμιση υπηρεσιών στις απομακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

5. Συμπεράσματα

Τα βασικά συμπεράσματα που κατά τη γνώμη μας βγαίνουν από την ανωτέρω

ανάλυση είναι τα εξής:

Έχει άνωθεν συντελεστεί σημαντική πρόοδος στον τομέα της ακτοπλοΐας, τα χρόνια που πέρασαν από το 1992 και μετά. Όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πρόκειται να μας δώσει άλλη περίοδο χάριτος πέραν των 11 ετών που μας έδωσε τον Δεκέμβριο του 1992. Άρα σε εμάς εναπόκειται να λάβουμε όλα τα υπόλοιπα αναγκαία μέτρα ώστε την 1η Ιανουαρίου του 2004 όχι μόνο να έχουμε ένα ακτοπλοϊκό σύστημα σύγχρονο και αποτελεσματικό, αλλά ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος να είναι ανταγωνιστικός και να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στον επιβάτη. Άλλωστε, μόνο έτσι θα μπορέσει να διατηρηθεί η οικονομική ανάπτυξη και συνοχή του ελληνικού νησιωτικού χώρου.

Η περαιτέρω αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας προέχει ως η δράση εκείνη στην οποία πρέπει οπωσδήποτε να δοθεί προτεραιότητα, ώστε να μπορέσουν να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι στα περίπου πέντε χρόνια που μας απέμειναν. Είναι επιτακτικό αυτό να γίνει όσο το δυνατόν πιο άμεσα, ώστε και οι ακτοπλοϊκοί επενδυτές να ξέρουν έγκαιρα ποιοι θα είναι οι κανόνες του παιχνιδιού και να υπάρχουν περιθώρια διορθωτικών παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, η μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα, η οποία είναι υπό προκήρυξη από το ΥΕΝ (με χρηματοδότη την ΕΤΒΑ), αναμένεται να ρίξει περισσότερο φως στις συνοδικές παρεμβάσεις που πρόκειται να λάβουν χώρα μέχρι το 2004.

Εκφράζεται η ελπίδα ότι όπως η ελληνική ναυτιλία έχει αριστεύσει όσες φορές το περιβάλλον στο οποίο έχει κληθεί να λειτουργήσει διέπεται από συνθήκες ανταγωνισμού (ποντοπόρος ναυτιλία, διάδρομος Αδριατικής κ.λπ.), για τους ίδιους λόγους θα μπορέσει να πράξει το ίδιο όταν φθάσει το 2004.

Συνοψίζοντας:

1. Psarftis, H.N., A.D. Papanikolaou, «Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, the Netherlands, November 1992.

2. Psarftis, H.N., «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries in the Aegean», invited paper, International Conference on Overcoming Isolation, Plomari, Lesbos, March 1993.

3. Psarftis, H.N., «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries», Thalassa-1 Conference, Piraeus-Iraklio, April 1993.

4. Psarftis, H.N., A.D. Papanikolaou, «Waiting for 2004», Naftiki, special issue on Mediterranean Passenger Shipping, October 1993.

5. Παρούσης, Χ.Ν., «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες», Τεχνική έκθεση προς την ΕΤΒΑ, Δεκέμβριος 1993.

6. Psarftis, H.N., «Lifting of Cabotage by 2004», invited paper, Thalassa-2 Conference, Piraeus, April 1994.

7. Psarftis, H.N., V.F. Magiropoulos, G.C. Nassos, G.J. Nellas, G. Panagiotis, A.D. Papanikolaou, «Modal Split in Greek Shortsea Passenger/Car Transport», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.

8. Sturmeijer, S.G., G. Panagiotis, H.N. Psarftis, «Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.

9. Psarftis, H.N., G.J. Nellas, V.F. Magiropoulos, G.C. Nassos, «Greek Coastal Shipping System: Impact of New Technologies and Market Deregulation on Modal Split», Tristano-2 Conference, Capri, Italy, June 1994.

10. Παρούσης, Χ.Ν., «Ελληνική ακτοπλοΐα: το 2004 στην άκρη του τούβλου», «Οικονομικός Ταχυδρόμος», 10 Νοεμβρίου 1994, σελ. 26-32, και 17 Νοεμβρίου 1994, σελ. 31-36.

11. Psarftis, H.N., «Changing Tides - Countdown to 2004: Greek Shipping Prepares for Deregulation and Colossal Changes», CRMS Today, issue of June 1996, pp. 30-34.



ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Με αφορμή την υπόθεση της ΔΑΝΕ, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας βρήκε ίσως την κατάλληλη ευκαιρία να προχωρήσει στον εκσυγχρονισμό του πλοίου, εντός του οποίου θα χορηγούνται οι άδειες σκοπιμότητας. Στα μέσα του προηγούμενου χρόνου, ο κ. Σταύρος Σουμάκης είχε αναφερθεί εμμέσως στην κατάργηση των αδειών, ώστε να καταγράψει τις αντιδράσεις. Στα μέσα του προηγούμενου μήνα, με την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Πειραιά-Δωδεκανήσου, άνοιξε ουσιαστικά ένα καινούργιο κεφάλαιο, το οποίο οδηγεί, με τα νέα στοιχεία που εισάγονται για τη χορήγηση των αδειών, στον ουσιαστικό εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, εν όψει μάλιστα και της άρσης του προστατευτισμού το 2004.

Έτσι, λοιπόν, πρώτη φορά η ηλικία του πλοίου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την απόκτηση της άδειας, αφού θα πρέπει να μην υπερβαίνει τη δεκαετία. Καινούργιο στοιχείο είναι επίσης η ταχύτητα, αλλά και το μέγεθος του πλοίου, ώστε και η διαδρομή να συντομεύσει αλλά και η προσέγγιση στα άνευ υποδομής λιμάνια, που είναι και τα περισσότερα, να είναι ασφαλής.

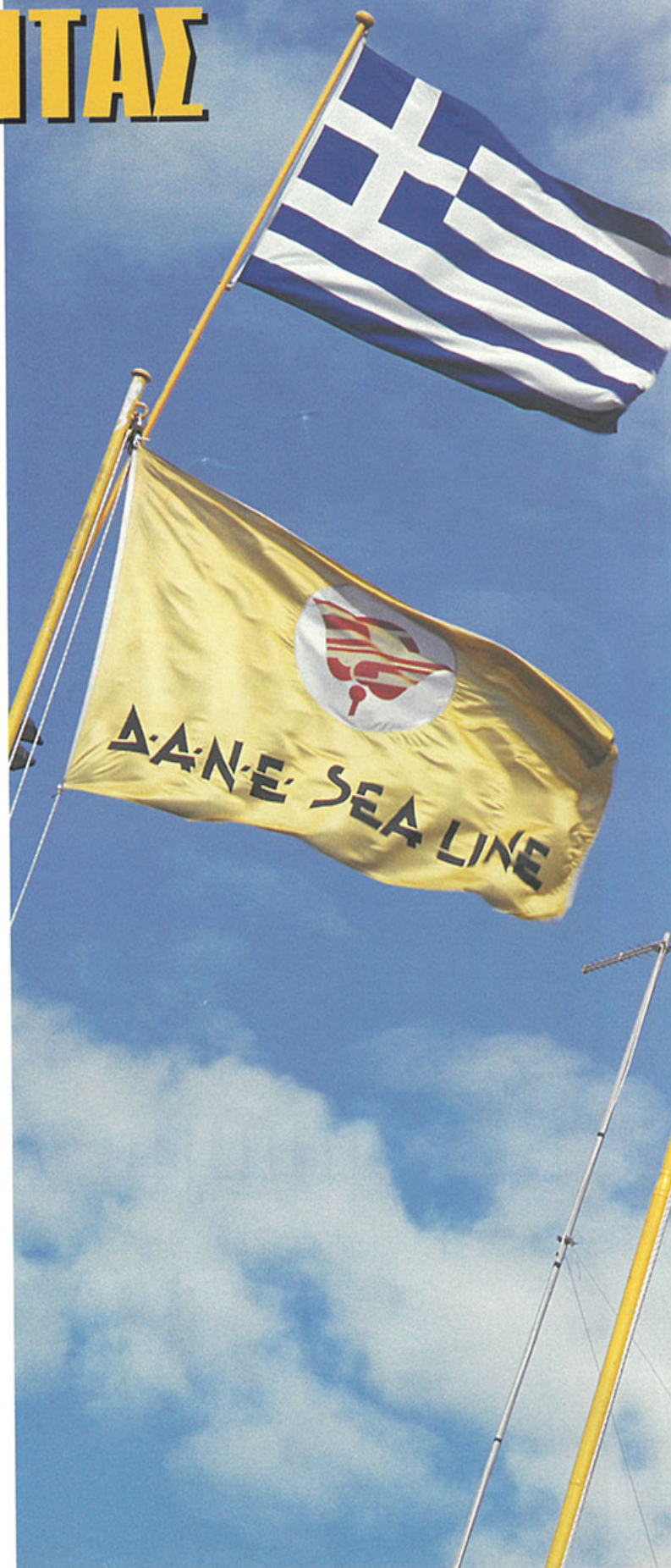
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και μία άλλη παράμετρος, που έχει σχέση με τα οικονομικά στοιχεία, τα οποία πλέον αποκτούν ουσιαστική σημασία.

Χαρακτηριστικό της νέας αντίληψης, που επικρατεί πλέον και στο ΥΕΝ, είναι το γεγονός ότι θα λαμβάνεται υπ' όψιν και η εμπειρία του πλοιοκτήτη, όχι μόνο στη ναυτιλία, αλλά ειδικότερα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Όλα αυτά ίσως να μην είχαν και τόσο σημασία, αν δεν απηχούσαν πτυχές ενός σχεδίου που τίθεται «δοκιμαστικά» σε λειτουργία, με αφορμή τη γραμμή Πειραιά-Δωδεκανήσου.

Σενάρια υπάρχουν πολλά, και τροφοδοτούνται -όπως είναι φυσικό- από τη ρευστότητα που επικρατεί στην ακτοπλοία εν όψει των αλλαγών που θα επιφέρει η κατάργηση του cabotage. Μπορεί το ισχύον καθεστώς να έχει χρονική διάρκεια έως το 2004, είναι όμως πονηρολογούμενο ότι από τώρα έως και το 2000 θα επέλθουν εκείνες οι αλλαγές, που θα σηματοδοτήσουν και τον εκσυγχρονισμό των θαλάσσιων μεταφορών. Σε κάθε περίπτωση, και με βάση τις υπάρχουσες πληροφορίες, το νέο θεσμικό πλαίσιο θα είναι «αυστηρότερο» από το υπάρχον, και με τα αξιολογικά κριτήρια που θα εισάγει, ασφαλώς θα βάζει τις διαδικασίες «πάνω στο τραπέζι». Το ζητούμενο είναι «πότε» το υπουργείο θα προχωρήσει στην καθιέρωση του νέου συστήματος, κάτι που όπως διαφαίνεται το ΥΕΝ δεν έχει ακόμη αποφασίσει. Οι πληροφορίες λένε ότι θα γίνει μέσα στο χρόνο που ήδη διανύουμε, και αυτό το νόημα έχει και η πρόσκληση ενδιαφέροντος. Τις ημέρες που θα κυκλοφορεί το περιοδικό, θα ξέρουμε -ίσως- ποιες ακτοπλοϊκές εταιρείες ενδιαφέρονται, αν και «φωτογραφίζονται» με όσα αναφέρονται στην πρόσκληση ενδιαφέροντος.

Πάντως, η εξέλιξη του θέματος θα κρίνει σε μεγάλο βαθμό και τις προθέσεις της ηγεσίας του υπουργείου στο συγκεκριμένο, κρίσιμη σημασίας ζήτημα. Και αυτό γιατί η επιτυχής κατάληξη του «εγχειρήματος» είναι δυνατόν να οδηγήσει σε γενικότερη επανατοποθέτηση των αδειών σκοπιμότητας. Για παράδειγμα, δεν θα ήταν αυθαίρετο να υποθέσει κάποιος ότι οι άδειες σκοπιμότητας, κάτω από συγκεκριμένες διαδικασίες, όρους και προϋποθέσεις, θα μπορούσαν να μετατραπούν σε συμβάσεις. Το βέβαιο είναι ότι ο Σταύρος Σουμάκης έχει το «πράσινο φως» από τον πρωθυπουργό να προχωρήσει σε κάποιες μορφές επαναπροσδιορισμού των σχέσεων κράτους-ακτοπλοϊκών εταιρειών και, κατά συνέπεια, οι εξελίξεις από εδώ και στο εξής θα είναι ραγδαίες. ➡



**Η ΔΑΝΕ «ΚΛΕΙΔΙ»
ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥΣ**

ΗΡΘΗ ΤΟ CAVOTAGE ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ένα χρόνο πριν από το τέλος του αιώνα, η τουριστική ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη με τα νέα δεδομένα που ισχύουν μετά την κατάργηση του προστατευτισμού στα κρουαζιερόπλοια. Η μεγάλη πρόκληση αποτελεί μια καλή πρόβα και για την ακτοπλοΐα, η οποία στην πράξη πλέον θα σταθμίσει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της έλευσης των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Η Ευρώπη «πλέει»

του Χάρη Παυλίδη

στο Αιγαίο

Η απειλευθέρωση της ακτοπλοΐας, σε αυτή τη φάση, αφορά πλοία άνω των 650 τόνων, που εκτελούν περιηγητικούς πλόες μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών, ή μεταξύ των νησιών. Ο ανταγωνισμός προβλέπεται να επαναπροσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό και το καθεστώς που διέπει τις οργανικές συνθέσεις των πληρωμάτων, αλλά να επανακαθορίσει και τις σχέσεις κράτους, πλοιοκτητών και ναυτικών.

Και αυτό, γιατί η στελέχωση κρουαζιερόπλοίων που εκτελούν περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων αφορά την ελληνική νομοθεσία, ενώ αν οι περιηγήσεις διεξάγονται μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους της σημαίας του πλοίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, όταν πρόκειται για κρουαζιερόπλοια μικρότερα των 650 τόνων, η σύνθεση των πληρωμάτων ακολουθεί την ελληνική νομοθεσία και δεν έχει σημασία αν πρόκειται για περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής ή μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής γραμμής και των νησιών ή και των νησιών μεταξύ τους.

Εδώ θα πρέπει να σταθούμε, για να επισημάνουμε ότι αυτή η διατύπωση ίσως οδηγήσει σε στρεβλώσεις, αφού έτσι οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται ή θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση.

Επισημαίνεται ότι για τα κρουαζιερόπλοια με κοινοτική σημαία ή σημαία χώρας μη μέλους της Ε.Ε., εφόσον διενεργούν περιηγητικούς πλόες με αφετηρία ή κατάληξη λιμένα του εξωτερικού και παράλληλα προσεγγίζουν λιμάνια της Ελλάδας, το καθεστώς των πληρωμάτων ορίζεται από τη νομοθεσία του κράτους προέλευσης της σημαίας.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνουν κάποιες απαραίτητες διευκρινίσεις ώστε να γίνει κατανοητό το πλαίσιο στο οποίο θα διεξάγονται οι πλόες.

Κατ' αρχάς, «λιμένες της ηπειρωτικής ακτογραμμής» είναι τα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, όπως ο Βόλος, η Ελευσίνα, η Καβάλα, ο Πειραιάς κ.λπ.

Στα «νησιωτικά λιμάνια» περιλαμβάνονται εκείνα της Πελοποννήσου, της Ευβοίας, της Κρήτης και

φυσικά όλων των νησιών.

Με ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να σταθεί κάποιος στις ιδιαιτερότητες του νομικού πλαισίου των νηολογίων των κρατών-μελών της Ε.Ε., των οποίων τα πλοία μπορούν να εκτελούν πλόες στις ελληνικές θάλασσες.

Σε ορισμένα εξ αυτών των κρατών-μελών υπάρχουν και παράλληλα νηολόγια, τα οποία αν και υπόκεινται στις κείμενες νομοθετικές διατάξεις των χωρών τους, εν τούτοις δεν νομιμοποιούνται να εκτελούν κατ' ανάγκην μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας τους.

Τέτοια νηολόγια είναι το DIS της Δανίας, το ISR της Γερμανίας, το Διεθνές Νηολόγιο των Καναρίων Νήσων της Ισπανίας κ.λπ.

Πρέπει να τονιστεί ότι δεν λογίζονται ως νηολόγια των κρατών-μελών της Ε.Ε. τα νηολόγια Κερκελέν, της νήσου Μαν, της Βερμούδας, των νήσων Καϊμάν, των Ολλανδικών Αντιλλών και, κατά συνέπεια, τα κρουαζιερόπλοια αυτών των νηολογίων δεν μπορούν να πλεύσουν, εκτελώντας περιηγήσεις, στις ελληνικές θάλασσες.

Αυτό αναφέρει ο κανονισμός 3577/92 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ πλοία που φέρουν σημαίες Νορβηγίας, Λιχτενστάιν και Ισλανδίας μπορούν να εκτελέσουν κρουαζιέρες στη χώρα μας εφόσον είναι νηολογημένα στο κύριο νηολόγιο των αντίστοιχων κρατών που ανα-

φέραμε, και αυτό αφορά κατά κύριο λόγο τη Νορβηγία, η οποία έχει δεύτερο νηολόγιο.

Γεγονός που, κατά κάποιο τρόπο, έχει περάσει «απαράτηρτο» είναι ότι η προ μνηός άρση του προστατευτισμού για τα κρουαζιερόπλοια δεν είναι η πρώτη. Προηγήθηκε το 1995 η απειλευθέρωση των περιηγήσεων μεταξύ των ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής για τα κρουαζιερόπλοια άνω των 650 τόνων και το 1998 επήλθε η απειλευθέρωση όλων των πλοίων για τις ίδιες περιηγήσεις, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

Το επόμενο ραντεβού έχει οριστεί για το ολυμπιακό έτος 2004, οπότε απειλευθερώνονται πλήρως οι περιηγήσεις πλοίων υπό κοινοτική σημαία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας. Δηλαδή, τότε θα έχουμε την πλήρη απειλευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. ➡

Με ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να σταθεί κάποιος στις ιδιαιτερότητες του νομικού πλαισίου των νηολογίων των κρατών μελών της Ε.Ε.

Στροφή

προς τη στεριά

του Νάσου
Πουθακίδα

Στροφή προς τη στεριά κάνουν τα τελευταία χρόνια Έλληνες εφοπλιστές, μεγάλου και μικρού βεληνεκούς. Το επενδυτικό ενδιαφέρον στρέφεται ολοένα και περισσότερο σε χρηματιστηριακές εταιρείες, τράπεζες, αγορές μεγάλων εκτάσεων, πετρέλαιο, αεροπορικές εταιρείες κ.ά.

Κατ' εκτίμηση οικονομικής εφημερίδας, οι καταθέσεις της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας στις τράπεζες υπερβαίνουν σήμερα τα 3 δισ. δολάρια. Μάλιστα, όπως αναφέρεται, η ρευστότητά της παραμένει τις περισσότερες φορές ισχυρή, παρά τη διεθνή κρίση. Τα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας, στη συντριπτική πλειονότητά τους, διατηρούσαν και διατηρούν χαμηλό προφίλ, αποφεύγοντας τα φώτα της δημοσιότητας. Οι περισσότεροι δεν επιθυμούν να δημοσιοποιούν τις κινήσεις τους σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα τελευταία χρόνια, δύο εφοπλιστές, οι κ.κ. Β. Βαρδινογιάννης και Σπ. Λάτσης, κινούνται δραστήρια στο χώρο των τραπεζών. Ο όμιλος Βαρδινογιάννη με τη ΧιοςBank και ο Σπ.Λάτσης με την Eurobank.

Όμως δεν είναι οι μοναδικοί εφοπλιστές που, εκτός της ναυτιλίας, έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους στον τραπεζικό χώρο. Και άλλοι πλοιοκτήτες έχουν σημαντικά μερίδια σε τράπεζες, όπως:

Η οικογένεια Γουλιανδρή φέρεται να διατηρεί σημαντικό ποσοστό στο μετοχικό κεφάλαιο της Τράπεζας Πειραιώς, ενώ μετέχει και στην Bank of Nova Scotia του Καναδά.

Ο γνωστός Big, John Γουλιανδρός, φέρεται να έχει επίσης συμφέροντα στην Τράπεζα Χίου.

Στη Δωρική Τράπεζα μετέχουν οι κ.κ. Μαυρακάκης και Κωνσταντάκο-πουλος, ενώ στην Τράπεζα Εγνατία διατηρούν συμμετοχή οι Κώστας Κομνηνός, Κυριάκος Μαμιδόκης, όπως και ο όμιλος Θεοχαράκη, ο οποίος εξακολουθεί να διαχειρίζεται ορισμένα πλοία.

Ο Κυριάκος Μαμιδόκης, αντίθετα με τον αδελφό του που έχει επικεντρώσει την προσοχή του στον τουριστικό τομέα, διατηρεί πολύ ζωντανή την επαφή του με τη ναυτιλία, αλλά παράλληλα διατηρεί και εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.

Ο ίδιος λέγεται ότι ετοιμάζεται σύντομα για ένα νέο επιχειρηματικό εγχείρημα στην αγορά των Βαλκανίων.

Μία από τις δραστηριότητες που κερδίζουν το τελευταίο διάστημα έδα-

φος στην εκτός ναυτιλίας δράση των εφοπλιστών, είναι τα χρηματιστηριακά γραφεία.

Θεωρείται ότι τουλάχιστον σε πέντε είναι ισχυρή αυτή τη στιγμή η συμμετοχή των εφοπλιστικών κεφαλαίων, πάντα μέσω τρίτων, ενώ σε μία περίπτωση, αυτή της οικογένειας Ψάλτη, υπάρχει πλήρης διαχείριση.

Στις τουριστικές επιχειρήσεις συμμετέχει ακόμη μεγαλύτερος αριθμός εφοπλιστών. Η οικογένεια Περατικού, που έχει αποσυρθεί από τις περισσότερες δραστηριότητες στη στεριά, διατηρεί ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα στον Μόλυβο της Μυτιλήνης. Επίσης, σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις μετέχουν οι οικογένειες Χανδρή, Ποταμιάνου, Νομικού, Βαρδινολιάννη κ.ά.

Πρόσφατα, ο Βασίλης Κωνσταντακόπουλος ανακοίνωσε ότι κατέθεσε στο υπουργείο Ανάπτυξης μελέτες για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων τουριστικών εγκαταστάσεων στη Μεσσηνία.

Ο προϋπολογισμός της επένδυσης στην πρώτη φάση υπολογίζεται να ανέλθει σε 50 δισ. δρχ, ενώ



στην πλήρη ανάπτυξη του το σχέδιο αυτό θα αποτελέσει επένδυση ύψους 200 δισ. δρχ. Τα ξενοδοχειακά συγκροτήματα θα αναπτυχθούν στις περιοχές της Πύλου, του Ρωμανού και του Κυνηγού.

Πετρέλαια-Ξυλεία

Ο κ. Π. Τσάκος διαθέτει σήμερα έναν από τους μεγαλύτερους στόλους. Η αύξηση του στόλου του την τελευταία 20ετία υπήρξε ραγδαία. Ταυτό-

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι οι περισσότεροι εφοπλιστές επενδύουν εκτός Ελλάδας. Αναμένουν από την ελληνική κυβέρνηση να μειώσει το «τέρας» της γραφειοκρατίας

χρονα, έστρεψε το ενδιαφέρον του και σε στεριανές δραστηριότητες, όπως στο εμπόριο ξυλείας, στην απόκτηση ναυπηγείου στο Μοντεβιδέο, στα πετρελαιοειδή στην Καραϊβική και στην Κασσία.

Παράλληλα, πληροφορίες αναφέρουν ότι οι εταιρείες του ετοιμάζουν με εντατικούς ρυθμούς την είσοδό τους σε διάφορες αγορές της Νοτιοανατολικής Ασίας, έχοντας εγκαταστήσει το επιχειρησιακό κέντρο στη Σινγκαπούρη.

Η Eletson των κ.κ. Γ. Χατζηγεωργιάδη και Ε. Κέρτσιου εγκαινίασε το 1995 το ξενοδοχειακό συγκρότημα «Ελλάς Resort» στον Παρνασσό. Επρόκειτο για επένδυση ύψους 50 εκατ. δολαρίων.

Όμως, η μεγαλύτερη επένδυση του ομίλου στη στεριά είναι, σύμφωνα

με πληροφορίες από ανθρώπους της ναυτιλίας, οι πραγματικά τεράστιες εκτάσεις γης, που σταδιακά έχουν αγοραστεί στην Αυστραλία.

Ο κ. Σταμάτης Ρέστης διατηρεί σημαντικό μερίδιο στην αγορά των ηλιό-ων-ψυγείων. Υποστηρίζοντας αυτή τη δραστηριότητα του εκδήλωσε την πρόθεση να δημιουργήσει μια πρότυπη μονάδα μεταφόρτωσης φρούτων και άλλων νωπών προϊόντων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Οι εταιρείες του ελέγχουν αυτή τη στιγμή ένα μικρό ναυπηγείο στο Πέραμα, με την επωνυμία Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος, το Γκοήφ της Γλυφάδας και κέντρο νυχτερινής διασκέδασης στην παραλιακή ζώνη.

Ο Πάνος Λασκαρίδης υπολογίζεται ότι κατά περιόδους φθάνει στο σημείο να διαχειρίζεται έως και 100 ηλιό-ψυγεία.

Είναι από τους δυναμικότερους επιχειρηματίες της θάλασσας, αλλά και από εκείνους που διατηρούν σημαντική παρουσία στην ελληνική οικονομία.

Η οικογένεια Λασκαρίδη συμμετέχει κατά 50%, μαζί με τον όμιλο Hyatt, στο καζίνο της Θεσσαλονίκης. Το σύνολο της επένδυσης εκτιμάται ότι ανήλθε σε 40 εκατ. δολάρια. Το πρώτο εξάμηνο του 1998 το καζίνο ανακοίνωσε έσοδα 205 εκατ. δολαρίων.

Ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου,



γιος του Λουκά, έχει στρέψει το επιχειρηματικό ενδιαφέρον του στα αεροπλάνα.

Το χειμώνα αγόρασε εταιρεία τσάρτερ στην Ελβετία, ενώ λίγους μήνες αργότερα τάρξε τα νερά στην ελληνική αγορά, ανακοινώνοντας πτήσεις από Ελλάδα προς Λονδίνο σε τιμές εξαιρετικά ανταγωνιστικές. Ο ίδιος θεωρεί ότι η αεροπορική αγορά έχει προοπτική ανάπτυξης και προετοιμάζεται για την αγορά 15 νέων αεροσκαφών Boeing 737 με σκοπό να ενισχύσει την Easyjet και να αυξήσει τους προορισμούς της.

Οι αφοί Μαρτίνου, σύμφωνα με πληροφορίες, επενδύουν σε γη. Λέγεται ότι αγοράζουν παντού, αλλά δίνουν ιδιαίτερη σημασία στη γη των Κυκλάδων. Στην Τήνο, η οικογένεια Μαρτίνου έχει δημιουργήσει ξε-

νοδοχειακή μονάδα υψηλών προδιαγραφών. Τα αδέρφια Πολέμης - Polembros-, από τους παραδοσιακούς Έλληνες εφοπλιστές, έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους στην αγορά γης. Ήδη, στον Πειραιά είναι γνωστό ότι έχουν επικεντρώσει τις

επενδυτικές τους κινήσεις στη Βραζιλία, αλλά και σε άλλες χώρες της Νότιας Αμερικής.

Από την Αμερική, η οικογένεια Κουμάντορου προσέγγισε την ελληνική αγορά με την μπίρα Lowenbray. Εκτός από τα ηλιό, προτεραιότητα δίνεται στις επιχειρήσεις που διαθέτει στη Νιγηρία. Εκεί επικεντρώνει τη δραστηριότητά της στους αλευρόμυλους.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι οι περισσότεροι εφοπλιστές επενδύουν εκτός Ελλάδας.

Αναμένουν από την ελληνική κυβέρνηση να μειώσει το «τέρας» της γραφειοκρατίας και, ταυτόχρονα, να αυξήσει τους ρυθμούς ιδιωτικοποιήσεως, με παράλληλη εξυγίανση του δημόσιου τομέα. ➡

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

του Χάρη Παυλίδου

Έτοιμο προς απόπλου είναι το σχέδιο εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και προς το παρόν η μόνη εκκρεμότητα αφορά τον τρόπο φορολόγησης των εταιρειών.



ΤΑ ΑΠΟΝΕΡΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙ

Το θέμα χειρίζεται πλέον ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Γ. Παπαϊωάννου, ο οποίος διατηρεί καλές σχέσεις με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι ενήμερος όλων των παραμέτρων, αλλά και των δυσχερειών, που υπάρχουν ως προς τη φορολόγηση.

Όπως εξηγούσε αρμόδιος παράγοντας του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, η εισαγωγή στο ΧΑΑ δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά γίνεται για την προσέλκυση κεφαλαίων, η οποία, σε γενικότερο θετικό κλίμα, θα οδηγήσει σε νέα ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα. Αυτός είναι και ο λόγος που εξετάζονται λεπτομερώς όλες οι παράμετροι, ώστε και οι επενδυτές να διασφαλισθούν, αλλά και το νομικό πλαίσιο που θα δημιουργηθεί να μην είναι διότρητο.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται και οι όροι που έχει επεξεργασθεί ο πρόεδρος του

Χρηματιστηρίου και αφορούν τις μετοχές των εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Με βάση το τελικό σχέδιο, οι εταιρείες των οποίων οι μετοχές πρόκειται να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο πρέπει να είναι Α.Ε. του νόμου 2190/20. Οι εταιρείες μπορεί να είναι πλοιοκτήτριες οι ίδιες ή να είναι μέτοχοι ημεδαπών ή αλλοδαπών πλοιοκτητριών επιχειρήσεων ή άλλων εταιρειών με αντικείμενο την κατοχή μετοχών πλοιοκτητριών εταιρειών.

Ο αριθμός πλοίων τίθεται ως ένας από τους βασικούς όρους εισαγωγής στο ΧΑΑ. Με σαφήνεια λοιπόν ορίζεται ότι τα πλοία πρέπει να είναι επτά και να έχουν ολική χωρητικότητα 20.000 κόρους το καθένα. Παρ' όλα αυτά, η διοίκηση του Χρηματιστηρίου έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την εισαγωγή εταιρείας, που μπορεί μεν να καλύπτει τις προϋποθέσεις, αλλά θεωρεί ότι υπάρχει υψηλός βαθμός επικινδυνότητας λόγω

της ηλικίας των πλοίων. Ως προϋπόθεση τίθεται, επιπλέον, οι άμεσα ή έμμεσα θυγατρικές της εισηγμένης να της ανήκουν σε ποσοστό 100%, ενώ τα πλοία να τελούν υπό τη διαχείρισή της.

Στο σχέδιο προβλέπεται επίσης ότι η αξία των πλοίων θα πρέπει να προσδιορίζεται από δύο εκτιμητές, αποδεκτούς από το Ναυτικό Επιμελητήριο ή από το ΧΑΑ, ενώ τα πλοία θα πρέπει απαραίτητα να είναι ασφαλισμένα από όλους τους κινδύνους και να παρακολουθούνται από γνωστούς αναγνωρισμένους από την Ελλάδα. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι τα πλοία θα πρέπει να έχουν την ανώτατη δυνατή κλάση.

Οι προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν προηγουμένως, καθώς και τα αντίγραφα των εγγράφων εθνικότητας και των πιστοποιητικών κυριότητας και βαρών των πλοίων, θα πρέπει απαραίτητα να συνοδεύουν την αίτηση εισαγωγής της ναυ-



ΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΟΧΕΣ...

τιλιακής επιχείρησης στο Χρηματιστήριο. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι για κάθε συναλλαγή της εισηγμένης εταιρείας, όπως και των θυγατρικών της, αξίας πάνω από 5% της μέσης χρηματιστηριακής αξίας της εταιρείας κατά το τρίμηνο που προηγείται της συναλλαγής, η εταιρεία υποχρεούται να τηρεί φάκελο με έγγραφες εκτιμήσεις από τρεις ανεξάρτητους εκτιμητές διεθνούς κύρους.

Σε γενικές γραμμές, αυτοί είναι οι βασικοί όροι που συνθέτουν το τελικό σχέδιο για την εισαγωγή των μετοχών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο και αν ξεπεραστεί το πρόβλημα της φορολόγησης, τότε πολύ σύντομα θα ξεκινήσουν οι διαδικασίες για την κατάθεση -οριστική πλέον- του σχεδίου και την ψήφισή του.

Πάντως, οι τελευταίες εξελίξεις άνοιξαν τον κύκλο των συζητήσεων μεταξύ των άμεσα εν-

διαφερομένων, μετά και την τοποθέτηση της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Με έγγραφό της προς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, αφού επισημαίνει τις ιδιαιτερότητες του κλάδου που απορρέουν από το διεθνή χαρακτήρα του, καταθέτει τις απόψεις της σχετικά με την εισαγωγή μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών φορτηγών πλοίων στο ΧΑΑ, υπό τρεις προϋποθέσεις: α) Πρώτα απ' όλα, θα πρέπει να διασφαλιστεί η διαφάνεια τόσο στη λειτουργία της επιχείρησης όσο και στη διαδικασία εισαγωγής στο Χρηματιστήριο. Έτσι, απ' ενός μεν θα είναι ενημερωμένος ο επενδυτής για τον κίνδυνο που αναλαμβάνει, απ' ετέρου δε θα διασφαλίζεται η αξιοπιστία των εταιρειών και της ναυτιλίας γενικότερα. β) (i) Δεν θα πρέπει να γίνει το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα για τη ναυτιλία (Ν.Δ. 2687/53 - Ν.

959/79 - Ν. 27/75 κ.λπ.). Βάσει αυτού του θεσμικού πλαισίου αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία και σήμερα άλλες χώρες, μη εξαιρουμένων και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιγράφουν και εφαρμόζουν το ελληνικό μοντέλο. (ii) Με δεδομένο λοιπόν ότι δεν θα γίνει και το φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί το φορολογικό καθεστώς που θα ισχύει για τα μερίσματα, ώστε να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση. γ) Τέλος, η εισαγωγή των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών φορτηγών πλοίων στο ΧΑΑ δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των πλοίων που διαθέτουν και τη χωρητικότητά τους. Η οικονομική ευρωστία και αξιοπιστία μιας επιχείρησης δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθός της, αλλά από έναν αριθμό παραγόντων, όπως το μερίδιο που κατέχει στην αγορά, την εύρυθμη λειτουργία της, την κερδοφορία της κ.λπ. ➡

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ

Νέα προσόντα απογραφής των ναυτικών

Από το υπουργείο Εμπορικής
Ναυτιλίας προωθείται σχέδιο
Προεδρικού Διατάγματος με τίτλο
«Ειδικά προσόντα απογραφής
ναυτικών για ναυτολόγηση
σε ειδικές κατηγορίες πλοίων».

Με το Προεδρικό Διάταγμα γίνονται
αυστηρότερες οι προϋποθέσεις για την
απογραφή των ναυτικών, στο πλαίσιο
της γενικότερης αναβάθμισης της
ναυτικής σταδιοδρομίας.

Την εισηγητική έκθεση που εστάλη
στον Πρόεδρο της Ελληνικής
Δημοκρατίας, όπως και το σχέδιο
του Προεδρικού Διατάγματος,
φέρνουν στη δημοσιότητα
κατ' αποκλειστικότητα
τα «Ναυτικά Χρονικά»

του Νάσου Πουθακίδα



ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ ΕΧΕΙ ΩΣ ΕΞΗΣ:

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κύριε Πρόεδρε,

Στο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος «Περί ειδικών προσόντων απογραφής ναυτικών για ναυτολόγηση σε ειδικές κατηγορίες πλοίων και συμπλήρωση διατάξεων περί ειδικών προσόντων απογραφής ναυτικών»:

1. Τα ειδικά προσόντα απογραφής των ναυτικών καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 256/1986 (Α' 120), όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 247/1989 (Α' 115) και Π.Δ. 79/1997 (Α' 65).

2. Τα αθιευτικά ακόφης εσωτερικής αθιείας και τα μη δρομοτοηοημένα Ε/Τ-Π/Κ και Φ/Τ-Π/Κ ακόφης που πραγματοποιούν τοπικούς ηθίδες στελεχώνονται κατά παράδοο από άτομα της τοπικής κοινωνίας των περιαχών όπου δραστηριοποιούνται. Τα εν λόγω ακόφης αντιμετωηίζουν προβλήματα στην εξεύρεση ναυτικών για ναυτολόγηση, δεδομένου ότι πολλὰ από τα άτομα της τοπικής κοινωνίας που ενδιαφέρονται να εργασθούν σε αυτά δεν μπορούν να απογραφούν ως ναυτικοί, επειδή δεν συγκεντρώνουν τα προβλεπόμενα από τις προαναφερθείσες διατάξεις ειδικά προσόντα απογραφής και συγκεκριμένα δεν έχουν τις προβλεπόμενες γραμματικές γνώσεις και ηθικά.

3. Με το πρωτοθούμενο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος καθορίζονται προϋποθέσεις απογραφής ναυτικών για ναυτολόγηση αποκλειστικά στις πιο πάνω κατηγορίες ακαφών.

Ακόμη, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για ναυτολόγηση στις υπόψη κατηγορίες ακαφών, καθώς και τα δικαιώματα ασφάλισης, υγειονομικής προστασίας και εγγραφής στους καταλόγους προσφερομένων προς εργασία, ναυτικών που απογράφονται προκειμένου να ναυτολογούνται σε αυτές τις κατηγορίες ακαφών.

Επίσης, ρυθμίζεται το θέμα της απογραφής των μαθητών σκαφείων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Ναυτικής Κατεύθυνσης, καθώς και των μαθητών Ναυτικών Λυκείων ηθικής μεγαλύτερης των 15 ετών, προκειμένου να αποκτήσουν θαλάσσια υπηρεσία στο αντικείμενο που σπουδάζουν. Τέλος, καταργείται το άρθρο 2 του ισχύοντος Προεδρικού Διατάγματος που καθορίζει τα ειδικά προσόντα απογραφής ναυτικών, το οποίο αφορά την απογραφή στόμων ηθικής μικρότερης των 15 ετών.

4. Μετά από τα παραπάνω, παρακαλούμε όπως περιβάλλεται με την έγκρισή σας το υποβληθούμενο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος.

Περαός 1998

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτικής Σταύρος Αρ. Σουμιάκης

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ

«Περί ειδικών προσόντων απογραφής ναυτικών για ναυτολόγηση σε ειδικές κατηγορίες πλοίων και συμπλήρωση διατάξεων περί ειδικών προσόντων απογραφής ναυτικών»

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη

1. Τα άρθρα 58, 74, 75 και 78 του Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261).

2. Το άρθρο 36 του Π.Δ. 259/1988 (Α' 117) «Περί Οργανισμού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτικής».

3. Τις διατάξεις του Π.Δ. 256/1986 (Α' 120), όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 247/1989 (Α' 11) και Π.Δ. 79/1997 (Α' 65).

4. Το άρθρο 28 Α του Ν. 1558/85 (Α' 137), όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/97 (Α' 38).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

6. Την αριθμ. (α.σ. δεν αναφέρεται) γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.).

7. Την αριθμ. (α.σ. δεν αναφέρεται) γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του υπουργού Εμπορικής Ναυτικής, αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟ 1

Ειδικά προσόντα απογραφής ναυτικών για ναυτολόγηση σε ειδικές κατηγορίες πλοίων.

1. Απογράφονται ως ναυτικοί όσοι συγκεντρώνουν τα παρακάτω ειδικά προσόντα:

α) Έχουν συμπληρώσει ημερολογιακά το 15ο έτος της ηθικής τους και δεν έχουν

υπερβεί το 45ο, το οποίο θεωρείται ότι συμπληρώνεται την 31η Δεκεμβρίου του έτους απογραφής.

β) Δεν έχουν καταδικασθεί σε κάθειρξη κατά την τελευταία δεκαετία.

γ) Έχουν αποφοιτήσει επιτυχώς από το Βασικό Κύκλο Σπουδών Σχοής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.

δ) Δεν έχουν καταδικασθεί κατά την τελευταία δεκαετία σε φυλάκιση ανώτερη του εξαμήνου συνολικά για ληστεμπορία, κλοπή, απήτηση, ένεκα παραβάσεων των διατάξεων περί ναρκωτικών και προστασίας του εθνικού νομίσματος και για εγκλήματα κατά των ηθών.

ε) Δεν έχουν την ιδιότητα πολιτικού ή στρατωτικού δημοσίου υποηθλήτου, υποηθλήτου Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου ή κοινωνικοποιημένου Οργανισμού. Ο ίδιος περιορισμός ισχύει και για τους συνταξούχους των παραπάνω φορέων.

2. Οι κατά τα προηγούμενα απογραφόμενοι ως ναυτικοί:

α) Εγγράφονται σε ειδικό γι' αυτούς μπτρώ εγγραφής.

β) Εγγράφονται σε ειδικούς καταλόγους προσφερομένων προς ναυτολόγηση ναυτικών που τηρούν το ΓΕΝΕ και οι ημενικές Αρχές αποκλειστικά και μόνο για τη διαμεσολάβηση για εξεύρεση ναυτικής εργασίας στις ειδικές κατηγορίες πλοίων του άρθρου 2 του παρόντος Διατάγματος.

ΑΡΘΡΟ 2

Ειδικές κατηγορίες πλοίων

1. Οι απογραφόμενοι σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο μπορούν να ναυτολογούνται αποκλειστικά στις ακόλουθες κατηγορίες πλοίων:

α) Αθιευτικά ακόφης εσωτερικής αθιείας.

β) Μη δρομοτοηοημένα Ε/Τ-Π/Κ και Φ/Τ-Π/Κ ακόφης μέχρι 30 κακ.

2. Σχετικά με τον παραπάνω περιορισμό, η απογράφουσα Αρχή καταχωρεί παρατήρηση στην ελληνική και αγγλική στις σελίδες του ναυτικού φυηηαδίου του ναυτικού, οι οποίες προορίζονται για την καταχώρηση των πράξεων ναυτολόγησης και απόηυσης.

ΑΡΘΡΟ 3

Ειδικά προσόντα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας - Παρεχόμενα δικαιώματα εργασίας

Τα ειδικά προσόντα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για ναυτολόγηση σε θέση κυβερνήτη ή μηχανοδηγού στις ειδικές κατηγορίες πλοίων του προηγούμενου άρθρου είναι τα ακόλουθα:

α. Πτυχίο κυβερνήτη

i. Θαλάσσια υπηρεσία τεσσάρων (4) ετών, τουλάχιστον, με ειδικότητα καταστρώματος, σε πλοία των κατηγοριών του προηγούμενου άρθρου.

ii. Πιστοποιητικό εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχοής Ε.Ν. Χειριστή Περιορισμένης Χρήσης (R.O.) του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου-Ασφαλείας (G.M.D.S.S.).

β. Πτυχίο μηχανοδηγού

Θαλάσσια υπηρεσία τεσσάρων (4) ετών τουλάχιστον, με ειδικότητα μηχανής, σε πλοία που κινούνται με μηχανές οποιασδήποτε ισχύος.

ΑΡΘΡΟ 4

Απογραφή μαθητών-Κατάρτιση διατάξεων

1. Στο άρθρο 1 του Π.Δ. 256/1986 (Α' 120), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο μόνο του Π.Δ. 247/89 (Α' 115) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 79/1997 (Α' 65), προστίθεται παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Από τους περιορισμούς της παραγράφου 1 εδάφ. (α) του παρόντος άρθρου εξαιρούνται οι μαθητές Σχοείων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Ναυτικής Κατεύθυνσης, καθώς και οι μαθητές Ναυτικών Λυκείων που έχουν συμπληρώσει ημερολογιακά το 15ο έτος της ηθικής τους, εφόσον, από βεβαίωση του Σχοείου-Ναυτικού Λυκείου στο οποίο φοιτούν, προκύπτει η ως άνω ιδιότητά τους».

2. Το άρθρο 2 του αναφερόμενου στην προηγούμενη παράγραφο Προεδρικού Διατάγματος καταργείται και τα άρθρα 3, 4 και 5 αναριθμούνται σε 2, 3 και 4 αντίστοιχως.

ΑΡΘΡΟ 5

Η ισχύς του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον υπουργό Εμπορικής Ναυτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος. ♦

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

από την ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

Η κινητή τηλεφωνία αποτελεί τον ταχύτερα ίσως αναπτυσσόμενο τομέα των τηλεπικοινωνιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με κινητήριο μοχλό την πλήρη επικράτηση του συστήματος GSM, που προωθήθηκε προ δεκαετίας περίπου με πολιτικές αποφάσεις, στο πλαίσιο των στρατηγικών επιλογών της Ευρώπης για την ομοιογενή ανάπτυξη και εξέλιξη των δικτύων κινητής τηλεφωνίας. Αν και στην Ελλάδα η κινητή τηλεφωνία ουσιαστικά έκλεισε μόλις μία πενταετία λειτουργίας, εμφάνισε ραγδαίους ρυθμούς ανάπτυξης, με εκρηκτικές εξάρσεις τη διετία 1995-1996, με αμβλυμένα έως ανύπαρκτα όμως τα στοιχεία του ανταγωνισμού, καθώς οι μέχρι πρότινος δύο δραστηριοποιούμενες εταιρείες (Panafon και Telestet) ακολουθούσαν σχεδόν την ίδια τιμολογιακή πολιτική, προσφέροντας σχεδόν τις ίδιες υπηρεσίες, με ελάχιστες διαφοροποιήσεις. Το γεγονός αυτό δημιουργήσε στο μέσο καταναλωτή την αίσθηση της δημιουργίας ιδιωτικών μονοπωλίων, τα οποία μέσω των έντονων διαφημιστικών εκστρατειών τους είχαν εστιάσει την προσοχή τους στη δημιουργία εικόνας για την κινητή τηλεφωνία, που να συμβαδίζει με τις καταναλωτικές ανάγκες άμεσης προτεραιότητας.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις

Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας στις τηλεπικοινωνίες δημιουργεί πολλά προβλήματα, με κυριότερο την ταχεία τεχνολογική αποξήωση του εξοπλισμού, που βάλλει ευθέως κατά της δυνατότητας μακροπρόθεσμης ωρίμανσης και απόδοσης των αρχικών επενδύσεων, όπως συμβαίνει σε άλλους παραδοσιακούς βιομηχανικούς κλάδους. Αν και το σύστημα GSM (λειτουργία σε συχνότητες από 800 Mhz έως 900 Mhz), υιοθετήθηκε από 140 χώρες σε ολόκληρο τον κόσμο, πληθονεκτώντας λόγω του μικρού σχετικά αριθμού κεραιών που απαιτούσε για την κάλυψη συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών, η κυριαρχία του αμφισβητήθηκε μόλις μία δεκαετία μετά την εμφάνισή του. Παρά το προβάδισμά του λόγω της διεθνοποίησής του και του σχετικά χαμηλού κόστους εγκατάστασης, η ζώνη συχνοτήτων λειτουργίας του επιτρέπει πεπερασμένο αριθμό κάλυψης συνδρομητών, ο οποίος ήδη πιέζεται και θεωρείται αναποτελεσματικός, καθώς δεν ικανοποιεί την αδιατάκτως αύξηση των συνδρομητών, με συνέπεια τα φαινόμενα υπερφόρτισης των δικτύων να γίνονται συχνότερα και εντονότερα με την πάροδο του χρόνου. Παράλληλα, πρόσφατα δημοσιευθείσες μελέ-

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: ΑΝΤΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121
Τηλ: 7295306, 7295307, ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326
email: epend@ath.forthnet.gr
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΡΓΟΥΣ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 2,
21200 ΑΡΓΟΥΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ Τηλ: 0751 29962-3

τες βλάβουν κατά του συστήματος, με υπόνοιες για βλαβερές επιπτώσεις στο χρήστη από την ακτινοβολία υψηλής ενέργειας του συστήματος GSM.

Οι δύο αυτοί παράγοντες ώθησαν προς τη δημιουργία ενός νέου συστήματος, του DCS-1800 MHz, το οποίο λειτουργεί προς την άνω πλευρά της ζώνης, σε αισθητά χαμηλά επίπεδα έντασης ακτινοβολίας. Οι υψηλές συχνότητες όμως απαιτούν πολύ μεγαλύτερο αριθμό κεραιών (το μικρό μήκος κύματος επηρεάζεται έντονα από το ανάγλυφο του εδάφους, με συνέπεια τον πολλαπλασιασμό των ζωνών σιγής), οπότε η ποιότητα των τηλεφωνικών συνδιαλέξεων είναι πολύ καλύτερη, όπως επίσης πολύ καλύτερη είναι και η διεισδυτικότητα στο εσωτερικό των κτιρίων, στοιχείο που καθιστά το σύστημα σχεδόν ιδανικό για τις αστικές περιοχές. Το σύστημα πάντως δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί σε αρκετές χώρες, με αποτέλεσμα περιορισμένη δυνατότητα περιαγωγής (roaming).

Η ανάδυση του ανταγωνισμού

Η εμφάνιση της κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα κατά το β' εξάμηνο του 1993, συνοδεύθηκε με τη χορήγηση δύο αδειών προς τις εταιρείες Panafon και Telestet, με ταυτόχρονο αποκλεισμό της πιθανότητας τρίτης χορήγησης αδειάς για το σύστημα GSM, στοιχείο που ουσιαστικά εκμηδένισε επί μία πενταετία σχεδόν την προοπτική δημιουργίας πραγματικών συνθηκών ανταγωνισμού στον τομέα της κινητής τηλεφωνίας. Κατά τη διάρκεια της πενταετίας αυτής, οι δύο εταιρείες πραγματοποίησαν επενδύσεις ανώτερες των 250 δισεκατομμυρίων δραχμών, εγκαθιστώντας περί τους 1.000 σταθμούς βάσης και επιτυγχάνοντας πληθυσμιακή κάλυψη κατά 90%. Παράλληλα, ο αριθμός των συνδρομητών πολλαπλασιάστηκε από 160.000 το 1994 σε 700.000 το 1997 με προοπτική για 1.600.000 το 1998. Οι ταχύτατες τεχνολογικές εξελίξεις όμως παρέσχον τελικά τη δυνατότητα χορήγησης και τρίτης αδειάς για το σύστημα DCS 1800 στην Cosmote, τη θυγατρική κατά 70% του ΟΤΕ, με δραστηριοποίηση στον τομέα της κινητής τηλεφωνίας. Η εμφάνιση τρίτης εταιρείας αποτέλεσε τη θρυαλλίδα για την εμφάνιση των πρώτων ανταγωνιστικών κινήσεων, στοιχείο που προδικάζει την ένταση του ανταγωνισμού κατά την περίοδο 1999-2001. Σύμφωνα με τα δεδομένα της 31-8-98, ηγετική θέση κατείχε η Panafon με μερίδιο αγοράς της τάξης του 54%, που αντιπροσώπευε 743.000 συνδρομητές. Η εταιρεία έχει εγκαταστήσει 580 σταθμούς βάσης κινητής τηλεφωνίας, επιτυγχάνοντας πληθυσμιακή κάλυψη κατά 94% και γεωγραφική κατά 45%. Η Telestet κατείχε μερίδιο της τάξης του 38%, που αντιπροσώπευε 510.000 συνδρομητές, έχοντας εγκαταστήσει 460 σταθμούς βάσης κινητής τηλεφωνίας, επιτυγχάνοντας πληθυσμιακή κάλυψη κατά 65% και γεωγραφική κατά 30%. Η κατάσταση αυτή εκτιμάται ότι θα μεταβληθεί έως τα τέλη του έτους, καθώς η Cosmote, ακολουθώντας επιθετική τιμολογιακή πολιτική, εκτιμά-

ται ότι θα αποσπάσει μερίδιο της τάξης του 11%, που θα αντιπροσώπευε 184.000 συνδρομητές.

Οι συνολικές επενδύσεις της Cosmote έως το 2001 θα έχουν υπερβεί τα 200 δισ. δραχμές, ενώ το έτος αυτό θα είναι το πρώτο κερδοφόρο για την εταιρεία, μετά από σωρευτικές ζημιές τριών ετών, της τάξης των 21 δισ. δραχμών. Η πρώτη αυτή κερδοφόρος χρήση θα εμφανίσει έσοδα ύψους 107 δισ. δραχμών, συνεισφέροντας κατά 7,5% στην ενοποιημένη χρήση του ΟΤΕ.

Η αγορά της κινητής τηλεφωνίας αναμένεται να διογκωθεί κατά 78% έως το 2001, με τους συνδρομητές να ανέρχονται σε 3.000.000. Το μερίδιο της Panafon αναμένεται να υποχωρήσει στο 45% (1.350.000 συνδρομητές), της Telestet στο 35% (1.050.000 συνδρομητές), ενώ της Cosmote θα διπλασιασθεί φθάνοντας στο 20% (600.000 συνδρομητές). Ταυτόχρονα, η ένταση του ανταγωνισμού θα μειώσει εντός της προσεχούς διετίας το μέσο μηνιαίο εισόδημα ανά συνδρομητή κατά 20% -από 14.950 δραχμές το 1998 σε 13.450 δραχμές το 1999 και σε 12.400 δραχμές το 2000, διαμορφούμενο τελικά στις 11.600 δραχμές το 2001 (τελική μείωση 25%).

Οι προοπτικές αυτές, ήδη έχουν οδηγήσει σε αντιπαράθεσεις, με τις Panafon και Telestet να πιέζουν προς τη χορήγηση αδειάς για το σύστημα 1800 (το οποίο δεν είναι ασύμβατο προς το GSM). Εάν οι δύο εταιρείες το επιτύχουν, τότε είναι βέβαιο ότι θα δοθεί στην Cosmote άδεια για το GSM, εξέλιξη που τελικά ευνοεί την εταιρεία, διότι θα διαθεθεί λόγω των τεχνικών προδιαγραφών του DCS 1880 κατά πολύ εκτενέστερο δίκτυο σταθμών βάσης, το οποίο και θα δύναται να αξιοποιήσει ταχύτητα με μικρές προσθήκες και μετατροπές για διαφορετική λειτουργία (dual mode).

Αντίθετα, οι δύο άλλες εταιρείες θα πρέπει να πολλαπλασιάσουν τους σταθμούς βάσης, πραγματοποιώντας νέες υψηλές επενδύσεις,

ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΣΟΔΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

	1994 ⁽¹⁾	1995 ⁽¹⁾	1996 ⁽¹⁾	1997 ⁽¹⁾	1998 ⁽²⁾
ΕΣΟΔΑ (εκατ. δρχ.)	33.700	62.000	130.000	263.000	330.000
ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΕΣ	160.000	280.000	550.000	780.000	1.673.000
1. Δύο εταιρείες 2. Τρεις εταιρείες					

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

	IRIDIUM	GLOBALSTAR	ICO	ELLIPSO	ECO
Εταιρεία	MOTOROLA	LORAL/QUALCOM	ICO GLOBAL COM.	MOBILE COM.	CONSTELLATION COM.
Αριθμός δορυφ. Τροχιακά επίπεδα	66 6 (πολική, κυκλ. τροχ. 86,5°)	48 8 (κυκλική τροχ. 45°)	10 2 (κυκλική τροχ. 45°)	14 2 (ελλειπ. 116,6°) 1 (ισημερινή 0)	46 7 (κυκλ. 62°) 1 (ισημερινή 0)
Υψος τροχιάς (χλμ)	780 (LEO)*	1.414 (LEO)*	10.355 (ΜΕΟ)**	520-7.846 (ΜΕΟ)** 4223-7.846 (ΜΕΟ)**	2.000 (LEO)*
Δορυφόροι ανά τροχιακό επίπεδο	11	6	5	4 ανά ελλειπτική 6 στην ισημερινή	5 ανά κυκλική 62° 11 στην ισημερινή
Προβολές ανά δορυφόρο	48	16	163	61	32 σε κυκλική 62° 24 σε ισημερινή
Κόστος (δισ. δολ.)	3,4	2,6	4,6	0,9	2,8

* LEO-Χαμηλή Περιγήνη Τροχιά (Low Earth Orbit), ** ΜΕΟ-Μέση Περιγήνη Τροχιά (Medium Earth Orbit)

στοιχείο που θα επιβαρύνει την κερδοφορία τους. Ουσιαστικά, η αντιπαράθεση αυτή αποδεικνύει τις δραστικές μεταβολές που προκαλούνται από τις αθηματώδεις εξελίξεις της τεχνολογίας. Όταν το 1982 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέληξε στην απόφαση να προχωρήσει η ανάπτυξη του δικτύου GSM, παρά το υψηλό κόστος και τις μεγάλες επενδύσεις που όφειλαν να υλοποιηθούν, κανείς δεν προέβλεπε ότι με την είσοδο στη δεκαετία του '90 θα προχωρούσε η ανάπτυξη του DCS 1800, ενός συστήματος που ουσιαστικά αποτελεί μετεξέλιξη του GSM.

Μία προφανής λύση για τη χρηματοδότηση των υψηλών επενδύσεων που απαιτεί ο τομέας της κινητής τηλεφωνίας και γενικότερα ο ευρύτερος χώρος των τηλεπικοινωνιών, όπου οι τεχνολογικές αναβαθμίσεις επέρχονται ταχύτατα, είναι η προσφυγή στην κεφαλαιαγορά για την άντληση κεφαλαίων. Ήδη η Telestet έχει εισαγάγει τις μετοχές της στα χρηματιστήρια NASDAQ και του Amsterdam, διαθέτοντας στο ευρύ επενδυτικό κοινό 12.100.000 μετοχές (το 16,67% του συνόλου), ενώ αναμένεται να επιχειρήσει και παρόμοια εισαγωγή μετοχών στο ΧΑΑ, αξιοποιώντας τις διατάξεις του νέου νόμου για την εισαγωγή μεγάλων επιχειρήσεων στο ΧΑΑ. Η εταιρεία αναμένει εντυπωσιακά αποτελέσματα για το 1998, με τα συνολικά έσοδα να υπερβαίνουν τα 124 δισ. δραχμές και τα προ φόρων κέρδη τα 16 δισ. δραχμές. Ακόμη θεαματικότερα αποτελέσματα εκτιμώνται για την Panafon, με έσοδα 188 δισ. δραχμών και προ φόρων κέρδη ανώτερα των 24 δισ. δραχμών, ενώ η εταιρεία εισήγαγε πρόσφατα τις μετοχές της στο ΧΑΑ, με βάση τις διατάξεις του νέου νόμου για την εισαγωγή μεγάλων επιχειρήσεων. Όσον αφορά την Cosmote, αναμένει για το 1998 έσοδα 18 δισ. δραχμών, με ζημία 11 δισ. δραχμών περίπου, ενώ η προοπτική εισαγωγής της στο ΧΑΑ τοποθετείται μετά το 2001.

Προς το παρόν, η εταιρεία βασίζεται στη χρηματοδότησή της από τον όμιλο του ΟΤΕ και στη σύναψη κοινοπρακτικού δανείου ύψους 75 δισ. δραχμών για την υλοποίηση των μεγάλων επενδύσεων της.

Οι εκκρεμοδικίες

Σχεδόν αμέσως μετά την ίδρυση της Cosmote, το 1996, οι εταιρείες Panafon και Telestet προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας, προσβάλλοντας την εγκυρότητα της αδείας παροχής υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας για το σύστημα DCS 1800, με την αιτιολογία ότι η χορήγηση βασίστηκε σε διάταξη των εξουσιοδοτικών νόμων 2264/94 και 2257/95, που αντιβαίνει προς το Σύνταγμα και τους κανόνες του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Η ακροαματική διαδικασία είχε ορισθεί για τις 9 Μαΐου του 1997, αλλά αναβλήθηκε για τις 12 Δεκεμ-

βρίου του 1997. Μετά από νέες αναβολές, η υπόθεση εκδικάστηκε ενώπιον της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας στις 13 Νοεμβρίου 1998, πλην όμως κηρύχθηκε άκυρη. Η εξέλιξη αυτή βασίζεται στο γεγονός ότι ο νόμος περί τηλεπικοινωνιών και η άδεια που ορίζει τα αποκλειστικά δικαιώματα τα σχετικά με τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα και τις υπηρεσίες έως και την 31η Δεκεμβρίου του 2000 καθιστούν σύνομη την υπουργική απόφαση με αριθμό 92093/29-12-1995, βάσει της οποίας χορηγήθηκε στον ΟΤΕ το δικαίωμα χρήσης των συχνοτήτων της ζώνης των 1800 MHz για το σύστημα DCS 1800, που μεταβιβάσθηκε κατόπιν στην Cosmote.

Επίγεια και δορυφορικά δίκτυα

Αν και στη χώρα μας τα επίγεια συστήματα, όπως το GSM και το DCS 1800, θα λειτουργήσουν χωρίς ανταγωνισμό από κάποιο τρίτο σύστημα για μερικά χρόνια, μακροπρόθεσμα θα απειληθούν από δορυφορικά συστήματα κινητής τηλεφωνίας, όπως το Iridium της Motorola, που ήδη έχει υιοθετηθεί από την Telestet, ενώ έως το 2001 αναμένεται να ολοκληρωθούν ακόμη τέσσερα δορυφορικά συστήματα που θα παρέχουν από 70% έως 100% γεωγραφική κάλυψη της υδρογείου.

Τα δορυφορικά δίκτυα εμφανίσθηκαν ως συμπληρωματικά των επιγείων δικτύων κινητής τηλεφωνίας, παρέχοντας κάλυψη διεθνών κλήσεων, χωρίς το μειονέκτημα των παλαιότερων τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων, όπως λόγου χάριν των Intelsat που, λόγω της γεωστατικής τροχιάς τους (ύψος 36.000 χλμ.), εμφανίζουν το πρόβλημα της χρονικής υστέρησης κατά ένα τέταρτο του δευτερολέπτου στη διεκπεραίωση των συνδιαλέξεων, καθώς σχεδιάσθηκαν για να λειτουργούν σε χαμηλές περιγίνες τροχιές, ύψους μόλις μερικών εκατοντάδων χιλιομέτρων. Όμως τα νέα δορυφορικά δίκτυα, όπως το Iridium, υπακούουν σε ιδιαίτερα φιλόδοξη σχεδίαση και στην πραγματικότητα στοχεύουν στη μερική ή ακόμη και στην πλήρη υποκατάσταση των επιγείων δικτύων, έπειτα από μερικά χρόνια. Κάθε δορυφόρος του Iridium (συνολικά 66 δορυφόροι) προβάλλει στη γήινη επιφάνεια 48 δέσμες κάλυψης, που η κάθε μία έχει ακτίνα 150 χλμ., με συνέπεια να εξυπηρετεί τεράστια γεωγραφική έκταση, με δυνατότητα ταυτόχρονης διαχείρισης 1.100 κλήσεων και κόστος λειτουργίας μόλις 0,3 δραχμές ανά λεπτό. Η ονομαστική ωφέλιμη διάρκεια ζωής του δορυφόρου (ο χρόνος δηλαδή που τα καύσιμά του, συνήθως υδραζίνη, αποτρέπουν τον εκφυλισμό της τροχιάς του και τη συνεπακόλουθη καταστροφή του στην ατμόσφαιρα) είναι οκταετής, αν και η εμπειρία από τους τελευταίους γενιάς τηλεπικοινωνιακών δορυφόρους (5n) έχει αποδείξει ότι η πραγματική ωφέλιμη διάρκεια ζωής μπορεί να παραταθεί ακόμη και κατά 50%. Αν και ο επιχειρηματικός σκοπός της Motorola είναι να καλύψει μέσω του δικτύου τις ανάγκες επικοινωνίας επιχειρηματιών, ναυτικών, ανθρώπων που ταξιδεύουν σχεδόν συνεχώς και αγροτών ή κτηνοτρόφων που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές, το χαμηλό κόστος του (αρκεί να αναλογισθεί κανείς πως το κόστος ολοκλήρου του δικτύου είναι μόλις διπλάσιο από το συνολικό κόστος των τριών επιγείων δικτύων στην Ελλάδα) παγώνει ήδη από οικονομικής πλευράς ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα των δορυφορικών δικτύων, που αν συνδυασθεί και με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, καταδεικνύει ότι ο χρόνος βαδίζει τελικά εις βάρος των επιγείων δικτύων. ➤



**Η αγορά της κινητής
τηλεφωνίας αναμένεται
να διογκωθεί κατά 78%
έως το 2001,
με τους συνδρομητές
να ανέρχονται σε
3.000.000**

PANAFON
ΤΟ ΠΑΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ



Οικονομικός

ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ



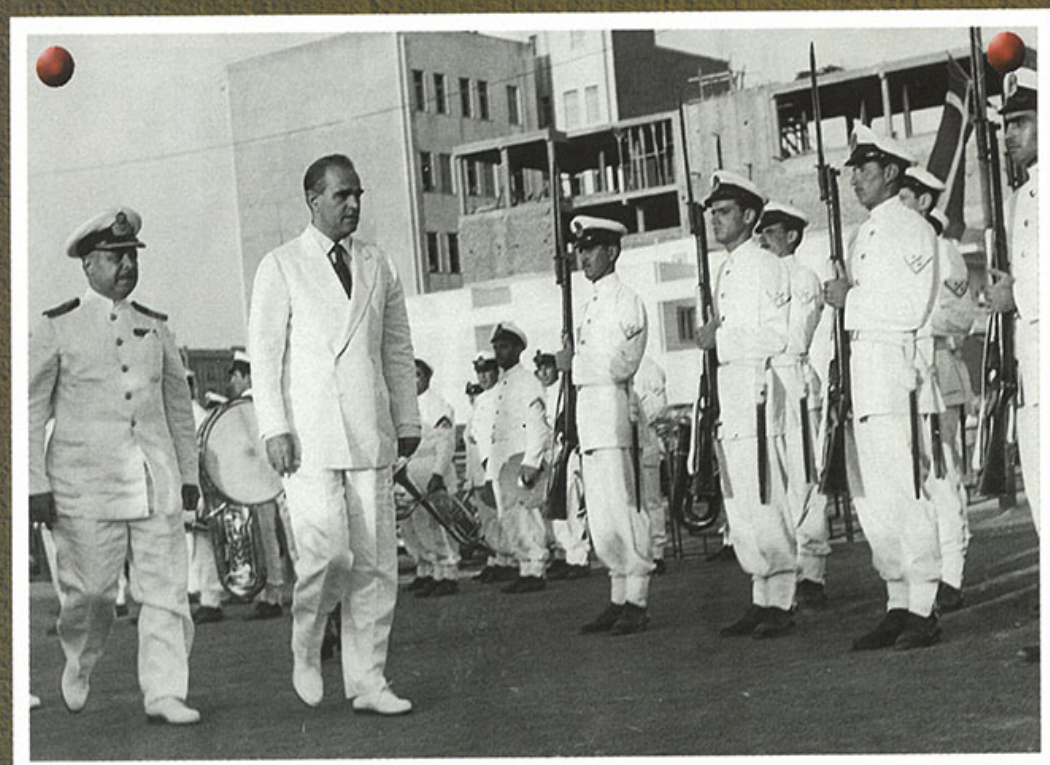
Καταγράφει
Σήμερα
την οικονομία
τού **Αύριο**

MEMORIES

ΦΩΤΟ: ΑΡΧΕΙΟ ΝΙΚΟΥ ΣΙΜΟΥ



Δεξίωση επί του υπερωκεάνι-
ου «Νέα Ελλάδα». Μέσα της δεκαετίας του '50.
Παράγοντες του πολιτικού κόσμου και της ναυ-
τιλίας πλαισιώνουν τον τότε υπουργό Γιώργο
Βογιατζή.

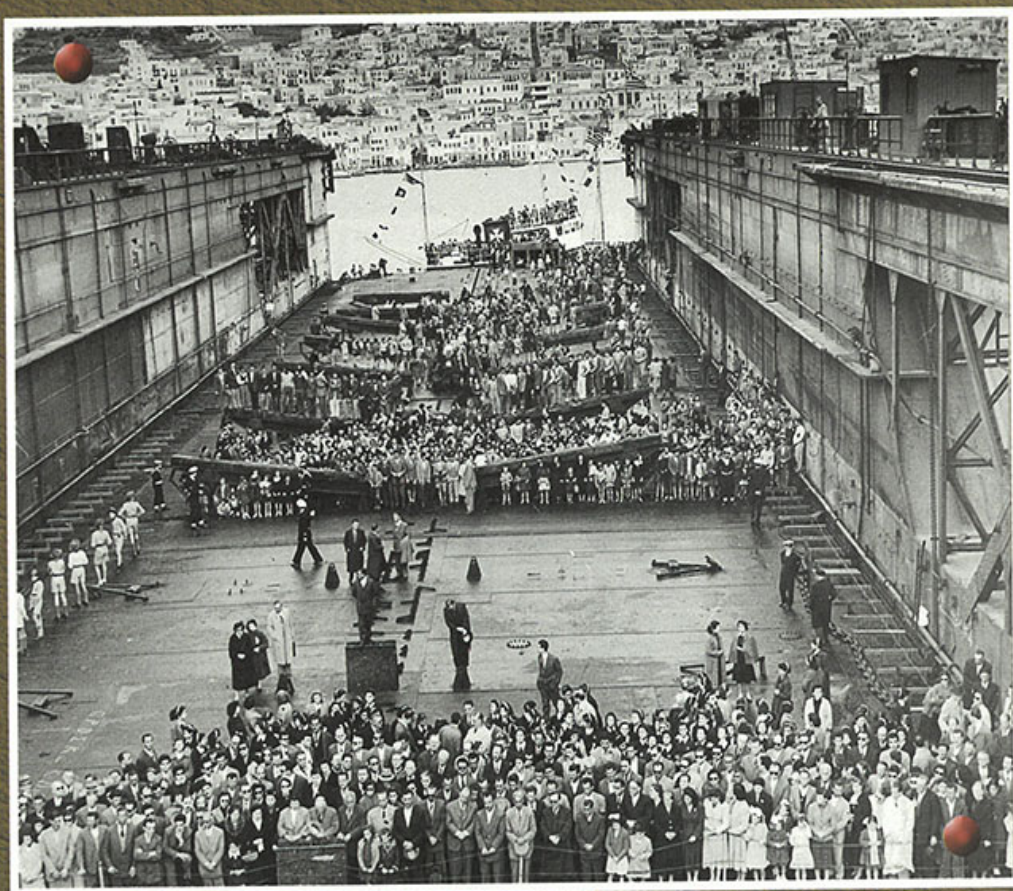


Με άψογο στυλ, ο τότε πρωθυ-
πουργός της χώρας Κωνσταντί-
νος Καραμανλής επιθεωρεί το
τιμητικό άγημα του Λιμενικού
Σώματος, στο αποπερατωθέν
πρώτο τμήμα των νέων λιμενι-
κών έργων στον Πειραιά.
Ο Κ. Καραμανλής συνοδεύεται
και από άλλα μέλη του Υπουρ-
γικού Συμβουλίου. Έτος 1956.

Ο ιδρυτής της Sun Line, Μπάμπος Κιοσέογλου, υποδέχεται τους εκλεκτούς προσκεκλημένους του επί του κρουαζιερόπλοιου «Stella Solaris». Σε πρώτο πλάνο διακρίνεται ο καθηγητής Ιωάννης Γεωργιάδης και όπισθεν αυτού ο ναύαρχος Α.Σ. Γιώργος Δρακόπουλος.



Η πρώτη πλωτή δεξαμενή της Σύρου έχει μεταφερθεί στο Νεώριο και εγκαθίσταται στα εκεί ναυπηγεία. Η τελετή εγκατάστασής είχε όλη τη μεγαλοπρέπεια που άρμοζε στο τόσο σημαντικό αυτό γεγονός για την ελληνική και ναυπηγική βιομηχανία. Από την τελετή των εγκαίνιων και η εντυπωσιακή αποψη, με πλήθος κόσμου εντός της δεξαμενής.





Επίσημο δείπνο επί του υπερωκεάνιου «Βασίλισσα Φρειδερίκη», στην Αμερική, με την ευκαιρία της 134ης επετείου της Εθνικής Παλιγγενεσίας. Ομιλεί ο εμπνευστής της εκδηλώσεως Κίμων Δούκας. Διακρίνονται, κατά σειρά, ο ακαδημαϊκός Σπύρος Μελάς, ο γενικός πρόξενος της Ελλάδος στις ΗΠΑ Χ. Αξελός, ο Αρχιεπίσκοπος Μιχαήλ, ο ύπατος πρόεδρος της ΑΧΕΠΑ Στέφανος Σκόπας και ο κυβερνήτης του ελληνικού υπερωκεάνιου Κ. Κοντογιάννης.

26 Απριλίου του 1962. Σε ένα από τα πιο σύγχρονα για την εποχή εκείνη ναυπηγεία στη Ζώνη του Περάματος, στα Ναυπηγεία Αναστασιάδη-Τσορτανίδη, κατελκύεται το πρώτο ακτοπλοϊκό πλοίο που κατασκευάζεται στο Πέραμα. Είναι το «Καμέλια». Διακρίνονται ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σ. Κωτιάδης, ο υφυπουργός Οικονομικών Ν. Αλιπράντης, ο τέως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Α. Ανδριανόπουλος, καθώς και οι ιδιοκτήτες των Ναυπηγείων.





Από την πρώτη βραδιά «Ευρωπαϊκής Συναδελφώσεως» επί του επιβατηγού πλοίου «Αγαμέμνων», όπου διακεκριμένοι Έλληνες και ξένοι, από τον πολιτικό και το ναυτιλιακό χώρο, είχαν την ευκαιρία να έλθουν σε επαφή. Στη φωτογραφία, ο πλοίαρχος του «Αγαμέμνονος», Μ. Θεοδοσιάδης, υποδέχεται, παρουσία τού εκ των πλοιοκτητών Π. Ησαΐα, τον αντιπρόεδρο της κυβερνήσεως Καραμανλή κ. Π. Κανελλόπουλο μετά της συζύγου του και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Κωτιάδη.



Ο νεαρός που κρατάει τη φιάλη με τον καμπαρνίτη, έτοιμος να βαπτίσει πλοίο, είναι ο Αλέξανδρος Ανδρεάδης. Το πλοίο που κατελκύεται είναι το 28.000 τόνων φορτηγό «Καπετάν Γιώργης», που ανήκει στον όμιλο Ανδρεάδη. Η κατέλκυση έγινε στα Ναυπηγεία Scotts του Glasgow, στις 13 Νοεμβρίου του 1962.

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ

του υποναυάρχου Π.Ν. (ε.α.) Αθ. Ψηφία

Το Πολεμικό Ναυτικό (Π.Ν.) από της συστάσεώς του ακολούθησε ένα οροθετημένο σύστημα διοίκησης ή, όπως λέγεται σήμερα, διαχείρισης (management) που δεν προήλθε από την επέμβαση άλλων κρατικών ή διεθνών οργανισμών, όπως συνέβη με τις διαχειριστικές ναυτιλιακές εταιρείες και τα εμπορικά πλοία [IMO Resolution A. 741 (18)].

Οι εντολές και οδηγίες για τη διαχείριση του Π.Ν. πηγάζουν αφ' ενός από τους νόμους και τα διατάγματα του ελληνικού κράτους, που αναφέρονται στην οργάνωση και λειτουργία του ΥΕΘΑ και των Ενόπλων Δυνάμεων, και αφ' ετέρου από τις κατευθυντήριες γραμμές των εκάστοτε κυβερνήσεων.

Κατόπιν αυτού, δεν θα αναφερθώ στη δομή και λειτουργία της διοικητικής οργάνωσης των επιτελείων, μεγάλων ή μικρών, γιατί ο ρόλος τους στη διαχείριση των πολεμικών πλοίων έχει σαφή νομική οροθέτηση. Αντίθετα από τα επιτελεία, θα προσπαθήσω να παρουσιάσω τη διαχείριση των πολεμικών πλοίων, όπου η ανά χρονικά διαστήματα αντικατάσταση των μονάδων (παροπλισμός πλοίων, ένταξη νέων) έχει ως συνέπεια την απαίτηση της διαρκούς ανανέωσης και αναδιοργάνωσης του τρόπου συντήρησης και λειτουργίας τους.

Σταθμός στην ιστορία του Π.Ν., μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και κυρίως στις αρχές της δεκαετίας του 1950, υπήρξε η παραχώρηση υπό μορφήν βοήθειας πολεμικών πλοίων από τις ΗΠΑ.

Η μέχρι τότε επικρατούσα στο Π.Ν. βρετανική νοοτροπία αρχίζει σταδιακά να παραχωρεί τη θέση της στην πεζή, αληθινή πολύ αξιόπιστη, αμερικανική πρακτική του «ό,τι γράφεις κάνε το» και «ό,τι κάνεις γράφε το». Ίσως κάποιοι να χαμογελούν διαβάζοντας αυτή την πρόταση. Θα ήθελα όμως να σημειώσω, και αυτό είναι σημαντικό, ότι αυτά ελέγχοντο κατά κόρον εν είδει πλύσεως εγκεφάλου πριν από σχεδόν 50 χρόνια στο προσωπικό του Π.Ν.

Για να γυρίσω στο θέμα, θα πρέπει να πω ότι η αμερικανική βοήθεια δεν περιλάμβανε μόνο την παραχώρηση των πολεμικών πλοίων αλλά και την εκπαίδευση του προσωπικού αυτών, καθώς και περιορισμένου αριθμού προσωπικού των ναυστάθμων. Τότε γίνεται η πρώτη ουσιαστική επαφή με το σύστημα της οργάνωσης των πλοίων και των ναυστάθμων του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ. Οι πρώτες απο-

στολές φέρνουν με την επιστροφή τους μια άλλη θεώρηση των πραγμάτων σε θέματα οργάνωσης, προγραμματισμού, συντήρησης και επισκευής. Απλές στην ιδέα μα και ευκατανοητές θέσεις, ευδιάκριτες στη σύλληψη και εφαρμογή διαδικασίες, απόλυτα συμβατές για τη σωστή λειτουργία ενός συστήματος, απευθυνόμενες στον «ΥΠΑΚΟΥΟ» Αμερικανό, δημιουργούν στον «ΑΤΙΘΑΣΟ» χαρακτήρα και νοητικά «ΠΟΛΥΣΤΡΟΦΟ» Έλληνα αναδραστικές τάσεις. Η στέρση πρωτοβουλίας δρα αρνητικά, ανεξαρτήτως του αν πολύ σύντομα, λόγω οικονομικών δυσπραγιών, θα κληθούν να δώσουν λύσεις που θα στηρίζονται μόνο στην επινοητικότητα τους. Το ότι όλες οι οδηγίες για τη σωστή διαχείριση των πλοίων προβλεπόμενες και ήταν γραμμένες, ενοχλούσε και στην αρχή μόνο με ειρωνικά χαμόγελα εκφραζόταν η αντίδραση του προσωπικού. Όσο όμως περνούσε ο καιρός και γίνονταν κατανοητές η προβλεπτικότητα, η μεθοδικότητα, η ιεραρχικά σωστή σειρά καθοδήγησης των ενεργειών, η τεκμηριωμένη αναζήτηση στοιχείων και η αναδρομή σε καταγεγραμμένα γεγονότα του παρελθόντος, εκτιμήθηκε η αξία του συστήματος και τέθηκαν οι βάσεις για την μετά προσοχής εφαρμογή των προβλεπόμενων διαδικασιών, με γνώμονα πάντοτε την «ασφάλεια του προσωπικού». Βασική προϋπόθεση για τη σωστή λειτουργία του νέου αυτού συστήματος διαχείρισης των πολεμικών πλοίων ήταν η σωστή εκπαίδευση του προσωπικού και η σταθερή εργασιακή υποστήριξη τους με έμπιστο και άψιχο υλικό. Τις δύο αυτές προϋποθέσεις φρόντισε το Π.Ν. να τις προσεγγίσει με τον καλύτερο τρόπο και όσο του επέτρεπαν οι οικονομικές συνθήκες της εποχής. Οι οικονομικές δυνατότητες του ελληνικού κράτους, την εποχή εκείνη της επώδυνης των πηγών του πολέμου, ήταν πολύ περιορισμένες.

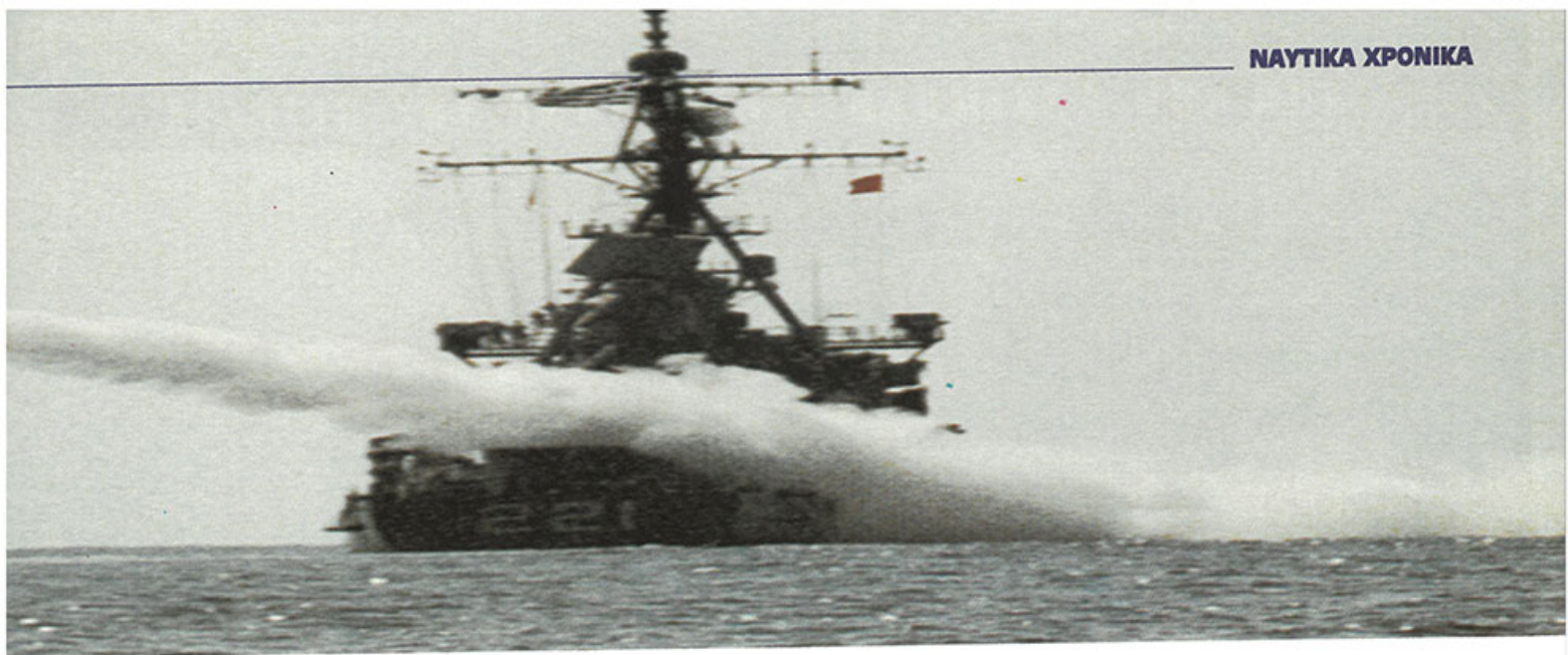
Το Π.Ν., στον τομέα της εκπαίδευσης του προσωπικού, φρόντισε να μεταλαμβάνει τις πρώτες εμπειρίες και γνώσεις, δημιουργώντας εσωτερικά εκπαιδευτικά σχολεία στα πλοία και στους ναυστάθμους, χρησιμοποιώντας ως εκπαιδευτές τους ανθρώπους-πυρίνες που είχαν μαθητεύσει στις ΗΠΑ.

Επιπρόσθετα, φρόντισε να επιλέξει για την εκπαίδευση του προσωπικού τα πλέον σημαντικά από τα σχολεία που πρότεινε το αμερικανικό Ναυτικό. Ένα ακόμη σημαντικό μέτρο στην προσπάθεια διαφύλαξης και μετάδοσης των γνώσεων και εμπειριών ήταν η παραμονή, σε μεγαλύτερο χρόνο από τον προβλεπόμενο, του προσωπικού παραπομπής επί των πλοίων.

Από την άλητη, εργασιακή υποστήριξη των ναυστάθμων, τα πρώτα χρόνια, υπήρξε σημαντική, όσο αυτοί μπορούσαν να ανταποκριθούν με την υφιστάμενη τότε υποδομή, η οποία δεν ήταν σχεδιασμένη για τέτοια πλοία. Είναι σε όλους γνωστό ότι ουδέποτε, ακόμη και σήμερα, το ελληνικό κράτος λειτουργεί με μακρόχρονο προγραμματισμό.

Όλα τα θέματα, μεγάλα ή μικρά, επιλύονταν και επιλύονται με βάση τη γνωστή ελληνική νοοτροπία του «ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ». Η σε όλους γνωστή ρήση «ρίξε τον Έλληνα στα βαθιά νερά και θα κοιμηθεί», δεν μπορούσε να αφήσει απέξω το Π.Ν. Έτσι, πρώτα παραλήφθηκαν τα πολεμικά πλοία από τις ΗΠΑ και μετά άρχισε η οργάνωση και υποδομή των ναυστάθμων για την υποστήριξη αυτών.

Η έλλειψη υποδομής, εργαλείων ειδικών και μη, ανταλλακτικών μηχανημάτων και συσκευών επεβλήθη με λύσεις πατέντας, που όμως δεν απέδαν πολύ από τα προβλεπόμενα. Το προσωπικό του Π.Ν. προσπαθούσε να εφαρμόσει στο μέτρο του εφικτού τον αμερικανικό τρόπο συντήρησης και λειτουργίας των πλοίων, κα-



ταγράφοντας όλες τις ενέργειες σύμφωνα με τις γραφειοκρατικές απαιτήσεις του νέου συστήματος οργάνωσης. Με γνώσεις αγγλικής γλώσσας όχι στο βάθος που θα έπρεπε, πάλησαν σκληρά, με θάρρος, επινοικτικότητα, αυτοπαιδείση και φυσικά πολλή θέληση για να ανταποκριθούν στο νέο τεχνολογικό κόσμο κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με τα πενιχρά μέσα που δίδεταν, πράγμα που επαληθεύθηκε με την πλήρη ετοιμότητα των ηλίων κατά τη διάρκεια των δύο κυριακών κρίσεων, του 1964 και του 1967.

Όλα αυτά όμως, που αναφέρονται παραπάνω, αντιπροσωπεύουν χρονική περίοδο προσπαθειών δεκαπέντε περίπου ετών - μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1960.

Φθάνοντας στο 1970, νέες σύγχρονες μονάδες έρχονται να ενισχύσουν το Στόλο μας. Το Π.Ν. αποκτά τις πρώτες νεοανακτηθείσες ευρωπαϊκές προέλευσης μονάδες, οι οποίες θα πληρωθούν εξ ολοκλήρου με χρήματα του ελληνικού Δημοσίου. Είναι οι γαλλικές πυραυλάκατοι τύπου Compattante και τα γερμανικά υποβρύχια τύπου S-209.

Οι νέες μονάδες, απόλυτα σύγχρονες, παραδίδονται με πολύ σκεπτικισμό εκ μέρους των κατασκευαστών σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα και ικανότητα του προσωπικού του Π.Ν. στην υλοποίηση των προγραμμάτων συντήρησης και επισκευής.

Άλλη μια φορά, με νέα δεδομένα, καλείται το προσωπικό του Π.Ν. να κολλήσει στα βαθιά νερά. Η νέα αυτή, υπερσύγχρονη αυτοματοποιημένη τεχνολογία, κατασκευή πολεμικών ηλίων δεν επιτρέπει παρεκκλίσεις, υπερβάσεις ή καθυστερήσεις, αλλά, αντίθετα, επιζητείται και απαιτείται η απόλυτη πιστότητα και η με θρησκευτική ευλάβεια υλοποίηση των απαιτήσεων. Το Π.Ν. αντιλαμβάνεται ότι με αυτές τις ανελαστικές απαιτήσεις της τεχνολογίας δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στην ομαλή λειτουργία των μονάδων αυτών, πέρα και πάνω από οποιαδήποτε φιλότιμη προσπάθεια και αν καταβάλουν όλοι, και τούτο γίνεται κατανοητό από όλους.

Στη δύσκολη αυτή κατάσταση βρίσκεται η μεταπολίτευση του 1974 το Π.Ν. Η νέα ηγεσία, αναγνωρίζοντας ως πρώτης προτεραιότητας το πρόβλημα αυτό, προωθεί άμεσες ενέργειες για την αναβάθμιση του επιστημονικού επιπέδου του προσωπικού. Βασικές τομές γίνονται στο ισχύον μέχρι τότε εκπαιδευτικό σύστημα, τόσο των αξιωματικών όσο και των υπαξιωματικών. Ο τότε αρχηγός του Στόλου και στη συνέχεια αρχηγός ΓΕΝ αντιναύαρχος Π.Ν. Σ. Κονοφάος προβλέπει σωστά ότι το παρόν και, κυρίως, το μέλλον του Π.Ν. απαιτούσε επίμονες προσπάθειες για την αληγή και εγκαθίδρυση ενός άριστης τεχνολογικού υποβάθρου κατά πολύ απέχοντος του υφιστάμενου, προκειμένου να υπάρξει η ενδεχόμενη υποστήριξη των πολεμικών ηλίων.

Έτσι βλέπουμε να προωθείται η άμεση οικοδόμηση, με προοπτική τουλάχιστον δεκαετίας, ενός νέου Πολεμικού Ναυτικού, με ριζοσπαστικές αλλαγές, κυρίως στην εκπαίδευση.

Ο εκπαιδευτικός οργανισμός που επικρατεί είναι τέτοιος, που αρκετοί αρχίζουν να αναρωτιούνται και να μουνιμουν ότι αφήνουμε τα ουσιώδη και ασχολούμεθα

με τα επουσιώδη. Είναι όμως γνωστό ότι τα αποτελέσματα της εκπαίδευσης έχουν μεταχρονισμένο χαρακτήρα και δύσκολα μπορούσαν να γίνουν αντιληπτά από ανθρώπους της νοστροπίας του «εδώ και τώρα». Παράλληλα όμως με την εκπαιδευτική επανάσταση έρχονται και τα νέα εξοπλιστικά προγράμματα του Π.Ν., τα οποία δικαιώνουν τις επιλογές του ναυάρχου Κονοφάου. Ο εκσυγχρονισμός των παιδιών μονάδων, η απόκτηση της δεύτερης γενιάς των γαλλικών πυραυλάκατων και των γερμανικών υποβρυχίων S-209, τα αμερικανικά αντιτορπιτικά τύπου FRAM και η πρώτη ελληνική φρεγάτα Kortenaer στο τέλος της δεκαετίας είναι γεγονότα. Οι αυξημένες απαιτήσεις των ηλίων αυτών βρίσκουν πρώτη φορά το Π.Ν. σχεδόν

έτοιμο, καθώς τα αναβαθμισμένα προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού στο εσωτερικό αποδίδουν και οι πρώτες μεγάλες σειρές των πτυχούχων αξιωματικών και υπαξιωματικών, μετά την επιτυχή αποφοίτησή τους από τα αντίστοιχα Πανεπιστήμια και Τεχνολογικά Κέντρα εξειδίκευσης του εξωτερικού, αρχίζουν να επαναπατρίζονται ή να κατευθύνονται προς τις χώρες παραλαβής των νέων μονάδων. Γνωστή είναι και η περίπτωση με τις φρεγάτες «Ελλήν» και «Λήμνος» στην Ολλανδία. Τώρα πιο το γνωστό επίπεδο του προσωπικού είναι πλήρως αναβαθμισμένο και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας και των κατασκευαστών.

Στη δεκαετία που ακολουθεί συνεχίζεται ο εκσυγχρονισμός των μονάδων του Στόλου και ολοκληρώνεται το πρόγραμμα απόκτησης των φρεγατών Kortenaer με τη φρεγάτα «Λήμνος» από την Ολλανδία. Το τέλος του 1980 κλείνει με δύο μοναδικά σε έκταση και όγκο προγράμματα. Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού μέσης ζωής των υποβρυχίων S-209 (Neptune) στο Κίεβο και στο ναύσταθμο Σαλμόνας και το πρόγραμμα ναυπηγικής των

φρεγατών τύπου MEKO στο Αμβούργο και τα Ελληνικά Ναυπηγεία (Σκοραμαγκάς).

Η επιτυχία των προγραμμάτων αυτών όσον αφορά το μέρος εκείνο που αντιστοιχεί στο Π.Ν., με τα μέχρι στιγμής δεδομένα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι καρπός της άριστης εκπαίδευσης και της άριστης διοικητικής και τεχνικής του οργανώσεως.

Τελειώνοντας το άρθρο αυτό, θα ήθελα να τονίσω ότι η προσπάθεια που κατέβαλε το Π.Ν. επί ένα τρίτο του αιώνα και πλέον, προκειμένου σήμερα η Ελλάδα να υπερηφανεύεται ότι διατηρεί τον καλύτερο Στόλο στη Μεσόγειο από πλευράς μαχητικής ικανότητας, οφείλεται σε τρεις πολύ σημαντικούς παράγοντες:

1. Στο αδάμαστο φρόνημα του Έλληνα ναυτικού και στη διορατικότητα των ηγεσιών και των αρμοδίων εισηγητικών οργάνων του Π.Ν.
2. Στην αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος και του επιπέδου μόρφωσης και επιμόρφωσης του προσωπικού.
3. Στην πιστή εφαρμογή των οδηγιών διαχείρισης των πολεμικών ηλίων και στην εφαρμογή των καλύτερων οικονομοτεχνικών λύσεων (Best Cost-Effective solution). ♦♦

Η αμερικανική βοήθεια δεν περιελάμβανε μόνο την παραχώρηση των πολεμικών ηλίων, αλλά και την εκπαίδευση του προσωπικού αυτών.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΡΧΙΜΗΔΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Περί επτάκων... και υδάτων

του Απόστολου Δόμβρου
διπλ. ηλ.εκτ./γος-μηχανολόγος
Πολυτεχνείου Μονάχου,
επίτιμου προέδρου ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Είναι γνωστό το πείραμα που έγινε με δύο όμοια πηλοία, που τα κινούσαν ίδιες στρομηνανές, τα οποία δέθηκαν με ένα ριμούγκιο πρύμνη με πρύμνη και που το ελικοκίνητο κατάφερε να ρυμουλκήσει το αντίθετο κινούμενο τροχοκίνητο.

Οι πρώτες έλικες ήταν ενός πλήρους βήματος. Τυχαία, σε κάποιο πηλοίο έσπασε ένα μεγάλο κομμάτι έλικας και έκληκτοι όλοι διαπίστωσαν ότι η ταχύτητά του αυξήθηκε σημαντικά. Έτσι, από τότε επελέγη η έλικα με μέρος μόνο του βήματος.

Ιστορικός εφευρέτης της έλικας είναι ο μεγαλύτερος μηχανικός της αρχαιότητας, ο Αρχιμήδης, ο οποίος εφάρμοσε τον κοχλία για την ανύψωση νερού για αρδευτικούς σκοπούς. Τέτοιες έλικες-κοχλίες συναντάμε, ακόμη και σήμερα, στα χωράφια στις όχθες του Νείλου.

Η έλικα είναι ένα θαυμάσιο στερεό σχήμα, και κάθε σημείο της είναι η διαδρομή πάνω σε μια ευθεία, καθώς αυτή περιστρέφεται υπό γωνία ως προς την οριζόντια, στην επιφάνεια ενός κυλίνδρου. Η διαφορά ύψους ενός σημείου, έπειτα από μία πλήρη περιστροφή, είναι το βήμα της έλικας.

Θυμάμαι, στα πρώτα εξάμηνα του Πολυτεχνείου, στο μάθημα της Παραστατικής Γεωμετρίας, στους μηχανολόγους-ηλεκτρολόγους, μας έδιναν να σχεδιάσουμε διάφορες ελικοειδείς επιφάνειες και τα αποτελέσματα ήταν γοητευτικά σχήματα.

Ας έρθουμε τώρα στην έλικα του πηλοίου. Θα προσπαθήσω να εκηλαύσω μερικά πράγματα.

Υλικά κατασκευής της έλικας

Αφού η έλικα κινείται μέσα στο θαλασσίνο νερό, πρέπει το υλικό από το οποίο είναι φτιαγμένη να αντέχει στο επιθετικό αλμυρό περιβάλλον.

Έτσι, ως υλικό επελέγη ο ναυτικός ορείχαλκος. Αν προσμεζούμε σε αυτόν και 5% νικέλιο (νικελιούχος ορείχαλκος), τότε έχουμε μεγαλύτερη αντοχή θραύσεως και ελαστικότητα, αλλά σε περίπτωση ζημιάς η επισκευή είναι πιο δύσκολη από ό,τι όταν χρησιμοποιείται μόνο ναυτικός ορείχαλκος.

Σε σπάνιες περιπτώσεις έχουμε και έλικες από ανοξείδωτο χάλυβα.

Αριθμός φτερών της έλικας

Όσο περισσότερα φτερά έχει η έλικα τόσο μικρότερη γίνεται η διάμετρος της, τόσο μικρότερη είναι η απόδοσή της και τόσο ομαλότερη από πλευράς κραδασμών η περιστροφή της. Μιλάμε πάντοτε για την αυτή ισχύ πρόωσης. Τα μεγαλύτερα απόδοσης τη δίνουν οι ολιγόφτερες έλικες.

Στα υποβρύχια, επί παραδείγματι, που μας ενδιαφέρουν οι μικροί κραδασμοί, έχουμε πολύφτερες έλικες, π.χ., επτάφτερες, κάτι άγνωστο στα συμβατικά πηλοία. Αν ένα πηλοίο ταξιδεύει σε ρηκά νερά (π.χ. φέρι μπόουτ) και η διάμετρος της έλικας πρέπει να περιοριστεί, τότε επιλέγουμε επίσης πολύφτερη έλικα.

Επίσης, η απόδοση της έλικας είναι αντιστρόφως ανάλογη του αριθμού στροφών της.

Φαινόμενο σπηλαιώσης

Στις ταχύστροφες έλικες εμφανίζεται το φαινόμενο της σπηλαιώσης (cavitation).

Η σπηλαιώση είναι αποτέλεσμα, δηλαδή η φθορά των επιφανειών των φτερών της έλικας, με την πρόκληση σπηλαίων. Πώς;

Με την ταχύτητα της περιστροφής των φτερών, δημιουργούνται κενά αέρος στις επιφάνειες των φτερών, οπότε το νερό ορμάει και γεμίζει τα κενά αυτά, αλλά έτσι χτυπάει την επιφάνεια του φτερού και την τρώει. Στην περίπτωση αυτή, ο μελετητής κατασκευάζει έτσι τις επιφάνειες των φτερών ώστε τα κενά να δημιουργούνται όχι πάνω στα φτερά, αλλά πιο μακριά.

Στις ταχύστροφες έλικες οι φθορές του μετάλλου εξαιτίας της σπηλαιώσης είναι πολύ μεγάλες, οι έλικες κυριολεκτικά τρώγονται, αν δεν έχει ληφθεί πρόνοια για αντισπηλαιωτική κατασκευή.

Η μελέτη της έλικας

Η μελέτη της έλικας δεν είναι προϊόν μαθηματικής ανάλυσης, αλλά εμπειρικών

στοιχείων. Δηλαδή, έχουν γίνει στατιστικές, βάσει των οποίων έχουν σχηματιστεί διάφορες καμπύλες, και από αυτές διάφορες σειρές ελίκων (π.χ., οι σειρές του schaffran). Βάσει αυτών, και με τα διάφορα στοιχεία της μελέτης, π.χ., ισχύς της μηχανής, αριθμός στροφών της, σχέση μείωσης των στροφών (αν έχουμε μείωτήρα), εκτόπισμα πηλοίου, συντελεστής γάστρας, μορφή γάστρας και πολλά άλλα, γίνεται ο σχεδιασμός της έλικας.

Πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι, όπως κάθε άνθρωπος έχει τα δακτυλικά του αποτυπώματα, έτσι και κάθε πηλοίο, λόγω των πολλών παραμέτρων που αναφέραμε πιο πάνω, θέλει τη δική του προπέλα. (Μόνο στα πηλοία των μεγάλων σειρών, π.χ., στα ήλιπερτις, οι έλικες για όλα ήταν ίδιες). Γι' αυτό και δεν μπορούμε να στοκάρουμε έλικες, γιατί το στοκ θα έπρεπε να ήταν τεράστιο, άρα ασύμφορο.

Έτσι στα πηλοία, συνήθως μονέλικα, υπάρχει πάντα μια εφεδρική έλικα, και για να μην κοστίζει, καθώς μπορεί να μη χρησιμοποιηθεί ποτέ, είναι συχνά φτιαγμένη από χυτοσίδηρο και φοριέται στον άξονα μέχρι να κατασκευαστεί η κανονική, η μπρούντζινη.

Επισκευή της έλικας

Η επισκευή της έλικας είναι σύνθετος φαινόμενο. Άλλοτε επιπλέει ένας κορμός δένδρου και τη χτυπάει, άλλοτε βρίσκεται στον ορθό βυθό κτλ.

Με έλικα επάνω στον άξονα του πηλοίου μόνο αποστρεβλώσεις μπορούμε να κάνουμε, ζεσταίνοντάς την και χτυπώντας την.

Αν πρέπει κάτι να κολληθεί, τότε η έλικα πρέπει να βγει από τον άξονα και να κατέβει, γιατί η κόλληση είναι υγρό, και το υγρό μόνο σε οριζόντια θέση της επιφάνειας του φτερού στέκεται, αλλιώς χύνεται και η συγκόλληση δεν γίνεται.

Μετατροπές ελίκων

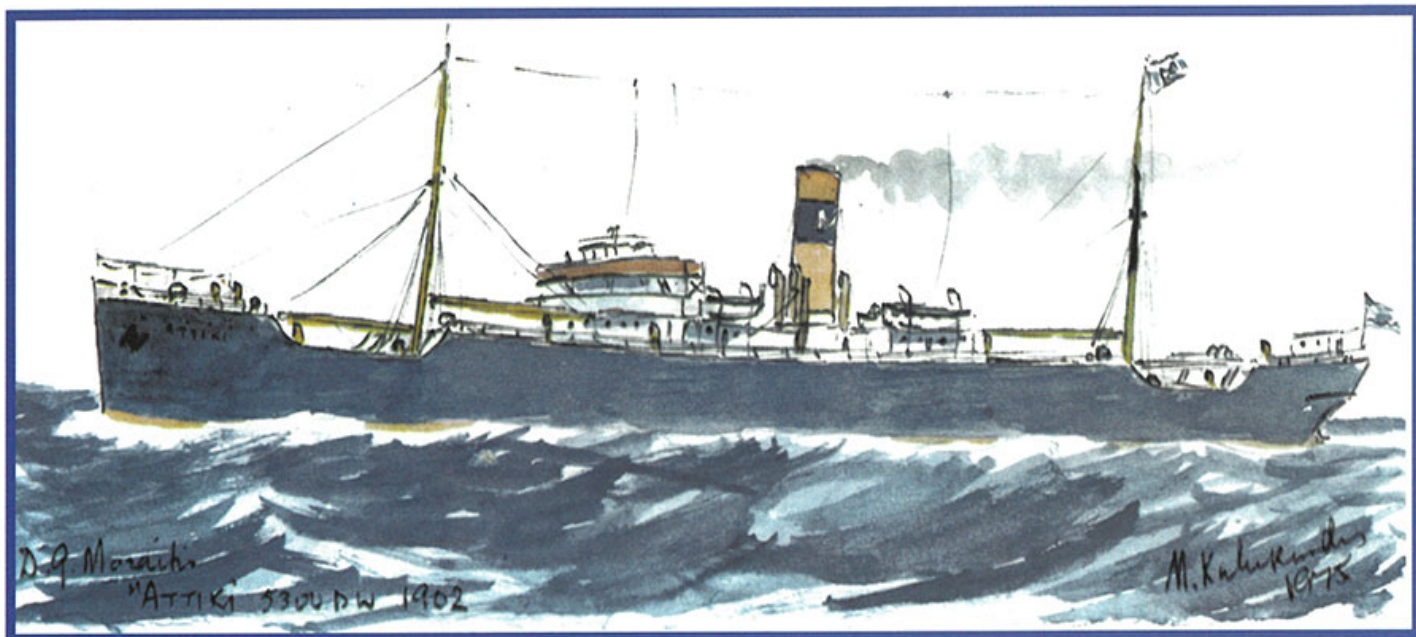
Αν η μελέτη δεν είναι σωστή, ή αν η μηχανή λόγω χρήσεως έπαψε να αποδίδει την αρχική ιπποδύναμή της, τότε πρέπει η έλικα να μετασκευαστεί. Η έλικα

«ελαφραίνει», δηλαδή παίρνει περισσότερες στροφές, αν την «κουρέψουμε», αν δηλαδή ελαττώσουμε τη διάμετρό της ή αν ελαττώσουμε το βήμα της. Αντίθετα, «βαρύνει», δηλαδή παίρνει λιγότερες στροφές, αν προσθέσουμε διάμετρο ή αν μεγαλώσουμε το βήμα. Ένδειξη για επέμβαση και μετατροπή της έλικας είναι η θερμοκρασία των καυσαερίων της μηχανής στην έξοδό τους. Αν είναι μεγαλύτερη της προδιαγραφόμενης από τον κατασκευαστή της μηχανής, τότε η έλικα θέλει «αλάφρυσμα», αν είναι χαμηλότερη, τότε πρέπει να γίνει «βαρύτερη». Συνήθως, με τον καιρό η μηχανή «κουράζεται» και η θερμοκρασία των καυσαερίων στην έξοδό τους ανεβαίνει. Το «κούρεμα» και το «αυγάτισμα» της διαμέτρου είναι ευκολότερο. Πάντως, όλες αυτές οι επεμβάσεις μόνο κατά την μελέτη από ειδικό πρέπει να γίνονται. Αν σπάσει ένα μικρό κομμάτι φτερού και το πηλοίο βρίσκεται μέσα σε ένα αφρικανικό ποτάμι, τότε, για να μην έχουμε μεγάλους κραδασμούς, πρέπει να κοπεί από το αντιδιαμετρικό φτερό ένα ίσο κομμάτι.

Όπως αυτά που αναφέρω να ακούγονται απλοϊκά, αλλά είναι εκπαιδευμένο απόσπασμα εμπειρίας από έναν προπελά, που έφτιαξε στην Ελιάδα 5.000 έλικες και επισκεύασε 10.000. Όταν δε το 1971 ίδρυσε το πρώτο εργοστάσιο ελίκων, τη Schaffran Propeller Hellas, η έλικα βρισκόταν στα χέρια των «μόνων του χωριού», που την πουλούσαν μαζί με τη μηχανή, χωρίς να ξέρουν για ποιο πηλοίο προοριζόταν, ή για να υπολογίσουν την ταχύτητα του πηλοίου ποδηλατίζοντας τις στροφές της επί το βήμα της. Αλλά και στα κυτήρια, που κύνανε καμπάνες και μπαταρίες για μπάνια, χυτεύανε και καμιά έλικα, λιώνοντας παλιά μπρούντζα, που τα αγόραζαν με την οκά από τα παλιτζήδικα. Και όλα αυτά γίνονταν στη χώρα που, πριν από 2.500 χρόνια, στα κυτήριά της χυτεύτηκαν ο Ηνίοχος των Δελφών, ο Ποσειδώνας του Αρτεμισμού, ο Απολλώνωνας, η Αθηνά (αυτή του εκατοστάριου) και οι δύο Αρτέμιδες του Πειραιά. Τα τέσσερα τελευταία αγάλματα σας συνιστώ να πάτε να τα θαυμάσετε στο πρόσφατα ανακαινισθέν Αρχαιολογικό Μουσείο του Πειραιά. Εκεί θα θαυμάσετε τη μεταλλουργία «των αρχαίων ημών προγόνων», που έφτιαχναν αυτά τα θούματα της Τέχνης, τα οποία έβγαζαν από το κυτήριο μια κι έξω, και δεν είχαν ανάγκη ούτε της πιο μικρής κατεργασίας. ➡

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ Ιστορίας Εμπορικής ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

του Χρήστου Ε. Ντούνη, γενικού διευθυντή Hellenic Hull Management Limited



Ομολογουμένως, ήταν μια ευχάριστη έκπληξη του νόμου 2638/1998 για τη Ναυτική Εκπαίδευση, η πρόβλεψη για ίδρυση Ινστιτούτου Ιστορίας της Εμπορικής Ναυτιλίας (άρθρο 32). Η ίδρυσή του αποτελούσε πράγματι ανάγκη της πρώτης στον κόσμο ναυτιλίας, αυτής των Ελλήνων, γι' αυτό και οφείλει κανείς να το αναγνωρίσει και συνακόλουθα να το πιστώσει στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρέπει λοιπόν οι άνθρωποι της ναυτιλίας και η ελληνική κοινωνία, γενικότερα, να πληροφορηθούν ποιος είναι ο σκοπός ίδρυσής του και τι έχει να μας προσφέρει η λειτουργία του. Είναι εντυπωσιακά λεπτομερείς οι τομείς που καλείται το Ινστιτούτο να ερευνήσει και να μελετήσει, ώστε πραγματικά οι άνθρωποι της ναυτιλίας να ενημερωθούν πόσο τα θέματα που αγγίζει είναι κοντά τους, αλλά και πόσο έχει τη δυνατότητα ο καθένας να βοηθήσει στη στήριξη και ανάπτυξή του, προσφέροντας ιστορικά στοιχεία από το δικό του χώρο, θα έλεγα από τη δική του ατομική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Ο α υποστηρίζεται ότι η προσφορά του καθενός, καθώς ο χρόνος περνά αντί να χάνεται, αποκτά τη διάσταση ιστορικού ντοκουμέντου, που καταλαμβάνει τη θέση του στο ιστορικό γίγνεσθαι της ελληνικής ναυτιλίας. Για παράδειγμα, αναλογισθείτε σήμερα τι αξία έχει μία φωτογραφία ενός πλοιοάρχου της εποχής του Α' Παγκοσμίου Πολέμου ή ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο ενός βυθισθέντος πλοίου της εποχής του 1900. Και τα δύο αυτά ντοκουμέντα, όταν βρίσκονται στην κατοχή ενός ιδιώτη έχουν περιορισμένη απήχηση, όταν όμως έρθουν στη δημοσιότητα γίνονται μέρος της ναυτικής μας ιστορίας, αποκτούν με τη δημοσιότητα επώνυμη ιστορική ταυτότητα. Η έκταση του ενδιαφέροντος εντός της οποίας καλείται να δραστηριοποιηθεί το Ινστιτούτο καλύπτει πέντε ενότητες.

Πρώτη:

- Έρευνα και μελέτη της ναυτικής μας ιστορίας (εδώ νοείται βεβαίως του εμπορικού ναυτικού και της εμπορικής ναυτιλίας γενικότερα).
- Ναυτική παράδοση.
- Ναυτική εκπαίδευση.
- Ναυτεμπορικές δραστηριότητες (δηλαδή ναυτιλιακές δραστηριότητες και ό,τι συνδέεται με αυτές).
- Εξερευνητικά-επιστημονικά ταξίδια.
- Εξέλιξη του εμπορικού πλοίου.
- Όργανα ναυσιπλοΐας.
- Ακτοπλοΐα.
- Ναυτική αστρονομία.
- Ναυτική βιβλιογραφία.
- Ναυτική τέχνη.
- Ναυπηγική τέχνη.
- Ιστορία των λιμανιών.

- Η ναυτιλία στην εικαστική τέχνη.
- Η ναυτιλία στη λογοτεχνία.
- Ο συνδικαλισμός στη ναυτιλία.
- Οι φορείς της ναυτιλίας.
- Η δημόσια ναυτιλιακή Διοίκηση.

Επίσης, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης και έρευνας και όλοι οι επιμέρους τομείς της ναυτιλίας, όπως είναι οι ναυτασφάλειες, η έρευνα και η διάσωση στη θάλασσα, η θαλάσσια ρύπανση, η προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας στους πολέμους κ.λπ.

Δεύτερη:

Η αναζήτηση για συλλογή και συγκέντρωση, η διαφύλαξη και συντήρηση κειμηλίων και αντικειμένων που έχουν ιστορικό ενδιαφέρον για τη ναυτιλία. Είναι φανερό ότι η δραστηριότητα αυτή μπορεί να αποκαλύψει θησαυρούς ιστορικού υλικού που σήμερα παραμένουν σε απομονωμένους φακέλους, ιδιωτικά αρχεία και ιδιωτικές συλλογές. Η διασπορά αυτή έχει αποστερήσει τη δυνατότητα της μελέτης και αξιοποίησης ιστορικών ντοκουμέντων μέσα από τα οποία θα αποκαλυφθεί η βιωμένη ναυτική πορεία του έθνους και το ναυσιβίο της φυλής μας.

Τρίτη:

Η ενότητα αυτή αποτελεί, ουσιαστικά, το επόμενο βήμα της αξιοποίησης της έρευνας, της μελέτης και της συγκέντρωσης παντός είδους αρχειακού υλικού, περιλαμβανομένων και αντικειμένων. Είναι η έκθεσή τους στο μουσειακό χώρο με το όνομα Μουσείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόκειται για προσπάθεια που άρχισε το 1984, υλοποιήθηκε με την εγκατάσταση του μουσείου σε δύο ορόφους της Σχολής Λιμενοφυλάκων και στη συνέχεια απέκτησε νομική υπόσταση ως υπηρεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το άρθρο 9 του νόμου 1940/1991, ενώ προβλέφθηκαν και οι πόροι του μουσείου. Φαίνεται ότι υπό την σκέπη του Ινστιτούτου, το Μουσείο ως ανεξάρτητος φορέας θα μπορέσει να αναπτυχθεί για να αποτελέσει μέρος της ναυτιλιακής υποδομής του Πειραιά, αλλήλ και πνευματική κυψέλη για προβληματισμούς και σκέψεις, πέρα από το άγχος της καθημερινής διοικητικής πρακτικής.

Τέταρτη:

Η τέταρτη ενότητα περιλαμβάνει τους κοινωνικούς στόχους του Ινστιτούτου. Και αυτοί είναι η ευρύτερη ενημέρωση του κοινού, και ιδιαίτερα των νέων, για την ελληνική ναυτική παράδοση, την ελληνική ναυτιλία και τις δραστηριότητές της. Αποτελεί από τους βασικούς στόχους του Ινστιτούτου το να καταστεί αυτό η γέφυρα της πληροφόρησης όσον αφορά τη θάλασσα, τη ναυτιλία και τις προοπτικές που ανοίγονται για τους νέους μας. Πρόκειται για τεράστιο έργο, με μακροπρόθεσμους στόχους, αφού θα βορύνεται με την αναστροφή της πορείας της κοινωνίας, η οποία, βομβαρδιζόμενη καθημερινά με αρνητικές για τη ναυτιλία εικόνες (ναυάγια, θαβρεμπόριο κ.λπ.), απομακρύνεται επαγγελματικά από τη θάλασσα και τις προοπτικές της.

Πέμπτη:

Όμως, εκτός από τον παραπάνω γενική φύσεως κοινωνικό στόχο, το Ινστιτούτο επιφορτίζεται και με μια εξειδικευμένη αποστολή, που είναι η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι αρμοδιότητα που σήμερα, βεβαίως, ανήκει στις διοικητικές υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όμως, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπάρχει σοβαρός και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός. Σήμερα, χωρίς αυτό να θεωρηθεί ότι βορύνει την υπηρεσία, η ενσυχόληση με το θέμα περιορίζεται σε μερικά φυλλάδια που κυκλοφορούν λίγο πριν από την έναρξη του εκπαιδευτικού έτους στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Είναι φανερό ότι για το θέμα αυτό το Ινστιτούτο και τα στελέχη του θα πρέπει να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν μακρόχρονη πολιτική, ικανή να ενημερώσει και να ευαισθητοποιήσει κυρίως τη σπουδάζουσα νεο-

λαία. Είναι καιρός πλέον και στη χώρα μας η ναυτική εκπαίδευση να ενταχθεί στο σύστημα γενικής εκπαίδευσης, ώστε οι απόφοιτοι των λυκείων να ενημερώνονται για τις ναυτικές επιστήμες και τη ναυτική μηχανολογία, και να συνειδητοποιήσουν ότι ανοίγονται μπροστά τους προοπτικές που θα τις ονομάζαμε: «Through Sea Career Opportunities».

Μερικές σκέψεις για την αποστολή και τη λειτουργία του Ινστιτούτου

α) Η ίδρυση του Ινστιτούτου Ιστορίας της Εμπορικής Ναυτιλίας, οφείλουμε να το παραδεχθούμε, είναι πρωτοπόρα και φιλόδοξη προσπάθεια. Θεωρώ ότι αξίζουν συγχαρητήρια σε αυτούς που πράγματι συνέλαβαν την ιδέα και την προώθησαν. Χρειάζεται όμως ιδιαίτερη προσοχή στην οργάνωση και λειτουργία του, ώστε αυτοί που θα το στελεχώσουν να βρίσκονται έξω από την καθημερινή δίνη των διοικητικών προβλημάτων αλλήλ, συγχρόνως, μέσα στην ατμόσφαιρα που αυτά δημιουργούν, για να μπορούν να δέχονται τα μηνύματα που εκπέμπουν οι εξελίξεις στο χώρο. Αυτά τα μηνύματα θα πρέπει να είναι σε θέση να τα ερμηνεύσουν, για να μελετήσουν τις επερχόμενες εξελίξεις έξω από εσωτερικές-υποκειμενικές αγκυλώσεις και εξωτερικές επιρροές. Ατυχώς, αυτή τη δυνατότητα λειτουργίας δεν την έχει η ναυτιλιακή διοικητική, υπό τη στενή βεβαίως έννοια.

β) Αυτοί που θα στελεχώσουν το μουσείο, χωρίς να είναι -στην αρχή τουλάχιστον- ειδικοί μουσειολόγοι, θα πρέπει να διαθέτουν το πάθος της έρευνας και της αναζήτησης. Εάν δεν έχουν τη φλόγα να ενεργοποιηθούν, να τρέξουν, να παρακαλέσουν, να προσεχίσουν, να δημιουργήσουν κίνητρα προσφοράς στους ιδιώτες, το μουσείο δεν θα αναπτυχθεί, αλλήλ θα παραμείνει χώρος ενσώθησης αντικειμένων, νεκρός χώρος. Το Μουσείο της Ναυτιλίας, υπό την σκέπη του Ινστιτούτου, θα πρέπει να γίνει κυψέλη ζωντανής γνώσης, παράθυρο στο ναυτικό παρελθόν μας. Είναι ανάγκη να δημιουργήσει η Διοίκηση του μουσείου μηχανισμούς τακτικής ενημέρωσης του περιοδικού και ημερήσιου ναυτιλιακού τύπου, όπως και των ναυτιλιακών εκδόσεων που κυκλοφορούν, ώστε να είναι σε θέση να αποτυπώσει το γίνεσθαι της ναυτιλίας.

Εκτός αυτού, είναι ανάγκη όλο το προς καταστροφή αρχειακό υλικό των υπηρεσιών του ΥΕΝ, των περιφερειακών υπηρεσιών του και των λιμενικών αρχών να τίθεται υπόψη του μουσείου για αξιοποίηση, με ιστορικά πλέον κριτήρια. Με άλλα λόγια, το μουσείο θα είναι η έδρα και η καρδιά του Ινστιτούτου. Εάν Ινστιτούτο και Μουσείο στη σκέψη και πρακτική του ΥΕΝ διαφοροποιηθούν, είμαστε βέβαιοι ότι το μεν Ινστιτούτο θα γίνει μία ακόμη διοικητική υπηρεσία, εκτελώντας εντολές και παράγοντας έργο κατ' εντολήν, το δε μουσείο θα γίνει υπηρεσία-ψυγείο στην οποία θα υπηρετούν είτε αυτοί που δεν τους θέλουμε στα πόδια μας για διάφορους λόγους είτε αυτοί που επιδιώκουν να υπηρετήσουν στη θέση αυτή για λόγους ιδιοτέλειας.

Θα πρέπει να επιστημονωθεί ότι μεγάλο μέρος της ευθύνης για τη λειτουργία του πέφτει στους ώμους του προϊσταμένου των υπηρεσιών του Ινστιτούτου, που εδώ φαίνεται να είναι ο οριζόμενος γραμματέας. Ανεξάρτητα από το Διοικητικό Συμβούλιο, που το απαρτίζουν εκπρόσωποι του ΥΕΝ, των εφορηιστών, των ναυτικών, αλλήλ και ειδικοί, πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι ο γραμματέας θα προϊστάται των υπηρεσιών και του προσωπικού, για την καλή λειτουργία του Ινστιτούτου και του Μουσείου. Ο γραμματέας, εφόσον είναι υπηρεσιακό πρόσωπο, θα πρέπει να είναι ανωτάτου βαθμού, ώστε η παρουσία του στη λειτουργία του Ινστιτούτου να γίνεται αισθητή και σεβαστή, αλλήλ και λόγω της υπηρεσιακής του εμπειρίας οι ενέργειές του να φέρουν το κύρος του βαθμού του. Σε κάθε περίπτωση, ο γραμματέας, που θα ενεργεί βεβαίως με εντολή του προέδρου, θα πρέπει να είναι πρόσωπο που προέρχεται από το χώρο της ναυτιλίας και έχει βιώσει τα προβλήματά της. Προσωπικά, είμαι πολύ αισιόδοξος ότι το Ινστιτούτο Ιστορίας της Ελληνικής Ναυτιλίας θα δώσει νέα, κοινωνική διάσταση στη ναυτιλία και ώθηση στη ναυτική συνείδηση του έθνους. Γι' αυτό και δεν μπορεί κανείς παρά να χαιρετίσει την ίδρυση του Ινστιτούτου, αναμένοντας όμως και τη λειτουργία του. ➡

ΑΥΞΗΘΗΚΕ κατά τη διάρκεια του η δύναμη του στόλου 1998

Σε περισσότερο ικανοποιητικά πλαίσια κινήθηκε, κατά το 1998, το ελληνικό νηολόγιο σε σύγκριση με το 1997, παρά την παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, αφού παρατηρήθηκε αύξηση της χωρητικότητας, όπως και λιγότερες διαγραφές πλοίων απ' ό,τι την προηγούμενη χρονιά.

Όπως προκύπτει από τα συνοδικά στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για το περασμένο 12μηνο, από το ελληνικό νηολόγιο διεγράφησαν 137 πλοία και ενεγράφησαν 93. Όμως, οι νέες μονάδες που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ήταν μεγαλύτερες σε σχέση με τα σκάφη που υπέστειλαν την ελληνική σημαία κι έτσι η δύναμη του στόλου αυξήθηκε κατά 64.000 τόνους. Συγκεκριμένα, τα 93 πλοία που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ήταν συνοδικής χωρητικότητας 2.507.000 κόρων, ενώ η δύναμη των διαγραφέντων ανήλθε σε 2.443.000 κόρους.

Κατά το 1997, από το νηολόγιο είχαν διαγραφεί 130 πλοία και είχαν εγγραφεί μόλις 52.

Τον περασμένο Δεκέμβριο, σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ, υπέστειλαν την ελληνική σημαία εννιά σκάφη, χωρητικότητας 102.000 κόρων, ενώ ενεγράφησαν στο νηολόγιο επτά πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 189.000 κόρων.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που διεγράφησαν ήταν τα 22 χρόνια και όσων ενεγράφησαν μόλις τα πέντε έτη.

Πάντως, οι εφοπιστικές ενώσεις με τα πρόσφατα υπομνήματά τους στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος επαναφέρουν το πρόβλημα, όπως υποστηρίζουν, με τις συνθέσεις των πληρωμάτων, κάτι που αποκρούουν κατηγορηματικά τόσο η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία όσο και η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο υπουργός Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, με αφορμή το συνεχή κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα παροπλισμό πλοίων (τα περισσότερα υπό ξένη σημαία) στη ράδα της Ελευσίνας, τόνισε στα «Ναυτικά Χρονικά»: «Είναι γεγονός ότι, τελευταία, πολλά πλοία παροπλίζονται. Όπως γεγονός είναι ότι αυτά τα πλοία φέρουν ξένη σημαία στην πλειονότητά τους. Θα ήθελα να ακούσω προτάσεις από όσους υποστηρίζουν πως η ελληνική ναυτιλία διέρχεται μεγάλη κρίση. Γιατί υπεύθυνες προτάσεις, το τελευταίο διάστημα, δεν έχω λάβει».

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
ΕΓ-ΤΡ	ΑΚΤΙΒ ΓΚΑΖΕΛΑ	Ν.Π. 7071	1974	ΦΓ-ΟΓ	ΣΤΑΡΤΡΕΝΛΕΡ	Ν.Π. 10597	1972
Δ/Ε	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ	Ν.Π. 10598	1980	Φ/Γ	ΛΟΝΔΟΝ ΜΑΕΡΣΚ	Ν.Π. 10600	1972
				Φ/Γ	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ ΜΑΕΡΣΚ	Ν.Π. 10601	1973
				Φ/Γ	ΠΑΡΙΣ ΜΑΕΡΣΚ	Ν.Π. 10602	1973
				Δ/Ε	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι	Ν.Π. 10603	1973
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 -ΚΟΧ: 542				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 -ΚΟΧ: 188.521			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 21 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 25 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΑΡΑΧΩΒΙΤΙΚΑ	Ν.Π. 10170	1971	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΣΑΝ ΒΙΛ	Ν.Π. 8943	1978	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	Ν.ΡΟΔΟΥ 31	1941	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	ΕΓ/ΤΡ	ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ ΙΙ	Ν.Π. 2641	1960	Π.Α. (ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ)
Φ/Γ	ΝΤΑΝΙΕΛ Ι	Ν.ΘΕΣ/ΚΗΣ 169	1965	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Φ/Γ	ΣΗ ΝΤΡΗΜ	Ν.Π. 8451	1974	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Ν.Π. 10342	1986	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΤΑΟΥΠΟ	Ν.Π. 9984	1972	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					ΦΓ-ΟΓ	ΝΕΠΤΟΥΝ ΟΛΥΜΠΙΚ	Ν.Π. 10246	1984	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 3 - ΚΟΧ: 3.259					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 6 - ΚΟΧ: 99.346				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 39 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 22 ΕΤΗ				

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

3-2-1999

A) Φ/Γ «BERG A PRIDE», σημαίας Παναμά, κοx 21551

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Απόστολος ΧΡΗΣΤΟΥ, τηλ.: 4183990

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μιχάλης ΛΕΒΕΝΤΗΣ, τηλ.: 4172596

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δολ. ΗΠΑ 1.375.000

B) Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΙΑΝ ΣΚΑΪ» Ν.Π. 4246,

κοx 16533

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Κων/νος ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

(Πάτρα, τηλ.: 226503)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Αθηνά ΡΑΒΑΖΟΥΛΑ, Πάτρα

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δρχ. 120.000.000

10-2-1999

A) Ε/Γ-Τ/Ρ «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» Μ. ΠΑΤΡΩΝ 42, κοx 188,90

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Ιωάννης ΧΑΒΑΛΕΣ, τηλ.: 3241184

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαρίνα ΦΛΩΡΟΥ, τηλ.: 3829291

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δρχ. 50.000.000

B) Θ/Γ-Τ/Ρ «ΝΟ ΜΕΡΣΥ» Ν.Π. 6705, κοx 16,62

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Απόστολος ΧΡΗΣΤΟΥ, τηλ.: 4183990

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Στέφανος ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (Πειραιά)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ Π. ΦΑΛΗΡΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δολ. ΗΠΑ 100.000

Γ) Θ/Γ «ΕΥΡΥΑΛΕ» Ν.Π. 5003, κοx 47,30, ΚΥΧ 14,19

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Αναστασία ΚΑΝΕΛΟΥ, τηλ.: 4126471

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Παρασκευή ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ (Πειραιά)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δρχ. 2.500.000

17-2-1999

A) Ε/Γ-Ο/Γ «NETTUNO» σημαίας Μάλτας, κοx 2004

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Δημήτρης ΑΡΑΠΗΣ, τηλ. 4110395

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Στέφανος ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: δολ. ΗΠΑ 850.000

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά

104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΔΙΑΓΝΩΣΙΣ ΤΗΣ
ΑΙΤΟΤΗΤΟΣ

Τό αντίπαρο στην ενημέρωση
για όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ

ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ

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

Το παρόν άρθρο στοχεύει στη σύντομη ενημέρωση του αναγνώστη γύρω από τη σύγχρονη Κίνα, την τρέχουσα κατάσταση και τις προοπτικές και, φυσικά, με δεδομένο το χώρο της φιλοξενίας, επικεντρώνει την προσοχή σε γενικά ναυτιλιακά θέματα (εφοπλισμό, ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων).

Σαν γνωστικό υλικό στη σύνταξη του άρθρου χρησίμευσε η εμπειρία από ένα πολύ πρόσφατο (Δεκέμβριος 1998) επαγγελματικό ταξίδι του γράφοντος, αλλά, πέρα από αυτό, σωρεύει και ολόκληρη την κτηθείσα πείρα από μια σειρά ταξιδιών κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΙΝΑ, ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

Οι πρώτες μετά την άφιξη εντυπώσεις του πρωτόγινω ταξιδιώτη από το αεροδρόμιο του Πεκίνου ασφαλώς οδηγούν τη χώρα και αλλοιώνουν την εικόνα της εν εξελίξει προσπάθειας εκσυγχρονισμού της. Γεγονός είναι ότι ο χώρος του αεροδρομίου, τα διαθέσιμα τεχνικά και άλλα μέσα και, κατά συνέπεια, η λειτουργικότητά του δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της μεγαλιούπολης. Αντίθετα, τα αεροδρόμια των περισσότερων εκ των κυρίων πόλεων έχουν κατασκευαστεί ή και αναβαθμιστεί προσφάτως. Οι εσωτερικές αεροπορικές γραμμές συγκρίνονται με εκείνες προηγμένων χωρών, τα αεροπλάνα φαίνονται σε καλή κατάσταση συντήρησης και οι πτήσεις γίνονται με ελάχιστες εκπροχές από το πρόγραμμα.

Εκείνο που εντυπωσιάζει ιδιαίτερα είναι ο μεγάλος αριθμός και η ποιότητα των ξενοδοχείων που, σε συντριπτικά μεγάλο ποσοστό, μπορούν να χαρακτηριστούν υπερπολυτελείας, ενώ, με κάποια φρόνιμη εκ των προτέρων συνεννόηση, οι τιμές κυμαίνονται σε λογικά όρια.

Σε όλη τις μεγάλης πόλης της ανατολικής Κίνας ο επισκέπτης εύκολα θα διαπιστώσει το βαθμό της αναπτυξιακής προσπάθειας και τα εξ αυτής ήδη απτά αποτελέσματα. Από χρόνο σε χρόνο, όλα αλληλόζουν όψη, το παλιό δίνει τη θέση του στο νέο, το παλιό χαμόσιπο στον ουρανοξύστη, οι χερσινίοι δρόμοι με το προβληματικό υπόστρωμα ή τη λίσση στους ανυψωμένους αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας.

Αν μπορέσει, βεβαίως, κανείς να διεισδύσει βαθύτερα ή να πάρει τις σχετικές πληροφορίες, θα διαπιστώσει το μεγάλο πρόβλημα της ανισοκατανομής της προσπάθειας και, επομένως, του σωρευμένου πλούτου ανάμεσα σε ανατολή και δύση, στις παραθαλάσσιες και τις εσωτερικές περιοχές, αντίστοιχα. Και αυτό το πρόβλημα γίνεται φανερό στον επισκέπτη από τη σημαντική έκταση της εσωτερικής μεταμόστευσης που, στην ακραία μορφή της, δημιουργεί πρόβλημα ανεργίας και απολήγει στην εμφάνιση στρατιάς εποίτων, που πολύ επιθετικά ζητούν τη βοήθεια του διαβήτη, εκπαιδόμενοι μερικές φορές σε πράξεις βίας, αποκορύφωμα των οποίων είναι ο πρόσφατος σχηματισμός συμμοριών. Γεγονός είναι ότι οι Αρχές αντιμετωπίζουν το πρόβλημα με πολλή αποφασιστικότητα, αν όχι σκληρότητα, και ο ποινικός νόμος, άτεγκτος σε φαινόμενα του είδους, δεν διστάζει στην επιβολή της θανατικής ποινής -αλλά και στην άμεση σχεδόν εκτέλεσή της.

Σημαντικό μέρος των Κινέζων εισέρχεται σήμερα στον πρωτόγινω κόσμο της business και η απόσταση μεταξύ πλούτου και φτώχειας συνεχώς μεγαλώνει, ευτυχώς, κατά την κρίση του γράφοντος, χωρίς τούτο να σημαίνει βάθαιμα της φτώχειας. Οι Αρχές φαίνεται να αντιμετωπίζουν το φαινόμενο με κάποια αμνηχανία και προβάλλουν εν προκειμένω την περίφημη ρήση του αναμορφωτή της σύγχρονης Κίνας, Deng Hsiao-ping: «Όλοι οι Κινέζοι θα γίνουν πλούσιοι, αλλά μερικοί θα γίνουν πιο γρήγορα από τους άλλους».

Οι εσωτερικές συγκοινωνίες και μεταφορές γίνονται σήμερα κυρίως με το τρένο και το αεροπλάνο. Το εξωτερικό όμως εμπόριο και οι μεταφορές στηρίζονται στη ναυτιλία και συνδυάζονται με τη χρήση των ποταμίων οδών, που αφθονούν. Παλαιότερα, όπως ασφαλώς θα θυμούνται οι πολλοί, η Κίνα ήταν ένας από τους κύριους ναυλωτές πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα και πηγή μόνη και καλής απασχόλησης για το ελληνικό πλοίο. Στα κατοπινά χρόνια, η δημιουργία της China Ocean Shipping Co (COSCO), που σιγά σιγά απέκτησε τον έλεγχο 600 περίπου πλοίων διαφόρων τύπων, και, πολύ πρόσφατα, η συνένωση διαφόρων μικρών ναυτιλιακών μονάδων κάτω από τη σημαία της China Shipping Group, αποτέλεσαν το βάθρο της προσπάθειας για αυτόρκειο στις θαλάσσιες μεταφορές και για συμπίεση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων. Σε τόσο μεγάλη μέγεθος, η προσπάθεια συναντά ανυπέρβλητο οργανωτικά εμπόδια αλλά, παρ' όλης τις αντιξοότητες, συνεχίζεται επιτυχώς. Η επαφή με τα εν λόγω συγκροτήματα αποτελεί εξαιρετική εμπειρία, δεδομέ-

νου του μεγέθους και των δυνατοτήτων (ή και αδυναμιών) τέτοιων μεγάλων οργανισμών και της (ημι)κρατικής υφής τους, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τους με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια.

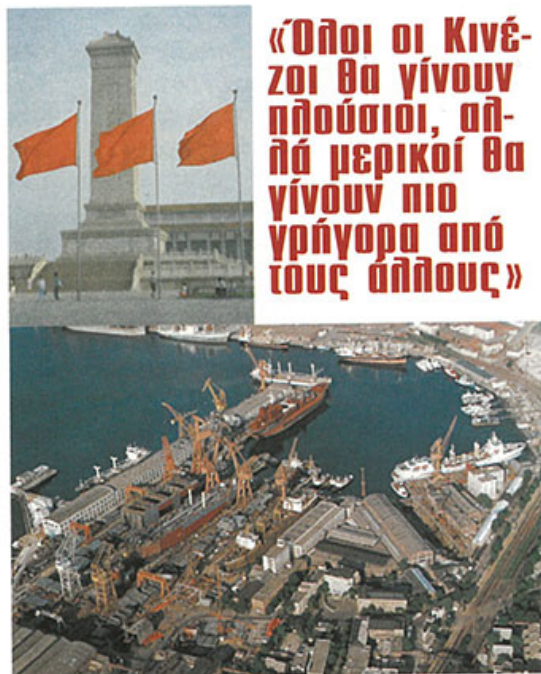
Η ναυπηγική (κατασκευαστική) βιομηχανία της χώρας στηρίζεται σε παράδοση που, αντίθετα από ό,τι πολλοί πιστεύουν, πηγάζει πίσω 150 χρόνια και έχει διαμορφώσει γενιές αξίων εργατών. Πέρα από τον αυτονόητο κερδοσκοπικό χαρακτήρα τους, τα κινεζικά ναυπηγεία εμπειρεύουν κοινωνική σημασία, αφού συσπειρώνουν γύρω τους μια ολόκληρη κοινωνική ομάδα που, εκτός από τον άμεσο βιοπορισμό εκ της εργασίας μελών της στο ναυπηγείο, έχει και προσδοκίες κοινωνικών παροχών, αφού μέρος των εισπράξεων ή κερδών πηγάζει σε κοινωνικές παροχές. Με διοίκηση δομημένη ενάντια σε ένα «κεντρικό» σύστημα ελέγχου, η ναυπηγοβιομηχανία οδηγείται σήμερα σε μεθόδους διοίκησης και δράσης ιδιωτικής εταιρείας, χωρίς κάποιος βαθμός συντονισμού να εγκαταλείπεται. Επιτυγχάνεται έτσι κάποιος ορθολογισμός που δεν φαίνεται να προκαλεί αγκυλώσεις. Χωρίς αυτό να αποτελεί πρόθεση της διοίκησης, ο διαχωρισμός σε μεγάλες και μικρότερες μονάδες έχει αυτόματα επέλθει και ενώ οι πρώτες είναι ήδη σε θέση να διεξάγουν διαπραγματεύσεις κατ' ευθείαν με πελάτες του εξωτερικού, η επέμβαση της κεντρικής

μονάδας συντονισμού φαίνεται ακόμη αναπόφευκτη στις δεύτερες. Έπειτα από την προετών ίδρυση του νέου ναυπηγείου στο Dalian, η χώρα είναι πλέον πρακτικά σε θέση να αναλάβει τη ναυπήγηση οιοδήποτε τύπου και μεγέθους πλοίου, αν και το VLCC απουσιάζει ακόμη από το ιστορικό της. Εκείνο που πρέπει ίσως να επισημανθεί σήμερα είναι η ικανότητα της να παράσχει σοβαρό υπόβαθρο που, σε πολύ μεγάλο βαθμό, ικανοποιεί τον πελάτη, τόσο από τεχνικής όσο και από οικονομικής απόψεως, με έμφαση στην οικονομική και νομισματική σταθερότητα, που πρόσφατα μνημήθηκε από τους διεθνείς σχολιαστές. Γεγονός είναι ότι τα πρόσφατα γεγονότα στον ευρύτερο χώρο της Άπω Ανατολής δημιούργησαν πρόβλημα τιμών, που δεν ξεπεράστηκε παρά μερικώς μόνον, και αυτό με κάποιες θυσίες. Ήδη το πρόβλημα της απασχόλησης προβάλλει με ένταση.

Ο επισκευαστικός κλάδος της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι, ως προς τη δομή του, σχεδόν όμοιος με τον κατασκευαστικό. Εδώ όμως, η ανταγωνιστική ικανότητα σε ειδικούς

τομείς επισκευών (κυρίως ανανέωση χάλυβος και αμμοβολή), αποτέλεσε κυρίως του χαμηλού κόστους εργασίας και κάποιων υλικών, εξακολουθεί να κατατάσσει τη χώρα στην πρώτη θέση από απόψεως ανταγωνιστικότητας για μεγάλης έκτασης επισκευές, ακόμη και υπό συνθήκες χαμηλής ναυτιλαγούς, όπως οι σημερινές. Η προ δεκαετίας ακόμη υποβόσκουσα δυσπιστία ως προς την ποιότητα της δουλειάς και την εν γένει αξιοπιστία της χώρας και της βιομηχανίας της έχει υποχωρήσει σχεδόν μέχρις εκμηδενισμού και, ήδη από μερικών ετών, σοβαρός αριθμός Ελλήνων πλοιοκτητών έχει εναποθέσει τη φροντίδα της συντήρησης και επισκευής των πλοίων του στην Κίνα.

Τελικά, μια προσεκτική και διεισδυτική ματιά στην Κίνα και, φυσικά, στη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία της, πείθει τον επισκέπτη για το αβάσιμο της επικρατούσας ιδέας περί μιας χώρας με ακραίες ιδιαιτερότητες, που δόθεν της προσδίδουν το χαρακτήρα του «εξωτισμού». Στην πραγματικότητα, πρόκειται για έναν τόπο με έντονα τα στοιχεία ενός πανάρχαιου πολιτισμού, αντίστοιχου με εκείνον που κάποτε εξέθρεψε η κλασική Ελλάδα, αλλά με διαφορετική βάση. Μια χώρα που, ήδη εδώ και μία εικοσαετία, καταβάλλει σοβαρότατη προσπάθεια συμμετοχής στα παγκόσμια δρώμενα, πρώτη φορά στην ιστορία των τελευταίων αιώνων, διατηρώντας το δικαίωμα ανεξάρτητης πλεύσης. Και αποτελεί σταθερή γνώμη του γράφοντος ότι η παραπάνω προσέγγιση δεν είναι δυνατή παρά μόνο μέσα από μια προσπάθεια αλληλοκατανόησης μάλιστα, παρά επιβολής ιδεών και πρακτικής που μπορεί και να μην προσοιδίζουν στην ιστορία, φιλοσοφία και στα μακροπρόθεσμα συμφέροντα του κινεζικού λαού. ➡



**«Όλοι οι Κινέ-
ζοι θα γίνουν
πλούσιοι, αλ-
λά μερικοί θα
γίνουν πιο
γρήγορα από
τους άλλους»**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

■ Στο προηγούμενο τεύχος του περιοδικού είχαμε κάνει μια γενική ανασκόπηση για το τι συνέβη το 1998 στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων και πώς αυτή διαμορφώθηκε προς το τέλος του χρόνου. Στην ανάληψη αυτή, είχαμε επισημάνει ότι ορισμένοι πιστωτές ίσως κινήσουν αναγκαστικές διαδικασίες και, όπως ήδη διαφαίνεται, πράγματι, ορισμένες τράπεζες προβαίνουν σε κατασχέσεις ή επιβάλλουν αναγκαστικές πωλήσεις, αν και τούτο δεν είναι η λύση που θα ελαττώσει τις ήδη σημαντικές ζημιές αμφοτέρων. Από διαφορετική σκοπιά, αυτό, σε συνδυασμό με τον παράγοντα παλαιότητα, αφού με την ανατολή του νέου έτους προσετέθη ένας χρόνος ηλικίας, ενθαρρύνει ή αναγκάζει τους αγοραστές να πιέζουν τις τιμές των bulkcarriers ακόμη περισσότερο προς τα κάτω.

Κατ' αντιστοιχία, οποιοδήποτε ενδιαφέρον για τα tweendeckers εκδηλώνεται μόνο εφόσον διαφαίνεται πιθανότητα αγοράς σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

■ Στον τομέα των tankers, παρ' όλο που η κατάσταση δεν είναι παρόμοια με αυτήν της αγοράς των dry, τα πράγματα όσον αφορά τις τιμές διαμορφώνονται σχεδόν παρόμοια για τα παλαιότερα πλοία, ενώ πωλητά από αυτά, συμπεριλαμβανομένων και των VLCCs της πρώτης γενιάς, κατά το μεγαλύτερο αριθμό τους οδεύουν προς τα διαλυτήρια. Οπωσδήποτε όμως οι πλοιοκτήτες διαφόρων τύπων, καλίων προδιαγραφών και σχετικά μικρής ηλικίας tankers έχουν αυξημένες πιθανότητες να πετύχουν υψηλές τιμές πώλησης, φυσικά όχι στη συχνότητα που αυτό γινόταν μερικούς μήνες πριν.

■ Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, σε αντίθεση με το τι αναμενόταν, οι πρώτες πωλήσεις του 1999 έγιναν με τιμές αρκετά υψηλότερες των USD 100 ανά τόνο light και, πάντως, σε αρκετά βελτιωμένα επίπεδα σε σύγκριση με αυτές του Δεκεμβρίου. Όμως, συνεχίζουμε να πιστεύουμε ότι η κατάσταση εδώ είναι αρκετά εύθραυστη και οι ισορροπίες λεπτές.

Ενδεικτικά, αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες πωλήσεις έως και τα μέσα Ιανουαρίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Panamax «AMAPOLA», 67.296 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ

5.250.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το επίσης Panamax «ARCHANGELOS», 63.339 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 1.060.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Bulkcarrier «APJ KARAN», 27.289 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 900.000 σε Τούρκους αγοραστές, και το Bulkcarrier «IMPERIAL CONFIDENCE», 25.000 DWT ναυπηγήσεως 1978 στην Κορέα, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 1.150.000 σε Κορεάτες αγοραστές. Επίσης, το singledecker/logger «CORAL QUEEN», 8.415 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Κορέα, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 1.000.000 και το tweendecker «LIBRA RIO», 14.443 DWT ναυπηγήσεως 1983 στη Βραζιλία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 1.500.000 σε Έλληνες αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το «CHARLES PIGOTT», 246.135 DWT ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.350.000 στην Chevron, το «POITU», 133.000 DWT ναυπηγήσεως 1976 στη Σουηδία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.100.000 σε Κινέζους αγοραστές, το «SEA CONFIDENCE», 97.113 DWT ναυπηγήσεως 1990 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 17.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «SANKO PEARL», 96.127 DWT ναυπηγήσεως 1990 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 20.000.000 σε Αμερικανούς αγοραστές, συμπεριλαμβανομένης και χρονοναυλώσεως, και το «CROSBY», 87.300 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.500.00 σε Έλληνες αγοραστές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το Bulkcarrier «KOPALNIA PIASECZNO», 13.665 DWT ναυπηγήσεως 1971 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 68 ανά τόνο light, για παράδοση στη Μεσόγειο, το Bulkcarrier «S.K.JUNIOR», 54.615 DWT ναυπηγήσεως 1975 στη Ρουμανία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 109 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το Tanker «ENALIOS ELIKI», 132.200 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 113 ανά τόνο light σε αγοραστές του Πακιστάν και τα O/O carriers «PELEGRINE X» και «TORAZ», 127.200 και 157.800 DWT, αντιστοίχως, και ναυπηγήσεως 1974/1976 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 109 ανά τόνο light σε αγοραστές του Βιετνάμ.

του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η επιδημία του AIDS εξαπλώθηκε σε όλο τον κόσμο μέσα σε λίγα χρόνια. Από το 1981 που πρωτοεμφανίστηκε η νόσος μέχρι σήμερα, η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ) υπολογίζει ότι έχουν προσβληθεί πάνω από 30 εκατομμύρια άτομα. Ο μεγαλύτερος αριθμός κρουσμάτων εμφανίστηκε αρχικά στην Αφρική. Η επιδημία όμως επεκτάθηκε στις ΗΠΑ, σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες και στη Λατινική Αμερική. Τα τελευταία χρόνια, κρούσματα εμφανίστηκαν στις πολυπληθείς χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Σε λίγο χρόνο η επιδημία έλαβε εκρηκτικές διαστάσεις και πιστεύεται ότι μέχρι το 2000 στις χώρες αυτές θα παρουσιαστούν περισσότερα κρούσματα ακόμη και από την Αφρική. Η επιδημία έχει επεκταθεί και σε όλες τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και ακολουθεί εξαιρετικά ταχεία πορεία, με απρόβλεπτες συνέπειες.

Σήμερα, δεν υπάρχουν μόνο ομάδες υψηλού κινδύνου (ομοφυλόφιλοι, τοξικομανείς, πολυμεταγγιζόμενοι κ.λπ.). Ο κυριότερος τρόπος μετάδοσης είναι η ετεροφυλική σεξουαλική επαφή. Έτσι, ενώ αρχικά τα κρούσματα αφορούσαν κυρίως άνδρες, τώρα παρουσιάζεται ίσος αριθμός μεταξύ ανδρών και γυναικών, ενώ διαφαίνεται ότι τα κρούσματα για τις γυναίκες θα είναι περισσότερα σε σχέση με τους άνδρες. Ιδιαίτερη σημασία έχει η επίπτωση του AIDS στους νέους. Σήμερα, η ΠΟΥ υπολογίζει ότι πάνω από το 30% των κρουσμάτων αφορά νέους μεταξύ 10 και 20 ετών.

Επιπλέον, περισσότεροι από 50% των νέων μολύνσεων αφορούν νέους. Υπολογίζεται ότι κάθε μέρα μολύνονται 7.000 νέοι. Κάθε λεπτό μολύνονται πέντε νέοι 10-20 ετών γι' αυτό και η ΠΟΥ καθόρισε ως κύριο θέμα της Παγκόσμιας Ημέρας κατά του AIDS (1.12.98): «Δύναμη αλληλεγγύης. Οι νέοι κατά του AIDS». Την ημέρα αυτή σε όλο τον κόσμο έγιναν εκδηλώσεις στις οποίες τονίστηκε ο κίνδυνος για τους νέους, η ανάγκη προστασίας των ατομικών τους δικαιωμάτων, η ενεργός συμμετοχή των νέων στον αγώνα κατά του AIDS, οι δυνατότητες παρέμβασης στις προσπάθειες της πολιτείας για λήψη αποτελεσματικών μέτρων.

Το AIDS όμως αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για τους ναυτικούς. Οι ναυτικοί είναι νέοι. Ζουν επί μεγάλο χρονικό διάστημα σε απομόνωση στο πλοίο, μακριά από το κοινωνικό τους περιβάλλον. Η ανάγκη εκτόνωσής τους κατά την παραμονή τους σε ξένα λιμάνια καταλήγει συνήθως σε κακόφημες συνοικίες και κακόφημα κέντρα. Οι πειρασμοί είναι μεγάλοι, εξαιρετικά πειστικοί, αλλά και ο κίνδυνος μεγάλος. Σε ορισμένες περιοχές της Αφρικής και της Νοτιοανατολικής Ασίας, πάνω από τις μισές ιερόδουλες είναι ασθενείς ή μολυσμένες με AIDS και μπορεί να μεταδώσουν τον ιό σε όσους έρχονται σε επαφή μαζί τους.

Ο αριθμός των κρουσμάτων άρχισε να μειώνεται στις ανεπτυγμένες χώρες. Τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει πτωτική πορεία τόσο της νοσηρότητας όσο και -κυρίως- της θνησιμότητας των προσβεβλημένων από τον ιό. Στην Ελλάδα, από την εμφάνιση της επιδημίας, η νόσος εμφανίστηκε πολύ περιορισμένη λόγω των έγκαιρων μέτρων που έλαβε η πολιτεία. Η προσπάθεια όμως πρέπει να εντατικοποιηθεί, γιατί ήδη σημειώνεται επιβράδυνση σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. όσον αφορά το ρυθμό μείωσης. Συνολικά, έχουν αναφερθεί περίπου 1.900 ασθενείς. Ο αριθμός όμως των φορέων στη χώρα μας, όπως και σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, είναι πολύ μεγαλύτερος. Αυτό οφείλεται στο ότι περνούν πολλά χρόνια μέχρι να εμφανισθούν συμπτώματα (στάδιο επώσης 8-10 χρόνια), κατά τη διάρκεια των οποίων ο «υγιής» φορέας του ιού μπορεί να τον διασπείρει σε πολλούς άλλους. Σήμερα το πρόβλημα έχει γίνει περισσότερο ανησυχητικό και επικίνδυνο. Οι τελευταίες επιτυχίες της θεραπευτικής παρέμβασης με ειδικά κατά του ιού του AIDS φάρμακα βελτιώνουν την υγεία των ασθενών, τους επαναφέρουν σε πλήρη δραστηριότητα και παρεμποδίζουν την εκδήλωση συμπτωμάτων. Επομένως, κυκλοφορούν ανάμεσά μας περισσότεροι και περισσότερο δραστήριοι φορείς του ιού, που μπορούν ευκολότερα να διασπείρουν τη νόσο.

Δυστυχώς, η θαυμάσια νέα θεραπευτική αγωγή με τα φάρμακα αυτά δεν καταλήγει σε ίση. Ο ιός παραμένει και είναι έτοιμος σε κάθε διακοπή της θεραπείας να αναζωπυρώσει τη λοίμωξη και να οδηγήσει στο θάνατο. Οι προσπάθειες συνεχίζονται εντατικά για ανεύρεση περισσότερο αποτελεσματικής θεραπείας. Επίσης, για την ανακάλυψη αποτελεσματικού προληπτικού εμβολίου. Δυστυχώς, τα εμπόδια είναι μεγάλα, λόγω της ταχείας μετάλλαξης του ιού, αλλά και της ιδιαιτερότητας να προσβάλλει τα κύτταρα άμυνας του οργανισμού. Οι ΗΠΑ, ύστερα από απόφαση του προέδρου Κλίντον, αποφάσισαν να χορηγήσουν άφθονα χρήματα, ειδικά για την ανάπτυξη εμβολίου έτσι ώστε αυτό να είναι διαθέσιμο μέχρι το 2007.

Μέχρι τότε όμως μπορεί να χρησιμεύσει ως αποτελεσματικό εμβόλιο, τουλάχιστον για τις ανεπτυγμένες περιοχές, η αλληλεγγύη της ατομικής -κυρίως της σεξουαλικής- συμπεριφοράς μας. Είναι βέβαιο ότι η αποφυγή σεξουαλικών επαφών χωρίς προφύλαξη μπορεί να οδηγήσει σε εξάλειψη της νόσου πριν από την ανακάλυψη του εμβολίου. ♦

AIDS

Μεγάλος
ο κίνδυνος
για τους
ναυτικούς

του Γεωργίου Παπαευαγγέλου,
καθηγητή Προληπτικής Ιατρικής



ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ... ΧΤΥΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΡΤΑ ΜΑΣ

του Ηλία Μπίσια

Ο σκληρός ανταγωνισμός στο χώρο των αερομεταφορών και η κρίση στο διεθνές εμπόριο έχει αναγκάσει τις περισσότερες αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες να εγκαταλείψουν τη μοναχική πορεία και να αναζητήσουν συμμάχους, έτσι ώστε να ισχυροποιήσουν τη θέση τους στον παγκόσμιο αεροπορικό στίβο. Εταιρείες όπως η British Airways, η Lufthansa και Swissair δημιούργησαν συμμαχικούς ομίλους, με σκοπό τόσο την ισχυροποίησή τους στις αγορές όπου ήδη δραστηριοποιούνται όσο και σε καινούργιες αγορές, στις οποίες δεν είχαν επαρκή κάλυψη και αντιπροσώπευση. Στην Ελλάδα, αυτό το κλίμα συνεργασίας αρχίζει να εμφανίζεται τώρα, σε πολύ περιορισμένο όμως επίπεδο.

Οι αεροπορικές συμμαχίες διακρίνονται σε αυτές που αφορούν το σύνολο των δραστηριοτήτων των συνεργαζόμενων εταιρειών και χαρακτηρίζονται στρατηγικές, και σε αυτές που αφορούν συγκεκριμένο αριθμό δρομολογίων ή πτήσεων. Στην πρώτη κατηγορία, των στρατηγικών συμμαχιών, ανήκουν οι όμιλοι Oneworld, Star Alliance και Qualiflyer, ενώ στη δεύτερη ανήκουν όλες οι συνεργασίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Κυπριακών Αερογραμμών.

Στις στρατηγικές συμμαχίες συναντάμε γενικότερο σχεδιασμό και συντονισμό των προορισμών, πτήσεων και ανταποκρίσεων όλων των συνεργαζόμενων εταιρειών, με σκοπό την αλληλοσυμπλήρωση και υποστήριξη των δρομολογίων τους. Παράλληλα, στις εταιρείες αυτές δεν επικρατεί διάθεση προς συναγωνισμό, αφού συνήθως συνάπτουν συμφωνίες κοινών κωδικών ή franchising και σχεδιάζουν από κοινού την τιμολογιακή πολιτική τους. Ακόμη, συνεργάζονται στα προγράμματα frequent flyer, ενώ σε πολλές περιπτώσεις μοιράζονται τα ίδια γραφεία, την ίδια διαφημιστική καμπάνια και τις ίδιες υπηρεσίες εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια.

Στις στρατηγικές συνεργασίες οι αερομεταφορείς διατηρούν την εταιρική ταυτότητά τους, αλλά βασίζονται και υποστηρίζουν τον όμιλο στον οποίον ανήκουν, έτσι ώστε να ανταγωνιστούν καλύτερα τους αντιπάλους τους. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις, σε αυτής της μορφής συνεργασίες συναντάμε και ανταλλαγή κυρίως μειοψηφικού πακέτου μετοχών. Παράδειγμα αποτελεί η συμμαχία της Swissair με την Austrian Airlines και τη Sabena, οι οποίες έχουν σχεδιάσει προσεκτικά τα δρομολογία τους, έτσι ώστε να προσφέρουν στους επιβάτες του ομίλου (και όχι μόνο της κάθε εταιρείας ξεχωριστά) πυκνό και ευρύ δίκτυο δρομολογίων και ανταποκρίσεων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Austrian Airlines εκτελεί περισσότερες πτήσεις προς την Ανατολική Ευρώπη και την Κεντρική Ασία, η Sabena προς την Αφρική και η Swissair προς την Αμερική. Παράλληλα, η Swissair εκτελεί, αποκλειστικά, και με δική της αεροσκάφη, το δρομολόγιο Βρυξέλλες-Ζυρίχη, ενώ μεταξύ Βρυξελλών και Γενεύης οι πτήσεις εκτελούνται από τη Sabena. Και στις δύο περιπτώσεις, οι εταιρείες διατηρούν το δικαίωμα να πουλούν εισιτήρια εμφανίζοντας τον κωδικό τους. Παράλληλα, σε πολλές πόλεις, όπως στη Θεσσαλονίκη, οι τρεις εταιρείες του ομίλου μοιράζονται τα ίδια γραφεία, με αποτέλεσμα τη μείωση των λειτουργικών εξόδων τους.

Η δεύτερη περίπτωση συμμαχίας είναι σαφώς περιορισμένης σημασίας, αφού αφορά,

όπως προαναφέρθηκε, μόνο συγκεκριμένο αριθμό πτήσεων. Οι συνεργαζόμενες εταιρείες δεν αποσκοπούν σε κοινή εταιρική ή εμπορική πολιτική, αλλά αποκλειστικά στην κερδοφορία ενός συγκεκριμένου δρομολογίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο συνεργάζονται η O.A. και η VASP στο δρομολόγιο Αθήνας-Ρίο ντε Τζανέιρο, «τροφοδοτώντας» το με επιβάτες. Το συγκεκριμένο δρομολόγιο εκτελείται με αεροσκάφος της VASP και δίνει τη δυνατότητα στη βραζιλιάνικη εταιρεία να αποκτήσει πρόσβαση στις αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, ενώ στην O.A. να εξυπηρετήσει την αγορά της Λατινικής Αμερικής. Η O.A., μη έχοντας επαρκή αριθμό αεροσκαφών, δεν θα μπορούσε να εγκαταστήσει πτήση προς τη Βραζιλία. Με αυτή τη συνεργασία, αγοράζει περιορισμένο αριθμό εισιτηρίων στη συγκεκριμένη πτήση και τα εκδίδει-πουλά στο όνομά της.

Ο στόχος όλων αυτών των συμμαχιών επικεντρώνεται στο να αποκτήσουν οι αερομεταφορείς πρόσβαση σε καινούργιες αγορές (όπως π.χ. η O.A. στη Βραζιλία), αλλά παράλληλα να βελτιώσουν το συντελεστή πληρότητας στις ήδη υπάρχουσες πτήσεις τους. Π.χ., η O.A. «τροφοδοτεί» την πτήση Αθήνα-Τελ Αβίβ με επιβάτες προερχόμενους από τη Βραζιλία, με ανταπόκριση στην Αθήνα. Με την υποστήριξη λοιπόν και ενίσχυση των συμμάχων τους, οι συνεργαζόμενες με αυτόν τον τρόπο εταιρείες αποκομίζουν εμπορικά οφέλη, μέσω κυρίως των ανταποκρίσεων που προσφέρουν. Έτσι για πολλούς από αυτές υπάρχει το δέλεαρ της εγκατάλειψης δρομολογίων αεροσκαφών προς ορισμένους προορισμούς, αφού με τη συνεργασία κάποιας άλλης εταιρείας αποδεσμεύουν αεροσκάφη τα οποία, στη συνέχεια, δρομολογούν σε πιο κερδοφόρους προορισμούς.

Μπροστά σε αυτή τη θύελλα αεροπορικών συμμαχιών, οι εθνικές και διεθνείς Αρχές Ανταγωνισμού δεν έμειναν απαθείς. Συγκεκριμένα, το αγγλικό Office of Fair Trading, η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και το Department of Transport των ΗΠΑ εξέτασαν τον αντίκτυπο της συμμαχίας American Airlines και British Airways, ενώ εξετάζονται έξι ακόμη συμμαχίες. Στις περισσότερες περιπτώσεις συμμαχιών η Ε.Ε. τηρεί διαφορετική στάση από αυτή του Department of Transport των ΗΠΑ, το οποίο στηρίζει την απόλυτη ελευθέρωση των ουρανών. Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τις συμμαχίες, βάσει όμως αυστηρών προϋποθέσεων, έτσι ώστε να μη θιγούν τα συμφέροντα των υπόλοιπων αερομεταφορέων της Ευρώπης.

Από τις προϋποθέσεις αυτές ως τις πλέον σημαντικές αναφέρουμε τις ακόλουθες:

1. Την αποδέσμευση ορισμένου αριθμού slots στα πολυσύχναστα αεροδρόμια που εξυπηρετούν η Lufthansa και η B.A. (Λονδίνο και Φρανκφούρτη).
2. Το πάγωμα στην αύξηση του αριθμού πτήσεων των συμμαχικών εταιρειών, σε περίπτωση που τρίτος αερομεταφορέας αποφασίσει να τις ανταγωνιστεί σε συγκεκριμένο δρομολόγιο. Σε περίπτωση ένορκης πτήσεων τρίτου αερομεταφορέα, οι συμμαχικές εταιρείες υποχρεώνονται να συνάψουν συμβάσεις interline, αλλά και πρόσβασης στα προγράμματά τους

frequent flyer.

Στην Ελλάδα, καμία κρατική ή ιδιωτική εταιρεία δεν έχει καταφέρει να συνάψει στρατηγικές συμφωνίες με άλλους αερομεταφορείς.

Η O.A. αναζητεί τώρα, μετά την «εντολή» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στρατηγικούς συμμάχους, αφού μέχρι τώρα είχε αρκεστεί στη σύναψη μικρών συνεργασιών, με μικρού και μεσαίου μεγέθους εταιρείες (TAP Saudia, VASP, Aerosweet) και σε δρομολόγια μικρής, αν όχι ασήμαντης, κερδοφορίας. Η συνεργασία της με τη Swissair και την Austrian έχει διακοπεί στις πτήσεις από Θεσσαλονίκη και η O.A. δεν προέβλεπε σε καμία κίνηση ανανέωσης. Επίσης, όπως πληροφορούμαστε, η Austrian Airlines είχε προτείνει στον ελληνικό αερομεταφορέα το δρομολόγιο Αθήνα-Βιέννη, αλλά δεν πήρε ποτέ απάντηση.

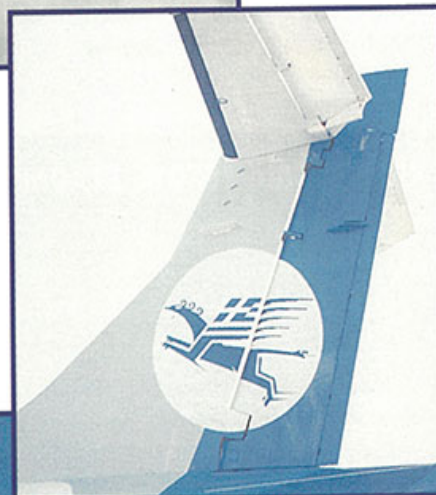
Παράλληλα, και παρά τις εξαγγελίες της εταιρείας κατά τα περασμένα έτη, οι συμμαχίες με την British Midland, την TWA, την Balkan και την Malev δεν έχουν υλοποιηθεί.

Παράδοξο είναι ακόμη το γεγονός της μη συνεργασίας της O.A. με τις Κυπριακές Αερογραμμές. Ειδικά στο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Λάρνακα, οι δύο εταιρείες όχι μόνο δεν συνεργάζονται, αλλά έχουν καθορίσει τις πτήσεις τους για την ίδια ημέρα και ώρα. Επιπλέον, σε κάποιο πλαίσιο συνεργασίας, η O.A. θα μπορούσε να καταστήσει κερδοφόρες ορισμένες γραμμές (Άμστερνταμ, Ζυρίχη κ.ά.) που αυτή τη στιγμή είναι εξαιρετικά ζημιογόνες, ενώ θα μπορούσε να αναζητήσει και νέους συμμάχους, έτσι ώστε να εξυπηρετεί τους προορισμούς (Δαρμασκός, Στοκχόλμη, Κολλινία) που «εγκατέλειψε» οριστικά, λόγω ζημιών.

Όσο για τις νεοσύστατες ιδιωτικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, έχουν συνάψει αποκλειστικά συμφωνίες interline με αλληλοδοπούς αερομεταφορείς. Η Air Greece έχει συνάψει δέκα συμφωνίες interline με σημαντικούς αλληλοδοπούς αερομεταφορείς και σχεδιάζει τη σύναψη άλλων οκτώ, ενώ και η Cronus Airlines σχεδιάζει τη σύναψη πέντε συμφωνιών interline με αλληλοδοπούς αερομεταφορείς. Προς το παρόν όμως, καμία εταιρεία δεν έχει κάποιο στρατηγικό σύμμαχο στο χώρο των αερομεταφορών.

Παράδοξο είναι ακόμη το γεγονός ότι οι ιδιωτικοί ελληνικοί αερομεταφορείς ανταγωνίζονται προς το παρόν στους ίδιους εσωτερικούς προορισμούς (Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Ηράκλειο) χωρίς να συνεργάζονται με σκοπό την κάλυψη ενός ευρύτερου δικτύου. Αποτέλεσμα, ο ανταγωνισμός να επικεντρώνεται σε λίγους προορισμούς και άλλες σημαντικές αεροπορικές αγορές, όπως αυτές της Κέρκυρας, της Αλεξανδρουπόλης και της Μυτιλήνης, να αγνοούνται. Και οι δύο όμως εταιρείες υποστηρίζουν ότι, προς το παρόν τουλάχιστον, στα συγκεκριμένα δρομολόγια υπάρχει «χώρος» για όλους, ενώ στην περίπτωση της Cronus οι πτήσεις προς Ηράκλειο και Ρόδο συμπληρώνουν το διεθνές δίκτυό της.

Σημειώνεται ότι εάν οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες δεν ακολουθήσουν σύντομα το σημερινό ρεύμα διεθνών συνεργασιών, θα αναγκασθούν να αντιμετωπίσουν τα διεθνή μεγαθήρια εντελώς απροετοίμαστες και απροσπάτετες. ➡



ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΗ ΚΑΠΝΙΖΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ AUSTRIAN AIRLINES



Η Austrian Airlines, ανταποκρινόμενη στην επιθυμία της πλειονότητας των πελατών της, επέκτεινε πρόσφατα τον αριθμό των non-smoking πτήσεων της εντός Ευρώπης και προς Βόρεια Αφρική.

Με την έναρξη της καλοκαιρινής περιόδου, 28 Μαρτίου 1999, όλες ανεξαιρέτως οι πτήσεις της Austrian Airlines και της θυγατρικής της εταιρείας charter Austrian Airtransport, θα είναι «non-smoking». Και για όσους επιβάτες το τσιγάρο είναι απαραίτητο, η εταιρεία θα προσφέρει «Nicotine inhalators».

ΝΕΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΗΣ EL AL ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στη νέα εταιρεία Orensky-Manos A.E. ανέθεσε τη γενική πρακτορευση της στην Ελλάδα ο εθνικός αερομεταφορέας του Ισραήλ, EL AL. Διαχειριστής της νέας αυτής ταξιδιωτικής εταιρείας είναι ο κ. Μάνος Τσατσάκης.

ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ BRITISH AIRWAYS

Ως μία από τις καλύτερες αεροπορικές εταιρείες ανακηρύχθηκε η British Airways από τα μέλη της IAPA (International Airline-Passenger Association) κατά τη διάρκεια της τελετής απονομής των Παγκόσμιων Βραβείων Τουρισμού. Η IAPA ιδρύθηκε το 1960, με στόχο την εκπροσώπηση των επιβατών αεροπορικών εταιρειών, και σήμερα διαθέτει περισσότερα από 400.000 μέλη. Τα βραβεία βασίστηκαν σε ανεξάρτητη έρευνα που πραγματοποιήθηκε ανάμεσα σε 100.000 επιβάτες από 200 χώρες, οι οποίοι κλήθηκαν να απαντήσουν στην ερώτηση «Ποια είναι η καλύτερη αεροπορική εταιρεία, τα καλύτερα ξενοδοχεία και αεροδρόμια του κόσμου». Η British Airways ανακηρύχθηκε ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία για υπερατλαντικά ταξίδια και ως η εταιρεία με τις καλύτερες υπηρεσίες εξυπηρέτησης πελατών (check-in). Κατετάγη, επίσης, δεύτερη σε έξι άλλες κατηγορίες παροχών.



ΑΘΗΝΑ-ΑΤΛΑΝΤΑ ΧΩΡΙΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

Η Delta Airlines ανακοίνωσε πρόσφατα ότι από τις 3 Ιουνίου θα εγκαινιάσει νέα πτήση από την Αθήνα προς την Ατλάντα των ΗΠΑ, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς.

Η νέα non-stop πτήση θα εκτελείται τέσσερις φορές την εβδομάδα, με αεροσκάφος τύπου MD-11. Η πτήση αποτελεί μέρος της επέκτασης των δρομολογίων της Delta στην Ευρώπη, στο πλαίσιο του προγράμματος ανάπτυξης των δρομολογίων της, το καλοκαίρι του 1999. Μεταξύ των άλλων νέων δρομολογίων περιλαμβάνονται και οι πρώτες πτήσεις χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς από τη Βαρκελώνη και την Κωνσταντινούπολη προς Ατλάντα. Η Delta θα δρομολογήσει, επίσης, πτήση από την Ιρλανδία στο JFK της Νέας Υόρκης, εξυπηρετώντας έτσι τόσο το Δουβλίνο όσο και το Σάνον.



ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ... ΤΗΝ ΟΜΙΧΛΗ

Από το φθινόπωρο του 1999 προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία το σύγχρονο και αναβαθμισμένο σύστημα φωτισμού και τοποθέτησης ραδιοβοηθημάτων στο διεθνές αεροδρόμιο Μακεδονία, της Θεσσαλονίκης. Το νέο αυτό σύστημα θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της δυσλειτουργίας του αεροδρομίου, λόγω συχνής ομίχλης. Από το φθινόπωρο, τα αεροσκάφη θα μπορούν να προσγειώνονται στο αεροδρόμιο ακόμη και με ορατότητα 30 μέτρων. Το κόστος του νέου συστήματος ξεπερνά τα δύο δισ. δρχ., αλλά έχει κριθεί από το 1996 ως απολύτως απαραίτητο, αφού το 5% των πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο ακυρώνονται κάθε χρόνο λόγω ομίχλης.



ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΚΕΡΔΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ LUFTHANSA

Ο όμιλος Lufthansa παρουσίασε κατά τους πρώτους εννέα μήνες του έτους 1998 αύξηση στην επιβατική κίνηση κατά 9% και στις πωλήσεις κατά 5,1%. Η συνοδική πληρότητα θέσεων βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα.

Οι αεροπορικές εταιρείες του ομίλου Lufthansa διακίνησαν τους πρώτους εννέα μήνες του έτους 1998 30,4 εκατ. επιβάτες, δηλαδή 9% περισσότερους απ' ό,τι την ίδια περίοδο του 1997. Ο αριθμός των επιβατών της Lufthansa German Airlines αυξήθηκε κατά 8,1% σε σχέση με το 1997. Η επιβατική κίνηση του ομίλου αυξήθηκε περισσότερο (+5,1%) από ό,τι η πληρότητα (+3,2%), με αποτέλεσμα ο συντελεστής πληρότητας να αγγίζει το 73,4%, δηλαδή αύξηση 1,3%. Η αεροπορική εταιρεία Lufthansa ανέβασε το συντελεστή πληρότητας στο 74,2% (+1,4%).

Η Lufthansa Cargo μετέφερε 1,2 εκατ. τόνους εμπορευμάτων και ταχυδρομικού υλικού, δηλαδή το τσόνάζ της παρουσίασε μείωση της τάξεως του 1,4% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.



ΟΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΤΟ '97

Κατά την κρίση των ψηφοφόρων της 1ης Γιορτής Ελληνικού Τουρισμού, αναδείχθηκαν: ως καλύτερη ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία η Lufthansa, καλύτερη υπερατλαντική η Delta, καλύτερη στη Μέση Ανατολή η Emirates, καλύτερη στην Άπω Ανατολή η Singapore Airlines και ως καλύτερη ιδιωτική ελληνική εταιρεία η Cronus. Για το καλύτερο σύστημα κρατήσεων βραβεύθηκε η Galileo.



Η VIRGIN ATLANTIC ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ

Η Virgin Atlantic συνεχίζει να κατακτά το επιβατικό κοινό με τις καινοτομίες και προσφορές της. Αυτό το χειμώνα προτείνει στους Έλληνες ταξιδιώτες πακέτα ταξιδιών με την ονομασία Virgin Experience και προσφέρει ανανεωτικές ταξιδιωτικές εμπειρίες σε προσιτές τιμές. Η εταιρεία εξέδωσε πρόσφατα ενημερωτικό κατάλογο στην ελληνική γλώσσα με όλους τους προορισμούς και τα προγράμματα Virgin Experience. Στον κατάλογο αυτό υπάρχουν πολύτιμες πληροφορίες για τους επισκέπτες που θα πραγματοποιήσουν ταξίδια προς Λονδίνο, Σκωτία, Ιρλανδία, αλλιά και νησιά της εξωτικής Καραϊβικής. Τα προγράμματα και οι προσφορές της VIRGIN ισχύουν μέχρι το τέλος Μαρτίου, ενώ ήδη σχεδιάζονται τα νέα και ανανεωμένα πακέτα για την καλοκαιρινή περίοδο.



Η ΚΡΙΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ CATHAY PACIFIC

Δύσκολοι καιροί για τον επίσημο αερομεταφορέα του Χονγκ Κονγκ, Cathay Pacific. Η κρίση στην Άπω Ανατολή έχει συρρικνώσει τα κέρδη της εταιρείας, με αποτέλεσμα ο γενικός διευθυντής της να ανακοινώσει πρόσφατα σειρά σκληρών μέτρων, έτσι ώστε να μειωθούν τα λειτουργικά έξοδα.

Συγκεκριμένα, ανακοινώθηκε αύξηση στις ώρες εργασίας του προσωπικού, μείωση στις προμήθειες των ταξιδιωτικών πρακτορείων, αλλιά και συρρίκνωση ορισμένου αριθμού πτήσεων σε προορισμούς στην Ασία. Παράλληλα, η εταιρεία, προκειμένου να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό, σκοπεύει να ενδυναμώσει τη συνεργασία της με τις συμμαχικές εταιρείες του ομίλου Oneworld.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



«ΔΙΑΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ
Μια πολιτική πολιτισμού»
Του Ευάγγελου
Βενιζέλου
Εκδόσεις: Καστανιώτη

Ο πολιτισμός είναι ταυτοχρόνως το πιο ευαίσθητο, το πιο επικίνδυνο και το πιο πρόσφορο πεδίο άσκησης πολιτικής. Γιατί οτιδήποτε γίνεται στο πεδίο αυτό συνδέεται, από την

ίδια τη φύση του πράγματος,

με την αισθητική και την ιδεολογία, τις νοοτροπίες και τα στερεότυπα, την αυτοσυνειδησία της κοινωνίας: την πολυμορφία και τις αντοχές της, τη σχέση της με την ιστορία και τις ποικίλες χρήσεις της, τη σχέση της με τους «άλλους».

Όλα αυτά είναι, ούτως ή άλλως, βαθύτατα πολιτικά, καθώς συνδέονται τελικώς με κοινωνικές σχέσεις, με την ίδια την οικονομία του χρόνου, με τη διαχείριση συμβόλων και συμβολισμών, με τη στάση του καθενός απέναντι στα συλλογικά υποκείμενα.

Ο λόγος περί πολιτισμού είναι, συνεπώς, λόγος εξόχως πολιτικός, ακόμη και όταν είναι ανύποπτος. Ιδίως όταν είναι ανύποπτος και δήθεν «απολιτικός». Όταν κατά τρόπο ανιστόρητο και αμαθή θεωρεί ότι ακριβώς ο λόγος περί πολιτισμού είναι το αντίθετο του λόγου περί πολιτικής, όταν αυτοτοποθετείται και αυτοσυστήνεται ως λόγος οδισσώδους για την πολιτική και απόστασης από αυτόν.

(Από τα προλεγόμενα του συγγραφέα).



«ΦΛΥΑΡΙΑ ΠΑΝΩ ΣΤΟΝ ΝΕΙΛΟ»

Του Ναγκίμ Μαχφούζ
Μετάφραση από τα αραβικά: Πέρσα Κουμούτση
Από τη σειρά: Μεγάλοι Σύγχρονοι Λογότεχνες
Εκδόσεις: Ψυχογιός

Τι μπορεί να συνδέει ένα δικηγόρο, έναν ηθοποιό, μια μεταφράστρια, ένα δημόσιο υπάλληλο, μια νοικοκυρά, έναν κριτικό Τέχνης, έναν άνεργο και μια δημοσιογράφο;

Μια παρέα συναντιέται κάθε βράδυ σε ένα ποταμόπλοιο, στα νερά του Νείλου, και αντλεί δύναμη και κέφι από το ναργιλέ, σε μια προσπάθεια να δραπετεύσει από την πραγματικότητα μέσω της χαλάρωσης και των ψευδαισθήσεων. Σαν σε θεατρική σκηνή, οι ήρωες του συγγραφέα αποκαλύπτονται όλοι εκφράζοντας μεγαλόφωνα τις σκέψεις και τα συναισθήματά τους και όλοι κρυμμένοι στη νωθρότητα του καπνού, παρασύροντας τον αναγνώστη στους στοχασμούς τους. Ο Ναγκίμ Μαχφούζ είναι από τους γνωστότερους εκπροσώπους της αραβόφωνης λογοτεχνίας. Γεννημένος το 1911 στο Κάιρο, σπούδασε φιλοσοφία και εξέδωσε το πρώτο του μυθιστόρημα το 1939.

Από τότε έχει γράψει 34 μυθιστορήματα, 14 συλλογές διηγημάτων και πάνω από 25 σενάρια ταινιών. Έχει τιμηθεί δύο φορές με το Κρατικό Αιγυπτιακό Βραβείο, ενώ το 1988 κέρδισε το βραβείο Νόμπελ Λογοτεχνίας. Τα έργα του έχουν μεταφραστεί σε 23 γλώσσες.

«ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ»

Ινστιτούτο Μάνατζμεντ Alexander Hamilton, σε συνεργασία με την Κριτήριον Εκδοτική και Συμβουλευτική ΕΠΕ
Εκδόσεις: Κριτήριον

Η Κριτήριον Εκδοτική και Συμβουλευτική ΕΠΕ, σε συνεργασία με το αμερικανικό Ινστιτούτο Μάνατζμεντ Alexander Hamilton, εξέδωσε στα ελληνικά το νέο βιβλίο με τον τίτλο «Διαχείριση συμβάσεων».

Πρόκειται για έναν εκτεταμένο οδηγό-πανδέκτη κατάρτισης, διαχείρισης και εκτέλεσης όλων των ειδικών συμβάσεων. Περιέχει αναλυτικά υποδείγματα συμβάσεων όπου εξετάζονται διεξοδικά όλα τα στάδια της κατάρτισης, της εφαρμογής και της ολοκλήρωσης της σύμβασης, καθώς επίσης και τα ενδεχόμενα διακοπή και αποζημίωσης.

Το βιβλίο απευθύνεται στους επιχειρηματίες, στα διευ-

θυντικά στελέχη

και τους νομι-

κούς συμβού-

λους των επιχει-

ρήσεων, καθώς

και σε όλους

όσοι φέρουν την

ευθύνη της πλή-

ρους διασφάλι-

σης των συμφε-

ρόντων της επι-

χείρησης. Τους

παρέχει τις απα-

ραίτητες γνώ-

σεις για την εξοι-

κείωσή τους με την τεχνική των διαπραγματεύσεων, την κατανόηση της ειδικής ορολογίας, την ευχέρεια των ελλειψών, τον εντοπισμό και την αξιοποίηση των ευνοϊκών ρητρών, την επιλογή της κατάλληλης μεθόδου αποζημίωσης, καθώς και τη δημιουργία του συστήματος επικοινωνίας.

Αποκλειστική διάθεση: Κριτήριον Εκδοτική και Συμβουλευτική ΕΠΕ, Κηφισίας 263.





ΓΕΝΕΘΛΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΧΕΛΩΝΑΣ

Κλείνει φέτος 15 χρόνια συνεχούς δράσης ο Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας (ΣΠΘΧ). Το μη κερδοσκοπικό σωματείο διεξάγει από το 1983 προγράμματα στις σημαντικότερες παραλίες ωτοκίας της Ελλάδας, με στόχο την έρευνα γύρω από τις θαλάσσιες χελώνες, αλιεία και την ευαισθητοποίηση του κοινού, ιδιαίτερα των παιδιών. Μία από τις σημαντικότερες προσφορές του ΣΠΘΧ ήταν, το

1994, η ίδρυση του Κέντρου Διάσωσης Θαλάσσιων Χελωνών, του πρώτου και μοναδικού νοσοκομείου για θαλάσσιες χελώνες στη Μεσόγειο. Οι προσπάθειες του συλλόγου στηρίζονται στην εθελοντική εργασία ανθρώπων από όλο τον κόσμο, ενώ τα έσοδά του προέρχονται από δωρεές. Η υπομονή και το κουράγιο για τη συνέχιση της αγάπης προσπάθειας αντλείται τη στιγμή που μια τραυματισμένη χελώνα επανεντάσσεται στο φυσικό περιβάλλον της ή τη στιγμή που ένα χελωνάκι φθάνει ασφαλές στη θάλασσα.

ΕΚΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ ΣΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ

Μια φωτογραφική συλλογή του James Robertson, μοναδικό αρχείο οπτικών μαρτυριών για την κατάσταση των μνημείων στην Αθήνα κατά τη μετεπαναστατική περίοδο, εκτίθεται στο Μουσείο Μπενάκη. Ο James Robertson (1813-1888) υπήρξε ένας από τους σπουδαιότερους εκπροσώπους της φωτογραφικής τέχνης του 19ου αιώνα. Υπήρξε εν ενεργεία φωτογράφος από το 1850 έως το 1860, ενώ ταυτόχρονα ήταν και χαράκτης στο αυτοκρατορικό νομισματοκοπείο της Κωνσταντινούπολης, όπου έζησε επί 40 χρόνια. Κατά τη διάρκεια της παραμονής του στην Πόλη, πραγματοποίησε επανειλημμένως φωτογραφικές αποστολές, καθώς και φωτογραφικές περιοδείες. Στην έκθεση παρουσιάζονται 38 φωτογραφίες, οι οποίες περιλαμβάνονται σε ένα portfolio που τιτλοφορείται: «Photographs by James Robertson: Athens and Grecian Antiquities» και χρονολογείται στα 1853-54, με βάση παρόμοια portfolios άλλων μουσειακών συλλογών. Την έκθεση συνοδεύει εικονογραφημένος, επιστημονικός κατάλογος με κείμενα των επιμελητριών Φανής-Μαρίας Τσιγκάκου και Φανής Κωνσταντίνου.

Στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά έγινε η παρουσίαση του βιβλίου (με αφορμή την τρίτη έκδοση) της δημοσιογράφου Νίνας Βλάχου με τίτλο «Οι γυναίκες της Νίνας». Κεντρική ομιλήτρια η γνωστή δημοσιογράφος Σοφία Βούλτεψη, η οποία αναφέρθηκε στις δημοσιογραφικές αρετές της συγγραφέως, που με τη συγκέντρωση και έκδοση σε βιβλίο 37 συνεντεύξεων που είχε πάρει κατά καιρούς από σημαντικές γυναίκες, κατόρθωσε να νικήσει το εφήμερο και να δώσει διάρκεια στην επικαιρότητα. Παρούσες στην εκδήλωση δύο σημαντικές κυρίες, συνεντεύξεις των οποίων περιλαμβάνονται στο βιβλίο: η πρώην υπουργός Βιργινία Τσουδερού και η πρόεδρος των Ελλήνων ομήρων του Άουαβιτς Μπέρρι Ναχμία. Στην εκδήλωση παρέστη ο δήμαρχος Πειραιά Χρήστος Αγραπίδης, ο οποίος απηύθυνε χαιρετισμό, ο βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Παναγιώτης Μελάς, ενώ μήνυμα έστειλε και ο δήμαρχος Αθηναίων, Δημήτρης Αβραμόπουλος. Διοργανωτής της εκδήλωσης ήταν το σωματείο «Οι Φίλοι του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά», τα μέλη του οποίου έδωσαν δυναμικό παρών στην πειραιϊκή εκδήλωση, με επικεφαλής την πρόεδρο Αγγέλα Φραντζεσκάκη-Νταϊφά και τη γενική γραμματέα Ελένη Μελέτη.

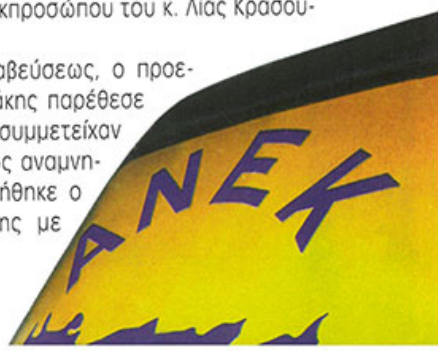
Ο Πολιτιστικός Οργανισμός του Δήμου Αθηναίων παρουσίασε στο Κέντρο Τεχνών την ατομική έκθεση του ζωγράφου Κώστα Ευαγγελίδη, με τίτλο «Scriptorium». Επρόκειτο για μια έκθεση με χαρακτηριστικά έργα του ζωγράφου, από το 1984 μέχρι και το 1998, τα οποία φιλοτεχνήθηκαν στη Νέα Υόρκη και στην Αθήνα. Ο Κώστας Ευαγγελίδης έχει σπουδάσει Ιστορία της Σύγχρονης Τέχνης και Ζωγραφική στο Μανχάταν. Από το 1986 μέχρι το 1993 ήταν καλλιτεχνικός διευθυντής στην γκαλερί Dada, ενώ το 1990 ίδρυσε ομάδα τέχνης στο Art Studio EST. Είναι ιδιαίτερα γνωστός για τα ζωντανά εικαστικά έργα του, performance, τα θεωρητικά κείμενά του και τις ποιντικές συνθέσεις του. Συνεπώς στο προσωπικό του ύφος, αναπαράγει στο εργαστήριό του τις έγκλειστες στο Scriptorium της ποιντικής του φαντασίας μορφές και φόρμες.

Επιτυχία σημείωσε η 1η πανευρωπαϊκή συνάντηση εκπροσώπων της γραπτής πληροφορίας, με τη συμμετοχή πανεπιστημίων που διοθέουν κλάδους Δημοσιογραφίας, όπως του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου της Θεσσαλονίκης, του Παντείου Πανεπιστημίου, του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών και του Πανεπιστημίου Κύπρου.

Η συνδιάσκεψη του ευρωπαϊκού Τύπου, η οποία είχε βασική θεματολογία τη «δεοντολογία και εναρμόνιση», διεξήχθη υπό την αιγίδα της Τεργέστης και του Ινστιτούτου Euroawards, φιλοξενήθηκε δε στις πολυτελείς αίθουσες του κτιρίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο είχε αγκυροβολήσει στο λιμάνι της Τεργέστης. Μετά τη λήξη των εργασιών ακολούθησε τελετή βράβευσης. Ο πρόεδρος των Euroawards, πρόεδρος της Ελλάδος στην Ολλανδία, κ. Αγγελάκης, βράβευσε τον πρόεδρο της ANEK Σεβασμιώτατο Μη-

τροπολίτη Κισάμου και Σεβίνου, κ. Ειρηναίο, για τη σημαντική προσφορά του στο κοινωνικό και πολιτιστικό γίγνεσθαι του τόπου. Βραβεύθηκαν επίσης ο προεδρεύων και β' αντιπρόεδρος της εταιρείας, κ. Εμμανουήλ Μαριακάκης, ο δήμαρχος Χανίων και μέλος του Δ.Σ. της ANEK, κ. Γιώργος Τζανακάκης, και ο Σύνδεσμος Οικονομικών Επιστημών Νομού Χανίων διά της εκπροσώπου του κ. Λίας Κρασουδάκη.

Μετά το πέρας της τελετής βραβείωσης, ο προεδρεύων της ANEK κ. Εμμ. Μαριακάκης παρέθεσε δεξίωση προς τιμήν αυτών που συμμετείχαν στο συνέδριο και τους απένειμε ως αναμνηστικό δώρο το βιβλίο που επιμελήθηκε ο δημοσιογράφος Κώστας Καλιφής με τίτλο «Τα χρονικά της ANEK».



Γεροφίνικας

Από τα πιο φημισμένα και παραδοσιακά εστιατόρια της Αθήνας. Παλιό στέκι του Όθωνα, σήμερα στεγάζεται σε διατηρητέο κτίριο στο πολυσύχναστο Κολωνάκι. Η ονομασία του προήλθε από το φοίνικα που ακόμα διατηρείται επιβλητικός στην καρδιά του εστιατορίου.

Ο «Γεροφίνικας» σήμερα έχει ηλικία 186 χρόνων. Η ζωή του άρχισε το 1813 και πρωτάνοιξε το φούρνωμά του στην αυλή του κτιρίου. Με τα χρόνια η αυλή κλείστηκε και χτίστηκε η αίθουσα που εξυπηρετεί σήμερα τις ανάγκες του εστιατορίου.

Εκείνος, ακολούθησε τις απαραίτητες αλλαγές παραμένοντας σύμβολο των εποχών, δεσπόζουσα φυσιογνωμία του χώρου.

Το χαμηλόν τωνων περιβάλλον φιλοξένησε και συνεχίζει να φιλοξενεί πολλούς πρωτοπορηχούς κρατών, καλλιτέχνες, επιχειρηματίες, διπλωμάτες και πολιτικούς, όπως, ο Τέστιν, ο Κουστύ, ο Ωνάσης, ο διάσημος παίκτης του ΝΒΑ Μπιλ Ράσελ, ο Άντονι Κουίν, η Κατρίν Ντενέβ, ο Ζακ Ντε Λωρ, ο Αρχιεπίσκοπος Ιάκωβος, η Νανά Μοδούσουρη, ο Σβαντσενέκερ κ.ά. Αγαπημένο στέκι ομογενών, βορειοελλήνων και επιφανών Αθηναίων.

Ο κύριος χώρος του εστιατορίου διαθέτει το χρώμα και την αοτανικότητα της χαρακτηριστικής ελληνικής ταβέρνας.

Στο ζεστό περιβάλλον μπορείτε να γευθείτε σπάνια μαγειρευτά, παραδοσιακά ελληνικά πιάτα και μεζέδια ποικιλία μεζέδων. Όλα αυτά σε πολύ λογικές τιμές.

Θα σας περιποιηθούν προσωπικά οι ιδιοκτήτες του «Γεροφίνικα».

Από τις γαστρονομικές προκλήσεις των ορεκτικών προτείνουμε το πορτικό ιμάμ, τα γεμιστά λαδερά, τα μύδια γεμιστά, τη μελιτζανοσαλάτα, το περίφημο καπνιστό χέλι και την πέστροφα.

Από τα κύρια πιάτα μην παραλείψετε να γευθείτε γαρίδες με μπέικον στη σχάρα (το πιάτο ονομάζεται Αδριάτικα), το αρνάκι φρικασέ αεροημένο, το ανατολίτικο χιονογκιάρ με πεζιεντί, το αρνάκι μπτό με πιλάφι. Στον «Γεροφίνικα» μπορείτε επίσης να απολαύσετε φρέσκο ψάρι, αστακό, καραβίδα και θαλασσινά.

Ολοκληρώστε τις γαστρονομικές προκλήσεις με την πολύ καλή ενημερωμένη κάβα, η οποία διαθέτει και κρασιά μικρών παραγωγών με 25 ετικέτες λευκού και κόκκινου.

Ο «Γεροφίνικας» είναι ανοικτά κάθε μέρα από τις 12 το μεσημέρι μέχρι τη 1.30 το βράδυ. Αν πρόκειται για Παρασκευή ή για Σάββατο θυμηθείτε να κάνετε κράτηση για να μην αντιμετωπίσετε πρόβλημα.

«Γεροφίνικας»: Πινδάρου 10, Κολωνάκι, τηλ: 3636710 και 3622719.





7ο Διεθνές

Thalassa Forum

”Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ” ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΟΡΥΦΗΣ ΑΘΗΝΩΝ '99

ΖΑΠΠΕΙΟ ΜΕΓΑΡΟ

14-15-16 ΜΑΙΟΥ 1999



Με την Υποστήριξη και Συμμετοχή των:

- * GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE
- * ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
- * ΕΝΩΣΗΣ ΚΥΠΡΙΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



Υπό την Αιγίδα των:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΣΙΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
WOMEN'S INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSN - ΕΛΛΑΣ



Γραμματεία Οργανωτικής επιτροπής *Thalassa Forum '99*

Σκουζέ 6, Πειραιάς 185 36 Τηλ.: 4292563 / 569 Fax: 4293114

e-mail: thalassaforum@ibm.net

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΕΕΠ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

Άνισος Ανταγωνισμός - Ανταγωνιστικότητα

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος της τουριστικής και διεθνών πλοίων επιβατηγού ναυτιλίας αντιμετωπίζει σοβαρά και επείγοντα προβλήματα, κυρίως των οποίων είναι η ανταγωνιστικότητα, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων του κλάδου μας.

Τα τελευταία χρόνια, ο ανταγωνισμός από πλεονάζουσες λειτουργίες έγινε τόσο οξύτερος και εντελώς άριστος από επιβατηγού πλοία άλλων χωρών, που οι κυβερνήσεις τους έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους (ευννοϊκές δαπάνες, σημαντικές προμειωτήσεις, φορολογικές απαλλαγές, ελευθεριότητες στη σύνθεση των πληρωμάτων τους, χρήση χαμηλότερων ναυτικών κ.λπ.).

Ο άριστος ανταγωνισμός δεν εμφανίζεται μόνο στο διεθνή χώρο, εκδηλώνεται και -κατά τρόπο μάλιστα αντισυμβατικό- στο δικό μας χώρο, από ξένα κρουαζιερόπλοια, που λειτουργούν με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμεταλλεύσεως.

Σύνθεση πληρωμάτων

Θα πρέπει να γίνει από κάθε πλευρά αντιληπτό ότι σοβαρό στοιχείο, βαρύνον εξαιρετικά στο θέμα ανταγωνιστικότητας του ελληνικού επιβατηγού πλοίου, ιδιαίτερα του κρουαζιερόπλοιου, με το πολυάριθμο πλήρωμα, αποτελεί η σύνθεση των πληρωμάτων του.

Ως γνωστόν, τα ανταγωνιζόμενα ξένα πλοία έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα εξωκονσταντινούπολις πληρώματα στο μεγαλύτερο τμήμα της οργανικής σύνθεσής τους, ενώ δεν περιλαμβάνεται στη σύνθεση πληρωμάτων τους το λεγόμενο ξενοδοχειακό προσωπικό (βαθμητοί, μάγειροι, λογιστές κ.λπ.). Έτσι το πλήρωμα της κατηγορίας αυτής καλύπτεται στα ξένα πλοία από πρόσωπα ανεξαρτητως εθνικότητας και σε αριθμό ανάλογο προς τις ανάγκες του πλοίου, όπως εκάστοτε διαμορφώνονται από τις συνθήκες των διεθνών αγορών.

Εάν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού στόλου, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νομοθεσίας μας προς τα κρούοντα στη διεθνή αγορά.

Πέραν αυτού, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα χρονοναυτιλίας των πλοίων μας «γυμνών» (bare boat chartering), έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Είναι αδύνατο σήμερα να συνεχίζουν να υφίστανται αναχρονιστικές και άκαμπτες νομοθετικές ρυθμίσεις, προκαλώντας υπέρμετρη αύξηση του κόστους λειτουργίας, διάβρωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, που θα οδηγήσουν με μοιραία ακρίβεια την ελληνική σημαία σε αφανισμό.

Επιβολή λιμενικών τελών και λοιπές επιβαρύνσεις

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση, τα τελευταία χρόνια, των λιμενικών δαπανών των πλοίων, παρατηρείται και τεράστια αύξηση στα ποσά τέλη και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στα πλοία του κλάδου μας. Πρόκειται για τα λιμενικά και δημοτικά τέλη και δικαιώματα, τα πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα, τα τιμολόγια δημοτικών επιχειρήσεων υδρεύσεως και ποτίζα παρόμοια, που αδικαιολόγητα αυξάνουν το κόστος λειτουργίας και διαβρώνουν την ανταγωνιστικότητά μας, αν λάβει κανείς υπόψη και το χαμηλό επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται.

Δεν είναι όμως μόνο οι αυξήσεις των τελών και επιβαρύνσεων, αλλά και ο τρόπος που γίνονται και το ύψος στο οποίο φθάνουν.

Οι αυξήσεις αυτές, πολλές φορές, απορροάζονται σε υπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο αφηνιαστικό και χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τους εκπαιδωμένους του κλάδου μας, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται εξοχολογίως οι επιχειρήσεις μας με την επιπλέον διαφορά για το ήδη εκδοθέντα εισιτήριο, αφού δεν είναι δυνατόν να ζητηθούν συμπληρωματικές καταβολές από τους επιβάτες.

Τουριστική υποδομή

Α. Λιμάνια - Μαρίνες - Διαφήμιση

Η προσφορά και η ποιότητα της υπάρχουσας τουριστικής υποδομής συνεχίζει να είναι ανεπαρκής. Πρέπει να ολοκληρωθούν τα μέτρα υποδομής στους χώρους υποδοχής και αναχώρησης των τουριστών στα αεροδρόμια, στους επιβατηγούς σταθμούς, στα λιμάνια. Απαιτούνται βελτιώσεις των οδικών προσβάσεων στους αρχαιολογικούς και τουριστικούς τόπους.

Η προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό απαιτείται να αντιμετωπιστεί ως προγραμματισμένη επένδυση, με ένα ολοκληρωμένο συνολικό και ορθολογικό σχέδιο δράσης, και όχι ευκαιρικά και αποσπασματικά, χωρίς συγκεκριμένους σαφείς στόχους, χωρίς κριτήρια και αξιολόγηση των σχέσεων κόστους-απόδοσης.

Η Ελλάδα σήμερα επενδύει στην προβολή του τουρισμού της ποσά κατά δύο και τρεις φορές μικρότερα από ό,τι οι λοιπές ανταγωνιστικές χώρες. Είναι ανάγκη να επενδύσουμε στη συστηματική προβολή της Ελλάδας πολύ μεγαλύτερο ποσό. Είναι φανερό ότι η κατάλληλη προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό βοηθάει και στην άσκηση της εξωτερικής μας πολιτικής, δημιουργώντας το κατάλληλο κλίμα.

Β. Μέτρα τουριστικής πολιτικής

Βασικός αποκέντρωση της τουριστικής οργάνωσης

Η όλη τουριστική οργάνωση θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από ευελιξία, συντονισμό και αμεσότητα δράσεως, καθώς και από «άριστο βαθμό» αποκέντρωσης της όλης διαδικασίας λήψεως των σχετικών αποφάσεων.

Βασικές όμως προϋποθέσεις για την επιτυχή, περαιτέρω αποκέντρωση της τουριστικής οργάνωσης είναι:

1. Η ύπαρξη ενός Κεντρικού Οργανισμού Τουρισμού, άρτια στελεχωμένου και οργανωμένου.
2. Η επιτυχής αποκέντρωση των λοιπών συναρμοδίων διοικητικών φορέων και δραστηριοτήτων του δημόσιου τομέα.
3. Τα αποτελεσματικά και επαρκή συστήματα σωστής και σαφούς πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφερειών.
4. Η επάρκεια στελεχών στις περιφέρειες, που να διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις, αισθητική καλλιέργεια και εμπειρία σε θέματα οργάνωσης, προγραμματισμού, ανάπτυξης και προβολής των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Αξιολογώντας με βάση τα παραπάνω τη σημερινή πραγματικότητα, φαίνεται ότι στην παρούσα φάση προέχει η αποτελεσματικότερη εσωτερική οργάνωση και στελέχωση των κεντρικών υπηρεσιών του ΕΟΤ και των λοιπών δημόσιων φορέων, που άμεσα εμπλέκονται σε τουριστικά θέματα, καθώς και ο αποτελεσματικός συντονισμός των σχετικών εμπλεκόμενων φορέων και συναρμοδίων υπηρεσιών.

Πιστεύεται ότι δεν θα πρέπει να στερηθεί ο ΕΟΤ από τη δύναμη παρέμβασης σε θέματα χωροταξίας, αισθητικής ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων, περιβάλλοντος, ρυθμίσεων ακτών, επιβίψεως καθαριότητας παραλίων και προβολής στο εξωτερικό του τουρισμού μας.

Προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος

Περιφρούρηση και ανάπτυξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς

Η ανάγκη προστασίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος, καθώς και η ανάγκη περιφρούρησης, ανάπτυξης και προβολής της ιστορικής και πολιτιστικής μας κληρονομιάς, γίνεται καθημερινά όλο και πιο επιτακτική, καθώς τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός καταστροφής του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στα νησιά μας, έχει πάρει επικίνδυνες διαστάσεις.

Δυστυχώς, η ξέφρενη δόμηση στα νησιά συνεχίζεται, τα δάση εξαφανίζονται και οι παραλίες ρυπαίνονται, γιατί δεν υπάρχουν αποτελεσματικά συστήματα βιολογικού καθαρισμού, αλλά ούτε και ελέγχεται η λειτουργία αυτών που τυχόν υπάρχουν.

Πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές μελέτες για τα νησιά μας δεν έχουν καταρτιστεί, αχρήστες αποβιβάζονται χωρίς περιορισμούς, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, η πλοκή και το κυκλοφοριακό προβλήματα ξεπερνούν τα ανεκτά όρια, με σοβαρότατες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.

Ανάγκη ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής

για την ελληνικό νησιωτικό χώρο

Οι αναπτυξιακές δυνατότητές μας, τα περισσότερα από τα ανεκτίμητα πολιτιστικά αγαθά μας και οι τουριστικοί πόροι μας είναι στενά συνδεδεμένοι με τη θάλασσα, με τα νησιά μας, με τη ναυτιλία και τη ναυτική μας παράδοση, που ξεπερνά τις τέσσερις χιλιετίες, αλλά και με το πνεύμα και το χαρακτήρα του λαού μας.

Λόγοι ιστορικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί κάνουν επιτακτική την ανάγκη χάραξης και άμεσης υλοποίησης, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μιας ολοκληρωμένης, αυτοδύναμης και αειφόρου αναπτυξιακής πολιτικής για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο, η οποία, μεταξύ των άλλων, να στηρίζεται ισόρροπα και αρμονικά στον πολιτισμό, στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής, πρέπει να αντιμετωπιστούν τα ιδιαίτερα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, καθώς και τα θέματα υποδομής των νησιών μας.

Αν δεν ληφθούν συντονισμένα και άμεσα μέτρα, τα προβλήματα που έχουν αναπτυχθεί θα αξυνθούν ακόμη περισσότερο, στη νέα πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι ανάγκη να διασώσουμε, να διατηρήσουμε, να αναδείξουμε και να αναβιώσουμε τα μοναδικά πολιτιστικά αγαθά μας που σχετίζονται με την ιστορική μας συνέχεια και την αμειωτή προσφορά του έθνους μας στο σύγχρονο κόσμο.

Πρέπει να γίνει κοινή συνείδηση ότι τα πολιτιστικά αγαθά, το τοπίο και το φυσικό κλίμα, δεν είναι πόροι ανεξάντλητοι, και πολλοί από αυτούς δεν είναι ανανεώσιμοι, άρα απαιτείται ορθολογικός σχεδιασμός, έλεγχος και σωστή διαχείριση.

Ο ΕΟΤ πρέπει να διερευνήσει τις προϋποθέσεις και τους όρους εφαρμογής νέων προτύπων τουριστικής ανάπτυξης, που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες κοινωνικές απαιτήσεις για περισσότερο σεβασμό στον άνθρωπο, στον πολιτισμό και στο περιβάλλον.

Εθνικός αερομεταφορέας

Η δημιουργηθείσα προ μηνών κατάσταση στην Ολυμπιακή Αεροπορία έχει επιφέρει μεγάλη αναστάτωση στο τουριστικό ρεύμα προς τη χώρα μας λόγω των ακυρώσεων πτήσεων, καθυστερημένων αναχωρήσεων και άλλων ανωμαλιών, ικανών να δημιουργήσουν, δικαιολογημένα, δυσμενές κλίμα στο τουριστικό κοινό και τα Γραφεία Τουρισμού, ειδικά του εξωτερικού. Επιβάλλεται η, με κάθε τρόπο και μέσο, συνέχιση της παρέμβασης από τους τουριστικούς φορείς προς τη διεύθυνση της Ολυμπιακής και την κυβέρνηση, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλοποίηση της κατάστασης.

Ναυτική εκπαίδευση

Η περαιτέρω οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής υποδομής για καλά καταρτιζόμενους ναυτικούς κρίνεται αναγκαία. Δεδομένου ότι ήδη έχει εκδηλωθεί ζωηρό ενδιαφέρον από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης (Οδηγία της Commission σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών), αλλά και από τον IMO, ο οποίος αναθεώρησε τη σχετική Διεθνή Σύμβαση STCW/78, ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα πρέπει ναυμίζουμε να επιδειχθεί για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και μέσω ενδοεπιχειρησιακής κατάρτισης και διάθεσης προς τις επιχειρήσεις μας αντίστοιχων κοινοτικών κονδυλίων. Η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου μας απαιτούν εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση και μεταεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, επάρκεια υλικών, κεφαλαίων, συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, οργάνωση, προγραμματισμός και αμεσότητα στην υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων και προγραμμάτων.

Πρέπει να γίνει κοινή πεποίθηση ότι σε μια ανοικτή ευρωπαϊκή και διεθνή τουριστική αγορά, που καθημερινά διευρύνεται, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίηση της, είναι αδιανόητο -και μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα- να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών υπηρεσιών, χωρίς προηγούμενη σημαντική επένδυση σε ανθρώπινο δυναμικό.

Θέματα εθνικής νομοθεσίας

Είναι άμεση ανάγκη να κινηθούν οι σχετικές διαδικασίες για πλήρη εναρμονισμό της εθνικής μας νομοθεσίας με την αντίστοιχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους τομείς κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας του πλοίου.

Σημεία εθνικών κανονισμών, που προβλέπουν διαφορετικά, συνήθως αυστηρότερα κριτήρια, καθώς και ερμηνείες στην εφαρμογή διεθνών συμβάσεων διαφορετικές από εκείνες που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει, θα πρέπει να καταργηθούν για να μην αποτελούν πρόσθετη επιβάρυνση στη λειτουργία του ελληνικού πλοίου.

Πολιτική ανάπτυξης και ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του κλάδου

Εν όψει των ραγισμένων ήδη και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης μέτρων ενισχύσεως και ανάπτυξης της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλίας, είναι καιρός πλέον να αντιληφθούμε τη σημασία της διατήρησης της ελληνικής σημαίας και την ανάγκη της επιβιώσεως των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

Θεωρούμε αναγκαία και επείγουσα τη λήψη ειδικών χρηματοοικονομικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού και διεθνών πλοίων επιβατηγού στόλου μας, ιδιαίτερα μετά και την επιβολή δέσμης διεθνών μέτρων «Ασφαλή διαχείρισης και λειτουργίας των πλοίων», καθώς και την εφαρμογή αναγνωρισμένων συστημάτων διασφάλισης ποιότητας υπηρεσιών (ISO 9002), που η εφαρμογή τους συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες αναδιάρθρωσης στην οργανωτική και λειτουργική δομή των πλοιοκτητριών εταιρειών και των πλοίων μας.

Ως πρώτο μέτρο επιβάλλεται η επένδυση στο καθεστώς των επιχορηγήσεων του Αναπτυξιακού Νόμου 1262/82 (δυστυχώς έπαψαν να υπάρχουν), και μάλιστα με αύξηση των σχετικών ποσοστών, και όχι μόνο για τις περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών, αλλά και εκτεταμένων επισκευών, με παράλληλη επέκταση των επιχορηγήσεων στα επιβατηγά-οχηματογώγα πλοία διεθνών πλοίων.

Ένα άλλο μέτρο που πρέπει να ληφθεί είναι η υπογωγή του κλάδου μας, εξαιρετικά συναπταγομαφόρου και τα μέγιστα συντελούντος στην ανάπτυξη της νησιωτικής μας περιφέρειας και στη διασύνδεση Ελλάς Ανατολής - Ειρήδας = Κοινωτικών χωρών, στο Κοινωτικό Πλαίσιο Στήριξης και στο Κοινωτικό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Η ως άνω απούμενη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας για τον εκσυγχρονισμό, την ανανέωση και την ανάπτυξη του επιβατηγού στόλου μας, θα συντελέσει τα μέγιστα, εκτός από την ενίσχυση της απασχόλησης των ποσειδωνικών ναυτικών μας, και στην απασχόληση των ελληνικών ναυπηγείων, τα οποία ως γνωστόν παραμένουν προβληματικά, όταν στη γεγονική Ιταλία, π.χ., τα ναυπηγεία είναι απασχολημένα πλήρως μέχρι και το 2000, με τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Ενωθεί, πάντα με την κατάλληλη βοήθεια εκ μέρους των εκδόσεων κυβερνήσεων της χώρας αυτής.

Επισημαίνουμε ότι τυχόν ενίσχυση δυσχερειών για την ενίσχυση του κλάδου μας, λόγω κοινοτικών περιορισμών, βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με πρόσφατες περιπτώσεις εγκρίσεων από την Commission κρατικών επιχορηγήσεων προς την ναυτιλία και τις ναυπηγικοεπισκευαστικές μονάδες άλλων κοινοτικών χωρών, όπως προκύπτει από πληθώρα σχετικών δημοσιευμάτων στον ελληνικό και ξένο Τύπο.

Η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου μας απαιτούν εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση και μεταεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, επάρκεια υλικών, κεφαλαίων, συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, οργάνωση, προγραμματισμός και αμεσότητα στην υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων και προγραμμάτων.

Πρέπει να γίνει κοινή πεποίθηση ότι σε μια ανοικτή ευρωπαϊκή και διεθνή τουριστική αγορά, που καθημερινά διευρύνεται, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίηση της, είναι αδιανόητο -και μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα- να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών υπηρεσιών, χωρίς προηγούμενη σημαντική επένδυση σε ανταγωνιστικό ανθρώπινο δυναμικό.

Επιθυμούμε ακόμη να τονίσουμε και πάλι ότι με τις παντοειδείς αμέσους, ως εν προκειμένω, ή εμμέσους κρατικές επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις και δανειακές διευκολύνσεις από τις άλλες κοινοτικές και μη χώρες προς τις ναυτιλίες τους καθίσταται πλέον αδύνατος ο ανταγωνισμός των δικών μας πλοίων, με προφανή τον κίνδυνο αφανισμού της χώρας μας, του ναυτεργατικού δυναμικού της και της εθνικής μας οικονομίας.

Συμπερασματικά, κρίνονται αναγκαία τα ακόλουθα μέτρα ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας:

I. Η επείγουσα λήψη ειδικών χρηματοοικονομικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιερόπλοίων και των διεθνών πλοίων επιβατηγών οχηματογών πλοίων μας. Καθώς και για την εφαρμογή διεθνών αναγνωρισμένων συστημάτων Διασφάλισης Ποιότητας Υπηρεσιών (ISO 9002) στις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τα πλοία.

II. Η εξασφάλιση εγγυήσεων του Δημοσίου για τις νέες ναυπηγήσεις και μετασκευές εκσυγχρονισμού υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων, σε ελληνικά ναυπηγεία, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων.

III. Η απελευθέρωση του ξενοδοχειακού προσωπικού από την υποχρεωτική σύνθεση του πλοίου. Ο καθορισμός του να αφήνεται στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες της αγοράς, όπως συμβαίνει με άλλες ναυτιλιακές χώρες της Ευρώπης.

IV. Η δυνατότητα να χρονοναυλώνονται τα πλοία μας «γυμνά» (bare boat chartering), έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

V. Η αντίληψη και αξιοποίηση πόρων από το Κοινωτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Γενικό συμπέρασμα-πρόταση

Θα πρέπει να γίνει άμεσα αντιληπτό από κάθε υπεύθυνο, εάν πράγματι επιθυμεί την επιβίωση και ανάπτυξη αυτού του τόσο σημαντικού για την οικονομία μας κλάδου, ότι πρέπει χωρίς άλλη καθυστέρηση, αποφασιστικά, να συνδράμει στη λήψη των αναγκαίων μέτρων, που θα επιτρέψουν τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας, αλλά και την αύξηση του ελληνικού υπολοίπου, στα επίπεδα που κάποτε κατείχε και δικαιούται να αποκτήσει.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΕΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

1. Ναυλολόγιο

Ο κρατικός παρεμβατισμός στη διαμόρφωση των ναύλων των επιβατικών και των οχημάτων των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων εξακολουθεί με τον ίδιο αυθαίρετο τρόπο, από την πλευρά κυρίως του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, το οποίο κατά κανόνα αγνοεί συγκεκριμένα τεκμηριωμένα στοιχεία για τις αυξήσεις των ναύλων.

Συγκεκριμένα, το 1998 ζήτησαμε μέσω ΥΕΝ, με τη γνωστή διαδικασία, αύξηση του ναυλολογίου κατά 8,4%, ισόποσο της αύξησης που επήλθε στα έξοδα εκμετάλλευσης των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων το 1998 (4% που ήδη εκκρεμούσε στο ΥΠΕΘΟ και 4,40% που έκτακτα ζήτησαμε λόγω της υποτίμησης της δραχμής).

Έπειτα από διάφορες δυσκολίες και με καθυστέρηση πέντε μηνών δόθηκε, ύστερα από την αυθαίρετη παρέμβαση του ΥΠΕΘΟ, αύξηση 3,3% από 1-6-1998.

Πρέπει, στο σημείο αυτό, να αναφερθεί ότι η αύξηση που δόθηκε στις αμοιβές πληρωμάτων των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων το 1998, η οποία αποτελεί το 55-60% του συνολικού κόστους εκμετάλλευσης των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων, δόθηκε από 1-1-98, ενώ η αύξηση στο ναυλολόγιο, όπως προαναφέραμε, από 1-6-98. Με την πάγια αυτή κρατική πολιτική επόμενο είναι στα προηγούμενα ελλείμματα των επιχειρήσεων Α/Κ-Ε/Γ πλοίων να προστίθενται ολοένα νέα, που συνεχώς επιδεινώνουν την κακή οικονομική κατάσταση τους.

Τα ελλείμματα αυτά, από τις αυθαίρετες περικοπές του ΥΠΕΘΟ, κατά την τελευταία επταετία έχουν φθάσει στο 60% περίπου. (Η αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ μπορεί να επιβεβαιώσει το έλλειμμα, ανατρέχοντας στα στοιχεία τα οποία της έχουμε υποβάλει).

Το πρόβλημα του ναυλολογίου έχει οξυνθεί κυρίως από το γεγονός ότι το ΥΠΕΘΟ, από το 1996 και εντεύθεν, εφαρμόζει μέθοδο με την οποία υπολογίζει τις αυξήσεις στο 70% των δαπανών, και συγκεκριμένα των δαπανών των μεταβλητών συντελεστών, αφήνοντας ακάλυπτο το 30% των δαπανών, των αποκαλούμενων σταθερών.

Με βάση συγκεκριμένα στοιχεία, ορισμένα ποσοστά των συντελεστών που συνθέτουν το 70% έχουν τα τελευταία χρόνια διαφοροποιηθεί τελείως, με αποτέλεσμα τα ποσοστά των μεταβλητών συντελεστών να μην είναι 70% αλλά πολύ περισσότερο (π.χ. οι αμοιβές των πληρωμάτων δεν είναι 22%, όπως είχε υπολογισθεί το 1994 από τον τεχνοκράτη (κ. Μασγονάς) του υπουργείου Εμπορίου που ασχολήθηκε με το θέμα για λογαριασμό του ΥΠΕΘΟ, αλλά πολύ περισσότερο). Για το λόγο αυτό, η αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ πρέπει να προσέξει σε συνεννόηση με το ΥΠΕΘΟ για την αναμόρφωση του συστήματος υπολογισμού των συντελεστών του κόστους εκμετάλλευσης, ώστε να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, και να μην αφήνει εκτός υπολογισμού δαπάνες που γίνονται αφορμή (εφόσον δεν εγκρίνονται από το ΥΠΕΘΟ) να μη χορηγείται η δικαιολογημένη ισόποση αύξηση και να διογκώνονται συνεχώς τα ελλείμματα.

Επαναλαμβάνουμε για πολλοστή φορά ότι τα ελλείμματα αυτά αντιμετωπίζονται συνεχώς από τους ιδιώτες-πλοιοκτήτες, σε αντίθεση με τις άλλες μεταφορές (εναέριας, χερσαίας) που τα ελλείμματά τους καλύπτονται από το κράτος.

Η τακτική αυτή έχει οδηγήσει ήδη ορισμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες στη χρεοκοπία, στον κατάρυλο της οποίας θα προστεθούν και άλλες, αν δεν γίνει αντικειμενική αναμόρφωση του συστήματος υπολογισμού του κόστους εκμετάλλευσης.

2. Κοινοτική Οδηγία για την εφαρμογή της SOLAS και στα Α/Κ-Ε/Γ πλοία

Η εφαρμογή από 1-7-98 της Κοινοτικής Οδηγίας 98/18/ΕΚ και στα επιβατηγά πλοία εσωτερικού έχει προκαλέσει, στα περισσότερα σημεία της αναίτιες, σοβαρά οικονομικά αλλά και τεχνικά προβλήματα, με εμφανείς τις δυσμενείς επιπτώσεις τους στα υπάρχοντα πλοία.

Ορισμένα σημεία της Οδηγίας έρχονται σε σύγκρουση με την εσωτερική νομοθεσία, την οποία οι υπηρεσίες του ΥΕΝ (κατά κύριο λόγο η ΔΕ-

ΕΠ) επιμένουν να εφαρμόζουν όπου είναι αυστηρότερη της κοινοτικής. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής περιπτώσεις:

- Η εφαρμογή για την επάνδρωση των σωστικών μέσων σύνθεσης, που είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη που δίδει την ευχέρεια να εφαρμοστεί η κοινοτική νομοθεσία.

- Η συνύπαρξη και μετά την 1-2-99, που σύμφωνα με την πιο πάνω Κοινοτική Οδηγία είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση στα Α/Κ-Ε/Γ του GMDSS, και ραδιοτηλεγραφικού. Προωθείται Π.Δ. για την παραμονή του μέχρι την 1-1-2004.

- Η διατήρηση της διατάξης με την οποία προβλέπεται η απόσυρση των ελληνικών επιβατηγών πλοίων από την εκμετάλλευση με τη συμπλήρωση ηλικίας 35 ετών, όταν για τα επιβατηγά κοινοτικά πλοία, τα οποία από την 1-1-2004 θα είναι ελεύθερα να δρομολογηθούν στη χώρα μας, δεν υπάρχει αυτός ο περιορισμός.

Για τα πιο πάνω συγκεκριμένα θέματα και ορισμένα άλλα έχουμε ζητήσει από το ΥΕΝ την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην κοινοτική για λόγους εναρμόνισης και αποφυγής στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ ελληνικών και κοινοτικών επιβατηγών πλοίων, που μετά το 2004 θα μπορούν να δραστηριοποιηθούν στην ελληνική ακτοπλοία μαζί με τα ελληνικά.

3. Διάρκεια ακινησίας ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων

Τους μήνες από Οκτώβριο μέχρι και Μάρτιο, με εξαίρεση τις εορτές των Χριστουγέννων και το τρίμηνο της Καθαρής Δευτέρας, είναι μόνιμο και καθημερινό το φαινόμενο, οι μεταφερόμενοι με τα Α/Κ-Ε/Γ πλοία επιβάτες να είναι πολύ λιγότεροι από το πλήρωμα των πλοίων.

Για το λόγο αυτό έχουμε επανειλημμένα, στο παρελθόν, ζητήσει από το ΥΕΝ η ακινησία των πλοίων του κλάδου μας για γενική ετήσια επιθεώρηση και τις αναγκαίες επισκευές και μετασκευές να ορισθεί με απόφαση του υπουργού σε τετράμηνη, δηλαδή να δοθεί λύση που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Σήμερα, αναμορφώνοντας την πρότασή μας, ζητούμε από τον υπουργό να επιδείξει την επιβαλλόμενη κατανόηση και να εξετάσει ευνοϊκά την πρότασή μας για τρίμηνη ακινησία, με την παροχή, ταυτόχρονα, της δυνατότητας στον πλοιοκτήτη να επεκτείνει την ακινησία στο εξάμηνο εφόσον αποδεδειγμένα σε μία συγκεκριμένη γραμμή το υπάρχον μεταφορικό έργο δεν δικαιολογεί την εκτέλεση δρομολογίων πέραν του εξαμήνου.

Για λόγους προστασίας των ναυτικών και του ΝΑΤ, το ναυλολόγιο (και επομένως και η μισθοδοσία) θα τηρείται για εννέα μήνες, οπότε η μισθοδοσία των ναυτικών θα διακόπτεται τρεις μόνο μήνες.

Η λύση αυτή δεν αδικεί ασφαλώς τους ναυτικούς της ακτοπλοΐας, διότι ενώ ουσιαστικά θα προσφέρουν εργασία έξι μηνών, θα αμείβονται επί εννέα μήνες. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι και οι ναυτικοί που απασχολούνται στη φορτηγό ναυτιλία δεν ξεπερνούν, εργαζόμενοι και αμειβόμενοι, το 7μηνο το πολύ.

Η παροχή της ζητούμενης δυνατότητας θα συντελέσει στην περιστολή των ασκόπων δαπανών (κυρίως των καυσίμων). Η υποχρεωτική 10μηνη κίνηση που ισχύει σήμερα, ενώ δεν εξυπηρετεί κανέναν απολύτως σκοπό, αποτελεί μία από τις σοβαρότερες αιτίες επιδείνωσης της κακής οικονομικής κατάστασης της επιβατηγού ακτοπλοΐας. Όσον αφορά την εξυπηρέτηση των νησιών για το τρίμηνο ή, κατά περίπτωση, το εξάμηνο που θα έχει τη δυνατότητα να ακινητεί το Α/Κ-Ε/Γ πλοίο, σε όποια γραμμή κρίνεται επιβεβλημένο θα βρεθεί η σωστή λύση με την πρόβλεψη των απαραίτητων δρομολογίων, που θα καθιερωθούν ύστερα από συνεννόηση της Ένωσής μας με τη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ. Δεν νομίζουμε να απασχολεί το ΥΕΝ η εκτέλεση, π.χ., ενός μόνο δρομολογίου από ένα πλοίο την ημέρα στις Κυκλάδες (αντί 3-4 που γίνονται άσκοπα σήμερα), αν αποδειχθεί ότι και με το ένα αυτό δρομολόγιο εξυπηρετούνται επαρκώς οι ανάγκες των νησιών. Η ευχέρεια αυτή παρέχεται στον υπουργό από τις διατάξεις του άρθρου 172 του ΚΑΝΔ (υποχρεωτικός καθορισμός δρομολογιακών γραμμών), σύμφωνα με τις οποίες, με αποφάσεις του υπουργείου, για τις κύριες δρομολογιακές γραμμές για ενιαίο δρομολογιακή περίοδο καθορίζο-

νται: α) η σειρά προσέγγισης στους λιμένες κάθε δρομολογιακής γραμμής, β) η απαιτούμενη πυκνότητα δρομολογίων και γ) το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων.

4. Επαναφορά μίσθωσης άγονων γραμμών

Τα τελευταία χρόνια το ΥΕΝ, σε αντίθεση με το υπουργείο Αιγαίου, κατόρθωσε τις μισθώσεις των άγονων γραμμών, καθιερώνοντας ταυτόχρονα την υποχρέωση του πλοίου να τις εξυπηρετεί με προσεγγίσεις που δεν ανήκουν στην επιλογή του πλοιοκτήτη. Η τακτική αυτή, που ακολουθείται για να περισώσει το Δημόσιο λίγα εκατομμύρια δραχμές, έχει βασικά μειονεκτήματα, τα κυριότερα από τα οποία είναι:

α) Για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών γίνονται από το πλοίο παρεκκλίσεις που απολήγουν σε βάρος της κανονικής εξυπηρέτησης της πλειονότητας των επιβατών, των κυρίων λιμένων προσεγγίσεως και της καλής γενικά εκτέλεσης του δρομολογίου. Το μειονέκτημα αυτό έχει σοβαρή επίπτωση στον τουρισμό, λόγω της ταλαιπωρίας στην οποία υποβάλλονται οι ξένοι μέχρι να φθάσουν στο προορισμό τους.

β) Η εξουδετέρωση της προσπάθειας που γίνεται εκ μέρους της πλοιοκτησίας να ανταγωνισθεί το αεροπλάνο με τη δρομολόγηση ταχύτερων πλοίων, αφού η επιχειρούμενη χρονική σύντμηση χάνεται με τις άγονες προσεγγίσεις.

γ) Η οικονομική επιβάρυνση του πλοιοκτήτη με τις αυξημένες δαπάνες των άγονων γραμμών που, με καθαρώς ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, είναι ασφαλώς ασύμφορες.

δ) Η χορήγηση αδειών σκοπιμότητας δρομολόγησης σε γραμμές που είναι ήδη κεκορεσμένες, για τον αποκλειστικό και μόνο λόγο ότι οι ενδιαφερόμενοι δέχονται να πραγματοποιούν και άγονες προσεγγίσεις. Η τακτική αυτή έχει ως αποτέλεσμα τον εξοντωτικό μεταξί των πλοιοκτητών ανταγωνισμό και την επιβάρυνσή τους με δαπάνες που προκαλεί η πραγματοποίηση ασύμφωνων δρομολογίων.

Στις άδειες αυτές περιλαμβάνονται όροι που υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες να εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές ακόμη και κατά τη διάρκεια της τρίμηνης ακινησίας, διαθέτοντας σε αντικατάσταση των αργούντων πλοίων άλλα πλοία τους.

Εκτός αυτών, η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών αποτελεί ευθύνη της πολιτείας, η οποία είναι γνωστό πόσο γενναιόδωρα επιδοτεί και καλύπτει όλα τα ελλείμματα των Ο.Α., ΟΣΕ, ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ.

Η ακτοπλοΐα δεν είναι σε θέση να συνεχίσει να επωμίζεται δαπάνες που δεν την αφορούν. Για το λόγο αυτό, ζητούμε από το ΥΕΝ:

α) Να διακόψει να περιλαμβάνει στις προκηρύξεις για τη χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας άγονες προσεγγίσεις.

β) Να απαλείψει από όλες τις υπάρχουσες άδειες, που έχουν εκδοθεί με το σύστημα αυτό, τους όρους που επιβάλλουν στον πλοιοκτήτη την υποχρέωση, κατά τη διάρκεια της ακινησίας των πλοίων, να διαθέτουν άλλα πλοία για την εξυπηρέτηση των άγονων προσεγγίσεων.

γ) Να προβλέψει την εγγραφή στον προϋπολογισμό του ΥΕΝ των απαραίτητων κονδυλίων για τη μίσθωση όλων των παιδιών άγονων γραμμών.

δ) Στο πλαίσιο της σημασίας που έχουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες για τα νησιά, τόσο για τους Έλληνες, και ιδιαίτερα για τους ίδιους τους κατοίκους των νησιών, όσο και τους κοινοτικούς Ευρωπαίους, να επιδιωχθεί η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση κονδυλίων για την επιδότηση των άγονων γραμμών.

Η πρόταση αυτή, μελλοντικά, και κυρίως σε ό,τι αφορά τη χώρα μας, βρίσκει σοβαρά ερείσματα στα άρθρα 2 και 4 του Κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης 3577/92, τα οποία προβλέπουν την υποχρέωση παροχής θαλάσσιων μεταφορών έναντι αμοιβής και την επιβολή, με τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης, υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας αντίστοιχα.

Εξασφαλίζοντας την κοινοτική στήριξη, η επιδότηση των άγονων γραμμών δεν θα βαρύνει το ελληνικό Δημόσιο, αλλά ούτε και τους ίδιους τους ακτοπλοΐτες, που με τα σημερινά δεδομένα, όπως προείπαμε, επιβαρύνονται για να ασκήσει το κράτος κοινωνική πολιτική.

5. Εκσυγχρονισμός Α/Κ-Ε/Γ πλοίων

Το πρόβλημα αυτό είναι τόσο σοβαρό ώστε να μας υποχρεώνει σε κάθε ευκαιρία να κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, το να εκποισθούν στην πλειονότητά τους από τα κοινοτικά, τα οποία εκτιμάται ότι θα εισβālουν στην Ελλάδα μετά την 1-1-2004, που αίρεται το cabotage.

Το γεγονός ότι ορισμένοι Έλληνες πλοιοκτήτες, με τις νέες κατασκευές, έχουν δείξει ότι ανησυχούν για τον επερχόμενο κίνδυνο, δεν είναι νομίζουμε αρκετό για να εφυσχάζουμε.

Η αξία των υπαρχόντων και υπό αντικατάσταση Ε/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων μόλις και μετά βίας καλύπτει το 1/5 της αξίας των νέων.

Πώς είναι δυνατόν, λοιπόν, να ζητούμε την ανανέωση και γενικά τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού επιβατηγού στόλου:

α) Με υψηλά δραχμικά επιτόκια δανεισμού και με την πενιχρή επιδότησή τους για κατασκευές σε ελληνικά ναυπηγεία και μόνο.

β) Τη στιγμή που τα επιτόκια δανεισμού συναλλαγματός είναι αισθητά μικρότερα των δραχμικών επιτοκίων και οι άληθοι ευνοϊκοί όροι που προσφέρονται από τα ξένα ναυπηγεία ως πακέτο είναι είτε ανύπαρκτοι στην Ελλάδα είτε ασυγκρίτως ευνοϊκότεροι των ελληνικών.

γ) Να ενισχυθεί η ναυπηγική δραστηριότητα στην Ελλάδα με σχετικές παραγγελίες, για τις οποίες επιπλέον ούτε η ποιότητα ούτε η συνέπεια (χρόνος παράδοσης) είναι εξασφαλισμένες και

δ) Όταν για τα δάνεια σε συνάλλαγμα έχει επιβληθεί φόρος 1,2%.

Τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν από την πολιτεία πρέπει να είναι γενναία και αποφασιστικά και να μη συνδέονται με την ενίσχυση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, για να παρέχουν ουσιαστικά κίνητρα αντικατάστασης των παιδιών με νέες μονάδες και γενικά για τον εμπλουτισμό του ακτοπλοϊκού μας στόλου.

6. Τροποποίηση Κανονισμού Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 3577/92

Παρότι η πορεία των πραγμάτων δείχνει ότι οι προσπάθειες ορισμένων εταιριών για την τροποποίηση του άρθρου 3 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, που αναφέρεται στην επάνδρωση των Ε/Γ πλοίων, δεν συγκεντρώνουν τη συναίνεση της πλειοψηφίας, εν τούτοις είμαστε υποχρεωμένοι να τονίσουμε ότι το θέμα δεν έχει κλείσει και χρειάζεται επαγρύπνηση από πλευράς ΥΕΝ ώστε να μη βρεθούμε προ τετελεσμένων γεγονότων.

Τυχόν αλλαγή του ισχύοντος σήμερα καθεστώτος επάνδρωσης θα προκαλέσει στρέβλωση στον ανταγωνισμό των κοινοτικών και ελληνικών Ε/Γ πλοίων (εις βάρος των ελληνικών) λόγω της δυνατότητας που θα αποκτήσουν τα πρώτα να χρησιμοποιούν φθηνά τριτοκοσμικά πληρώματα, στην απασχόλησή τους στις εσωτερικές μεταφορές της Ελλάδας.

7. Η σύνθεση του προσωπικού ενδιατημάτων των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων

Η σύνθεση των πληρωμάτων των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων διέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ. 177/74. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, ο έλεγχος της σύνθεσης δεν περιορίζεται μόνο στο προσωπικό ασφαλείας (καταστροφικός, μηχανής, ασυρμάτου), όπως συμβαίνει στα άλλα ευρωπαϊκά κράτη, αλλά επεκτείνεται και στο προσωπικό ενδιατημάτων (θαλαμηπόλοι, μάγειροι κ.λπ.).

Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να προσλαμβάνει στο πλοίο του ξενοδοχειακό προσωπικό που δεν χρειάζεται, και κατά τους χειμερινούς μήνες παρατηρείται το φαινόμενο το συνολικό πλήρωμα να υπερβαίνει τους μεταφερόμενους επιβάτες.

Με την έκδοση του Π.Δ. 319/96, με το οποίο τροποποιήθηκε το Π.Δ. 177/74, το προσωπικό ενδιατημάτων, υπό την πίεση των συνδικαλιστικών ενώσεων προς το ΥΕΝ, αυξήθηκε ακόμη περισσότερο, με αποτέλεσμα η επιβάρυνση των πλοίων να γίνει ακόμη μεγαλύτερη.

Σε μια οικονομία που τα πάντα απελευθερώνονται και πρέπει να ισχύουν οι κανόνες της αγοράς, είναι απαράδεκτο για λόγους ικανοποίησης συντεχνιακών συμφερόντων και μόνο να υποχρεώνεται ο πλοιοκτήτης να απασχολεί στο πλοίο του προσωπικό που η εκμετάλλευσή του δεν το επιτρέπει.

8. Επιβάρυνση των εισιτηρίων με εισφορές υπέρ τρίτων

Το 32% της αξίας των εισιτηρίων σήμερα των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων αντιπροσωπεύει δικαιώματα υπέρ τρίτων (ΝΑΤ, ΦΠΑ, δημοτικά τέλη, τέλη ΟΛΠ και Λιμενικών Ταμείων, λεμβουχικά για ανύπαρκτους λεμβούχους κ.λπ.).

Όπως είναι φυσικό, τα τέλη αυτά αυξάνουν δυσανάλογα το εισιτήριο και επηρεάζουν αρνητικά την επιβατική κίνηση των πλοίων, διότι μειώνουν την ανταγωνιστικότητα και περιορίζουν στις απολύτως αναγκαίες τις μετακινήσεις των επιβατών. Το επαχθέστερο από όλα τα τέλη είναι το ασφάλιστρο επιβατών και το τέλος αυτοκινήτων υπέρ του ΝΑΤ, που δεν έχουν άλλωστε ανταποδοτικό χαρακτήρα.

9. Μεταφορά ταχυδρομείου με Α/Κ-Ε/Γ πλοία

Με το Ν. 560/48 τα Α/Κ-Ε/Γ πλοία υποχρεώνονται να παραλαμβάνουν και να μεταφέρουν δωρεάν όλες τις ταχυδρομικές αποστολές, που σήμερα δεν περιορίζονται στη διακίνηση αλληλογραφίας, αλλά περιλαμβάνουν και πλείστα όσα βαρέα και ογκώδη αντικείμενα, τα οποία καταλαμβάνουν πολύτιμο και σημαντικό χώρο στα Α/Κ-Ε/Γ πλοία και προκαλούν την ανάληψη από το πλοίο ευθύνης που επισύρει τις βαριές κυρώσεις του πιο πάνω αναχρονιστικού νόμου.

Η Ένωσή μας έχει ζητήσει την κατάργηση του νόμου αυτού, που επιβάλλει υποχρεώσεις και αναζητεί υπευθύνους στα πλοία, χωρίς τα ΕΛΤΑ να καταβάλλουν τα κόμιστρα, όπως γίνεται στα άλλα μεταφορικά μέσα.

Ελπίζουμε ότι το δίκαιο αυτό αίτημά μας, το οποίο από δετίας συνεχώς προβάλλουμε, θα ικανοποιηθεί με το νόμο 2638/98 του ΥΕΝ, στο σχέδιο του οποίου υπήρχε σχετική διάταξη, αλλά την τελευταία στιγμή ανακλήθηκε μετά τη δήλωση του υπουργού Μεταφορών ότι δεν υπήρχε πρόβλεψη στον προϋπολογισμό του υπουργείου του. Το ΥΕΝ πρέπει να επανεξετάσει στο υπουργείο Μεταφορών και να επιδιώξει την επίλυση του.

10. Έλλειψη διαφημιστικής προβολής από ΕΟΤ

Παρά το γεγονός ότι το σύνολο σχεδόν του διακινούμενου στην Ελλάδα τουρισμού, τόσο από το εσωτερικό όσο και από το εξωτερικό, χρησιμοποιεί τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας μας, ουδέποτε συνέβη μέχρι τώρα ο ΕΟΤ να διαθέσει για τα ακτοπλοϊκά πλοία έστω και μέρος από τα σημαντικά κονδύλια που του παρέχει το κράτος για την τουριστική προβολή της Ελλάδας. Ο ΕΟΤ δεν έχει επίσης μέχρι τώρα αντιδράσει στις προσπάθειες που έχουν γίνει κατά καιρούς από τους ξένους, και κυρίως τις παραμονές έναρξης της θερινής περιόδου, για τη δυσφήμιση των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων.

Προτάσεις σχετικές με τον τρόπο προβολής έχουν γίνει από την Ένωσή μας προς τον ΕΟΤ, χωρίς όμως να βρουν ανταπόκριση.

11. Βελτιωτικά έργα στα λιμάνια - Υποδομή και εκσυγχρονισμός ελληνικών λιμένων

Βασικό εμπόδιο στην απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων συγκοινωνιών μας αποτελεί η έλλειψη κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής σε πολλά νησιά της χώρας, κυρίως στις Κυκλάδες, όπου σε μερικά από αυτά, που συγκεντρώνουν μάλιστα αρκετούς παραθεριστές, η κατάσταση είναι επικίνδυνα απαράδεκτη.

Με τις ελλείψεις που υπάρχουν σήμερα στα νησιά αυτά (Πάρος, Μύκονος, Νάξος κ.λπ.) είναι αδιανόητο να γίνεται λόγος για εκσυγχρονισμό των πλοίων που απασχολούνται στην περιοχή και γενικά βελτίωση των μονάδων της ακτοπλοΐας.

Η αδυναμία αυτή καταδείχθηκε με τη δρομολόγηση στα νησιά των Κυκλάδων σύγχρονου, υψηλής ταχύτητας και νέας τεχνολογίας πλοίου, από μέλη της Ένωσής μας που ανταποκρίθηκαν στην προτροπή του ΥΕΝ για τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας. Το συγκεκριμένο αυτό σκάφος αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα ελλιμενισμού και ασφάλειας λόγω έλλειψης στοιχειώδους χώρου για πρυμνοδέτηση και πηγαυοδέτηση σε ορισμένα από τα λιμάνια των Κυκλάδων, στα οποία προσεγγίζει κατά την εκτέλεση των δρομολογίων του.

Παρά τις διαβεβαιώσεις ότι θα εδίδετο άμεση λύση στο πρόβλημα, δεν έγινε απολύτως τίποτα, και εκ του λόγου αυτού αποτελεί ζήτημα για την

πλοιοκτησία αν το πλοίο θα μπορέσει να συνεχίσει τις προσεγγίσεις του στα λιμάνια που στερούνται βασικών έργων υποδομής.

Μέλημα πρώτης προτεραιότητας της πολιτείας είναι η εκτέλεση στα λιμάνια των νησιών (κυρίως των Κυκλάδων) των απαραίτητων κατά περίπτωση έργων υποδομής των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων, ώστε να γίνει δυνατή η ασφαλής εξυπηρέτησή τους. Έπειτα από έγγραφες παρεμβάσεις μας προς τα συναρμόδια υπουργεία (ΥΕΝ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠ.ΟΙΚ.), το ΥΠΕΧΩΔΕ ανταποκρίθηκε και μας ζήτησε να του στείλουμε προβλήματα, σκέψεις και προτάσεις μας, που θα το βοηθήσουν στη σύνταξη του νέου προγράμματος για την κατασκευή λιμενικών έργων. Στην πρόσκληση αυτή του ΥΠΕΧΩΔΕ, σε συνεργασία με τα μέλη της Ένωσής μας, ανταποκριθήκαμε με την αποστολή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ακτοπλοϊκά-επιβατηγά κατά τις προσεγγίσεις τους σε ορισμένους νησιωτικούς λιμένες, συγχρόνως δε παραθέσαμε και συγκεκριμένες προτάσεις επίλυσής τους. Την επιστολή μας αυτή την κοινοποιήσαμε και στο ΥΕΝ/ΔΜΕ, είμαστε δε σε αναμονή των ενεργειών της πολιτείας για την αντιμετώπιση των συγκεκριμένων αυτών προβλημάτων.

Εξάλλου, στον Πειραιά, που είναι η κύρια αφετηρία των περισσότερων από τα πλοία αυτά, επιβάλλεται να γίνουν τα εξής:

α) Δημιουργία τερματικών σταθμών επιβατών

Η εικόνα που παρουσιάζει ο Πειραιάς, στην εξυπηρέτηση κυρίως των επιβατών, είναι εντελώς απαράδεκτη. Είναι ανάγκη να εξευρεθούν οι πόροι για τη δημιουργία κατάλληλων και ευπρεπών τερματικών σταθμών (terminals) ευρωπαϊκού επιπέδου, εν όψει μάλιστα της Οδηγίας 98/41/ΕΚ, για την καταγραφή των στοιχείων των διακινούμενων επιβατών με τα ακτοπλοϊκά πλοία, γεγονός που θα απαιτήσει χώρους ελέγχου εισόδου (check in).

β) Έλεγχος εισόδου με ηλεκτρονικά μέσα

Η είσοδος επιβατών και οχημάτων στο λιμένα πρέπει να ελέγχεται με ηλεκτρονικά μέσα, ώστε να αποφεύγονται οι υπερρύθμοι και να εκλείψει γενικά η ακαταστασία που παρατηρείται κατά τις ημέρες και ώρες αιχμής στο χερσαίο χώρο του λιμένα.

γ) Επίλυση κυκλοφοριακού προβλήματος

Το λιμάνι πρέπει να συνδεθεί απευθείας με τους χερσαίους χώρους, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε αυτό και να εκλείψει η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που αποτελεί σήμερα μόνιμο φαινόμενο.

Στο πλαίσιο αυτών των έργων άμεση προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στο έργο σύνδεσης του λιμανιού με το «Σχιστό», ώστε να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη ροή των οχημάτων στους χώρους ελλιμενισμού των πλοίων, χωρίς τις σημερινές απαράδεκτες καθυστερήσεις.

δ) Δημιουργία υποδομής για τον έλεγχο του ζυγολογίου των οχημάτων που μεταφέρονται με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία

Η υπερφόρτωση των οχημάτων αυτών έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις, με αποτέλεσμα, εκτός των κινδύνων για την ασφάλεια των επιβαίνοντων και των πλοίων, να γίνεται αισχρή καταδολίευση των συμφερόντων των πλοίων του κλάδου και του ΟΛΠ. Από την έλλειψη του επιβατηγού ελέγχου στο ζυγολόγιο παρατηρείται πολλές φορές το φαινόμενο να φεύγουν τα πλοία με πολλές κενές θέσεις στο γκαράζ, διότι από τα υπέρβαρα παραβιάζεται η γραμμή φορτώσεως με λιγότερα οχήματα απ' όσα θα μπορούσαν τα πλοία να παραλάβουν.

Για τους πιο πάνω λόγους, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί σε συνεργασία ΟΛΠ και Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς η κατάλληλη υποδομή για την καθιέρωση του απαραίτητου ελέγχου. Για το σκοπό αυτό προέχει η διάθεση χώρου του λιμανιού στην περιοχή Αγίου Διονυσίου, για τη στάθμευση των νταλκίων και των φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία με κατάλληλο σύστημα θα εκκινούν από τη θέση αυτή για ζύγιση και προώθηση στα πλοία, για τα οποία προορίζονται.

12. Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις Π.Δ. 225/95 και 120/97

Το ΥΕΝ προωθεί Π.Δ. για την τροποποίηση των Π.Δ. 229/95 και 120/97, με διατάξεις που εκτιμούμε ότι θα είναι δυσεφάρμοστες.

Για το λόγο αυτό, στη συνεδρίαση του ΣΕΝ της 24-11-98, ο εκπρόσωπος του ΝΕΕ ζήτησε την αναβολή της συζήτησης για να ληφθούν υπόψη οι υποδείξεις που έχουν γίνει από την Ένωσή μας με το υπ' αριθμ. Φ.

14.9/1014/23-11-98 έγγραφό μας προς το ΝΕΕ.

Για να είναι οι τροποποιήσεις λειτουργικές και γενικά εφαρμόσιμες, εί-
ναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι υποδείξεις μας.

13. Παρακώλυση χρησιμοποίησης ναυτικών σε εργασίες συντήρησης

Με τη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 3 του Ν. 2642/98 (ο οποίος φαί-
νεται να διέλαθε της προσοχής του ΥΕΝ), απαγορεύθηκε η χρησιμοποί-
ηση των ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι στα πλοία σε εργασίες συ-
ντήρησης, κατά τη διάρκεια που βρίσκονται για επισκευές σε ελληνικές
ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Η απαγόρευση αυτή δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα στην απασχόληση
των Ελλήνων ναυτικών επί των Ε/Γ πλοίων κατά το διάστημα που εκτε-
λούν επισκευές για την ετήσια επιθεώρηση και οδηγεί στην απόλυση
τους, διότι πλέον του προσωπικού ασφαλείας δεν έχουν λόγω ύπαρξης.

Όπως είναι γνωστό, για τη διάταξη αυτή διαμαρτυρήθηκαν όλες οι
εφοπλιστικές ενώσεις και η ΠΝΟ, και ζητήθηκε η κατάργησή της, την
οποία το ΥΕΝ πρέπει να επιδιώξει άμεσα σε συνεννόηση με το υπουρ-
γείο Ανάπτυξης, διότι πλέον των όσων παραβιάζονται και οιοσδήποτε
καταργούνται βασικές διατάξεις που διέπουν την απασχόληση των ναυτικών
σε εργασίες συντήρησης των πλοίων (άρθρα 57, 59 του ΚΙΝΔ, άρθρο
135 του ΚΑΝΔ, καθώς και ο Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας επί των
ελληνικών Ε/Γ πλοίων 500 κοχ και άνω, που εγκρίθηκε με το Β.Δ.
683/80).

14. Επέκταση αυξήσεων δικαιωμάτων ΟΛΠ στα δικαιώματα των λιμενικών Ταμείων - Λιμενικά τέλη άγονων προσεγγίσεων

Κάθε φορά που ο ΟΛΠ προβαίνει σε αύξηση των δικαιωμάτων του
(προσόρμισης, παραβολής ή πρυμνοδέτησης), σύμφωνα με την υπ'
αριθμ. 3422.27/3/94/12-10-94 απόφαση ΥΕΝ, οι αυξήσεις αυτές επε-
κτείνονται κατά ποσοστό 40% (80% για το Λιμένα Πατρών) και στα δικαι-
ώματα των Λιμενικών Ταμείων, με αποτέλεσμα να επέρχονται εξωφρε-
νικές αυξήσεις στα λιμενικά τέλη που καταβάλλονται από τα Ε/Γ πλοία,
λόγω των προσεγγίσεων τους κατά την εκτέλεση των δρομολογίων σε
πολλά λιμάνια.

Σημειώνεται ότι, πρόσφατα, στα δικαιώματα ΟΛΠ και Λιμενικών Ταμεί-
ων, που προ διετίας είχαν αυξηθεί κατά 500%, έγιναν νέες αυξήσεις
200%.

Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι ένα πλοίο, π.χ., 10.000 κοχ και μήκους
430 ποδών (σύννηθος μέγεθος Ε/Γ-Α/Κ πλοίου), ενώ προ των τελευταί-
ων αυξήσεων πλήρωνε για τέλη προσόρμισης και παραβολής στον ΟΛΠ
1.121.850 δρχ. το μήνα, έπειτα από τις αυξήσεις πληρώνει 3.337.120
δρχ.

Το ίδιο πλοίο, που προ των αυξήσεων πλήρωνε για λιμενικά δικαιώμα-
τα στη Σύρο 426.186 δρχ. το μήνα, έπειτα από τις αυξήσεις πληρώνει
1.770.071 δρχ. Οι ίδιες αυξήσεις έγιναν και στα άλλα λιμάνια προσέγγι-
σης (Τήνο, Μύκονο κ.λπ.), με αποτέλεσμα οι επιβαρύνσεις να είναι δυ-
σβάστακτες.

Δεχόμενοι καθημερινά τις εύλογες και δικαιολογημένες διαμαρτυρίες
των μελών μας, Ζητήσαμε την παρέμβαση του υπουργού Εμπορικής
Ναυτιλίας για το δραστικό περιορισμό των αυξήσεων στα δικαιώματα
του ΟΛΠ και την τροποποίηση της πιο πάνω απόφασης, ώστε να μην
επεκτείνονται αυτόματα οι αυξήσεις του ΟΛΠ και στα Λιμενικά Ταμεία.

Εξάλλου, με την υπ' αριθμ. 3422.27/11/98/19-6-98 Κοινή Απόφαση,
ύστερα από ενέργειες της Ένωσης μας, είχαν απαληθεί από την κα-
ταβολή λιμενικών τελών τα πλοία που προσεγγίζουν σε άγονα λιμάνια,
τα οποία περιλαμβάνονται στις άδειες σκοπιμότητας ύστερα από
παρέμβαση του ΥΕΝ.

Με την «Ορθή επανάληψη» της πιο πάνω Απόφασης, το ΥΕΝ αντικα-
τέστησε τον όρο «άδεια σκοπιμότητας δρομολόγησης» με τον όρο
«άδεια δρομολόγησης», προσπαθώντας να αποκλείσει την απαληγή
των πλοίων που προσεγγίζουν στα άγονα λιμάνια, περιορίζοντας έτσι
την απαληγή στις περιπτώσεις που οι προσεγγίσεις των πλοίων στα
άγονα λιμάνια γίνονται με παρέμβαση του ΥΕΝ κατά την κατάρτιση
των δρομολογίων.

Ύστερα από έντονες διαμαρτυρίες των μελών μας, Ζητήσαμε από
το ΥΕΝ την απαληγή όλων των πλοίων που προσεγγίζουν στα άγονα
λιμάνια και περιλαμβάνονται στις άδειες σκοπιμότητας με παρέμβαση
του ΥΕΝ.

Δεν πρέπει να μας διαφεύγει της προσοχής ότι τα λιμενικά τέλη που
καταβάλλονται από τις προσεγγίσεις στα άγονα λιμάνια είναι πολλο-
πλάσια των εσόδων από εισιτήρια και κόμιστρα αυτοκινήτων.

15. Κανονισμός 9 Παραρτήματος V Δ.Σ. MARPOL

Ο Κανονισμός 9 του Παραρτήματος V της Δ.Σ. MARPOL 73/78 άρχισε
να εφαρμόζεται από την 1-7-98, ισχύει δε για όλα τα πλοία που έχουν
ημερομηνία κατασκευής πριν από την 1-7-97.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού, τα Ε/Γ-Α/Κ πλοία
υποχρεούνται να διαχωρίζουν τα απορρίμματα και να τα παραδίδουν
στις εγκαταστάσεις υποδοχής των λιμένων, που δεν υπάρχουν, με
αποτέλεσμα τελικά όλα τα απορρίμματα να ανακατεύονται.

Για το λόγο αυτό, Ζητήσαμε από το ΥΕΝ/ΔΕΕΠ να εξαιρέσει τα πλοία
του κλάδου μας από την υποχρέωση διαχωρισμού των απορριμμά-
των, μέχρις ότου τα λιμάνια αποκτήσουν την κατάλληλη υποδομή για
την παραλαβή και περαιτέρω προώθηση των διαχωριζόμενων απορ-
ριμμάτων των πλοίων.

16. Ποσοστό της Ένωσης μας από το ΚΝΕ

Από τους υπολογισμούς που έχουμε κάνει, διαπιστώσαμε ότι η
Ένωση μας δεν παίρνει από το ποσό του ΚΝΕ, που διατίθεται από το
ΥΕΝ στις Ενώσεις, το 15% των εισφορών που καταβάλλονται από τα
επιβατηγά πλοία που ανήκουν στη δύναμή της, αλλά πολύ λιγότερα.

Ζητείται από το ΝΕΕ, το οποίο προβαίνει στην κατανομή του ποσού,
να λάβει υπόψη την εισφέρουσα στο ΚΝΕ από κάθε κλάδο χωρητικό-
τητα, με βάση την οποία κάθε Ένωση θα εισπράττει αυτό που δικαι-
ούται.

17. Τιμές πώλησης αναψυκτικών

Με την προσθήκη του άρθρου 67α στην Αγορανομική Διάταξη 14/89
από 8-7-97, τα πλοία υποχρεώθηκαν να πωλούν τα εμπορεύματα
αναψυκτικά και νερά στην τιμή που αναγράφεται στη συσκευασία
τους.

Για τη ρύθμιση αυτή διαμαρτυρηθήκαμε έντονα στο ΥΕΝ/ΔΛΑ και στο
υπουργείο Ανάπτυξης/Γραμματεία Εμπορίου, λέγοντας ότι δεν είναι
δυνατόν τα πλοία να αντιμετωπίζονται σαν πλανόδιοι, που πωλούν τα
αναψυκτικά τους σε κάδους με πάγο, διότι τα πλοία διαθέτουν προ-
σωπικό και εγκαταστάσεις για τα οποία δαπανώνται μεγάλα ποσά.

Μέχρι στιγμής, παρά τις υποσχέσεις που έχουν δοθεί από τον αρμό-
διο υφυπουργό Ανάπτυξης κ. Χρυσόχοϊδη, τον οποίο μέλη του Δ.Σ. της
Ένωσης μας επισκέφθηκαν για την τακτοποίηση του θέματος, δεν
υπήρξε θετικό αποτέλεσμα.

Το αίτημα του κλάδου είναι η τροποποίηση της πιο πάνω Αγορανο-
μικής Διάταξης με την υπαγωγή των πλοίων στις εξαιρέσεις της παρ.
5, στην οποία υπάγονται και τα ξενοδοχεία, εστιατόρια κ.λπ.

18. Μεταβολή κυριότητας του Α/Κ-Ε/Γ πλοίου με έγκριση του υπουργού Ε.Ν.

Στις άδειες σκοπιμότητας που εξέδιδε το ΥΕΝ, περιλαμβανόταν μέ-
χρι πρόσφατα (Μάιος 1998) όρος ότι για μία πενταετία από την έκδο-
ση της οικείας άδειας σκοπιμότητας δεν επιτρεπόταν μεταβολή της
κυριότητας του πλοίου χωρίς την έγκριση του υπουργού.

Τελευταία, στις άδειες σκοπιμότητας που εκδίδονται από το ΥΕΝ δεν
υπάρχει ο περιορισμός της 5ετίας, με αποτέλεσμα η άδεια του
υπουργού για τη μεταβολή της κυριότητας να απαιτείται όσο ισχύει η
άδεια σκοπιμότητας.

Ζητούμε την επαναφορά στις άδειες σκοπιμότητας της πενταετίας,
διότι η αληθινή αποτελεί βασική δέσμευση που αποβαίνει εις βάρος
της εκμετάλλευσής και γενικά της λειτουργίας των Ε/Γ πλοίων.

NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE NO 13

February 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

86. I HAVE ALWAYS BEEN AND WILL
CONTINUE TO BE AGAINST
THE FOUNDATION OF SPECIALISED
MARINE COURTS
Interview of the Minister of Justice,
Evangelos Giannopoulos

89. THE PIRAEUS COURT

90. STOWAWAY PREVENTION
AND DETECTION
By Jonathan Nicholson

92. THE MARITIME SCENE NEWS

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

Marketing and Advertising Director:

Nelly Colybadis

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

or 110 US\$

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

46, Philonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Piraeus, 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.*

It might be a usual thing to face the new year with more optimism -this is, of course, a human characteristic; however, "God only helps those who help themselves". The problems of Greek shipping which, sadly, has a large role to play in today's crisis, are great and still unsolved. We would suggest that the state, which holds the greatest responsibility for keeping things on hold or for not correcting the wrong-doings, sets the re-establishment of the trust shown by shipping businesses and shipworkers as its prime target in the new year. And this step can be made only if the government and the ministry in question prove by fact that they see Greek Merchant shipping as a vital factor in Greek economy. Thus, it should be kept large and thriving, at a time when the Greek flag is at a stage of contraction and degradation.

In the light of the above thinking, we have to be monotonous and repeat certain things, such as the targets the Ministry of Merchant Marine must set, which are:

First of all, competitiveness of the Greek ship must be reinforced, just like all other fleets that were not competitive in the past.

Second, the decrease of our shipping must stop.

Third, the insurance system for the coverage of Greek seamen must be saved, because its degradation discourages young people even more from choosing a marine career.

Fourth the qualifications of seamen have to be organised properly.

Fifth, the technical infrastructure of shipping has to be developed; without it, it is not possible to attain the required close connection of the sector with the national economy.

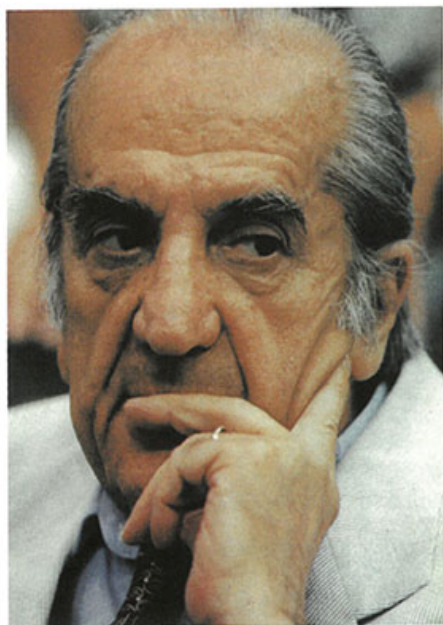
Sixth, the independence of contemporary administration of shipping must be reinforced, with the collection of all the different offices that are linked to shipping and related industries in the same ministry.

Based on these targets, we believe that the setting of various specific rules and a specific process is necessary, in order to found the permanent co-operation of the owners' representatives and those of the workers with the administration sector of shipping, not only for the formation of the shipping policy but also for the legislative confrontation of problems coming up in commercial shipping.

E V A N G E L O S

I HAVE ALWAYS BEEN

An all-inclusive interview with the Minister of Justice



The ex-minister of Mercantile Marine and currently

minister of Justice, talks openly to "Naftika Chronika" about his offering to shipping, he reveals the "secret" of the good relationship he had with shipowners and seamen, he believes that the upgrading of the Ministry of Mercantile Marine must be a "national rule", while he calls rumours about the abolition the ministry folly.

In his interview the Minister of Justice refers largely to the lifting of Cabotage, he agrees with a basis for drawing a national strategy and he positions himself for the enactment of motives to renew the fleet.

Evangelos Giannopoulos especially refers to the worthiness of the Port Authority Corps, but also to the abilities of Stavros Soumakis, while he states that the Prime Minister is ready to make important decisions about the sector, disregarding the political cost.



Mr. Minister, despite the fact that it has been a long time since you served at the Ministry of Merchant Marine, the shipping community still has the best memories of that time. Why is that?

I was assigned to the Ministry of Merchant Marine in 1987 and I stayed there for about 15 months. During this time it is true that we solved many of the problems that shipping had, in particular the unemployment problem. We had 4220 unemployed seamen, of whom about 4020 were sailors or crew members, and the rest, about 150, were officers. All the sailors were taken on within 10 months in the following way: People concerned with shipping were at the time asking for a law reducing the minimum number of a ship crew in ocean-going shipping (22) by two or three because our ships were not competitive. Foreign ships had crews of 12 people, so our crews were costing too much and

G I A N N O P O U L O S

AND WILL CONTINUE TO BE AGAINST THE FOUNDATION OF SPECIALISED MARINE COURTS



between shipowners and sailors?

Wherever there has been justice there has been a solution, so my policy was: "Do you have just causes? You will be justified. If you do not, do not insist". I was totally negative towards things that was not in the interest of the ministry, or shipping, or the workers, or the state. Based on this policy, our relations were so good that the first time I went to London (City) as Minister of Merchant Marine I initially faced a climate of disbelief, but since our relations have been impeccable and beneficial for our Country. Ocean-going shipping is big over there, as shipowners have maybe 100-150 high tonnage ships each and they think of us as small-scale shipowners. With me on this visit I had a group of highly-respected partners: on the one side were the shipowners with Mr. Hatzipateras as their president (who continues his presidency to the present day) and we had a fruitful dialogue on the matters of Greek shipping. Let me point out that when I was moved to the ministry of the Aegean, Mr. Hatzipateras sent me a telegram congratulating me on my previous work, and one to the Prime Minister expressing his disappointment regarding my replacement. In the discussion we had with the Greek shipowners the question was posed what was going to happen with the breakdown of relations between the Hellenic Coast guard and the civil servants who wanted 12 of the 19 Director posts in the Ministry, among which the Direction of OLP. I said that this was not their affair but the government's. Of course, I said that I couldn't give the port to civil employees because we would have strikes every so often. I then took many measures and solved the problems that had just causes. I gave 6 or 7 Director posts to civil employees, against whom the conduct of certain officers of the Hellenic Coast Guard was not proper, and I defended the personality of civil servants. Of course I knew that the officers of the Coast Guard had different beliefs, in the sense that officers are trained in discipline, while an employee has a more free perception of things.

In the end in this discussion in London I explained which of their requests were acceptable and which not taking into account the interest of the state and justice.

The meeting did not take long. The president Mr. Hatzipateras stood up and thanked me and during the following 8-9 months about 165 large ships joined the Greek Register and shipping exchange rose by about 250 million dollars; if I remember correctly, the import of shipping exchange rose as well.

Among other decisions made with the then Mayor of Piraeus Mr. Adrianopoulos, we decided to house the Ministry in a building still being constructed by Mr. Skilitsis in the port, so as to transfer all the services, then spread out in 18 different places, to one grand building of which we would give two floors ready to use to the Municipality. The building was at the entrance to the port, and it would have a huge Greek flag on it, so that all the foreign ships would see it and appreciate the glory of Greek shipping. Our fleet is the 3rd in the world in tonnage belonging to Greek owners.

for this reason we could not charge as little as foreign companies could. I would like to refer to the flag issue in shipping and how a flag is transferred from one state to another: with a simple statement made at any port authority in the world. The shipowner makes a simple statement and leaves the flag of Greece to join the flag of The Honduras, Panama, or any other state in Latin America under which the Greek legislation doesn't apply.

So I said, if you want a reduction of 2-3 people, I will reduce the number to 18, but you will bring your ships back to the Greek flag. And within 10 months they brought about 180 ships back to the Greek flag and thus unemployment was reduced. At the same time, shipping exchange in dollars rose about 50%.

What was the "secret" for the good relations you had developed

It is well-known that you are interested -despite your increased workload at the Ministry of Justice- with the goings-on in Greek shipping. Do you believe that there are more problems now or in your time?

I don't know exactly what the situation is today but I do hope if there are problems that they are solved. I believe in my friend Stavros Soumakis.

Based on your acquired knowledge from this Ministry, what would you advise the current Minister?

To co-operate in good faith with the shipowning and shipping organisations and in general with the whole potential of the marine world, but always lean towards the interests of integrity and the workers.

How do you explain the fact that during your service at the Ministry of Merchant Marine it was not upgraded?

I don't know the conditions under which the connection is found or is standing in the workings of the marine world; however, I believe that Mr. Soumakis, who is a clever politician and he is from Piraeus, will take all the exact measures that are needed for a better future in shipping.

Do you believe that the upgrading and reinforcement of the ministry of Merchant Marine is essential?

I believe that the high degree of upgrading and reinforcement of the Ministry of Merchant Marine has to be a national rule. I would like to cite a happening that took place in the days of the ever memorable President Andreas Papandreou, when I learnt one day that the Ministry of Merchant Marine was being abolished and it was to become a General Secretary's office within the Ministry of Transport. Certain imbecile technocrats in the Ministry of National Economy then said that the Ministry of Labour would also be abolished and it would become a General Secretary's office in the Ministry of National Economy. I then said that these gentlemen were imbeciles because they were not looking around them to see the reality. I kicked up a fuss and I can say that at one point when Andreas Papandreou was under pressure to make a decision, he listened to me and the ever memorable Giannis Zigidis and took the correct position. I say this because the other day there was this reporter who demanded of his guest Minister to tell him why the Ministry of Macedonia and Thrace, the Ministry of Merchant Marine, the Ministry of Press and the Ministry of the Aegean are not abolished. And I said that all the things this reporter said were at least folly.

Are you for the drawing of a new national strategy for shipping?

Of course. The universalisation of the economy has created the need for re-orientation and re-articulation in our shipping, in order to face the consequences of universalisation with GATT and all that. The Ministry of Merchant Marine also has to have a national strategy so that our shipping can stand up to its difficulties and have positive results for shipping itself; and these results will in turn be connected to the state and the workers under the historic flag of Merchant shipping.

While you were in office, the national Register was doing well. Nowadays cancellations are more than subscriptions. What is your feeling?

This situation makes me sad and it definitely needs correction.

What is your estimation for the future of Greek coastal shipping after the lifting of the Cabotage?

Firstly I would like to say what Cabotage is for the people who don't know.

It was the prohibition of foreign commercial or passenger fleets to perform transports among Greek ports: not for example bringing people to Piraeus, but they were forbidden to pick up people at Piraeus and take them to Rhodes or Mitilini, to act, that is to say, as a means of transport. When I was later minister of Transport and Labour and foreigners asked me to re-consider these rights of ours I always picked an argument. In a ministerial conference I remember the English side insisting and harsh words were exchanged. Of course Cabotage doesn't exist now. Now foreign ships come to our ports and do cruises from Piraeus to Chania or from Chania to Chaifa and from Chaifa to Mitilini and so on. Now every foreign ship can come and go as it pleases without any restrictions. And since we are losing the right to sail in our own seas we have to re-adjust the course of our economy and our policy with new requirements so that we can compete with the foreign ships. The Greek fleet is, of course, competent, since it possesses huge ships of great tonnage which are better than the foreign ships. Our fleet can make it. I totally believe that both the economy and Greek coastal shipping will not only survive after the lifting of the Cabotage but they will excel.

Do you believe that there will have to be motives for the renewal of the fleet?

Of course. Whether there are motives or not, means have to be found for serving the commercial fleet.

Do you agree with the abolition of convenience permits?

I don't know exactly what the situation is today. I myself had entrusted these convenience permits to a committee and when someone applied for a permit for a ship to enter the coastal shipping lines, the application was publicised and then the committee made its own estimates without there ever being a problem. There was total clarity!

Under what conditions could the role of the Port Authorities be upgraded?

We have competent Port Authority officers, a well-trained and disciplined Coast Guard and I can say that under the current competition that the Port Authorities are facing, and by that I mean smugglers, drug trafficking and so on, our officers have to be properly qualified and acquire more resources so that they can deal with the problems.

Does the process of serving justice in marine courts need modernisation?

I cannot answer that question with yes or a no. I have always been against the formation of specialised marine courts, because the marine justice department of the Court of First Instance of Piraeus and of the Court of Appeal works fine. Recently I have heard complaints, but I don't know what the truth is.

Mr. Minister, can PASOK give shipping what it is asking for?

Shipping can submit its problems to the minister Mr. Soumakis and the minister will do his best to help in every case, because Mr. Soumakis is an experienced politician, he is well informed and he is from Piraeus, so he has all the advantages a minister of Merchant Marine needs to answer to all the problems he is faced with.

Can this government make up for lost time disregarding the political cost?

Kostas Simitis's government can face everything. Mr. Simitis is a stable politician and his word is a contract. So he can work -and I don't want to say miracles, because miracles don't happen- but he can work as a politician and a Prime Minister (Member of Parliament representing Piraeus) in order to keep Greek shipping above its foreign competitors and make sure that shipping will always be offering to the country.

During this time it is true that we solved many of the problems that shipping had, in particular the unemployment problem

THE PIRAEUS COURT

Maritime Division

**The following judgment has recently been given
by the Multi-member Court
of 1st Instance, Maritime Division.**

**The Judges: Ms Chr. Paraskeva, President - Ms M. Tzioti
Ms M. Daviou, Rapporteur**

Collision in port between ship whilst in process of unmooring from her laid-up berth assisted by tugs — and ship laid-up in vicinity. Issue: whether the former ship or the tugs should be considered liable for the damage to the latter ship. Circumstances deciding the issue.

The Court had to decide on lawsuit brought by the owners of the m.v. "SM" against the m.v. "J" for collision damage suffered when the latter ship in the course of unmooring from her laid-up berth in the port of Piraeus, with tugs attending, moved sideways in the direction of the "SM", also laid-up at neighbouring berth, and finally struck her causing damage.

The defendants denied liability, actually they disputed the plaintiffs' right to sue them, maintaining that the "J" being at the time with "dead" engines (without self propulsion), and without the necessary crew on board, was entirely in the "hands" of the two tugs which had been engaged to take her to shipyard for inspection/maintenance, being therefore solely responsible for the collision and answerable for the damage to the "SM".

On the evidence produced the Court found that despite the presence of the tugs which had made fast to the "J", at stern and bow, before the unmooring had started, the let-go orders for the various moorings were actually given by "J's" master on the bridge and that it was as a result of untimely disconnection of the last mooring, a side spring from the bow to a point on the dock opposite to midships, that the said movement of the "J" and the collision occurred. Therefore, the defence of the "J" owners was dismissed and they were found liable for the damage to the "SM".

In the six pages of its assessments and reasons for the responsibility on the part of the "J" (another seven pages of the judgment are occupied

in dealing with the nature and quantum of damages), the Court has also commented on the legal character of the contract between tug and tow, and by following in principle the prevailing view on the subject has clarified: That the towage contract may be legally either a contract for work (as provided by art 681 seq. of the Civil Code) or a contract of affreightment; the first case when the tow has sufficient crew on board and is in position to control her movements, within of course the limitations of the towage operation, therefore not a "dead" ship; while in the second case, that of the contract of affreightment, the tow is without crew, not controlling at all her movements, therefore a "dead" body in the exclusive control and responsibility of the towing tugs, which therefore are solely responsible and liable for the damage that may be caused by the tow to third parties in the course of the towage. It is further explained that while in the case of the contract for work the contractor (the owner of the tug) is in first place liable for the damage caused by the tow to third parties in the course of the operation, the position will change if the owner of the tow has reserved to himself the direction and supervision of the towage operation, or he in practice so acted, in which event the liability of both ship and tug is in principle involved and decided as may be proved for each one of them.

On the basis of these considerations the Court finding a) that the "J" had at the time a sufficient crew of 15 seamen on board (and not a skeleton crew of 5-6 men simply to follow-up the towage operation, as contended by the defendants), and b) that the orders of unmooring were given by her master on the bridge, who furthermore had an unobstructed view of both tugs, at bow and stern, while no fault on the part of those tugs has been proved - judgment was given for the owners of the "SM".

This resume has been prepared by Panos D. Mavroyannis
Lowyer, Piraeus

A large cargo ship with a white superstructure and dark hull is sailing on a calm sea. The ship is viewed from a low angle, emphasizing its size. The background shows a hazy coastline with hills under a clear sky.

Stowaway prevention and detection

by **Jonathan Nicholson**
Robmarine Shipping
Consultants Ltd

Stowaways present an immense problem to the International Group of P&I Clubs and cost the shipping industry millions of dollars a year. The stowaway dilemma encompasses the entire globe, but vessels trading in such areas as East and West Africa are in extremely high risk locations. In these areas security measures are essential, and the consequences of failure to detect stowaways can lead to fines from immigration authorities, and spiralling security and repatriation costs.

From data that Robmarine has compiled over the past nine years it has become apparent that places such as Tanzania, Morocco, Nigeria and Ghana are the most dangerous countries in Africa, where illegal boarding of vessels is most rife.

The map below (taken from the Robmarine Online Services Website) highlights the vast areas of Africa which are at present the most dangerous countries on the continent. It also shows the migration pattern of stowaways from Tanzania into Kenya and Mozambique, east and west along the coast from Nigeria, and from Morocco and Turkey into Europe; emphasising the extent of stowaway effected areas.

Despite a growing understanding of the stowaway issue the subject still raises many questions, endless discussions, and various authorities citing differing solutions; but the simple fact is that prevention is the most important action, and should that fail, the immediate detection of stowaways becomes the priority.

In an ideal world every country across the globe would possess adequate security facilities to reduce, if not completely halt the

movement of undocumented individuals into ports. However, the countries where the problem is most prevalent are often the areas where resources and funds are limited, and the cost of guaranteeing port security an economic impossibility.

The onus is therefore placed on the Master and the crew of the vessel, and it is they who must carry out the necessary checks and searches whilst the vessel is discharging or loading, and before the ship sails from port.

Using experience, common sense, and data presently available highlighting dangerous ports, Masters should be able to judge if there is a risk of stowaways boarding at a port, and in turn provide adequate security arrangements. In the event that a vessel is calling at a particularly high-risk area, possible breaches in ship security should be identified in advance and crewmembers notified accordingly.

When in port the most common areas where stowaways board vessels include the gangway, up anchor chains and mooring ropes, and by secreting themselves in general cargo, empty containers (especially soft top containers) and vehicles. Brave individuals will sometimes ride on spreader bars during the loading of containers and board the vessel when the crane loads the container onto the vessel. In addition some stowaways will approach the vessel in small canoes or boats and climb up ladders or poles in order to clamber onto the deck.

By training crew in basic security proceedings and making them aware of the areas where stowaways will attempt to board vessels, and educating them about where stowaways will secrete themselves once onboard, the risk of individuals successfully boarding may be reduced. However, the achievement of total stowaway prevention and detection still largely depends on the honesty and capability of the crew.

Should the owner of a vessel wish to invest in further more effective security measures, CCTV systems can be installed on ships so that all exits, hatches and gangways can be monitored during loading or discharging. Alternatively keypad or keycard schemes can be operated on the most frequented areas of the ship so a senior member of the crew can control the movement of individuals throughout the vessel.

Following the use of the above-mentioned prevention methods, detection procedures should then be carried out in the event that a stowaway has managed to bypass ship security. Prior to sailing a systematic search of the vessel should be undertaken, beginning at either the bow or stern, moving from one end of the vessel to the other. Some stowaways are remarkably adept at hiding in confined spaces and therefore

After sailing it is prudent to check the stores in the lifeboats on a daily basis for several days subsequent to sailing, as stowaways need food and water and will generally raid the lifeboats for supplies.

Using the basic procedures listed above and countless other sources of data on ship security and preventative stowaway measures, it is possible to tackle this issue.

Over the past few years there has been increased awareness of the number of stowaways embarking vessels on a world-wide basis. P&I Clubs have produced literature and advice for owners and masters in order to highlight methods that may reduce the risk of stowaways secreting themselves onboard vessels.

Recently, companies such as Robmarine have freely promoted their own stowaway data on the internet, and the International Group are now forwarding case details to the International Chamber of Shipping database, in the hope that the collated data will eventually be used to advise governments of the size of the problem facing the industry.

Despite these positive movements to try to understand, quantify and resolve the issue, the shipping industry is still faced with a problem that continues to grow at an alarming rate. The preventative measures and detection processes described above have been listed in countless books and articles, and the International Group, vessel



any areas such as lockers, crane housings, deck cargo, life boats and the funnel should be checked. Stowaways will also hide in the bilges and in empty spaces in the engine room, and often carry a short pipe to breathe under water when the bilges are being searched.

Stowaways who conceal themselves in containers will often be equipped with basic rations, a water supply, and a disposal system for urine and faeces (such as plastic bags). When searching vessels it is important to look for signs of leaking urine, remnants of food, or a smell of faeces, as stowaways hidden in containers may be discovered in this way.

owners and masters are more than aware of the measures that can be employed to reduce the problem.

With growing sources of stowaway information becoming more freely available, the ample amount of surveillance and security equipment that could be effectively implemented with sensible investment, and the mass of information highlighting prevention and detection processes owners and masters are already aware of; the question that remains to be answered is not "how does the shipping industry solve this problem?" but "does the shipping industry want to solve the problem?"

the maritime scene NEWS

DSC AWARDED TO PROFESSOR COSTAS GRAMMENOS FOR CREATING NEW ACADEMIC DISCIPLINE

City University has awarded the degree of Doctor of Science, the highest academic accolade, to Professor Costas Grammenos, University Pro Vice-Chancellor and Head of the Department of Shipping, Trade and Finance at City University Business School, for his published work in Shipping Finance. The degree will be formally conferred at a ceremony in Guildhall, London, on Wednesday, 19 May 1999.

Professor Grammenos' work since 1977, has created an entirely new academic discipline which has had a considerable impact on the commercial, world and is the focus of continuing academic study both in the UK and worldwide.

Professor Grammenos laid out the basic principles of shipping finance with the publication of his book "Bank Finance for Ship Purchase" (University of Wales Press) in 1978. Since then he developed, tested, refined and restated his concepts. He established a unique, now world-class, MSc course in shipping, Trade and Finance (in 1997) at City University Business School where he teaches Shipping Investment and Finance. He has taught close to 850 MSc graduates from over 70 countries, the vast majority of whom are highly successful in sectors such as banking, shipping, trading, manufacturing, stockbroking and shipbroking in London and other international business centres. He was appointed an Honorary OBE in 1994 for his work in international shipping and finance and received the Sea Trade Personality of the Year Award (1998), presented to him at the Guildhall by HRH The Duke of Edinburgh.

"Naftika Chronika" congratulates Professor Costas Grammenos upon his achievements which have been recognized by City University with the above award.



50000TH INMARSAT-C TERMINAL FITTED.

Maritime safety has been the driving force behind a rapid take-up of maritime Inmarsat-C terminals at sea. Seven years after the first terminal was put into service, Inmarsat has commissioned its 50000th Inmarsat-C terminal, for a Chinese vessel, the Da Long, which belongs to the Shekou Shipping and Transportation company. More than 36000 than the 50000 terminals are used at sea, while installations are continuing at over 1000 per month.

SERAINA PAPALEXIS

- A TRIBUTE TO A LADY OF THE SEA...

On the 25th September 1998, in London, Seraina (Rena) Papalexis (beloved wife of Emmanuel Papalexis, Chairman of Mare Maritime Company S.A.) sadly passed away at the tender age of 53, embarking on her final journey and leaving behind a legacy in the hearts and minds of many relatives, friends and colleagues.

Seraina Papalexis was raised in the seaside village of Agria in the beautiful Pelio region of Greece, her parents' house literally seeing the waves breaking on the front door. Little did she would grow up, once she would grow up, her destiny would tie her even more to the sea through her marriage to a young man by the name Emmanuel Papalexis, then a young officer in the merchant navy.

The next 33 years sailed by, the strength of their bond allowing them to "sail" through any weather that life would throw at them in their now adopted home of London. During this time, their hard work culminated in the creation of the shipping offices, Global Maritime Services in London and Mare Maritime Company in Athens. Her love of the sea drove Seraina to work tirelessly for the thousands of seafarers who passed through the "Mare" organization. She devoted many hours of her days to developing welfare programmes for the seafarers, young and old, European and Asian and contributing tirelessly to the Company training programmes. She organized gatherings for the wives and families of the seafarers young and old, European and Asian and contributing tirelessly to the Company training programmes. She organized gatherings for the wives and families of the seafarers who were at sea, to encourage the families to benefit from sharing their experiences and, of course, to make new friends. No opportunity would escape her when she would try to improve the life of the seafarer or his family. Sadly, with her passing, many lost a true friend and some a guardian angel. However, her kind work continues in some form through the bond that Mare Maritime continues to nurture with all its seafarers. In recognition of her contribution to the seafarer, the Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), the largest seafarers' union in the world, bestowed a great honour on Seraina Papalexis by naming a main avenue in their Seamen's Village just outside Manila with the name "Seraina Papalexis Road" during a sentimental ceremony on 28th November 1998. With this gesture the name of Seraina Papalexis will be remembered eternally, and particularly by those she cared for so much, the seafarers and their families.

FAIRPLAY PUBLISHES NEW EDITION OF PORTS GUIDE.

The 1999-2000 edition of the Fairplay Ports Guide is an indispensable reference source for the world maritime industry. Designed for use by ship masters and operations departments, the Ports Guide provides all the details that are required to manage a vessel's arrival and stay in port. It contains details on over 4300 ports and terminals world-wide, more than 2500 maps and port plans, a world port location atlas and 15000 addresses for port service providers. It is available in a 5300-page four-volume set or on CD-ROM.

GRAHAM NAMED PRESIDENT OF LITTON'S SPERRY MARINE INC. SUBSIDIARY

Litton has announced that Dr. Clark "Corky" Graham, aged 56, has succeeded Paul David Miller as president of Sperry Marine Inc. In this capacity, Dr. Graham will oversee the companies comprising Litton Marine Systems. Mr. Miller is leaving Litton to join Alliant Techsystems Inc. Dr. Graham received a Ph.D. in mechanical engineering from MIT in 1969, following graduation from the United States Naval Academy in 1964. He joined Litton in 1994 as a product line manager, after a 30-year career in the US Navy, where he reached the rank of Captain.



additional Supplementary Call of 50% of original ETC and a Release Call of 25% of original ETC is ordered. Based upon the current financial information available, the Association believes that additional calls should prove sufficient.

SUPPLEMENTARY AND RELEASE CALLS; CLASS I, PROTECTION AND INDEMNITY.

1993/94, 1994/95 and 1995/96 Policy Years: These years are affected by the Association's ongoing dispute with FAI General Insurance Limited of Australia and it is anticipated that this matter will come before the English High Court. 1996/97 and 1997/98 Policy Years: The Board has ordered an additional Supplementary Call of 100% of the original ETC and a Release Call of 25% of original ETC for each of the years in question.

1998/99 Policy Year: The current year is showing an improvement over the previous two years, but claims falling within the Association's retention are giving cause for concern. An

GOTEBORG PORT DAY: TRANSPORT BUSINESS ACCUSED OF INEFFICIENCY; CALL FOR MORE INTERMODAL CO-OPERATION.

In her speech on Goteborg Port Day, Georgette Lalis, an official of the European Commission's Directorate General VII (transport), said that ports have a crystal-clear role in the Europe of the future; however, she believes that the port situation needs to be calibrated. A level playing field has to be created, and the most important feature is the transparency of the financing of the ports. Her views were supported by the chairman of the European Sea Ports organisation, David Jeffery. There was criticism from some shippers at the Port Day regarding the quality of the transport industry. They believe that price competition in the business shows a low level of development. The president of ACL Sweden AB, Ulf Grannader, stated that the Nordic area needs more frequent, direct, deep-sea lines through Goteborg.

NEWS FROM ITALY.

Italy spreads over 324000 square kilometres, has a population of 57 million and two thirds of the world's cultural and artistic wealth. There are also 47 airports (employing 31000 people) open to commercial traffic in which 18 Italian air carriers operate (employing 20000 people) with a fleet of 230 aircraft. Together with non-Italian carriers they carry over 71 million passengers every year on nearly one million flights, of which approximately 60% are in the Milan and Rome airports alone.

In the year 2000 Italy is preparing to offer hospitality to pilgrims from all over the world, it is eliminating its public debt and it continues to favour foreign investments.

In the specific area of the air transportation industry and via a series of legislative provisions, Italy is witnessing a true "change of course" which, by freeing a previous position, now favours Italian, European and non-European investments in an evident manner.

OCEAN MARINE MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED: DEVELOPMENTS -PAST, PRESENT AND FUTURE.

The Board of Directors met in Dublin to review the Association's position and determine its future direction. The Board has determined that these would best be served by the Association amalgamating its renewal business into the Liverpool & London Steamship Protection & Indemnity Association Limited (L&L).

The existing arrangements with Ocean Marine Mutual Insurance Association Limited will continue to be handled by the Association and its Managers. Neither the Association nor its Membership will be assuming any liabilities of the other. The Association will be responsible for its own affairs and Members joining the L&L will be protected from any past liabilities of the Association.



DEFINITIVE NEW GUIDE EXPLAINS PRACTICAL EFFECTS OF THE ISM CODE.

Captain Phil Anderson, head of loss prevention at the North of England P&I Club and vice president of the Nautical Institute has written a definitive new guide on the practical effects of the IMO International Safety Management (ISM) Code, which came into force for most ships on July 1, 1998.

The guide is aimed at all those working within the shipping and related industries who need to consider the legal and insurance implications of their involvement with ships. This includes masters, officers, owners and

operators, as well as port-state control officials, P&I Clubs, hull and machinery insurers and maritime lawyers.

The guide provides a critical analysis of the various aspects of the Code and includes detailed case studies of how it might have applied in some relevant cases such as the Star Sea, Apostolis, Toledo and Marion. It also includes the full text of the Code.



SHOREHAM PORT GETS DOWN TO EARTH

Shoreham has been chosen as the loading port for the shipment of road making equipment which is to be used to repair and rebuild taxi and runways at Barbados Airport. The

Hamburg registered Blue Sky, owned by Sermal Shipping N.V., was loaded with road rollers, screeners and planers, some weighing as much as 29 tonnes. The chartering of the Blue Sky was arranged by Peter Everett Cargoplan, while the work in Barbados is being carried out by Associated Asphalt, who have used Shoreham previously for a similar project in the Turks and Cacos islands.

ANNOUNCEMENT

We are happy to announce as from 1st January 1999 the establishment of our new company ALEMAR SHIPPING LIMITED after 20 years of successful co-operation with Afeli Maritime Inc.

ALEMAR SHIPPING LIMITED will be managed and directed by Christos Livieratos who has been dedicated with the shipping industry since 1979. We shall continue to provide the best quality services to everyone of our clients at the following address.

ALEMAR SHIPPING LIMITED

9, Eftalias st.,

185 37 Piraeus, Greece

Phone: + 30 1 4288420

Telefax: + 30 1 4288425

Telex: 211557 - 211558 ALEM GR Context: e-mail A54GR247

CONTACT A.D.H./MOBILE:

Christos Livieratos

+ 30 1 6209125 / 094 512812

Spyros Livieratos

+ 30 1 6200074 / 0932 193939

RACAL JOINS MARINEGUARD IN NEW BOAT SECURITY SERVICE.

A new security and tracking service has been launched by MarineGuard to provide boat owners with a continuous watch on their vessels anywhere within 80 countries world-wide. It combines GPS positioning with GSM mobile telecommunications in a service that can automatically report if a boat has been broken-into, moved, or even if there has been any change in its bilge water level. The unit uses the Vodafone GSM network to report the daily status of the boat and it automatically alerts the central control should the sensors detect that the boat is being entered or moved illegally, or that the bilge water level has risen. Marina personnel are contacted immediately, and as a result, the alarm can be investigated within minutes.

SUPPLEMENTARY AND RELEASE CALLS; CLASS II, FREIGHT, DEFENCE AND DEMURRAGE.

The new arrangements with Liverpool and London, which will be on a virtual fixed cost basis, will enable the members to enjoy the same high standards of service and continuity, but with the security and stability offered by their participation within the International Group, and a primary reinsurance programme supported by first-class reinsurers.



BUREAU VERITAS LAUNCHES NEW CLASS APPROACH

Leading Classification Society Bureau Veritas has launched a new approach to classification which uses risk assessment techniques to integrate the owner's planned maintenance system into the classification and survey of shipboard machinery and equipment.

VeriSTAR Machinery introduces a risk-based classification system which covers main machinery, safety and pollution prevention items, while it is flexible enough to include other areas of the ship's equipment and facilities. It integrates with the ISM code to demonstrate compliance for planned maintenance systems.



BIMCO EXECUTIVE COMMITTEE MEETINGS.

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Executive Committee, chaired by President Ronald Bergman, held its winter meeting in Copenhagen. The topics of discussion included the US National Maritime Safety Incident Reporting System (NMSIRS), a self assessment of flag state performance, ISM/STCW '95, piracy and armed robbery against ships, compulsory insurance and harbour maintenance tax.

the
maritime
scene
NEWS

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ: ☐ Συνδρομές στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)

☐ Ιδιώτες: 17.000 δραχ. ☐ Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000 δραχ. ☐ Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000 δραχ.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

☐ Ταχυδρομική επιταγή ☐ Τραπεζική επιταγή ☐ Έμβασμα στη Γενική Τράπεζα (Α/Κ Νο 002/62047-0040)

Στοιχεία τιμολογίου

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΟΔΟΣ: ΑΡΙΘΜΟΣ: Τ.Κ.: ΠΟΛΗ: ...

ΔΟΥ: ΑΦΜ: FAX:

Παρακαλούμε όλες οι επιταγές
να εκδίδονται επ' ονόματι

GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΕ

Φίλωνος 46, Πειραιάς 185 35,

Τηλ: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Τ.Κ.: ΠΟΛΗ:

ΤΗΛ.: ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

I wish: ☐ Subscriptions for the magazine **NAFTIKA CHRONIKA** (For 1 year-11 issues)

Hellas ☐ Personal: 17.000 drs. ☐ Companies: 20.000 drs. ☐ Students/Sailors: 15.000 drs.
Abroad 110 US\$

METHOD OF PAYMENT

☐ Postal cheque ☐ Personal cheque ☐ Endorsement to General Bank Hellas (A/C. No 002/62047-00/40)

INVOICE TO

COMPANY: OCCUPATION:

ADDRESS: No: POSTCODE: CITY: ...

TEL.: FAX: VAT No.:

All payments should be made
at the name of

GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε

46, Philonos str., Piraeus 185 35, Hellas

Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

SURNAME:

ADDRESS: POSTCODE:

CITY: TEL.:

DATE: SIGNATURE:

9 χρόνια τώρα,
ακούτε μόνο
την καρδιά σας.



Ακούτε Galaxy.

Έρωτας με συχνότητα, στους 92.1 και 91.8, αλλά και στο internet: www.galaxy92.gr

9 χρόνια

G92
Galaxy FM

Στην καρδιά του ραδιοφώνου!

Mühlhan Hellas s.a

Member of

Mühlhan Group

Corrosion Protection - tank coating



Right quality at the right time



Head Office: Hamburg - Germany

Affiliates: Bahrain, China, Denmark, Greece, Nederland, Poland, Russia, USA

Greek Office: 12 Palaska Str. Skaramanga, 12462 Haidari, Greece

Telefon (301) 5576994, Telefax (301) 5578443