



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 14 - ΜΑΡΤΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΜΑΙΡΗ ΤΣΑΝΑΚΗ

Η νομάρχης
Πειραιώς
αποκαλύπτει
τα σχέδιά της

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

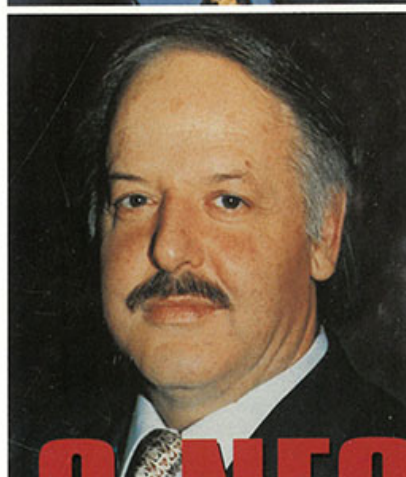
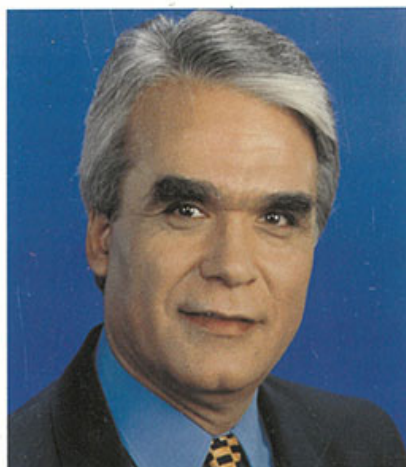
Α/ΓΕΝ

Γ. Ιωαννίδης:
Το Π.Ν. σε ρόλο
διπλωματικού
«εργαλείου»

ΕΡΕΥΝΑ

ΟΛΠ και ΟΛΘ
υπό νέο καθεστώς

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΗΜΙΤΗ
ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ



6 ΝΕΟΙ ΔΗΜΑΡΧΟΙ μιλούν για τα λιμάνια τους



WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



**As the winds of time blow change, so get onboard
and take advantage of all the services we can now offer**

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

Tel: +30 1 6233063, Mobile: +30 093 488460, Fax: +30 1 62 33 067,

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr

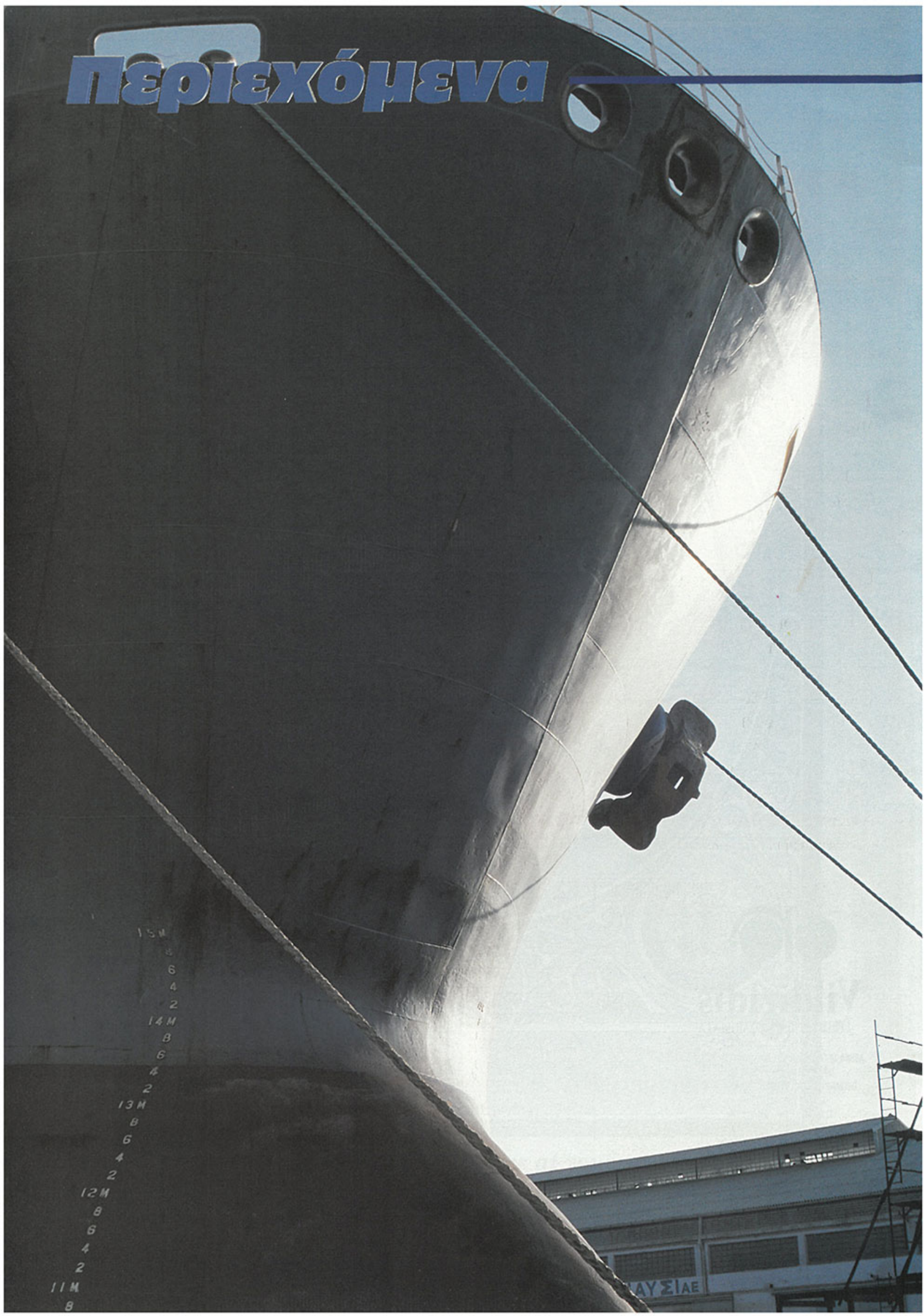


Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ: ΜΕΓΑΡΟ ΒΙΛΔΙΡΙΔΗ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 14-16
 ΤΗΛ.: 01/36 35 145, 01/36 33 582
 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΡΟ VILDIRIDIS, ΤΣΙΜΙΣΚΗ 49 &
 Κ. ΝΤΗΛ 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 67^Α, ΛΕΥΚΩΣΙΑ,
 ΤΗΛ.: 02/377 795

Περιεχόμενα



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

16. ΜΑΣ ΑΡΝΗΘΗΚΑΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ Α.Ε.
Συνέντευξη της νομάρχη Πειραιά,
κ. Μαίρης Τσανάκη

18. ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΕ ΡΟΛΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟΥ «ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ»
Συνέντευξη του αρχηγού
του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού,
αντιναύαρχου Γ. Ιωαννίδη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

20. ΕΞΙ ΝΕΟΙ ΔΗΜΑΡΧΟΙ ΣΕ ΕΞΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

28. ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΗΜΙΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

30. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Συνέντευξη
του καθηγητή Ελ. Θαλασσινού

ΕΡΕΥΝΑ

34. ΟΛΠ-ΟΛΘ: ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΥΠΟ ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

44. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ:
Έντονη δραστηριοποίηση
εισηγμένων εταιρειών

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

46. ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΖΗΤΕΙ Η ΠΝΟ

48. Ο ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΑΝΟΙΞΕ ΤΟ ΔΡΟΜΟ

50. Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΜΕΣΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

52. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

56. ΤΡΕΙΣ ΚΑΤΑΝΟΗΤΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΚΑΘΗΛΩΝΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
Του Χρήστου Ντούνη

60. ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΚΑΙ ΜΗ
Του Γ. Μπάνου

62. ΤΟ ΠΗΔΑΛΙΟ ΤΟΥ «ΑΦΑΙΑ»
Αληθινές ιστορίες από το Πέραμα

64. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

66. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

70. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ
Του Τ. Μακρή

72. ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΙ
Του Δημ. Καφετζή

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. ΧΑΜΗΛΟΙ ΝΑΥΛΟΙ: Η ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. AIR NEWS

78. FORUM

80. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 14
Μάρτιος 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 Μαρέθου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Συντακτική Ομάδα:
Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες:
Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Θεοδοσία Χαγιαλίδη
Διεύθυνση
Marketing & Διαφήμισης :
Νέλλη Κοθιμπάδη
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός
Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:
Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών:
Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.
Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος,
17342 Αθήνα
Τηλ. 9953463-5, 9966762-3,
Fax: 9924115
Εκτύπωση:
ΠΛΑΙΣΙΟ
Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε
Κηφισός 25, Περιστέρι
Τηλ. 5731461
Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο
Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.
Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4227111- Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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

Αγοράζουμε μόνο ολοκαίνουργια Boeing!

Καθώς μεγαλώνουμε, ο στόλος μας γίνεται νεότερος!

Ηλικία
στόλου

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

easyJet

Καλοκαίρι '99



easyJet

Τώρα



British Airways

Τώρα



Ολυμπιακή Αεροπορία

Τώρα



Στην **easyJet** πληρώνουμε μόνο για αυτά που μετράνε. Έχουμε επενδύσει πάνω από 350 δισεκατομμύρια δραχμές για την αγορά 42 ολοκαίνουργιων αεροσκαφών Boeing 737-300 και 737-700 νέας γενιάς.

Ο στόλος μας είναι ήδη από τους νεότερους στον κόσμο, αλλά αυτό για μας δεν είναι αρκετό. Έτσι, μέχρι το καλοκαίρι ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μας θα μειωθεί περαιτέρω κάτω από τα 4 χρόνια!

Οι προμήθειες των ταξιδιωτικών πρακτόρων, το catering, τα ακριβά και πολυσύχναστα αεροδρόμια όπως το Heathrow, είναι έξοδα που δεν πληρώνουν οι επιβάτες μας. Για αυτούς το Λονδίνο είναι πιο κοντά!

Πηγή στοιχείων: AVMARK International

easyJet

Κρατήσεις με πιστωτική κάρτα:

τηλ. **96 70 000** Internet: **www.easyJet.com**

Δύο τακτικές πτήσεις κάθε μέρα από την Αθήνα για το αεροδρόμιο Λούτον του Λονδίνου.

Επίσης από Λονδίνο για: Αμπερντίν, Άμστερνταμ, Βαρκελώνη, Γενεύη, Γλασκώβη, Εδιμβούργο, Ινβερνές, Μαδρίτη, Μπέλφαστ, Νίκαια, Πάλμα (Μαγιόρκα) Ζυρίχη και από το Λίβερπουλ για: Άμστερνταμ, Βαρκελώνη, Γενεύη, Μάλαγκα, Μπέλφαστ, Νίκαια.

Tα «Ναυτικά Χρονικά», επί εξήντα και πλέον χρόνια, υπηρέτησαν πιστά την ελληνική ναυτιλία, πιστεύοντας ότι συμβάλλουν, με τις όποιες δυνάμεις διαθέτουν, πρώτον, στο να καταστήσουν γνωστή στο ευρύτερο ελληνικό κοινό τη μεγάλη προσφορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των ανθρώπων της στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και, δεύτερον, στο να διευρύνουν τον προβληματισμό του ναυτιλιακού κόσμου γύρω από τα ζητήματα του διεθνοποιημένου αυτού κλάδου της ελληνικής οικονομίας.

Και μόνο το γεγονός ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» είναι το μακροβιότερο περιοδικό στην Ελλάδα αποδεικνύει ότι πέτυχαν τους στόχους και το σκοπό τους. Με την ίδια πίστη στην υπόθεση της ελληνικής ναυτιλίας, συνεχίζουν την εκδοτική πορεία τους, πιστεύοντας ότι ακόμη και στις δυσκολότερες στιγμές ο ελληνικός εφοπλισμός θα κατορθώνει πάντοτε να επιβιώνει, να στέκεται όρθιος απέναντι στον οποιονδήποτε ξένο ανταγωνιστή, διατηρώντας έτσι ζωντανή την ελληνική ναυτιλιακή παρουσία διεθνώς, έστω και αν, πολλές φορές, η ελληνική πολιτεία έχει παραγνωρίσει τη σημασία της, οικονομική και διπλωματική.

Η ελληνική ναυτιλία έχει προσφέρει πολλά, σε όλα τα επίπεδα. Ας μην ξεχνάμε ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος της εκβιομηχάνισης της χώρας και της εξόδου της από τα στενά πλαίσια μιας αγροτικής οικονομίας οφείλεται σε κεφάλαια της ναυτιλίας. Πέραν όμως αυτής της συμβολής, της τόσο σημαντικής για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας κατά τις δεκαετίες του '50, του '60 και του '70, τα ναυτιλιακά κεφάλαια έχουν να παρουσιάσουν πολύ μεγάλο έργο ευποιίας, το οποίο δείχνει, σε όλη της την έκταση, την ευαισθησία των ανθρώπων της θάλασσας, του ελληνικού εφοπλισμού, απέναντι στην ανάγκη να βοηθήσουν την πατρίδα τους και σε άλλους κοινωνικούς τομείς.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», θέλοντας να συμμετάσχουν στη γενικότερη κοινωφελή προσπάθεια, που προέρχεται από το χώρο της ναυτιλίας, αποφάσισαν να τοποθετήσουν και αυτά ένα μικρό λιθαράκι στο «οικοδόμημα» που η προσπάθεια αυτή, με υπομονή και επιμονή, έχει ανεγείρει. Η απόφασή τους είναι όπως ποσοστό των εισπράξεών τους, από τις διαφημιστικές καταχωρίσεις στις σελίδες τους, προσφέρεται στη HELMEPA και ειδικότερα στο Παιδικό Τμήμα της, πιστεύοντας ότι ο ερεθισμός των αυριανών πολιτών, προκειμένου να συναισθανθούν τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και της καλύτερης ποιότητας ζωής που η προστασία αυτή εξασφαλίζει, είναι μία από τις καλύτερες παρακαταθήκες που μπορούμε να αφήσουμε στις ευαίσθητες παιδικές ψυχές.

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Η φυγή, η αποφυγή και η πολιτεία

Από τα πρώτα κιάλια τεύχη της νέας εκδοτικής προσπάθειας των «Ναυτικών Χρονικών», είχαμε χρησιμοποιήσει τον όρο «αποφυγή», παράλληλα με εκείνον της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Και τούτο διότι ήταν πολύ ενδεικτικός των συνθηκών που η ίδια η πολιτεία δημιουργούσε, με αποτέλεσμα να εγκαταλείπει ο ελληνικός εφοπλισμός την εθνική σημαία, και μάλιστα σε δύσκολες στιγμές για τη ναυτιλία.

Τα όσα δραματικά, πράγματι, επισήμανε στην ομιλία του ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Λύρας, στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ, προσδιορίζουν κατά τον καλύτερο τρόπο την εγκατάλειψη της ελληνικής ναυτιλίας από την κυβέρνηση και αποκαλύπτουν, έτσι, τη μικρή σημασία που, πρώτη φορά, δίνει η πολιτεία στον πιο δυναμικό, διεθνή, εθνικό βιομηχανικό κλάδο.

Τα στοιχεία που εμφάνισε ο κ. Λύρας είναι συντριπτικά. Και αποκαλύπτουν ότι η αθρόα εγκατάλειψη του ελληνικού νηολογίου έχει δημιουργήσει νέες συνθήκες, που επηρεάζουν αρνητικότερα τις σχέσεις της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική της βάση. Πράγμα που σημαίνει ότι η επίδραση από τις εξελίξεις αυτές είναι καταλυτική και στην εισροή συναλλάγματος και στην εκπαίδευση και στην υποδομή, αλλά και στον το-

μέα της ναυτικής εργασίας.

Εν πρώτοις, και πέραν των οικονομικών παραμέτρων της αποξένωσης της ελληνικής ναυτιλίας από τη σημαία της, υπάρχει ένα εξαιρετικά ευαίσθητο σημείο, από ψυχολογικής πλευράς, για τον ελληνικό εφοπλισμό, το οποίο επισήμανε ο κ. Λύρας, αλλά πολύ αμφιβάλλουμε αν η κυβέρνηση θα το αντιληφθεί. Ίσως διότι δεν εξαρτάται η είσοδός μας στην Ο-ΝΕ από την ελληνική ναυτιλία!! Ο πρόεδρος της ΕΕΕ κατήγγειλε την πολιτεία -κομψή διατύπωση, διότι με τον όρο αυτό υποδεικνύει την κυβέρνηση Σημίτη- ότι αρνείται να προστατεύσει το ναυτιλιακό επίτευγμα του εικοστού αιώνα, το οποίο «ο Έλληνας εφοπλιστής έθεσε στη διάθεση της πατρίδας του για οικονομική ανάπτυξη, πολιτική αξιοποίηση και εθνική καταξίωση». Υπάρχει, άραγε, παράγων της πολιτείας που μπορεί να αμφισβητήσει την ιστορική αυτή πραγματικότητα;

Πείσμων έλλειψη πολιτικής

Η κυβέρνηση Σημίτη και ο αρμόδιος υπουργός δεν θέλησαν να εξασφαλίσουν στην ελληνική ναυτιλία ένα πλαίσιο ασφαλείας εντός του εθνικού νηολογίου. Γι' αυτό άλλωστε δεν εξεπρόνησαν και σχετική πολιτική.

Και από τη στιγμή που η ναυτιλαγορά πήρε την κατιούσα και η ελληνική σημαία είχε προ πολλού παύσει να είναι ανταγωνιστική, ο ελληνικός εφοπλισμός έπρεπε να αναζητήσει αλλού θεσμική στέγη, προκειμένου να επιβιώσει. Το βέβαιο είναι ότι ακόμη και αν ανακάμψει η αγορά, και πόλη η ελληνική ναυτιλία που εγκατέλειψε το εθνικό νηολόγιο δεν πρόκειται να επιστρέψει σε αυτό, αν δεν καταστεί ανταγωνιστικό. Η εξέλιξη αυτή θα διαψεύσει και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο επιμένει να λέει ότι τα ελληνικά πλοία βρέθηκαν εκτός αγοράς λόγω της κρίσεως και μόνον, και όχι διότι έχουν περιορισμένη ανταγωνιστικότητα. Η ελληνική ναυτιλία ευτύχησε να έχει ένα εξαιρετικό θεσμικό πλαίσιο,

το οποίο, επί σειρά ετών, παρέμενε σταθερό και, για το λόγο αυτό, είχε συμβάλει σημαντικά στη μεταπολεμική ναυτιλιακή ανάπτυξη μας. Εκείνο που χρειάζεται είναι να διατηρηθεί το πλαίσιο αυτό, και συγχρόνως να προσαρμοσθεί στις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί παγκοσμίως. Ας μη λησμονεί η πολιτεία ότι η δραστηριότητα της εμπορικής ναυτιλίας είναι διεθνής. Τι μεγαλύτερη ανάγκη απόδειξης υπάρχει, ότι οι προκάτοχοι των σημερινών κυβερνήσεων είχαν διαμορφώσει ένα άριστο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας, από το γεγονός ότι το πλαίσιο αυτό, με πολλή καθυστέρηση και κάτω από τις αντίξοες συνθήκες του εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, έσπευσαν να το αντιγράψουν οι ναυτιλιακοί αντίπαλοί μας και το έχουν υιοθετήσει οι εταίροι μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

Σε αναζήτηση δυναμικού

Τρεις είναι οι αντικειμενικοί λόγοι, συνεπεία των οποίων δεινοπαθεί σήμερα η ελληνική ναυτιλία από έλλειψη πληρωμάτων. Ο πρώτος είναι η σταδιακή απομάκρυνση του ελληνικού πλοίου από τη σημαία του. Ο δεύτερος, η βελτίωση των οικονομικών δυνατοτήτων των επαγγελματιών της στεριάς. Και ο τρίτος, η έλλειψη μεθοδεύσεως, που να συνοδεύεται και με ισχυρά κίνητρα, για την προσέληψη του πληθυσμού της ενδοχώρας στο ναυτικό επάγγελμα.

Βεβαίως, η ραγδαία αύξηση του εμπορικού στόλου, ιδίως την εποχή που η αποξένωση του πλοίου από την ελληνική σημαία δεν ήταν τόσο μεγάλη, είναι λόγος υποκειμενικός. Μια πρόχειρη έρευνα, που είχε πραγματοποιηθεί προ ετών, όταν για πρώτη φορά είχε προκύψει θέμα εργατικών χεριών στη ναυτιλία, είχε αποκαλύψει ότι υπάρχουν στη χώρα μας μεγάλα αποθέματα ανθρώπινου δυναμικού, που θα μπορούσε να μετατραπεί σε ναυτεργατικό δυναμικό.

Σε όλες τις προηγμένες χώρες της Ευρώπης, η γεωργική απασχόληση δεν απορροφά παρά μόνο το 10%-15%, κατ' ανώτατο όριο, του εργατικού δυναμικού. Στο Βέλγιο, π.χ., όπου η βιομηχανία είναι εντόνως ανεπτυγμένη, το τμήμα του πληθυσμού που απασχολείται στη γεωργία είναι μικρότερο του 5%.

Πριν από περίπου 30 χρόνια, στη χώρα μας, το ποσοστό των απασχολούμενων σε γεωργικές εργασίες ανερχόταν σε 40%-50% του ενεργού πληθυσμού. Σήμερα, το ποσοστό αυτό έχει δραματικά συρρικνωθεί, και λόγω του ότι δημιουργήθηκαν άλλα επαγγέλματα, και λόγω του ότι αναπτύχθηκε η περιφέρεια και διευρύνθηκαν τα ενδιαφέροντα των νέων της επαρχίας, αλλά και διότι η μηχανοποίηση της γεωργίας

περιόρισε την ανάγκη εργατικών χεριών στις αγροτικές εργασίες.

Όμως, αυτό το ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο εγκατέλειψε τη γεωργία και θα μπορούσε να διοχετευθεί σε έναν προσοδοφόρο κλάδο, όπως η ναυτιλία, χάθηκε... καθ' οδόν, αφού επί σειράν ετών το δυναμικό αυτό προτιμούσε να γίνει «γκασταρμπάιτερ» στη γερμανική αγορά.

Ίσως αυτή η μεγάλη ευκαιρία, που κάποτε οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία αρμόδιοι άφησαν να τους φύγει μέσα από τα χέρια, να μην ξαναφανεί. Όμως, οι κύκλοι της ζωής και της οικονομίας, περί των οποίων η ναυτιλία έχει πολύ μεγάλη εμπειρία, εξαιτίας των σταθερών κύκλων της αγοράς επαναλαμβάνονται. Και, αν δεν θέλουμε να περιθωριοποιηθεί ακόμη περισσότερο ο σημαντικός αυτός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, που αναπτύχθηκε στην παγκόσμια διάστασή του, λόγω του εντυπωσιακής αποτελεσματικότητας συνδυασμού κεφαλαίου και ναυτικού, ίσως θα πρέπει κάποτε να αρχίσουμε να οργανώνουμε, σε μόνιμη και ρεαλιστική βάση, τη διαδικασία απορρόφησης νέων από άλλες επαγγελματικές κατευθύνσεις, οι οποίες, παρά τις αντίξοες ασφαλώς συνθήκες άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, δεν μπορούν να προσφέρουν τις ευκαιρίες οικονομικής εξέλιξης, που πάντα θα προσφέρει η θάλασσα.

Η ΕΕΕ και η ναυτική εκπαίδευση

Με το θέμα της εξεύρεσης πληρωμάτων συναρτάται και η ναυτική εκπαίδευση. Μετά δε από τους τόσους πειραματισμούς, που έχουν ανεπιτυχώς επιχειρήσει οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ -τις συνέπειες των οποίων έχει υποστεί το ελληνικό πλοίο και ο ελληνικός εφοπλισμός-, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αναλαμβάνει πρωτοβουλία για την ίδρυση ιδιωτικής Ναυτικής Σχολής.

Και σε προηγούμενο σημείωμα, είχαμε επισημάνει την ανάγκη να υιοθετηθεί και στη ναυτιλία το διευρυμένο φαινόμενο που επικρατεί στην εκπαίδευση στελεχών άλλων κλάδων. Δηλαδή, να ιδρυθούν ιδιωτικές σχολές, οι οποίες θα μπορούσαν όχι μόνο να συμπληρώνουν τις υπάρχουσες, αλλά και να δίνουν, με τη διδακτική ευελιξία που έχουν, γνώσεις προσαρμοσμένες καλύτερα στις σημερινές ανάγκες της ναυτιλίας. Ήδη, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, απασχολημένη από την άρνηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να προχωρήσει στις βαθιές τομές που χρειάζονται, προχω-

ρεί σε συνεργασία με το Ινστιτούτο του Σαουθάμπτον στην ίδρυση παραρτήματός του και στην Ελλάδα, από το οποίο θα αποφοιτούν στελέχη του καταστρώματος και της μηχανής. Ας ελπίσουμε όλοι ότι, από τη στιγμή που θα λειτουργήσει η ιδιωτική αυτή σχολή στη χώρα μας, θα αρχίσει αφ' ενός μεν να αναπτύσσεται η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, προς όφελος γενικότερα της ελληνικής ναυτιλίας, αφ' ετέρου δε, υπό την πίεση του ανταγωνισμού, που μοιραίως θα προκύψει, να εκσυγχρονισθούν και οι δημόσιες σχολές. Οι οποίες τώρα, όπως διαπιστώνουν αυτοί που χρησιμοποιούν την παραγωγή τους, μόνο βαρύγδουπους τίτλους έχουν, που είναι όμως άχρηστοι στο ελληνικό πλοίο.

Νέες αντιλήψεις

Υπάρχει βεβαίως και κάτι σχετικό, που θα πρέπει να επισημάνουμε, μια και αναφερθήκαμε στη ναυτική σταδιοδρομία. Έχει αλλιάξει πολύ η νοοτροπία των νέων σε σχέση με εκείνους που αποφάσιζαν πριν από μερικά χρόνια να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία.



οβόμαστε ότι σήμερα επικρατεί η αντίληψη του επαγγελματικού σαλταδορισμού, υπό την έννοια ότι και αυτοί οι ήλθοι που στρέφονται προς τη θάλασσα, δεν αντιμετωπίζουν το επάγγελμά τους με προοπτική εξέλιξης, αλλά ως ευκαιρία περιστασιακού κέρδους. Ταξιδεύουν μερικούς μήνες, συγκεντρώνουν το ποσό που έχουν προϋπολογίσει και στη συ-

νέχεια ξεμπαρκάρουν, αναζητώντας άλλη απασχόληση στη στεριά ή ανοίγοντας ένα μικρομάγαζο, που, υπό τις σημερινές συνθήκες ανταγωνισμού, είναι μάλλον δύσκολο να επιβιώσει. Και το ερώτημα παραμένει: Πώς είναι δυνατόν, ακόμη και όταν ένα εφοπλιστικό γραφείο ακριβοπληρώσει τον προσημβανόμενο, να γίνει σωστή δουλειά στη συγκρότηση πληρωμάτων, όταν οι ενδιαφερόμενοι δεν αναζητούν μισθό αλλά κεφάλαιο;

Τραγική κατάσταση

Στο προηγούμενο ακριβώς τεύχος επισημαίναμε την τραγική κατάσταση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Εκείνο που πρέπει να επισημάνουμε επιπλέον είναι ότι η κατάσταση αυτή του ασφαλιστικού ιδρύματος των ναυτικών δεν πρέπει να ερμηνευθεί στο πλαίσιο της γενικότερης κατάρρευσης του ασφαλιστικού συστήματος της χώρας, για τον απλούστατο λόγο ότι το ΝΑΤ ήταν ένα αυτόνομο Ταμείο, πλεονασματικό, χάρη στη σωστή διαχείριση των εκπροσώπων του εφοπλισμού και των ναυτικών, και μόνο όταν αποφάσισε ο Ανδρέας Παπανδρέου να εντάξει και το Ταμείο αυτό στα πλαίσια που θα εκμεταλλευόταν, προκειμένου να ασκήσει ευρύτερη κοινωνική πολιτική, άρχισε να παίρνει την κάτω βόλτα.

Μερικά από τα στοιχεία που ανέγνψε στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ ο πρόεδρος της, κ. Γιάννης Λύρας, είναι ενδεικτικά της απελπιστικής κατάστασης του ιδρύματος, αλλά και επιβεβαιωτικά της έλλειψης, και στον κρίσιμο αυτό τομέα, πολιτικής από πλευράς υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Διότι, πρώτον, κανένα μέτρο εξυγίανσης του Ταμείου δεν έχει ληφθεί, μοιραίοι οι αρμόδιοι γνωρίζουν καλύτερα από κάθε άλλον και την κατάσταση, αλλά και τις συνταρακτικές συνέπειες της κατάρρευσής του. Δεύτερον, το υπουργείο έχει αγνοήσει επιδεικτικά πρόταση της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, που έχει εκπονηθεί από... επταετίας (!), όταν το πρόβλημα δεν ήταν τόσο οξύ όσο είναι σήμερα.

Δύο στοιχεία αξίζει να αναφέρουμε. Η σχέση των συνταξιούχων προς τους εργαζομένους έχει διαμορφωθεί σε 1:0,40, η δε σχέση συνταξιούχων προς ενεργούς ναυτικούς σε 1:0,7 περίπου. Το δε οργανικό έλλειμμα του ΝΑΤ το 1999 υπολογίζεται σε 123 δισ. δρχ. Το υπουργείο θα πρέπει να αντιληφθεί ότι χωρίς άμεση παρέμβαση με συγκεκριμένα μέτρα, οι ναυτικοί δεν θα μπορούν να εισπράξουν τις συντάξεις τους, πέρα από το ότι, βεβαίως, η κατάσταση αυτή συνιστά ένα επιπλέον αντικίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Το παράδειγμα του Νεωρίου

Επειδή η ελληνική οικονομική πραγματικότητα κινείται και πάλι στο ρυθμό των αναμενόμενων ιδιωτικοποιήσεων, με όλη βεβαιότητα τις επιφυλάξεις που οι εχέφρονες μπορεί να έχουν για την ευτυχή κατάληξή τους ή για την πραγματοποίησή τους, τελικώς, καλόν είναι όλοι να ενθουσιάζονται το παράδειγμα του Νεωρίου Σύρου. Και κυρίως αυτοί που φέρνουν τα προσκόμματα στις αποκρατικοποιήσεις.

Το πόσο υπέφερε ένα ολόκληρο νησί από τη χρεοκοπία της μοναδικής βιομηχανικής μονάδας που διέθετε, όλοι το ενθυμούνται. Παρ' όλα αυτά, πολιτικές σκοπιμότητες επέμεναν να θέλουν και το Νεώριο να συνεχίζει την απρόσκοπτη πορεία του προς την όλο και βαθύτερη χρεοκοπία, αλλήλ και η οικονομία ενός ολόκληρου νησιού να βρίσκεται σε αδιέξοδο, με όλη τις κοινωνικές συνέπειες που η δυσάρεστη αυτή εξέλιξη δημιουργούσε. Τελικώς, και αφού η τοπική οικονομία έφθασε σε αδιέξοδο, και μαζί με αυτήν και οι εργαζόμενοι στα εκεί ναυπηγεία, όλοι αποφάσισαν ότι θα έπρεπε η μονάδα του νησιού να διασωθεί. Και οι εργαζόμενοι αποδέχθηκαν και προσωπινές προσωπικές θυσίες, προκειμένου να έχουν όλοι δουλειά, όταν η επι-

χείρηση περιήλθε σε ιδιωτικά χέρια.

Τώρα, στα Ναυπηγεία της Σύρου εργάζονται όλοι. Η ανταγωνιστικότητα της μονάδας, της επιτρέπει να έχει πληθώρα εργασιών και, κατά συνέπεια, κέρδη, και η τοπική οικονομία συντηρείται και πάλι από τον αυξανόμενο κύκλο εργασιών του Νεωρίου. Αντιθέτως, άλλες μονάδες, όπως της Ελευσίνας και του Σκαρμαγκά, ή άλλες επιχειρήσεις του Δημοσίου, εξακολουθούν να φυτοζωούν, επειδή προφανώς η λειτουργία τους δεν επηρεάζει τόσο άμεσα τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες, ώστε να τις φέρει στο αδιέξοδο που βρέθηκε η Σύρος και να αντιδράσουν κατά ρεαλιστικό τρόπο οι εργαζόμενοι σε αυτές. Και όχι μόνο αυτό. Αλλά η απόπειρα ιδιωτικοποίησης της μιας μονάδας από αυτές, βλάφτηκε και από αθώο αίμα.

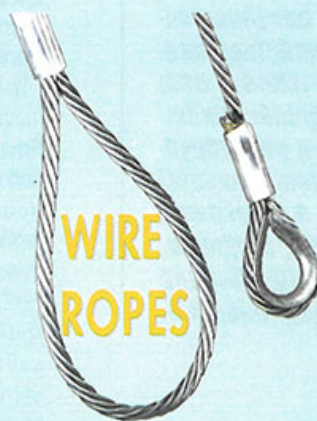
Εν πλάω

KATRADIS - linked with quality

**ANCHORS
& STUDLING
ANCHOR
CHAINCABLES**



STOCKIST OF:
WIRE ROPES, ANCHORS AND
STUDLINK CHAINS,
CONTAINER FITTINGS,
IMO EMERGENCY TOWING
ARRANGEMENT,
MARINE PAINTS,
SACRIFICIAL ANODES,
DECK EQUIPMENT,
SURVIVAL SYSTEMS



**WIRE
ROPES**

**KATRADIS-MARINE
ROPES INDUSTRY SA**

MANUFACTURER OF:

NIKA-CORD® MOORING ROPES, NYLON ROPES.

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

OUR CONTACT DETAILS ARE:

11, PSARRON STR., P.O. BOX 86032, PIRAEUS 18503, GREECE

TEL: +301 4631135/4627800, FAX: +301 4619631/4626268,

E-MAIL: katradis@acropolis.gr

WEB SITE: <http://www/katradis.com>

ΑΚΤΟΠΛΟΟΙ: ΑΝΑΒΕΛΩΡΗΣΗ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΟΥ

Έντονα απασχόλησε τη γενική συνέλευση των ακτοπλοίων-εφοπλιστών το θέμα του ναυλολογίου. Από το 1995 και εντεύθεν, το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ως προς τις ετήσιες συζητήσεις στο ναυλολόγιο, διαχωρίζουν τους συντελεστές κόστους εκμετάλλευσης σε δύο κατηγορίες: τους μεταβλητούς, που αποτελούν το 70% (αμοιβές πληρωμάτων 22%, καύσιμα 20,5%, ασφαλιστικά 5%, συντήρηση και επισκευές 9% και μέρος των γενικών εξόδων 8%, έναντι 13,5%), και τους σταθερούς, που αποτελούν το 30% (προμήθειες πρακτόρων 8%, συναλλαγματικές διαφορές 5%, αποσβέσεις 12% και χρηματοοικονομικά 5%). Οι ακτοπλοίοι διαμαρτύρονται, γιατί αυτή η μέθοδος στηρίχθηκε το '93 σε στοιχεία ενός πλοίου, ενώ τώρα οι συνθήκες εκμετάλλευσης είναι διαφορετικές και για σημαντικά στοιχεία του κόστους, όπως οι αμοιβές πληρωμάτων, η συμμετοχή είναι χαμηλή και δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Εμπορίου έκανε αποδεκτό το αίτημα για επανυπολογισμό, με βάση τις σημερινές συνθήκες εκμετάλλευσης ενός ακτοπλοϊκού σκάφους. Στη συνέλευση τέθηκαν πάλη τα θέματα της επαναφοράς μίσθωσης άγονων γραμμών, η μηχανοργάνωση, η κατάσταση που επικρατεί στα διάφορα λιμάνια, η καθιέρωση συστήματος καταγραφής επιβατών, οι προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας κ.ά.

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρου Σουμάκη, εγκρίθηκαν τα χειμερινά δρομολόγια της περιόδου από 1-11-98 μέχρι 30-3-99 των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων στις δευτερεύουσες ακτοπλοϊκές γραμμές Βόλου-Β. Σποράδων, Αγ. Κωνσταντίνου-Β. Σποράδων και Χαλκίδας-Πευκίου-Ωρεών-Β. Σποράδων και τα ετήσια δρομολόγια της περιόδου μέχρι 31-10-99 του Ε/Γ - Ο/Γ «Θράκη III» Ν.Π. 10457 στις ακτοπλοϊκές γραμμές Αθήν-Ανδρούπολης-Σαμοθράκης, Αθήν-Ανδρούπολης-Σαμοθράκης-Μαρωνείας-Παλαιών και Αθήν-Ανδρούπολης-Σαμοθράκης-Λήμνου.

Επίσης, εγκρίθηκαν τα ετήσια δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων περιόδου 1998-99, στις ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά-Νήσων Β. Αιγαίου, Ραφήνας-Νήσων Β. Αιγαίου και στις δευτερεύουσες ακτοπλοϊκές γραμμές Κυλλήνης-Πόρου-Κεφαλληνίας, Κυλλήνης-Αργοστολίου και Πάτρας-Σάμης-Ιθάκης.



ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ: ΟΧΙ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΘΕΣΕΩΝ

Μετά τα δημοσιεύματα στον ημερήσιο και ναυτιλιακό Τύπο, που αναφέρονται στις δραστηριότητες και απειλές της Ένωσης Εφοπλιστικών Επιβατηγών Πλοίων, άλλοτε για μείωση της σύνθεσης των ελληνικών πληρωμάτων και άλλοτε για αλληλαγία σημαίας (ελληνικής) στα πλοία, η Ένωσή μας, μία ακόμη φορά, θέλει να τονίσει τα εξής:

Η ελληνική σημαία δεν μπορεί και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να γίνεται μέσο εκμετάλλευσης και εκβιασμών, που ουσιαστικά αποβλέπουν στην αύξηση των κερδών της εφοπλιστικής πλειυράς.

Τη θέση αυτή διατυπώνει ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΘΕΝ), κ. Γεράσιμος Μελέτης, σε ανακοίνωσή του, και συνεχίζει ασκώντας έντονη κριτική στον γενικό διευθυντή της Royal Olympic Cruises, κ. Β. Καπετανάκο, για τις επιλογές του, αποδίδοντάς του ανάλογες ευθύνες για την εισήγηση σχεδίου το οποίο προβλέπει την πρόσληψη Πορτογάλων και Φιλιππινέζων στο πλοίο της εταιρείας.

Στη συνέχεια της ανακοίνωσης, ο κ. Μελέτης ζητεί από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας «να μην ενδώσει στους εκβιασμούς, και να γίνει σε κάθε περίπτωση και με σχολαστικότητα η πλήρης εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας, χωρίς καμιά παρέκκλιση της εφοπλιστικής πλειυράς».

Ο πρόεδρος της ΠΕΘΕΝ χαρακτηρίζει αυθαί-

ρετους τους ισχυρισμούς της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων του κλάδου, για τους ακόλουθους λόγους:

- Για τα πλοία με διεθνείς πλώδες: Οι εταιρείες που διαθέτουν πλοία της κατηγορίας αυτής δεν έχουν κανένα πρόβλημα ανταγωνιστικότητας, για τον πλοίστατο λόγο ότι εμφανίζουν και στους δημοσιευμένους ισολογισμούς τους τεράστια κέρδη, και ακριβώς εξ αυτού του λόγου προβαίνουν στις αγορές νέων σύγχρονων πλοίων.

- Για τα κρουαζιερόπλοια: Ένας από τους σοβαρότερους λόγους

μειωμένης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου είναι η παισιότητα του, που έχει φυσικό επακόλουθο το μεγάλο κόστος λειτουργίας και συντήρησης σε σχέση με τα ανταγωνιστικά πλοία, τα οποία πορουσιάζονται σύγχρονα και με άλλες δυνατότητες. Το γεγονός ότι ακόμη και σήμερα τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια ανταγωνίζονται τα σύγχρονα



πλοία, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην παρούσα των ελληνικών πληρωμάτων.

Και η ανακοίνωση καταλήγει: «Απευθυνόμενοι και πάλι προς την κυβέρνηση, η οποία έχει και τη μεγάλη ευθύνη για την ύπαρξη ή εξασφάλιση των ελληνικών ναυτικών, την καθούμε να εγγυηθεί την εξασφάλιση των θέσεων εργασίας του προσωπικού γενικών υπηρεσιών και να ενεργήσει άμεσα για την απομάκρυνση όρων των αλλοδαπών από τα πλοία. Είναι ένα μέτρο που θα συμβάλει θετικά και στην ασφάλεια των νησιών μας και στην εθνική οικονομία».

επιμέλεια: Λίζα Μαρέζου



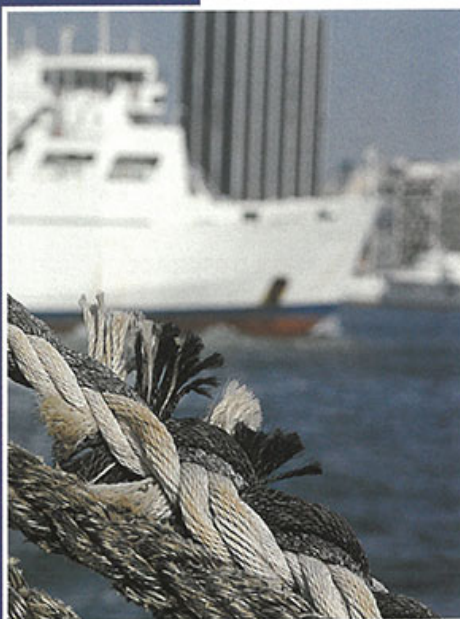
Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕΕΠ ΤΟ 1998

Περί τα τέλη Ιανουαρίου πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Όμιλο η ετήσια γενική συνέλευση της Ενώσεως Εφορηστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ). Στην ομιλία του, ο πρόεδρος Ανδρέας Ποταμιάνος αναφέρθηκε σε όλο το φάσμα δραστηριότητας της Ένωσης κατά τον προηγούμενο χρόνο, επισημαιοποιώντας τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την αντιμετώπιση του θέματος της ανταγωνιστικότητας των πλοίων του κλάδου. Ο κ. Ποταμιάνος υπογράμμισε ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει έντονη κινητικότητα σε πολλούς τομείς, που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ναυτική εκπαίδευση, την ασφαλή διαχείριση και ποιότητα υπηρεσιών των πλοίων, καθώς και αποφάσεις κρατικών φορέων σχετικά με την υποβολή υπέρρογων εξοντωτικών λιμενικών, δημοτικών και άλλου είδους τελών και τιμολογίων.

Επίσης, επισημάνθηκε η ανάγκη λήψης μέτρων από μεριάς της πολιτείας, τα οποία θα βοηθήσουν στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού και διεθνών πλοίων επιβατηγού στόλου. Αυτά τα μέτρα θα τονώσουν παρόληλη την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, την απασχόληση του ελληνικού εργατικού δυναμικού και την ελληνική οικονομία.

Τέλος, ο κ. Ποταμιάνος υπογράμμισε τις συνεχείς επισημάνσεις προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τον πρωθυπουργό, για την ανάγκη ρύθμισης του καθεστώτος επάνδρωσης των επιβατηγών πλοίων, προς εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού και απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Τα μέλη της ΕΕΕΠ εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη δραστηριότητα και το έργο της Ένωσης, καθώς και για τη συνεπή ενημέρωσή τους σχετικά με την εξελίξις στον εθνικό, κοινοτικό και διεθνή χώρο. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στην πρωτοβουλία και το έργο της Ενώσεως, σε συνεργασία με την ομάδα των Εφορηστικών Ευρωπαϊκών Ενώσεων της Μεσογείου (MEDGROUP) και τα επιστημονικά-ερευνητικά κέντρα της Ελλάδας και γενικότερα της Ευρώπης, για τη μελέτη των τομέων ασφάλειας στην κατασκευή, τον εξοπλισμό και την ασφαλή διαχείριση των πλοίων.



ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ «ΛΥΜΠΕΡΙΟΥ»

Πένθος μυστηρίου εξακολουθεί να σκεπάζει την εξαφάνιση του αλιευτικού «Λυμπερίου» από τις 23 Ιανουαρίου.

Το αλιευτικό, με επταμελές πλήρωμα (δύο Έλληνες και πέντε Αιγύπτιοι) είχε αποπλεύσει από το Κεραταίνι στις 10 το βράδυ της ίδιας ημέρας και έκτοτε δεν έδωσε κανένα στίγμα.

Ο πλοιοκτήτης Χ. Βατίστας, τρεις μέρες αργότερα, κατήγγειλε στο Λιμεναρχείο Πειραιά την εξαφάνιση του αλιευτικού και με καθυστέρηση ξεκίνησαν οι έρευνες για τον εντοπισμό του. Μία εβδομάδα αργότερα, βρέθηκαν τα πτώματα των Π. Μεσολλογγίτη και Π. Αθανασάκου, σε ακτή της Κύθου. Οι πέντε Αιγύπτιοι -μέχρι σήμερα- εξακολουθούν να αγνοούνται.

Πιθανολογείται ότι το αλιευτικό εμβολίστηκε από μεγάλο σκάφος και πήρε στον υγρό τάφο του το πλήρωμά του. Στις αρχές Φεβρουαρίου, οι έρευνες των λιμενικών έφθασαν μέχρι το υπό σημαία Παναμά φορτηγό «Ανίτα Τ», στο οποίο εντοπίστηκαν ρήγματα στην πλώρη. Ο Ρώσος πλοίαρχος Σ. Μπορίσοφ υποστήριξε ότι είχε προσαρμόξει σε βραχώδη περιοχή της Μακρονήσου, κάτι που αποδείχθηκε από επιτόπια έρευνα.

Οι λιμενικοί, υπό την εποπτεία του εισαγγελέα Αρ. Φραγκιαδάκη, συνεχίζουν τις έρευνες, όμως όσο περνούν οι μέρες τόσο πιο δύσκολη θα λυθεί το μυστήριο της εξαφάνισης του αλιευτικού.

Αρχαιρεσίες στην ΠΕΝΕΝ

Ολοκληρώθηκε η διαδικασία των αρχαιρεσιών στην Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού και τα επίσημα αποτελέσματα είναι:

- «Ταξική αγωνιστική συσπείρωση ναυτών», με επικεφαλής τον πρόεδρο της ΠΕΝΕΝ Αντώνη Νταλαγιώργο, ποσοστό 64,3%.
- «Ενωτική κίνηση ναυτών Ε.Ν.», ποσοστό 14%.
- «Αγωνιστικός συνδυασμός ναυτών Ε.Ν.», ποσοστό 13,5%.
- «Ανανεωτική αγωνιστική συνεργασία αδέσμευτων ναυτών Ε.Ν.», ποσοστό 7,4%.
- Μεμονωμένοι υποψήφιοι 9,5%.

Στις 15 Φεβρουαρίου συνήλθε το νεοεκλεγέν Διοικητικό Συμβούλιο και εξέλεξε για το προεδρείο τους εξής:

Πρόεδρο τον Αντώνη Νταλαγιώργο, γενικό γραμματέα τον Γιώργο Καβαδία και ταμία τον Βασίλη Προβατά.

ΦΥΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

«Μαύρη τριετία» μπορεί να χαρακτηριστεί η τριετία 1996-98 για το ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφορηστών Πάνης Λύρας στην προ ολίγων ημερών γενική συνέλευση των μελών της Ένωσης.

Από το νηολόγιο, κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, διεγράφησαν 218 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.181.393 κούρων. Δυσάρεστο γύρω από την κινητικότητα του εμπορικού στόλου είναι και το γεγονός ότι περίπου 200 νεοαγορασθέντα πλοία, αντί της ελληνικής σημαίας, προτίμησαν ξένες. Δηλαδή, για το ελληνικό νηολόγιο είχαμε όχι μόνο φυγή, αλλά και αποφυγή...

Η Ένωση Ελλήνων Εφορηστών, ύστερα από μακρά περίοδο αναμονής, περνά στην αντιμετώπιση, και με τις αποφάσεις της ξεπερνά τη φιλοδοξία γύρω από την αποτελεσματικότητα των μέτρων του Ιουνίου, ξεκαθαρίζοντας πλέον προς

όλες τις πλευρές πως μπορεί να αντιδράσει όποιος και όταν το απαιτούν οι συνθήκες.

Ήδη από το 1996, είπε ο κ. Λύρας, η ΕΕΕ έχει επισημάνει και έχει καταστήσει σαφές στην πολιτεία ότι η απώλεια της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου οφείλεται κατ'εξοχήν σε θεμελιώδεις αλλοιώσεις στο ευρωπαϊκό σκηνικό.

Αν λοιπόν η ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου είχε εγκαίρως αποκατασταθεί, οι συνέπειες της κρίσης θα ήταν μικρότερες και, ασφαλώς, μικρότερο θα ήταν και το ρεύμα φυγής.

Επομένως, τόνισε ο κ. Λύρας, «γενεσιουργός αιτία της συρρίκνωσης του εθνικού νηολογίου είναι η έλλειψη πολιτικής, που θα επέτρεπε μακροπρόθεσμα στο πλοίο να κινηθεί με μεγαλύτερη ασφάλεια στο πλαίσιο του εθνικού νηολογίου». Η κρίση, συνέχισε, το έληξε στη συνέχεια, αφού το βρήκε εκτεθειμένο στη θύελλα μιας παγκόσμιας οικονομικής αναταραχής και μιας

καχεκτικής ναυλαγοράς.

Και κατέληξε, λέγοντας ότι «το χειρότερο είναι πως η έλλειψη ανταγωνιστικότητας θα δυσχεράνει την ανάκαμψη του νηολογίου και όταν ακόμη οι συνθήκες της ναυλαγοράς βελτιωθούν. Αυτή, νομίζω, πως είναι η ουσία του ναυτιλιακού προβλήματος σήμερα, που πρέπει να υπογραμμίζεται με έμφαση, γιατί κάποτε θα καταλογισθούν ευθύνες».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε ακόμη στην κρίση της ναυλαγοράς, στην πρόθεση της Ένωσης να ιδρύσει ναυτική σχολή, στις σκέψεις για την είσοδο της ναυτιλιακής ναυτιλίας στο χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. «Απαράβατη προϋπόθεση είναι να μη γίνει το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Λύρας.

Στον απολογισμό του, ο κ. Λύρας αναφέρθηκε και στο ΝΑΤ, και ιδιαίτερα στη δραματική σχέση αυταξιούχων και εν ενεργεία ναυτικών.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Από τον Όμιλο Χανδρή έγινε επισήμως γνωστό ότι δεν έχει καμία απολύτως σχέση με τη *Royal Olympic Cruises (ROC)*, που είναι εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και η οποία, ως γνωστόν, ανήκει στις οικογένειες των αδελφών Ποταμιάνου και Κισσόγλου. Πρόσφατα, πρώην στελέχη της *Celebrity Cruises*, που ήταν εταιρεία του Ομίλου Χανδρή, μέχρι της συγχωνεύσεώς της τον Ιούλιο του 1997 με τη *Royal Caribbean Cruises Ltd.*, προσελήφθησαν από τη *ROC*. Ο Όμιλος Χανδρή δεν έχει κανένα μετοχικό ενδιαφέρον στη *ROC*, αλλά μόνο στη *Royal Caribbean Cruises Ltd*, μια διεθνή εταιρεία κρουαζιερόπλοιων, η δεύτερη παγκοσμίως, στην οποία ανήκουν η *Royal Caribbean International* και η *Celebrity Cruises Inc.*

Πωλούνται: Φορτηγίδα με άδεια λάντζας, κατασκευής 1955, και Ρ/Κ κατασκευής 1980, μήκους 12 μέτρων, με μηχανή Mercedes 300 ίππων. Πληροφορίες τηλ: 0221/84354



Τιμήθηκε ο ακαδημαϊκός Ευάγγελος Μουτσόπουλος

Το Πανεπιστήμιο Αθηνών οργάνωσε τιμητική τελετή, στις 19 Φεβρουαρίου 1999, για τα 40 χρόνια καθηγεσίας του ακαδημαϊκού, καθηγητή της Φιλοσοφίας και πρώην πρυτάνεως του κ. Ευάγγελου Μουτσόπουλου.

Στην τελετή μίλησαν ο σημερινός πρύτανης του Πανεπιστημίου κ. Κ. Δημόπουλος, καθώς και πολλοί ακαδημαϊκοί και καθηγητές του Πανεπιστημίου, που ανέλυσαν το έργο του τιμωμένου, το οποίο απορτίζεται από 60 τόμους.

Η χορωδία του Πανεπιστημίου εξέτε-

λεσε χορωδιακά έργα του κ. Μουτσόπουλου, ο οποίος είναι γνωστός και ως μουσουργός. Την επομένη, 20 Φεβρουαρίου, το Πανεπιστήμιο οργάνωσε φιλοσοφικό συμπόσιο με ανακοινώσεις γύρω από τη φιλοσοφία του τιμηθέντος καθηγητή.



Ο δήμαρχος Αθηναίων κ. Δημήτρης Αβραμόπουλος περιβάλλει με το χρυσό μετάλλιο της πόλεως τον καθηγητή Ευάγγελο Μουτσόπουλο, τιμώντας τον για την πολυσχιδή διενή πνευματική προσφορά του, σε τελετή που έγινε στο δημαρχιακό μέγαρο, στις 19 Ιανουαρίου 1999.

Με την αρ. πρωτ. 3216.1/01/99/27-1-99 εγκύκλιο της Διεύθυνσης Προστασίας θαλάσσιου Περιβάλλοντος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που υπεγράφη από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Θεοδ. Παπακωνσταντίνου, ιδρύονται γραφεία Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σε όλες τις Λιμενικές Αρχές, με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, ανάμεσα στις οποίες θα περιλαμβάνονται:

-Η εκπόνηση και η εφαρμογή τοπικών σχεδίων καταπολέμησης της ρύπανσης για την περιοχή ευθύνης τους.

-Η προετοιμασία και καταπολέμηση κάθε περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών στην περιοχή τους, σε συνεργασία με άλλους τοπικούς φορείς.

-Η εφαρμογή της νομοθεσίας πρόληψης της ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις ξηράς, στην περιοχή δικαιοδοσίας τους.

Με το μέτρο αυτό, το ΥΕΝ δίνει ακόμη μεγαλύτερη έμφαση στην ανάγκη αποτελεσματικής προστασίας και προαγωγής του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών της χώρας μας από κάθε είδους ρύπανση.

Επίσης, με την αρ. πρωτ. 3117.4/1/99/25-1-99 εγκύκλιο των Διευθύνσεων Λιμενικής Αστυνομίας και Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που υπογράφεται από τον αρχηγό Λ.Σ., υποχρεώνονται εντός τριμήνου όλα τα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων, που ασχολούνται με την παράδοση καυσίμων ή λιπαντικών σε πλοία και κάθε είδους πλωτά μέσα εντός των λιμένων, να διαθέτουν απορροφητικά υλικά και να εφαρμόζουν μέτρα πρόληψης κατά της ρύπανσης.

Η βράβευση του Οικουμενικού Πατριάρχη από την ΕΕΕ

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφορηιστών απένειμε στην Αυτού Θεοτατή Παναγιώτητα, τον Οικουμενικό Πατριάρχη κ.κ. Βαρθολομαίο, το «Βραβείο Γεωργίου Λιβανού» για το μέχρι σήμερα έργο του στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τον πρόεδρο της ΕΕΕ Γιάννη Λύρα, κατά την επίσκεψή του στην Κωνσταντινούπολη, συνόδευσαν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης, καθώς και μέλη της οικογένειας του αείμνηστου Γεωργίου Π. Λιβανού. Στη διάρκεια της σεμνής τελετής που δόθηκε στο Φανάρι, ο κ. Γιάννης Λύρας, στην προσφώνησή του προς τον Παναγιώτατο, τόνισε μεταξύ άλλων το μεγάλο ενδιαφέρον και το έργο του Σεπτu Οικουμενικού Θρόνου για την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαφύλαξη της ισορροπίας του παγκόσμιου οικοσυστήματος. Στο χαιρετισμό του προς την αντιπροσωπεία της Ένωσης Ελλήνων Εφορηιστών, ο Οικουμενικός Πατριάρχης Βαρθολομαίος ευχαρίστησε τους παρευρισκόμενους για την τιμή που του απενεμήθη, τονίζοντας το πνευματικό χρέος της Ορθόδοξης Εκκλησίας στο να επιστήσει σε όλο τον κόσμο το σεβασμό προς τη φυσική δημιουργία, η οποία απορρέει από το σεβασμό προς το Θεό και τα έργα του.

Το «Βραβείο Γεωργίου Λιβανού» θεσπίστηκε από την ΕΕΕ στη μνήμη του αείμνηστου εφορηιστή, ο οποίος αφιέρωσε σημαντικό μέρος της δραστηριότητάς του για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ιδρύοντας, σε συνεργασία με την εφορηιστική κοινότητα και τη ναυτική οικογένεια, την πρωτοπόρο οικολογική οργάνωση, τη γνωστή πλέον Ελληνική Ένωση Προστασίας Περιβάλλοντος (HELMEPAN).



**Ο νέος διευθυντής του Committee
κ. Ι. Κοντογιάννης**

Νέος διευθυντής στο Committee

Στις 11 Φεβρουαρίου ο πρόεδρος και το συμβούλιο του Committee παρέθεσαν προς τον αποχωρούντα διευθυντή Παν. Κοσμάτο αποχαιρετιστήριο δείπνο, στο οποίο παρέκλιναν άνω των 100 προσκεκλημένων από τον ευρύτερο ελληνικό ναυτιλιακό χώρο.

Ανάμεσα στους προσκεκλημένους ήταν ο πρόεδρος της Ελλάδας Βασ. Ζαφειρόπουλος, ο γενικός πρόξενος και η κυρία Ευάγγελου Κορόκη, οι υπηρετούντες στην πρεσβεία αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος, ο ναύαρχος και η κυρία Ευθ. Μητρόπουλου, ο καθηγητής Κ. Γραμμένος, ο πρόεδρος της Λέσχης Ελλήνων Πλοιαρχών Λονδίνου Πέτρος Κορκόδειλος και ο τοπικός εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής

Ομοσπονδίας Γ. Αναστασίου.

Στον αποχαιρετιστήριο λόγο του, ο πρόεδρος Ι.Α. Χατζηπατέρας αναφέρθηκε στη 16ετή προσφορά και στο έργο του αποχωρούντος διευθυντή Π. Κοσμάτου και, σε ένδειξη εκτιμήσεως, του προσέφερε εκ μέρους του Συμβουλίου και του Committee υπογεγραμμένο αργυρό κύπελλο.

Απαντώντας, ο κ. Π. Κοσμάτος μίλησε για την υπηρεσία του επί 46 χρόνια στην ελληνική ναυτιλία, από τα οποία, 30 χρόνια στις τάξεις του Λιμενικού Σώματος και 16 στο Committee. Τέλος, εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς τον πρόεδρο και τα μέλη του Συμβουλίου, τονίζοντας τη βαθιά ευγνωμοσύνη του για την εμπνευσμένη καθοδήγηση και το πνεύμα συνεργασίας που απόλαυσε όλα αυτά τα χρόνια.

Αντικαταστάτης του κ. Κοσμάτου είναι ο αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος (ε.α.) Ιωάννης Κοντογιάννης. Ο νέος διευθυντής γεννήθηκε στην Αθήνα το 1947. Αποφοίτησε από την ΑΣΔΕΝ 'Υδρας και υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό ως έφεδρος σημαιοφόρος. Με ναυτικές σπουδές (πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού) και νομικές (πτυχίο Νομικής Αθηνών - Δημοσίου Δικαίου - Πολιτικών Επιστημών) σταδιοδρόμησε στο Λιμενικό Σώμα απ' όπου μετά 25 χρόνια αποστρατεύθηκε, με αίτησή του, φέροντας το βαθμό του αρχιπλοίαρχου.

Υπηρέτησε σε θέσεις όλων σχεδόν των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος και τα τελευταία δώδεκα χρόνια ως επιτελικό στέλεχος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως προϊστάμενος, κατά σειρά, νομοθετικού, ναυτικών ατυχημάτων, θαλάμου επιχειρήσεων και, τέλος, του γραφείου Διεθνών Οργανισμών στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας. Στην τελευταία θέση ηγήθηκε πολλούς φορές εθνικών εκπροσωπήσεων στον IMO, Paris MOU και την ΕΟΚ.

Το έργο του τιμήθηκε με πολλές διακρίσεις και επαίνους και του έχει απονεμηθεί ο «Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής» και ο «Ταξιάρχης και ο Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος».

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εύχονται στο κ. Ι. Κοντογιάννη κάθε επιτυχία στο νέο έργο του.

Η έκθεση του υποναυάρχου Λιμενικού Σώματος Γιώργου Σπαρτιώτη με θέμα «Καράβια και μορφές», που έγινε στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων, υπό την αιγίδα του Δήμου Αθηναίων, έκλεισε με

μεγάλη επιτυχία.

Η έκθεση, πρωτοποριακή και πρωτότυπη, περιελάμβανε έργα δημιουργημένα από ξύλα που ξέβρασε η θάλασσα στην ακτή ή, με τα χτυπήματά της, τα είχε σφηνώσει στα βράχια.

Τα αλιεύματα ξύλα, στα χέρια του δημιουργού Γιώργου Σπαρτιώτη συνταιριάστηκαν έντεχνα και μεταμορφώθηκαν σε φιγούρες και εικόνες πλοίων, από τα πρώτα που έκανε ο άνθρωπος, στη συνέχεια σε αθηναϊκές τριήρεις, μετά σε μεγάλα ιστιοφόρα και τέλος σε σύγχρονα μηχανοκίνητα.

Την έκθεση επισκέφθηκε μεγάλος αριθμός φιλότεχνων, Αθηναίων και μη.



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

Ο Λέων του Πειραιώς

Στην Αργεντινή, στις 12 Μαρτίου, ο δήμαρχος του Buenos Aires θα κάνει τα αποκαλυπτήρια του αγάλματος του Ποσειδώνου. Πρόκειται για χάλκινο αντίγραφο του ομώνυμου αγάλματος που βρίσκεται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών. Το αντίγραφο προσέφερε η επιτροπή «Επιστροφής του Λέοντος του Πειραιώς» στους Έλληνες της Αργεντινής και στήθηκε στην πλατεία της Ελλάδας (plaza de Grecia) της αργεντινικής πρωτεύουσας. Σύντομα, θα γίνουν στον Πειραιά και τα αποκαλυπτήρια του αντιγράφου του Λέοντος Πειραιώς, το οποίο είναι προσφορά της ίδιας επιτροπής και έχει ήδη πάρει τη θέση του στην ομώνυμη πλατεία, που βρίσκεται στην κεντρική είσοδο του λιμανιού.



«Ωκεανός», η λέσχη των φοιτητών

Οι φοιτητές και οι απόφοιτοι του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς δημιούργησαν το μη κερδοσκοπικό και κομματικό σύλλογο «Ωκεανός», με σκοπό να συμβάλει στην ανάπτυξη και επικοινωνία ανάμεσα στο Πανεπιστήμιο και τη ναυτιλιακή κοινότητα. Η επίτευξη αυτού του σκοπού πραγματοποιείται με τη διεξαγωγή συνεδρίων, ημερίδων, περιοδικών εκδόσεων, προγραμμάτων απασχόλησης και άλλων δραστηριοτήτων.

Το ακαδημαϊκό έτος 1997-1998, τα μέλη του συλλόγου πραγματοποίησαν με επιτυχία πολλές δραστηριότητες ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, ενώ για το τρέχον ακαδημαϊκό έτος προγραμματίζουν ημερίδα με τίτλο «Logistics: Θεωρία και Πράξη», η οποία θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα συνεδρίων του Πανεπιστημίου Πειραιώς την 31η Μαρτίου. Η ημερίδα έχει τεθεί υπό την αιγίδα του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου

Κατά τις τελευταίες αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου στο Σωματείο Μεσπών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, η σύνθεση που προέκυψε είναι η εξής:

Πρόεδρος Νίκος Πενθερουδάκης, αντιπρόεδρος Θεοδωρακάκος Κούλης, γενικός γραμματέας Θωμάς Παγώνης, ταμίας Θάνος Λογοθέτης, σύμβουλοι Λάμπης Αντωνιάδης, Τάκης Δασκαλάκης και Γιάννης Παχούλης.

Στις 22 Ιανουαρίου, υπογράφηκε η συμφωνία αποκλειστικής αντιπροσώπευσης μεταξύ των ναυπηγείων JSCO Zaliv, στην Κριμαία Ουκρανίας, και της εταιρείας Proton Marine Services, που εδρεύει στον Πειραιά. Βασικός στόχος της συμφωνίας είναι η προώθηση εργασιών επισκευής πλοίων στο ναυπηγείο Zaliv από την ελληνική ναυτιλιακή αγορά.

Το ναυπηγείο Kerch Zaliv έχει μακρά ιστορία στην κατασκευή τάνκερ, καθώς και άλλων τύπων πλοίων, βάσει διεθνών προδιαγραφών, για πρώην ρωσικά συμφέροντα, αλλά και ευρωπαϊκά. Στην ελληνική αγορά είναι κυρίως γνωστό για τη συνεργασία του με την εταιρεία Eletson και για την παράδοση 4x65000 dwt τάνκερ. Πρόσφατα, λόγω της πτώσης της αγοράς στον τομέα κατασκευής νέων καραβιών, το ναυπηγείο Kerch μπήκε στην αγορά επισκευής πλοίων, επισκευάζοντας τον τελευταίο χρόνο συνολικά 10 καράβια, από τα οποία τα τέσσερα ήταν ελληνικών συμφερόντων.

Το ναυπηγείο διαθέτει δεξαμενή μήκους 364 μέτρων και πλάτους 60 μέτρων, ικανή να εξυπηρετήσει τη ναυπήγηση καραβιών μέχρι 200.000 dwt, πλήρη εξοπλισμό για σωληνωργικές, εξασματοουργικές, μηχανουργικές εργασίες, καθώς και εξαιρετικά υψηλού επιπέδου εκπαιδευμένο προσωπικό, ικανό να αναλάβει απλές αλλά και πολύπλοκες επισκευαστικές εργασίες.

Η εταιρεία Proton Marine είναι αποκλειστικός αντιπρόσωπος μιας σειράς γνωστών ναυπηγείων, συμπεριλαμβανομένων αυτών της Μάιτας, της Κίνας (Dalian Cosco) και της Ταϊλάνδης (Unithai S+E).

Η συμφωνία αντιπροσώπευσης υπογράφηκε μεταξύ των κ.κ. Evgeniy Jukov, προέδρου του Δ.Σ. των ναυπηγείων, και Δημήτρη Βρανόπουλου, ιδιοκτήτη και γενικού διευθυντή της εταιρείας Proton Marine, στον Πειραιά.

Και οι δύο πλευρές πιστεύουν ότι μέσω των κοινών προσπάθειών το μέλλον των ναυπηγείων Zaliv θα τύχει ευόσμης πορείας στην ελληνική αγορά.



Τη Δευτέρα 8 Μαρτίου στις 6.30 μ.μ. θα γίνει

στη Ναυτιλιακή Λέσχη του Πειραιά η παρουσίαση του βιβλίου του συγγραφέα και μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης κ. Αποστόλη Δόμβρου, με τίτλο:

«Η ΠΡΟΙΚΟΝΝΗΣΟΣ - Ανάμεσα στην Ασπρη και στη Μαύρη Θάλασσα». Πρόκειται για ένα θαλασσινό έπος μιας οικογένειας καραβοκύρηδων από το νησί Προικόννησος (Μαρμαρά) της Προποντίδας. Η ζωή των ανδρών της οικογένειας αυτής πάνω στα ιστιοφόρα και στη συνέχεια στα βαπόρια συμβαδίζει με την ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και του ελληνικού έθνους τα τελευταία 200 χρόνια.



Το ξημέρωμα της 20ής Ιανουαρίου 1998 εκοιμήθη στο Φάληρο ο κατά κόσμον Αριστείδης Κατσιγιάννης, πατήρ Τιμόθεος, βοηθός επίσκοπος της Αρχιεπισκοπής Θυατείρων και Μεγ. Βρετανίας, τέως προϊστάμενος του Καθεδρικού Ναού Αγ. Σοφίας. Εγεννήθη στην Αθήνα το 1927, όπου και έλαβε την βασική παιδεία του στην Σχολή Σαλβάτου και το 9ο Γυμνάσιο Αθηνών.

Καταγόμενος από παλαιά αθηναϊκή οικογένεια είχε την ευκαιρία να μάθει από μικρός Γαλλικά, Αγγλικά και Γερμανικά. Αμέσως μετά την γερμανική κατοχή εισήλθε τρίτος στην Θεολογική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, αποφοιτώντας με άριστα.

Μετάπειτα, ο νεαρός Αριστείδης εστράφη εξ ολοκλήρου προς την χριστιανική ζωή. Μετά από πηλοσία δράση ως λαϊκός ιεροκήρυκας και κατηχητής, χειροτονήθηκε από τον τότε επίσκοπο Ρογών Διονύσιο διάκονος και πρεσβύτερος με το όνομα Τιμόθεος.

Υπηρέτησε ως στρατιωτικός ιερέας στην Ορθοπεδική Υπηρεσία του Στρατού, κυρίως στην Βόρειο Ελλάδα, όπου και ανέπτυξε πρωτοποριακή δράση με την οργάνωση λειτουργιών, εκκλησιαστικών χορωδιών και κυρίως χριστοκεντρικών κηρυγμάτων. Ο αείμνηστος Αρχιεπίσκοπος Αθναγόρας Καββάδας εκτιμά τις ικανότητες και την αρετή του πατρός Τιμοθέου και τον διορίζει πρωτοσύγκελλο της τότε Επισκοπής Θυατείρων και Ευρώπης. Από αυτή τη θέση του ανετέθη η ευθύνη του διαλόγου με την Αγγλικανική και Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία.

Το καλοκαίρι του 1961, ο Αρχιεπίσκοπος Θυατείρων αναγγέλλει στο εκκλησίασμα του Απ. Ανδρέα το μήνυμα «σας παίρνω τον ιερέα σας για να τον κάνω δεσπότη στη Γερμανία». Ο πατήρ Τιμόθεος, μιλώντας και τα Γερμανικά απταίτως, ταξιδεύει από τον Βορρά στον Νότο για να οργανώσει εκκλησιαστικώς τις ομάδες των εργαζομένων συμπατριωτών μας.

Το 1962, πεθαίνει ξαφνικά ο Αρχιεπίσκοπος Αθναγόρας και ο νέος Αρχιεπίσκοπος Αθναγόρας Κοκκινάκης τον ανακαλεί πίσω στο Λονδίνο, όπου τοποθετείται ως εφημέριος του Καθεδρικού Ναού Αγ. Σοφίας Moscow Road. Χρηιάστηκε να διέλθουν 15 έτη για να γνωρίσει ο νέος Αρχιεπίσκοπος τον ήπιο, ενάρετο, δυναμικό, τίμιο και αφιλοκερδή κληρικό του και να τον χειροτονήσει επίσκοπο.

Στην Αγ. Σοφία, ο πατήρ Τιμόθεος συνεχίζει με τον ίδιο ζήλο, ενθουσιασμό και ευθύνη να προσφέρει τις υπηρεσίες του υπό την καθοδήγηση του τότε βοηθού επισκόπου Απαμείας, Κύρου Ιακώβου Βίρβου. Ο παιδαγωγικός του όμως ζήλος τον οδηγεί κι εδώ να οργανώσει το σχολείο, του οποίου οι μαθητές, από 50 κάθε Σάββατο στην Κρύπτη, το 1964 ανέρχονται σε 175, με ενοικιαζόμενο το αγγλικό σχολείο από το West Minster και χρήση ταυτό-

χρονα της Κρύπτης και του Γραφείου της εκκλησίας. Μετά την αποδημία του Ιακώβου Βίρβου, ανέλαβε ως προϊστάμενος της Αγ. Σοφίας, όπου έδειξε το μεγαλείο της οργανωτικής του ικανότητας προς δόξαν και ευφρέπεια του Ναού του Χριστού. Ο θεοφιλέστατος Τιμόθεος συνέχισε κι εδώ την ιεραποστολική προσφορά του προς τον άρρωστο, τον φοιτητή, τον επισκέπτη. Το σπίτι του ήταν πάντοτε ανοικτό κι όλοι όσοι προσήλθαν στην εξόδιο ακολουθία είχαν να διηγηθούν κάτι ατομικό από την επικοινωνία τους με τον πατέρα Τιμόθεο, μια προσωπική ευεργεσία που τους άγγιξε βαθύτατα, γιατί ήταν αφιλοκερδής, αγνός και άδολος.

Ο αείμνηστος είχε δύο ερασιτεχνικές ενασχολήσεις: η μία ήταν να

οργανώνει σχολεία, γιορτές, εκδηλώσεις παντός είδους και η άλλη η καλλιτεχνική φωτογραφία, κυρίως από το χώρο της εκκλησίας και του σχολείου. Συγγραφέας, άφησε πολλές μονογραφίες, για την Αγ. Σοφία, τους προκατόχους του, ευεργέτες της Αγ. Σοφίας και πάνω απ' όλα το περισπούδατο πόνημά του «The Greek Community in London», 800 σελίδων, και πολλές σπάνιες φωτογραφίες.

Ήταν βαθύς γνώστης της Ιστορίας, εκκλησιαστικής και πολιτικής, ιδίως της Μικρασιατικής καταστροφής. Ως εκκλησιαστικός άνδρας επίστευε απόλυτα στη θεία προέλευση της Εκκλησίας, γι' αυτό συχνά έλεγε «η Εκκλησία δεν είναι ξέφραγο αμπέλι».

Ο Μιητουπόλεως Τιμόθεος είχε συνυφάνει την ζωή του με την Αγ. Σοφία, την υπηρέτησε 36 συναπτά έτη. Γι' αυτό εθίβη βαθιά όταν του ε-

ζήτηθη τον Φεβρουάριο 1998 να αποχωρήσει από την Αγ. Σοφία. Αυτός εβόπτιζε, επάντρεψε, ηγίασε, έδιδε, συνεβούλευσε, εκήδευσε χιλιάδες πιστών της Αγγλίας. Αγαπούσε τον λαό που του είχε εμπιστευθεί ο Θεός, αλλά και ο κόσμος τον αγάπησε εξίσου.

Το παράδειγμά του ως τίμιου ανθρώπου, πιστού φίλου, σοφού δασκάλου, ηγέτη, ταπεινού εργάτη του Ευαγγελίου, ένθερμου πατριώτη, μένει πάντοτε ζωντανό μπροστά στα μάτια μας.

Ο θεοφιλέστατος Τιμόθεος υπήρξε πρός, ανεξίκακος, υπόκουρος προς τους προϊσταμένους του, ευπειθής, δημιουργικός, φιλικός, ταπεινός, διοριστικός, εχέμυθος, ευσεβής, διακριτικός, ευχάριστος προς όλους και, πάνω απ' όλα, ανιδιοτελής και γενναίος.

Μετά βεβαιότητα μπορούμε να πούμε ότι ο Κύριός μας θα του δώσει «τον της δικαιοσύνης στέφανο», και θα τον κατατάξει μεταξύ των αγίων του, που ετίμησαν το όνομά Του.



ΜΑΙΡΗ ΤΣΑΝΑΚΗ



Εν σπλίγοις... **ΠΟΛΛΗΔΕ**

του Χάρη Παυλίδου

ΜΑΣ ΑΡΝΗΘΗΚΑΝ συμμετοχή στη διοίκηση ΤΟΥ ΟΛΠ Α.Ε.

Πώς αισθάνεστε στη «γέφυρα» της Νομαρχίας;

... Καπετάνιος σε φουρτουνιασμένη θάλασσα, με σπασμένο πηδάλιο. Όπου φουρτουνιασμένη θάλασσα βάλτε ανυπέρβλητα προβλήματα, και όπου σπασμένο πηδάλιο βάλτε τους ανυπαρκτους πόρους και αρμοδιότητες της Νομαρχίας. Όπως και να 'ναι όμως, κατεύθυνση έχουμε γι' απάνεμο λιμάνι.

Αντέχετε στις «αντίξοες καιρικές συνθήκες»;

Φυσικά, ως καλός καπετάνιος, που πλεονάζει το βαρύ δυσκίνητο σκαρί στα λιμάνια της άγονης γραμμής.

Σε αυτό το «ταξίδι», το «μακρύ ταξίδι» των τεσσάρων ετών, ποιες προτεραιότητες βάζετε;

Τη συμμετοχή της κοινωνίας στο όραμα για το μέλλον. Αυτό το όραμα είναι οι τοπικές κοινωνίες, είναι η Αυτοδιοίκηση, είναι το χαμόγελο στα χείλη των παιδιών...

Η συνεργασία σας με το υπουργείο Ναυτιλίας;

Επιθυμούμε να είναι αρμονική. Είναι όμως εφικτό αυτό, όταν κάποιος αποφασίζουν για τους Πειραιώτες χωρίς τη θέλησή τους; Ζητήσαμε το αυτονόητο, να συμμετάσχουμε ως Νομαρχία στο Δ.Σ. του ΟΛΠ Α.Ε. και εισπράξαμε μια μεγαλοπρεπείστατη άρνηση-προσβολή στο θεσμό που υπηρετούμε. Τα σχόλια ως είναι δικά σας και οι κρίσεις των Πειραιωτών.

Σας ενοχλεί κάτι στο λιμάνι του Πειραιά;

Με ενοχλεί ότι τώρα μαραζώνει, ενώ έως προσφάτως έσφυζε από δυναμισμό και ζωντάνια. Σήμερα, πολλοί από αυτούς που ανέπνεαν πλάι του είναι άνεργοι εξαιτίας λανθασμένων κυβερνητικών χειρισμών. Επιπλέον, παρά το γεγονός πως εκτείνεται κατά μήκος όλης σχεδόν της περιοχής αρμοδιότητας της Νομαρχίας, η οικονομική συνεισφορά στους δήμους, και κατ' επέκταση στους πολίτες, είναι μηδαμινή.

Η αναβάθμιση των νησιών του Σαρωνικού υπάρχει στο «σχέδιο πλεύσης σας»;

Είναι δεδομένο αυτό, άλλωστε το πιλοτικό πρόγραμμα εξυπηρέτησης πολιτών των νησιών του Αργοσαρωνικού, που κατά προτεραιότητα εφαρμόσαμε, αυτό δείχνει. Τα νησιά έχουν αυξημένες ανάγκες και η σκέψη μας κατευθύνεται προς την επίλυση και αντιμετώπισή τους.

Ναι ή όχι, στις αυξημένες αρμοδιότητες της Νομαρχίας στα λιμάνια του Σαρωνικού;

Πρέπει να σας υπενθυμίσω ότι δεν έχουμε καθόλου αρμοδιότητες. Άλλο ένα παράδοξο της ελληνικής πραγματικότητας, η μη συμμετοχή δηλαδή της Αυτοδιοίκησης στα κέντρα λήψης αποφάσεων και, στην προκειμένη περίπτωση, στα των λιμανιών.

Οι πρώτες σκέψεις σας για το θαλάσσιο περιβάλλον;

Είναι άμεση προτεραιότητά μας να προχωρήσουμε στην ολοκλήρωση του βιολογικού καθαρισμού, δεδομένου ότι καθαρές θάλασσες σημαίνουν τουρισμό, και τουρισμός σημαίνει ζωή για μας. Φυσικά, στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσω ότι ήδη έχει αρχήσει η ολοκλήρωση του κέντρου επεξεργασίας λυμάτων στην Ψυττάλεια.

«Ήρεμα νερά» σημαίνει...

Σε όλη μου την πορεία κοιμυπούσα στα βαθιά, που συνήθως είναι τρικυμισμένα. Αγνώστων συνεπώς τα ήρεμα νερά. Όμως, για να ακριβολογώ, ήρεμα νερά συναντώ στη γαλήνη του σπιτιού μου. Εκεί, ο σύντροφός και τα παιδιά μου εκτοπίζουν τα μποφόρ των προβλημάτων.

Εν ολίγοις;

Εν ολίγοις, αγώνας, αγώνας για καλή ρότα...



Το Π.Ν. σε ρόλο διπλωματικού «εργαλείου»

Σε ποια φάση βρίσκονται, κ. Ιωαννίδη, τα εξοπλιστικά προγράμματα και ιδιαιτέρως η συνεργασία με τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά και Ελευσίνας;

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την ευκαιρία που μου δίνετε να παρουσιάσω, μέσα από τις στήλες του έγκριτου και καλαίσθητου περιοδικού σας, θέματα που αφορούν το Πολεμικό μας Ναυτικό. Παράλληλα, θέλω να σας συγχαρώ για τη θεματική ποικιλία και ποιότητα ενημέρωσης που προσφέρετε στους αναγνώστες σας.

Όσον αφορά την ερώτησή σας θα ήθελα να σας πληροφορήσω ότι τα κύρια εξοπλιστικά προγράμματα του ΕΜΠΑΕ 1996-2000 ευρίσκονται σε αρκετά προχωρημένο στάδιο εξελίξεως και αναμένεται εντός του Α' εξαμήνου 1999 να υπογραφούν συμβάσεις και να αρχίσει η υλοποίηση για τα προγράμματα ναυπήγησης τεσσάρων (4) κανονοφόρων (Κ/Φ) στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά (ΕΝΑΕ) και τριών (3) ΤΠΚ και ενός (1) Π/Φ στα Ναυπηγεία Ελευσίνας.

Επίσης, τα προγράμματα των αντιτορπιλικών τ. KIDD και των πλοίων ταχείας μεταφοράς (ΠΤΜ), τύπου ZURB, ευρίσκονται στη φάση των αξιολογήσεων των ΛΟΑς και Προσφορών αντίστοιχα, ενώ συνεχίζονται οι διευκρινιστικές συζητήσεις επί των απαιτήσεων που έχουμε για τα συγκεκριμένα πλοία. Ευελπιστώ ότι σύντομα θα συμφωνήσουμε σε ένα αποδεκτό σχήμα υλοποίησης των προγραμμάτων αυτών.

Το πρόγραμμα των Υ/Β, ένα αρκετά απαιτητικό πρόγραμμα από πλευράς προε-

τοιμασίας και management για την υλοποίησή του, ευρίσκεται στη φάση της αξιολογήσεως της προσφοράς που έχουν κάνει τα ΕΝΑΕ σε συνεργασία με την HMD. Παράλληλα, προχωράει και το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των Υ/Β τ. «Ποσειδών», που ευρίσκεται στο στάδιο της οριστικοποίησης του πακέτου των απαιτήσεων από πλευράς Π.Ν.

Πέραν των προγραμμάτων στα οποία αναφέρθηκα παραπάνω, ευρίσκονται υπό τεχνικό/επιχειρησιακή επεξεργασία του Επιτελείου και διαδικασία εντόξεώς τους στο νέο αναθεωρημένο ΕΜΠΑΕ, τα προγράμματα Εκσυγχρονισμού Μέσης Ζωής (ΕΜΖ) των Φ/Γ τ. «S» και των ΤΠΚ τ. «Λάσκος», «Καβαλιούδης» και τ. «148». Αυτά τα προγράμματα πιστεύουμε ότι, πέραν του ότι αποτελούν ζωτικά προγράμματα για τη διατήρηση της αξιοπιστίας της δυνάμεως κρούσεως του στόλου μας, μπορούν να αποτελέσουν και βασικό συμπλήρωμα της απασχόλησης της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας στον ενδιάμεσο χρόνο, λόγω της εμπειρίας που υπάρχει και του σύντομου χρόνου που απαιτείται από τεχνική πλευρά, για την έναρξη υλοποίησής τους.

Όσον αφορά τις σχέσεις του Π.Ν. με τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, μπορώ να πω ότι είναι πάρα πολύ καλές. Υπάρχει ήδη η δοκιμασμένη και πολύ καλή συνεργασία με τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά για το πρόγραμμα των Φ/Γ τ. ΜΕΚΟ, που ήδη έχει τελειώσει. Επίσης, με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας η συνεργασία μας είναι πολύ καλή για το πρόγραμμα των Α/Γ, που υλοποιείται με γοργούς ρυθ-

Με την ολοκλήρωση του εξοπλιστικού προγράμματος του Πολεμικού Ναυτικού, αυξάνονται οι δυνατότητες του Όπλου στην ανοικτή περιοχή του Δόγματος του Ενιαίου Αμυντικού Χώρου Ελλάδος και Κύπρου. Την κατηγορηματική αυτή διαβεβαίωση δίνει στη συνέντευξή του προς τα «Ναυτικά Χρονικά» ο αρχηγός του Πολεμικού Ναυτικού αντιναύαρχος Γ. Ιωαννίδης, ο οποίος επισημαίνει ιδιαίτερος και το ρόλο που το Πολεμικό Ναυτικό μπορεί να διαδραματίσει ως διπλωματικό «εργαλείο» για την προώθηση των εθνικών μας συμφερόντων.

Το νέο εφοπλιστικό πρόγραμμα ποιες πρόσθετες δυνατότητες παρέχει στο Ναυτικό; Θα έχει τη δυνατότητα το Πολεμικό Ναυτικό να εκτελεί επιχειρήσεις και εκτός Αιγαίου; Στο πλαίσιο των νέων αυτών δυνατοτήτων, θα εξυπηρετείται και το Ενιαίο Αμυντικό Δόγμα;

Το εξοπλιστικό πρόγραμμα του Πολεμικού Ναυτικού κινείται πάνω σε δύο βασικούς άξονες, της πρόσκτησης νέων μονάδων για αντικατάσταση αντίστοιχων υπερηλικών και του εκσυγχρονισμού μέσης ζωής νεωτέρας ηλικίας μονάδων, έτσι ώστε να διατηρείται η αποτελεσματικότητα και μαχητική του ικανότητα στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον.

Με την ολοκλήρωση των προγραμμάτων αυτών, το Πολεμικό Ναυτικό θα επαυξήσει τις υφιστάμενες δυνατότητές του για διεξαγωγή επιχειρήσεων τόσο στο χώρο του Αιγαίου όσο και στην ανοικτή θαλάσσια περιοχή του Δόγματος του Ενιαίου Αμυντικού Χώρου Ελλάδας-Κύπρου. Παράλληλα, στο νέο διαμορφούμενο γεωστρατηγικό περιβάλλον της Μεσογείου, πέραν της διεξαγωγής ναυτικών επιχειρήσεων, το Πολεμικό Ναυτικό συνιστά ένα κύριο διπλωματικό εργαλείο για την προώθηση των εθνικών μας συμφερόντων και, σε αυτό το πλαίσιο, τα εξοπλιστικά του προγράμματα αναβαθμίζουν το ρόλο του οπλή και τις υποχρεώσεις του.

Μετά από τόσο χρόνο λειτουργίας του θεσμού των Εθελοντών Πενταετούς Υποχρεώσεως (ΕΠΥ), μπορεί να πει κανείς ότι είναι επιτυχημένος; Θα μπορούσαμε επίσης να θεωρήσουμε τους ΕΠΥ ως προπομπή του επαγγελματικού στρατού;

Ναι, θα μπορούσε να πει κανείς ότι ο θεσμός των ΕΠΥ είναι επιτυχημένος. Χαρακτηριστικό στοιχείο που το επιβεβαιώνει είναι ότι, αυτή τη στιγμή, υπηρετούν στο Ναυτικό περίπου 1.800 Εθελοντές Μακράς Θητείας (ΕΜΘ). Αυτοί είναι πρώην Εθελοντές Πενταετούς Υποχρεώσεως (ΕΠΥ), που εδίδωσαν επιθυμία μονιμοποίησης και, αφού εκρίθησαν, εντάχθηκαν στο θεσμό των ΕΜΘ και αποτελούν σημαντικό δυναμικό, που συμπληρώνει το αντίστοιχο των υποχρεωτικών του Π.Ν. Από την όλη πλευρά, οι περισσότεροι από χίλιοι (1.000) ΕΠΥ, που αυτή τη στιγμή υπηρετούν στο Π.Ν., καλύπτουν σημαντικά αξιόλογο ποσοστό των ελλείψεων στρατευμάτων που γενικότερα αντιμετωπίζεται, λόγω του γνωστού δημογραφικού προβλήματος της χώρας. Ειδικότερα, μετά τις βελτιώσεις που έγιναν προσφάτως στα κριτήρια επιλογής τους και την ανάλογη μοριοποίηση των κριτηρίων αυτών, αναμένεται να επιτευχθεί μεγαλύτερη ποιοτική αναβάθμιση των κατατασσόμενων ΕΠΥ.

Ποια είναι σήμερα η πληρότητα του Ναυτικού σε αξιωματικούς και ναύτες;

Το Π.Ν., όπως γνωρίζετε, είναι ένα τεχνολογικά εξελισσόμενο Όπλο και έτσι πρέπει να συγκεράσουμε τόσο την ποσοτική, λόγω της ανάπτυξής του, όσο και την ποιοτική, λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, πληρότητα σε προσωπικό. Θα μπορούσα να πω ότι υπάρχουν ελλείψεις για την ποσοτική κάλυψη των εκάστοτε απαιτήσεων, αλλά προσπαθούμε να λαμβάνουμε εγκαίρως όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση των αναγκών μας, διατηρώντας σε υψηλό επίπεδο την επιχειρησιακή και τεχνική εκπαίδευση. Εξάλλου, όπως είναι γνωστό, πάντοτε αντιμετωπίζουμε τον αριθμητικό όγκο των απειλών αντιπαράσσοντας υψηλή ποιότητα προσωπικού. Προς αυτή την κατεύθυνση, που είναι και ιστορικά αποδεδειγμένη, στοχεύουν πάντα οι ενέργειές μας, θεωρώντας το ηθικό και την υψηλής ποιότητας κατάρτιση του προσωπικού του Π.Ν. ως πολυπληθισμένες της ισχύος του.

Γιατί δεν έχει καθιερωθεί και στους αξιωματικούς ο θεσμός των μορίων, όπως ισχύει και στο Ηοιπό Δημόσιο; Αν ίσχυε, δεν θα ήταν ένα επιπλέον κίνητρο προσεγγίσεως νέων στο στράτευμα;

Πρέπει να σας θυμίσω ότι οι αξιωματικοί του Π.Ν. προέρχονται από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, στην οποία η εισαγωγή γίνεται μέσω των Γενικών Εξετάσεων για τα ΑΕΙ και είναι αναγκαία για οποιονδήποτε το επιθυμεί. Βέβαια, οι εξετάσεις αυτές συμπληρώνονται για τους υποψηφίους αξιωματικούς με μία σειρά αθλητικών δοκιμασιών και ολοκληρωμένων υγειονομικών εξετάσεων, απαραίτητων λόγω των ιδιαίτερων απαιτήσεων που από τη φύση του έχει το λειτούργημα του αξιωματικού.

Ουσιαστικό κίνητρο προσέλευσης των νέων δεν μπορεί να είναι άλλο από τη θέληση να υπηρετήσουν την πατρίδα τους και την αγάπη τους για τη θάλασσα και την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού. Άλλωστε, οι γνώσεις και οι εμπειρίες που προσφέρει το Πολεμικό Ναυτικό στο προσωπικό του είναι ιδιαίτερα αξιόλογες και η φύση της σταδιοδρομικής ζωής έχει στοιχεία περιπέτειας, και έτσι καλύπτονται οι προσδοκίες ικανοποιητικού ποσοστού των νέων που αποφασίζουν να σταδιοδρομήσουν στο Π.Ν.

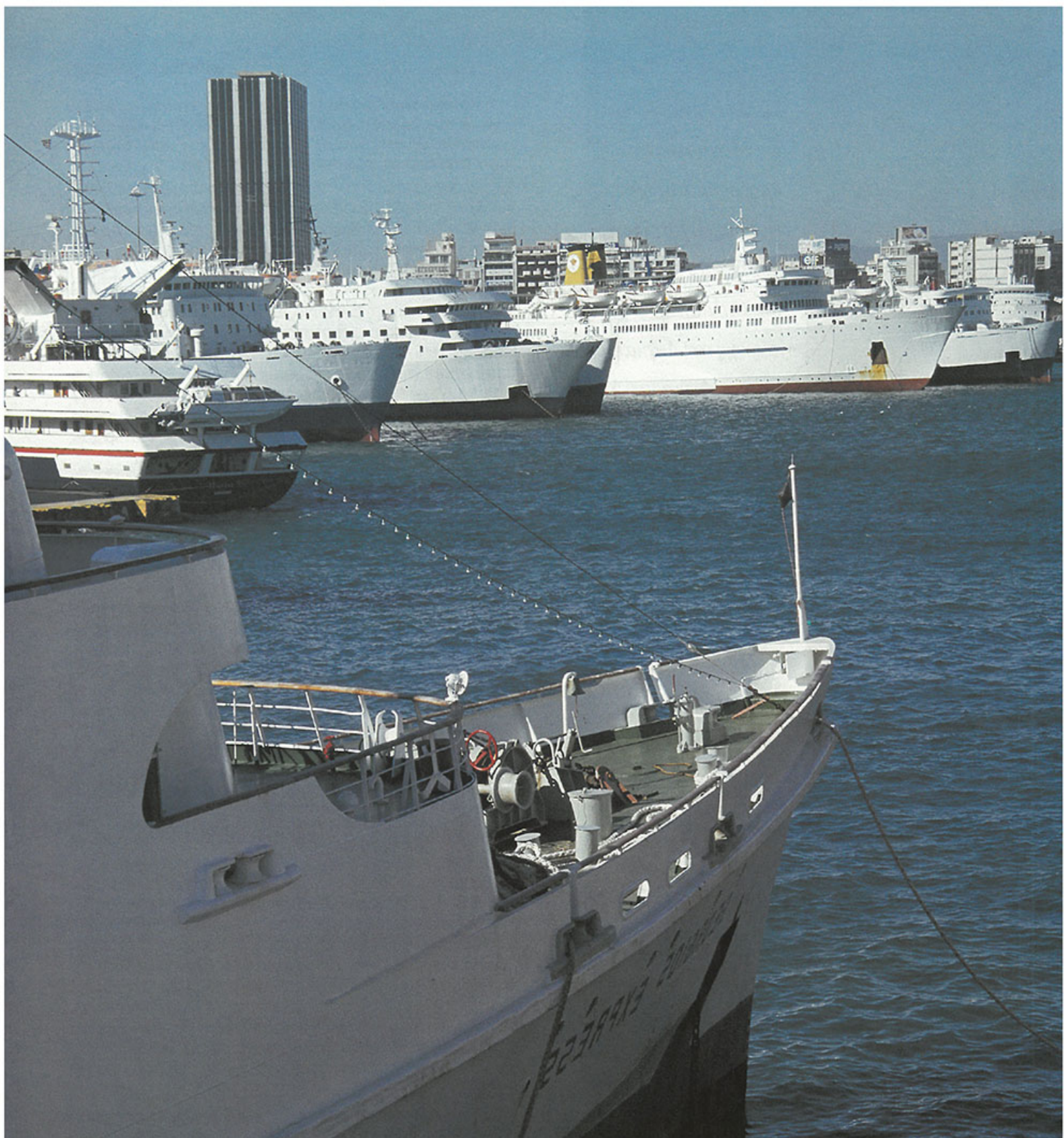
μούς. Αυτή η πολύ καλή συνεργασία εξασκείται σε καθημερινή βάση μέσω των Ναυτικών Κλημακών στα αντίστοιχα ναυπηγεία και της αρμόδιας Διεύθυνσης Εξοπλισμών του ΓΕΝ.

Εκτιμώ ότι και για τα νέα προγράμματα, που θα ξεκινήσουν να υλοποιούνται το 1999, δεν θα υπάρξει κανένα πρόβλημα, όπως εξάλλου έδειξε και η συνεργασία μας με τα ναυπηγεία στην προκατορκτική φάση των προγραμμάτων αυτών.

Η συνεργασία με τα ναυπηγεία αυτά θα λειτουργεί υπό την έννοια ότι τόσο ο Σκαρμαγκάς όσο και η Ελευσίνα θα παίζουν το ρόλο του «prime contractor»;

Βεβαίως θα είναι τα ναυπηγεία ο «prime contractor». Θεωρούμε ότι κάθε μεγάλο ναυτικό πρόγραμμα, με δεδομένη την πολυπλοκότητά του και την εμπλεκόμενη πολυάριθμη υποκατασκευαστών, απαιτεί αρκετή ευελιξία, αλλά και ένα μόνο υπεύθυνο, ο οποίος θα μπορεί να συγκεράσει τις διαφορετικές απαιτήσεις και να συνδυάσει την εξέλιξη των εργασιών, ώστε να μεγιστοποιήσει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα με το μικρότερο κόστος, και αυτό επιτυγχάνεται με το να είναι το Ναυπηγείο ο «prime contractor».

Οποιοδήποτε η άποψη του Π.Ν. στα τεχνικό/επιχειρησιακά θέματα των προγραμμάτων του παραμένει καθοριστική, η συνεργασία με τον «prime contractor» στενή και το τεθέντα τεχνικό/επιχειρησιακό χαρακτηριστικό απαιτητά.



Από έξι νέους δημάρχους πόλεων, τα «Ναυτικά Χρονικά» ζήτησαν τις απόψεις τους για τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια τους, αλλά και για το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην αναβάθμισή τους. Οι έξι δήμαρχοι, Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πατρέων, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας και Ελευσίνας κάνουν τις δικές τους παρεμβάσεις και ζητούν ενεργότερο ρόλο στα ζητήματα που αφορούν τα λιμάνια των πόλεών τους.

Έξι νέοι δήμαρχοι σε έξι σημαντικά λιμάνια

Απευθύνουμε στους δημάρχους τις ακόλουθες ερωτήσεις:

1. Θεωρείτε ότι το λιμάνι, εκτός από πηγή εισοδήματος, είναι και πηγή πολιτισμού;
2. Σας ικανοποιεί μέχρι σήμερα η λειτουργία του λιμανιού;
3. Το ισχύον νομικό καθεστώς περιορίζει τις δυνατότητες παρέμβασης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης;
4. Ποιες αρμοδιότητες θα επιθυμούσατε να περιέλθουν στο δήμο;
5. Ποια είναι η πρότασή σας για το σύγχρονο λιμάνι του επόμενου αιώνα;
6. Ποιος είναι ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο σύγχρονο μοντέλο λιμανιού;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΓΡΑΠΙΔΗΣ, δήμαρχος Πειραιώς

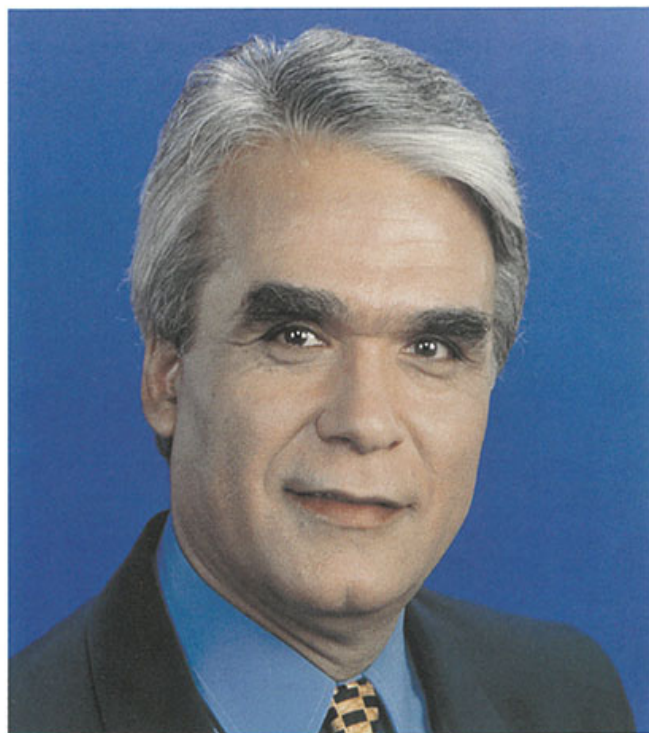
Η σημερινή εικόνα του λιμανιού μάς ντροπιάζει

1. Το λιμάνι του Πειραιά είναι η ψυχή της πόλης μας. Από την άληη, η πόλη αποτελούσε ανέκαθεν κοιτίδα πολιτισμού, από τα αρχαία χρόνια έως σήμερα, και ανέδειξε πληθώρα καταξιωμένων ανθρώπων των Γραμμάτων και των Τεχνών.

Η ευαισθησία για την πολιτιστική μας κληρονομιά και η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας του Πειραιά πρέπει να συνδυαστεί με την ουσιαστική αναβάθμιση του λιμανιού του και τη μετατροπή του σε χώρο αισθητικής απόλαυσης και αναψυχής για τους Πειραιώτες. Το λιμάνι του Πειραιά πρέπει να συνδυάζει από τη μια τη λειτουργία του ως σύγχρονου ναυτιλιακού και επιχειρηματικού κέντρου και από την άλλη να αποτελεί πηγή ζωής και απόλαυσης για τους κατοίκους της πόλης.

2. Το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει σήμερα εικόνα παρακμής. Του λείπουν οι σύγχρονες υποδομές, που θα το καθιστούσαν ανταγωνιστικό στην προσέλκυση εταιρειών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Σήμερα έχει μετατραπεί αποκλειστικά σε υπερεπιβατικό λιμάνι και σταθμό containers, με στόχο τη διαμετακόμιση και μόνο. Η σημερινή εικόνα του μάς ντροπιάζει όλους. Όπως λειτουργεί, μέσα στην καρδιά της πόλης, προσθέτει εκατοντάδες προβλήματα και προσφέρει ελάχιστα στον Πειραιά.

3. Άσχετα από το ισχύον νομικό καθεστώς, αυτό που χρειάζεται για να ωφεληθούν όλοι από τη λειτουργία του λιμανιού, είναι να υπάρχει πνεύμα συνεργασίας μεταξύ δήμου, ΟΛΠ και όλων όσοι εμπλέκονται στη λειτουργία του.



Είναι απαραίτητο να προχωρήσουν άμεσα τα αναγκαία έργα και οι ρυθμίσεις που θα προστατεύσουν τα συμφέροντα της πόλης του Πειραιά και, παράλληλα, θα εξασφαλίσουν καλύτερες συνθήκες λειτουργίας για το λιμάνι. Ας μην ξεχνάμε ότι στους χάρτες όλους θα αναγράφεται πάντα ως «Λιμάνι του Πειραιά». Επομένως, ο δήμος έχει δικαιώματα αιώνων κατοχυρωμένα, τα

οποία θα αγωνιζόμαστε πάντα να διατηρήσουμε.

4. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να συμμετέχει ισότιμα στους όποιους σχεδιασμούς αφορούν τη χρήση του λιμανιού. Το λιμάνι του Πειραιά έχει ανάγκη τις γνώσεις των ειδικών, αλλά δεν μπορούν να αγνοούνται οι πολίτες και οι εκλεγμένοι εκπρόσωποί τους. Ο δήμος πρέπει να έχει, επίσης, ενεργό συμμετοχή και στα κέρδη του λιμανιού, και να μην είναι απλώς δέκτης του όποιου βάρους δημιουργεί στην πόλη η λειτουργία του. Παράλληλα, έχουμε την απαίτηση να αξιοποιήσουμε από κοινού με τον ΟΛΠ τους ελεύθερους χώρους γύρω από το λιμάνι, ώστε αυτό να αποτελέσει φυσική συνέχεια του οικιστικού ιστού της πόλης. Και, φυσικά, δεν μπορούμε να μείνουμε έξω από το σχεδιασμό και την υλοποίηση όλων των αναγκαίων έργων υποδομής, που είναι απαραίτητα να γίνουν (νέοι άξονες, αξιοποίηση ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, δημιουργία χώρων αναψυχής κτλ.). Ο Δήμος Πειραιά έχει σήμερα ολοκληρωμένο σχέδιο για την αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά.

5. Το σύγχρονο λιμάνι του Πειραιά για τον 21ο αιώνα θα πρέπει να συνδυάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

α) Να διαθέτει όλες τις σύγχρονες υποδομές που απαιτούνται ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, και να γίνει ξανά ναυτικό και εμπορικό κέντρο της Μεσογείου.

Β. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ, δήμαρχος Θεσ/νίκης

Υπάρχουν πολλή περιθώρια βελτίωσης του λιμανιού

1. Μια γρήγορη ματιά στην ιστορία επιβεβαιώνει, αναμφισβήτητα, την άποψη αυτή. Οι πολιτισμοί που πρώτοι εμφανίστηκαν και μεγαλούργησαν, δημιουργήθηκαν από ναυτικούς λαούς, που είχαν πρόσβαση στη θάλασσα. Αξιοποίησαν τη δυ-

β) Να διαθέτει σύγχρονους χώρους υποδοχής και αναψυχής.
γ) Με την κατασκευή των αναγκαίων οδικών αξόνων και επαρκών χώρων στάθμευσης, να διευκολύνεται η πρόσβαση από και προς το λιμάνι, χωρίς να επιβαρύνεται η ζωή της πόλης και των κατοίκων της.

δ) Να γίνει το λιμάνι η προέκταση του σπιτιού του κάθε Πειραιώτη, να μετατραπεί σε χώρο αισθητικής απόλαυσης και αναψυχής του κάθε συμπολίτη μας.

6. Ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι σημαντικός. Κατ' αρχάς δεν είναι δυνατόν να γίνεται σχεδιασμός ερήμην των εκπροσώπων των κατοίκων της πόλης, χωρίς να ακούγεται η φωνή των πολιτών. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί να συντονίζει τη δράση μεταξύ φορέων, επιμελητηρίων, δήμου και κυβέρνησης, ώστε να υλοποιούνται με ταχύτερους ρυθμούς τα απαραίτητα έργα και παρεμβάσεις.

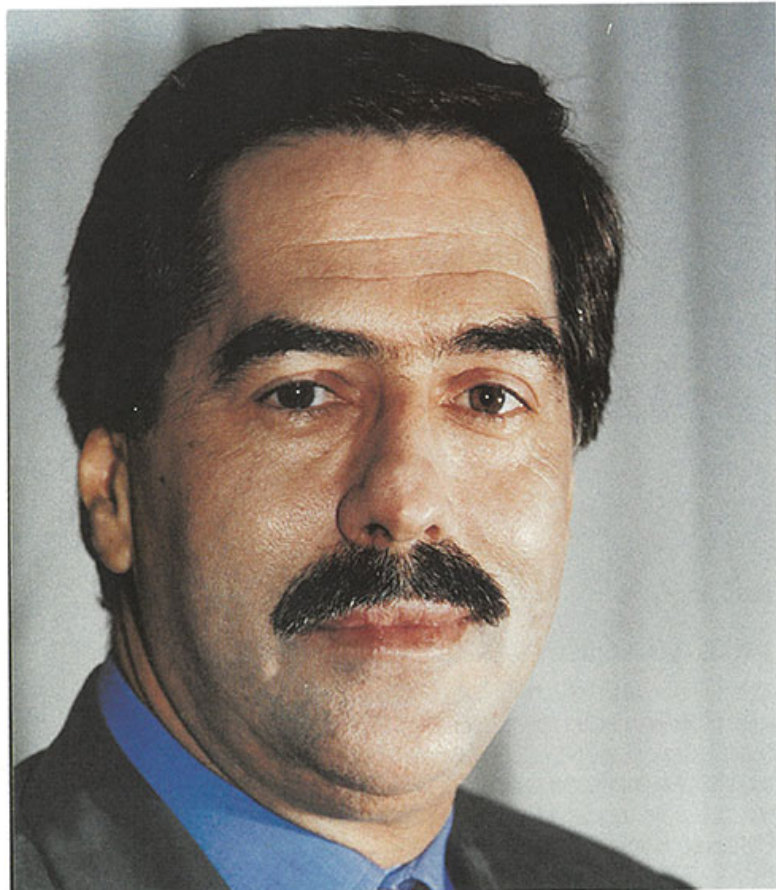
Αλλά και να προωθήει ίδια τις παρεμβάσεις εκείνες, οι οποίες θα συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης, σε απόλυτη αρμονία με την ομαλή λειτουργία του λιμανιού.

Ο Δήμος Πειραιά έχει δικαιώματα και αυξημένο ρόλο στο σύγχρονο μοντέλο του λιμανιού του Πειραιά.

νατότητα επικοινωνίας και μεταφορών που παρείχαν τα πλοία και ανέδειξαν πτυχές της ανθρώπινης δημιουργικότητας που σημάδεψαν την πορεία τη δική τους, αλλά και των άλλων λαών. Η Θεσσαλονίκη είναι χαρακτηριστική περίπτωση λιμανιού που αποτελεί πλέον των 23 αιώνων ένα σταυροδρόμι λαών, πολιτισμών και, κυρίως, ελλήνων των ανθρώπων για καλύτερη ζωή. Αυτή, άλλωστε, είναι η αποστολή του πολιτισμού. Να βελτιώνει την ανθρώπινη ζωή, και η θάλασσα ευνοεί τη γέννηση, την ανάπτυξη και την εξάπλωσή του.

2. Έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά υπάρχουν πολλή περιθώρια βελτίωσης και εκσυγχρονισμού. Η Θεσσαλονίκη είναι το μεσογειακό επίνειο των βαλκανικών χωρών, και οι δυνατότητές της να συνθέτει γεωγραφικά, οικονομικά και πολιτιστικά τις δημιουργικές δυνάμεις των λαών της ΝΑ Ευρώπης αποτελούν, σε συνδυασμό με την ιδιότητά της ως μεγαλιούπολης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυναμικούς παράγοντες ανάπτυξης της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Μοχλός σε μια τέτοια δυναμική αποτελεί το λιμάνι μας. Η ολοκλήρωση της επέκτασης του 6ου προβλήτα, η ενίσχυση του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης, η συντήρηση των εγκαταστάσεων, η αξιοποίηση των ελεύθερων ζωνών, αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του αύριο. Σε αυτά πρέπει να προστεθεί και η αναμενόμενη αύξηση των επιβατών από τις βόρειες γειτονικές μας χώρες, οπότε γίνεται προφανής και η ανάγκη ενός νέου σύγχρονου επιβατικού σταθμού, προκειμένου να εξυπηρετούνται καλύτερα περισσότεροι ταξιδιώτες.

3. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναπτύσσεται μέσα στα όρια του δήμου μας. Η άποψή μας για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, η οποία κατατέθηκε και εγκρίθηκε από τους συμπολίτες μας στις πρόσφατες δημοτικές εκλογές, έχει το λιμάνι και την ευρύτερη παραθαλάσσια ζώνη στο επίκεντρο του ενδιαφέροντός μας. Επιβάλλεται η συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης στο Δ.Σ. του ΟΛΘ, όπως θα προκύψει μετά τις νομοθετικές αλλαγές, η οποία θα είναι δημιουργική και ουσια-



στική προκειμένου να συμβάλουμε στην πρό-
 ξη στις καινοτόμες εκείνες δράσεις, που θα
 δώσουν νέα ώθηση στη λειτουργία του, με
 γνώμονα τις ανάγκες, τα συμφέροντα, αλλά
 και τις προοπτικές της πόλης. Πρόκειται για
 μια εγγύηση που οι πολίτες της Θεσσαλονίκης
 γνωρίζουν ότι έχουν από το Δήμο Θεσσαλονίκης,
 εφόσον συμμετέχει σε ένα φορέα άρρηκτα
 συνδεδεμένο με την ταυτότητα, το δυναμι-
 σμό και την προοπτική της πόλης μας, όπως
 είναι ο ΟΛΘ. Γι' αυτό το λόγο, τα όποια σχέ-
 δια, οι όποιες ρυθμίσεις στην κατεύθυνση του
 εκσυγχρονισμού του λιμανιού και των λει-
 τουργιών του, δεν πρέπει να αγνοούν την πό-
 λη, τους εργαζομένους και το ρόλο του λι-
 μανιού στην τοπική ανάπτυξη, την εθνική μας
 οικονομία, αλλά και την εξωτερική μας πολι-
 τική. Κρατάμε ένα από τα κλειδιά των Βαλκανίων,
 που η ιστορία τα θέλει πυριτιδαποθήκη αλ-
 λή και ήλινο της Ευρώπης, και πρέπει να προ-
 σέξουμε πώς θα το χρησιμοποιήσουμε.

4. Όπως προείπα, η σχέση της πόλης μας
 με το λιμάνι υπαγορεύει τη συμμετοχή του
 Δήμου Θεσσαλονίκης στη διοίκηση και τη λει-
 τουργία του. Πρόκειται για μια παρέμβαση
 που δεν εξαντλείται στην τυπική παρουσία, αλλά είναι συνει-
 σφορά με προτάσεις ουσίας, που συμβάλλουν στη λειτουργι-
 κή αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης και αναδεικνύ-
 ουν τα δυνατά χαρακτηριστικά της. Άλλωστε, ο ρόλος του Δήμου
 Θεσσαλονίκης είναι συντονιστικός για όλους τους φορείς της
 πόλης μας, καθώς έχει τη δυνατότητα να χαράσσει το στρατη-
 γικό σχέδιό μας και να συνενώνει και να ενεργοποιεί τις τοπικές
 δυνάμεις. Η πρόσφατη εντολή των συμπολιτών μας προς τη
 δική μας παράταξη είναι επιταγή ασυμβίβαστης προσπάθειας
 να αξιοποιήσουμε προς όφελος της πόλης κάθε ενεργό στοιχείο
 για την ανάπτυξή της.

Από την άλλη, όπως πιθανόν ήδη γνωρίζετε, ο δήμος μας α-
 ντιμετωπίζει πρόβλημα στέγασης, που προσδοκούμε και επι-
 διώκουμε να βρει την οριστική και πιο κατάλληλη λύση του στη
 μεταφορά του δημαρχείου στο κτίριο που κάποτε στέγαζε το
 Α' Τεχνονέο και σήμερα στεγάζει, αλλά δεν εξυπηρετεί, τον
 Επιβατικό Σταθμό. Με τη μεταστέγασή του σε άλλα ανακαινι-
 σμένα και λειτουργικότερα κτίρια του λιμανιού, και το επιβατι-
 κό κοινό θα εξυπηρετείται καλύτερα και θα στεγαστεί ο δήμος
 μας, παρέχοντας τις υπηρεσίες του στους δημότες. Και αυτά
 επιτυγχάνονται με συνεργασία και συνεννόηση. Τονίζω αυτό το
 γεγονός, εν όψει και της αλληγής του θεσμικού πλαισίου λει-
 τουργίας του ΟΛΘ από την κυβέρνηση.

5. Η αναγέννηση της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει ένα λιμά-
 νι διαμετακομιστικό, εμπορικό, ενεργειακό κόμβο, ένα μοχλό
 ανάπτυξης, ευημερίας, δουλειάς και ποιότητας για όλους τους
 Θεσσαλονικείς. Ένα χώρο που θα συγκεντρώνει τις δημιουργι-
 κές δυνάμεις της πόλης μας και θα τις μεταφέρει στα πέρατα του
 κόσμου. Ένα χώρο που θα εξυπηρετεί τους δημότες στο δη-
 μαρχείο-ταυτότητα της πόλης και, ταυτόχρονα, θα αναδεικνύ-
 ει τον πολιτισμό της Θεσσαλονίκης στους ανακαινισμένους χώ-
 ρους του. Από την ειδικότερη έκθεση μέχρι τη μαζικότερη συ-
 ναυλία. Μια κυκλοφοριακή ανάσα για την πόλη, αλλά και γι' αυ-
 τούς που επιθυμούν να σταθμεύσουν στα πλωτά ή επίγεια πάρ-
 κινγκ του, που θα μπορούμε να διαμορφώσουμε. Μια άσση προ-
 σίνου, στην οποία θα τέμνονται όλες οι συγκοινωνιακές γραμ-
 μέσ, από τον προαστικό σιδηρόδρομο, τον κλάδο του μετρό,



την αφετηρία της παράκτιας αστικής συγκοινωνίας, την από-
 ληξη της υποθαλάσσιας αρτηρίας διαμπερούς κυκλοφορίας,
 τον κόμβο της δυτικής εισόδου. Αυτό το λιμάνι, που ανοίγει πύ-
 λες προς τη Μεσόγειο και τη Βαλκανική, θα συνδέει δυναμικά αλ-
 λή και ανθρώπινα τρεις ηπείρους, πολλούς λαούς και άπειρες
 εθνότητες. Βεβαίως, δίπλα του σήμερα έχει τη θάλασσα που φι-
 λοξένησε ανεξέλεγκτα τα παραπροϊόντα της αστικής πλημμύ-
 ρας και της αλόγιστης εκβιομηχάνισης, πληρώνοντας για δε-
 καετίες το τίμημα. Η βρώμικη θάλασσα δεν έχει θέση στα μάτια
 των περιπατητών της παραλίας, αυτών που στενίζουν τα ανοι-
 χτά του θερμαϊκού, ξεκουράζοντας το πνεύμα και την ψυχή. Γι'
 αυτό το λόγο, είναι μεγάλη ανάγκη, ταυτόχρονα με την ανά-
 πτυξη του λιμανιού, να ολοκληρωθούν άμεσα τα έργα του βιο-
 λογικού καθαρισμού και του αγωγού διασποράς των επεξερ-
 γασμένων λιμάτων. Έτσι, το λιμάνι μας θα μπορεί να είναι όχι
 μόνο η δύναμη, όχι μόνο ο καθρέφτης, αλλά και το καύχημα
 της Θεσσαλονίκης μας.

6. Ο ρόλος της Αυτοδιοίκησης είναι να προσαρμόζει τις επι-
 δράσεις που ο αστικός ιστός δέχεται από τη λειτουργία του λι-
 μανιού στην καθημερινή ζωή των πολιτών, με ποιοτικούς κι ο-
 ναντυξιακούς όρους. Η προστασία της πόλης από ενδεχόμε-
 νες κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές ή άλλες επιβαρύνσεις, η
 ήπια ένταξη του λιμανιού στον ευρύτερο πολεοδομικό χώρο, η
 αποφυγή αποκλεισμών και αυθαιρεσιών, αποτελούν βασικά
 στοιχεία ενδιαφέροντος και συνιστώσες παρέμβασης της
 Αυτοδιοίκησης στο σύγχρονο μοντέλο λιμανιού. Με άλλα λόγια
 και αναφορικά με το δικό μας λιμάνι, στόχος μας είναι να δια-
 σφαλίσουμε θετικά αποτελέσματα για τους Θεσσαλονικείς, να
 διεκδικήσουμε πόρους για έργα ανάδειξης του θαλάσσιου χα-
 ρακτήρα της πόλης, με σημείο αναφοράς το λιμάνι και το νέο
 δημαρχείο. Και, ταυτόχρονα, να συμβάλουμε, είτε θεσμικά εί-
 τε πρακτικά, στην ανάδειξη του λιμανιού ως λειτουργικού και
 πρωτογενούς παράγοντα στην πορεία της μεγαλούπολής μας,
 για την οποία φιλοδοξούμε να καταστεί Μητρόπολη της ΝΑ
 Ευρώπης. Η ουσιαστική συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης
 στην πορεία του λιμανιού της πόλης μας αποτελεί παράγοντα-
 κλειδί για την επιτυχημένη λειτουργία του στο μέλλον.



ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΦΛΩΡΑΤΟΣ, δήμαρχος Πατρέων

Το λιμάνι της Πάτρας δεν είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τα σύγχρονα πλοία

1. Αναμφισβήτητο, το κάθε λιμάνι, εκτός από πηγή εισοδήματος, αποτελεί πηγή πλούτισμού. Θα έλεγε μάλιστα κανείς, ότι είναι πηγή μεταφοράς πολιτισμού και «καθρέπτης» όπου αντικατοπτρίζεται το πολιτιστικό επίπεδο μιας πόλης. Η εικόνα που αποκομίζει ο επισκέπτης είναι τελικά αυτή η οποία είτε θα τον προσελκύσει είτε θα τον αποθαρρύνει.

Όταν μία πόλη διαθέτει πολιτιστικό υπόβαθρο, φροντίζει να το προβάλει με τέτοιο τρόπο, ώστε παρουσιάζοντας τα δείγματα πολιτισμού της να εντυπωσιάζει τον επισκέπτη, και εκείνος με τη σειρά του να «μεταφέρει» το μήνυμα στη χώρα του.

Δεν είναι άληθως τυχαίο το γεγονός ότι πόλεις που διαθέτουν λιμάνια, έχουν δεχθεί και υιοθετήσει στοιχεία άληθων πολιτισμών.

2. Αν μιλήσουμε για το λιμάνι της Πάτρας, είναι πλέον κοινό μυστικό ότι δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες της εμπορευματικής και τουριστικής κίνησης. Πολύ περισσότερο, δεν είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τα σύγχρονα πλοία. Η υποδομή του ήταν αρκετά άληθες εποχές, όχι όμως σήμερα. Γι' αυτό επιμένουμε στην αναγκαιότητα πρόωθησης του νέου λιμανιού της Πάτρας, οι εργασίες του οποίου βρίσκονται σε προκαταρκτικό στάδιο και, δυστυχώς, ως έργο «καρκινοβατεί».

3. Με το ισχύον νομικό καθεστώς δεν περιορίζονται απλώς οι αρμοδιότητές μας. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι εντελώς αποκομμένη από τη διαχείριση του λιμανιού, το οποίο όμως είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ομαλή λειτουργία της πόλης. Ακόμη και αισθητικά να κρίνει κανείς, είναι τουλάχιστον παράλογο η πόλη να μην έχει επαφή με το λιμάνι της.

Θα σας δώσω ένα απλό παράδειγμα. Ως δήμος, σχεδιάζουμε την αναμόρφωση της πλατείας Τριών Συμμάχων, της οδού Αγίου Νικολάου και ανάλογες αισθητικές παρεμβάσεις στις σκάλες Αγ. Νικολάου - αν γνωρίζετε. Για να σας κατατοπίσω, πρόκειται για έναν άξονα που συνδέεται με το λιμάνι της Πάτρας. Δεν είναι δυ-

νατόν λοιπόν άληθα να σχεδιάζουμε εμείς και άληθα να μελετά το Λιμενικό Ταμείο για την αξιοποίηση του μόλτου Αγ. Νικολάου, που συνδέεται ούτως ή άληθως με τον άξονα που σας περιέγραψα.

Σήμερα, ευτυχώς, επιχειρούμε ως δήμος συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο. Βρισκόμαστε σε καλό δρόμο και ελπίζουμε ότι η συνεργασία θα αποδώσει, ούτως ώστε το λιμάνι να εξυπηρετεί την πόλη και αντιστρόφως.

4. Είναι ένα ζήτημα που το συμπεριλάβαμε στο προεκλογικό πρόγραμμά μας και λάβαμε θετικά μηνύματα από τους συμπολίτες μας. Διεκδικούμε την ανάληψη διαχείρισης του λιμένος και την αξιοποίηση των υπηρεσιών που παρέχει.

Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι πόλη και λιμάνι θέλουμε να αποτελούν ένα ενιαίο δυναμικό σύνολο για την Πάτρα.

5. Η Πάτρα είναι η πύλη της χώρας προς την Ευρώπη. Είναι λοιπόν αναγκαίο να αποκτήσουμε ένα σύγχρονο εμπορικό και τουριστικό λιμάνι πριν από τον επόμενο αιώνα.

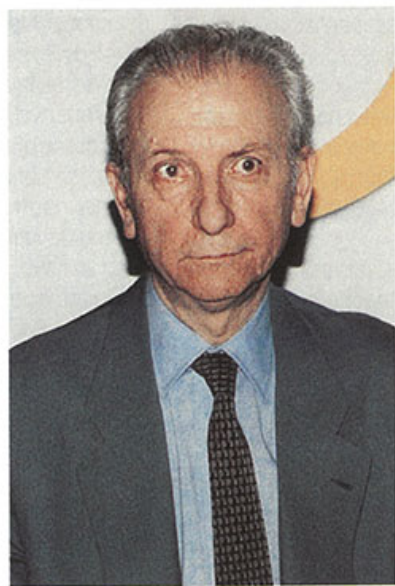
Με το βλέμμα μας στραμμένο σε αυτή την προοπτική, σχεδιάζουμε τη διαμόρφωση εμπορευματικού-διαμετακομιστικού κέντρου εντός της λιμενικής ζώνης, που με την παροχή υψηλών υπηρεσιών θα συμβάλει στην ανάπτυξη του εμπορικού χαρακτήρα του λιμανιού μας και θα δώσει μεγαλύτερη ώθηση στην οικονομική ανάκαμψη της πόλης.

6. Ως σύγχρονη Τοπική Αυτοδιοίκηση, θέλουμε να έχουμε δυνατότητα παρέμβασης στο λιμάνι, που γεωγραφικά και δικαιωματικά ανήκει στην πόλη. Θέλουμε το λιμάνι να βοηθήσει την πόλη μας να «αναπνεύσει», γι' αυτό άληθως μιλάμε για ενιαίες λειτουργίες.

Επιζητούμε, γενικότερα, ο πολίτης να έχει ελεύθερη πρόσβαση στις παράκτιες περιοχές και στο μόλι, με παράλληλη αξιοποίησή τους ως χώρων αναψυχής.

Μελετάμε να επαναφέρουμε τον «Φόρο» ως σύμβολο της πόλης και τόπο περιπάτου των δημοτών. Με άληθα λόγια, δεν βρήκαμε το λιμάνι μας αποκλειστικά ως πηγή πλούτου για την πόλη, άληθα και ως τόπο αναψυχής για τους συνδημότες μας.

Με μία ολοκληρωμένη στρατηγική, είναι εύκολο να επιτύχουμε και τα δύο, αρκεί να εξασφαλίσουμε αρμοδιότητες παρέμβασης στην «απαγορευμένη» για μας σήμερα λιμενική ζώνη.





ΚΩΣΤΑΣ ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ, δήμαρχος Ηρακλείου

Το λιμάνι μας έχει δυνατότητες πολλαπλές από τις σημερινές

1. Ασφαλώς, αφού τα λιμάνια δεν είναι μόνο πύλες εισόδου στόμων και προϊόντων, αλλά και ιδεών, συνθηκών και εθίμων, ιδιαίτερα στο σύγχρονο κόσμο, όρα και πολιτισμού.

2. Δεν θα ήθελα ότι δεν με ικανοποιεί. Θα ήθελα όμως να προσθέσω ότι οι καιροί πλέον απαιτούν δραστικές μεταβολές στη λειτουργία των λιμανιών, εν όψει ενός ανταγωνισμού που καθημερινά γίνεται οξύτερος. Πρέπει, συνεπώς, και στο λιμάνι μας να γίνουν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση του εκ-

συγχρονισμού, ο οποίος θα αναφέρεται, όχι μόνο σε μέσα, αλλά και σε νοοτροπία και σε θεσμικό πλαίσιο. Γιατί μόνο έτσι το λιμάνι της πόλης μας θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις, αλλά και τις ευκαιρίες του 2000. Άποψή μας είναι λοιπόν ότι το λιμάνι μας έχει δυνατότητες πολλαπλές από τις σημερινές, τις οποίες, όμως, για διάφορους λόγους, δεν έχει καταφέρει μέχρι σήμερα να αξιοποιήσει πλήρως. Οφείλει συνεπώς να το προάξει το δυνατόν ταχύτερα, γιατί ο χρόνος, δυστυχώς, δεν περιμένει. Αν σκεφθεί κανείς ότι υπάρχουν λιμάνια, όπως π.χ. εκείνο της Λεμεσού, που πριν από είκοσι χρόνια δεν υπήρχε καν, και σήμερα έχει ανάπτυξη πολλαπλή από εκείνη του Ηρακλείου, θα καταλήξει σε συμπεράσματα όχι πολύ ικανοποιητικά.

3. Βεβαίως και τις περιορίζει. Ή, για να είμαστε πιο ακριβείς, δεν περιορίζει απλώς, αλλά απαγορεύει την οποιαδήποτε παρέμβαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στον τρόπο λειτουργίας του. Με άλλα λόγια, το καθιστά... ανεξάρτητη επικράτεια μέσα στα όρια του δήμου.

4. Θα ήθελα όλες, οποιαδήποτε όμως εκείνες που έχουν σχέση με την πόλη, όπως τα έργα στη ζώνη του λιμανιού, οι χρήσεις γης σε αυτό κτλ. Ο δήμος θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μας, να είναι ο φορέας διαχείρισης του λιμανιού, μέσω κάποιου «σχήματος» που θα εξασφάλιζε στο τελευταίο την απαραίτητη αυτονομία. Τη στρατηγική ανάπτυξής του όμως, σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να την καθορίζει ο δήμος, ο οποίος θα την εντάσσει στη γενικότερη στρατηγική ανάπτυξης της πόλης. Αυτό βεβαίως δεν συμβαίνει σήμερα, που το λιμάνι διοικείται από έναν εντελώς ανεξάρτητο, ως προς το δήμο, φορέα.

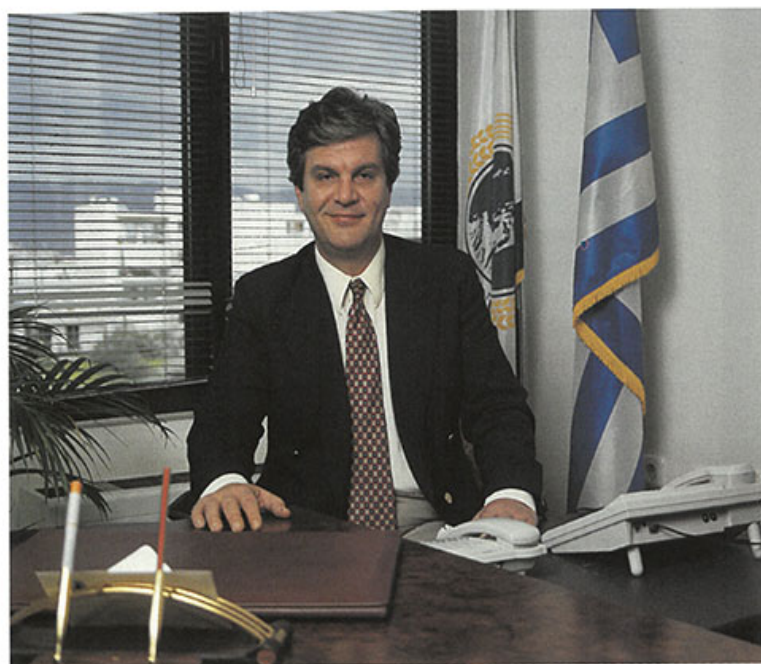
5. Υπάρχουν αρκετά μοντέλα σύγχρονων λιμανιών. Θα μπορούσαμε, π.χ., να αναφέρουμε εκείνο της Βαρκελώνης, που έχει κάνει πραγματικά θαύματα τα τελευταία χρόνια. Στο μοντέλο αυτό, μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων παραχωρείται -με ενοίκιο- στους ιδιώτες. Έτσι, το λιμάνι, ή μάλλον ο Οργανισμός του Λιμανιού, περιορίζεται σε επιτελικό, συντονιστικό ρόλο, και έχει επικεντρώσει την προσπάθειά του στην ανάπτυξη και μόνο.

6. Απαντήσαμε παραπάνω. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση, που έχει την ευθύνη χάραξης της γενικότερης στρατηγικής για την ανάπτυξη της πόλης, πρέπει να έχει και το δικαίωμα να εντάσσει σε αυτήν και τη στρατηγική του λιμανιού. Έτσι, η ανάπτυξη θα προχωρά αρμονικά και όχι, ενδεχομένως, εις βάρος της πόλης. Γι' αυτό νομίζουμε ότι, θεσμικά, πρέπει να δοθεί αυτή η δυνατότητα στους μεγάλους, τουλάχιστον, δήμους.



ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ, δήμαρχος Ελευσίνας

Οι απόψεις μας δεν έχουν εισακουσθεί



1. Αναμφισβήτητα ναι.

2. Αν η ερώτησή σας αναφέρεται στο λιμάνι της πόλης μας, δεν θα μπορούσα να πω ότι με ικανοποιεί απόλυτα. Μάλιστα, έχουμε εκφράσει επανειλημμένως τις απόψεις μας, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχουν εισακουσθεί. Ενδεικτικά θα αναφέρω ορισμένες από τις προτάσεις μας:

ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΤΑΗΣ, δήμαρχος Ηγουμενίτσας

Η λειτουργία του λιμανιού δεν είναι σύγχρονη

1. Το λιμάνι είναι από τη φύση του ένας ζωντανός οργανισμός που παράγει εισοδήματα με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε όλη την τοπική κοινωνία. Εκτός όμως από τα οικονομικά οφέλη και αποτελέσματα, μέσω του λιμανιού διέρχονται άνθρωποι διαφόρων εθνικοτήτων και πολιτισμικών καταβολών. Οι παρεχόμενες προς αυτούς υπηρεσίες και η ποιότητά τους είναι θέμα πολιτισμού. Η δική τους συμπεριφορά και στάση απέναντι στο λιμάνι και την πόλη είναι επίσης θέμα πολιτισμού.

Αυτή η διαρκής κίνηση και η συχνή παρουσία ξένων, αλλά και η μονιμότερη εγκατάστασή τους για επαγγελματικούς λόγους στην πόλη, θα δημιουργήσει εκ των πραγμάτων την ανάγκη και για διαφορετικού είδους πολιτιστικές δραστηριότητες.

Υποχρέωση του δήμου είναι να αναλάβει εκείνες τις πρωτοβουλίες και να δημιουργήσει εκείνο το πλαίσιο, ώστε το όλο σύστημα να λειτουργήσει εύρυθμα.

Πρέπει να πάρουμε εμείς, αλλά και οι ξένοι από εμάς.

Στο λιμάνι θα μπορούσαν να υπάρχουν κάποιοι χώροι πολιτισμού, που θα απευθύνονται στους διερχομένους, για ε-

- Απομάκρυνση όλων των ελλιμενισμένων πλοίων από το λιμάνι. Βέβαια, έχει υπάρξει κάποια πρόοδος. Κάποτε, ήταν 300 τα ελλιμενισμένα πλοία, ενώ σήμερα φθάνουν τα 100 περίπου.

- Μεταφορά του λιμανιού σε θέση που έχουμε υποδείξει (δυτικά του υπάρχοντος). Πιστεύουμε ότι είναι ο πλέον ενδεδειγμένος χώρος για την καλύτερη λειτουργία και μεγαλύτερη ανάπτυξή του.

3. Εμείς, ως Τοπική Αυτοδιοίκηση, επανειλημμένως έχουμε ζητήσει να περιέλθει το λιμάνι στο δήμο μας. Δυστυχώς, τα αρμόδια υπουργεία το έχουν χαρακτηρίσει εθνικής και στρατηγικής σημασίας και δεν επιτρέπουν τη μετάβαση των αρμοδιοτήτων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, παρότι το νομικό καθεστώς, γενικά, δίνει τη δυνατότητα τα λιμάνια να περιέλθουν στη δικαιοδοσία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

4. Επειδή οι χώροι ευθύνης του λιμένος Ελευσίνος αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της πόλης μας και επειδή θεωρούμε ότι δεν πρέπει να υπάρχουν όρια μεταξύ Δήμου Ελευσίνας και Λιμενικού Ταμείου, ζητήσαμε να περιέλθουν όλες οι αρμοδιότητες στο δήμο.

5. Αν θέλουμε να μιλάμε για σύγχρονο λιμάνι, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να γίνουν όσα προανέφερα. Γιατί μόνο έτσι μπορούμε να ευελπιστούμε ότι θα υπάρξει πλούσια εμπορική και τουριστική κίνηση, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της περιοχής μας.

6. Προφανώς θα εννοείτε ποιος θα έπρεπε να είναι ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι, κάποτε, θα κατανοήσουν οι αρμόδιοι ότι ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης δεν είναι μόνο να φροντίζει για την καθαριότητα των χώρων του λιμανιού. Όταν λοιπόν μας δώσουν αυτή τη δυνατότητα, και προτάσεις έχουμε και τη θέληση να γίνει το λιμάνι σύγχρονο.

νημέρωση αλλά και για να κάνουν πιο ευχάριστη την παραμονή τους στο χώρο αυτό (αίθουσα εκθέσεων, προβολών κτλ.).

2. Σαφώς όχι. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί σήμερα φόρτους πολλαπλάσιους από αυτούς που μπορεί να αντέξει.

Η κίνηση προς Ιταλία αυξάνεται συνεχώς, χωρίς οι υποδομές να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των επισκεπτών. Με αυτά τα δεδομένα, η σημερινή κατάσταση και λειτουργία του λιμανιού κάθε άλλο παρά σύγχρονη μπορεί να είναι.

Δεν παρέχονται στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις στους επιβάτες των πλοίων, δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης, ενώ η έλλειψη περιφερειακού δρόμου δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα στην πόλη.

Ελπίζουμε σύντομα, με την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού, της Εγνατίας Οδού και του Περιφερειακού να λειτουργήσει θετικά και αποδοτικά για όλους το σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών στην πόλη μας.

3. Σήμερα, τα λιμάνια (παλιό και νέο) αλλά και όλοι οι παρόντες χώροι ανήκουν στην αρμοδιότητα του Λιμενικού Ταμείου. Έτσι, παρατηρείται το φαινόμενο, για ζωτικές λειτουργίες της πόλης, να μην έχει λόγο ο δήμος και κατά συνέπεια οι πολίτες της πόλης. Το παρόδοξο είναι ότι ο δήμος δεν συμμετέ-



χει ούτε δι' εκπροσώπου στη διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου. Το όλο νομικό καθεστώς δημιουργεί συχνά, άσχετα από τις καλές προθέσεις, προβλήματα στο συνολικότερο σχεδιασμό για την εξυπηρέτηση των αναγκών και, επίσης, λειτουργικές δυσκολίες σε βασικούς τομείς, όπως καθαριότητα, έργα ανάπλασης, κυκλοφοριακό κτλ. Έτσι, δεν μπορεί να υπάρξει ενιαίος σχεδιασμός, με όλα τα προβλήματα που αυτό δημιουργεί.

4. Θεωρούμε πως είναι αναγκαία η κατάρτιση των Λιμενικών Επιτροπών και οι αρμοδιότητές τους να περιέλθουν με νόμο στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Εναλλακτικά, θα μπορούσε να δημιουργηθεί Οργανισμός Λιμένος, στη διοίκηση του οποίου ο δήμος πρέπει να έχει σημαντικό ρόλο.

Είναι απαραίτητη η ένταξη κάποιων στόχων σε ευρωπαϊκά προγράμματα, τα οποία θα μπορούσε να υλοποιήσει ο δήμος για λογαριασμό του Λιμενικού Ταμείου.

Βραχυπρόθεσμα όμως, θεωρούμε ότι πρέπει, σε συμφωνία με το Λιμενικό Ταμείο, να προβούμε στη σύναψη προγραμματικής σύμβασης για την εκτέλεση υπηρεσιών, κυρίως της καθαριότητας και της ανάπλασης χώρων στην παραλιακή ζώνη. Άμεσα, σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο, θα καταλήξουμε στο περιεχόμενο και την υπογραφή της σύμβασης.

Γενικά, θεωρούμε ότι και οι υπόλοιποι χώροι πρέπει να αποδοθούν στους δήμους και τις κοινότητες, για σωστότερη διαχείριση και ενιαία αναπτυξιακή προοπτική.

5. Το λιμάνι εξυπηρετεί επιβάτες, συντελεί στη διακίνηση εμπορευμάτων και δημιουργεί προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης. Πρέπει να λειτουργεί ως ολοκληρωμένος κόμβος συνδυασμένων μεταφορών (Λιμάνι-Εγνατία-Σιδηροδρομική σύνδεση-Παραϊόνια Οδός-Αεροδρόμιο Ιωαννίνων-Σύνδεση Λιμένα Ηγουμενίτσας με διασυννοριακό σταθμό Μαυροματίου στα ελληνοαλβανικά σύνορα κτλ.) και να μη δημιουργεί ανισορροπίες και κοινωνικούς κραδασμούς.

Είναι ανάγκη να ολοκληρωθούν οι υποδομές, αλλά και οι συμπληρωματικές δραστηριότητες που θα στηρίζουν τη λειτουργία του (χώρος Ναυτιλιακών Γραφείων, Αποθήκες, Βιοτεχνικό Πάρκο, Εμπορευματικός Σταθμός, ολοκληρωμένο Master Plan λιμανιού κτλ.).

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν είναι μόνο ένα μεγάλο λιμάνι, που εξυπηρετεί τις ανάγκες του εσωτερικού. Είναι και λιμάνι-σημαντικός σταθμός στον ευρωπαϊκό χώρο. Πρέπει, επομένως, η δομή και η λειτουργία του να λαμβάνει υπόψη και την ευρωπαϊκή διάσταση. Τις συνθήκες και τις ανάγκες του Ευρωπαϊκού επιβάτη. Ο χώρος του λιμανιού πρέπει να παρέχει όλες τις σύγχρονες ανέσεις στους διερχομένους, ώστε να εξυπηρετούνται άνετα και σε πολιτισμένο περιβάλλον.

Μία άλλη παράμετρος, που από τώρα πρέπει να προβλέψουμε, είναι οι κοινωνικοοικονομικές και πολιτιστικές επιδράσεις και τα νέα πιθανόν ήθη που θα φέρει η λειτουργία του λιμανιού.

Πρέπει να δημιουργήσουμε προϋποθέσεις για ισορροπημένη λειτουργία του όλου πλαισίου, καθώς επίσης να σχεδιάσουμε δομές που θα συμβάλλουν στη δημιουργική ενασχόληση των κατοίκων, στη διατήρηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής και, κυρίως, θα βοηθούν στην ομαλή συνύπαρξη του παλιού με το καινούργιο.

Τέλος, θεωρούμε βασική και πρωταρχική για όλα αυτά τη λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού, χωρίς επιβάρυνση για το περιβάλλον και τον οικιστικό ιστό της περιοχής. Ιδιαίτερα για το περιβάλλον, έχουμε υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του προγράμματος Life μια ολοκληρωμένη πρόταση περιβαλλοντικής προστασίας του χώρου του λιμανιού και του κόλπου της Ηγουμενίτσας.

6. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση θεωρούμε ότι μπορεί να αναλάβει τη διοίκηση του λιμανιού, γιατί μόνο τότε θα μπορεί να λειτουργήσει σωστά το όλο σύστημα στην περιοχή, «καρδιά» του οποίου θα είναι το λιμάνι.

Δεν νοείται ανάπτυξη, όταν η πιο βασική της παράμετρος (λιμάνι) είναι έξω από το σχεδιασμό του δήμου.

Στην περίπτωση που γίνει Οργανισμός Λιμένος, θεωρούμε ότι ο δήμος πρέπει να έχει σημαντικό ρόλο σε θέματα οικονομικής ανάπτυξης-κοινωνικής προστασίας, όπως και διαφύλαξης του περιβάλλοντος. ➡



Σημείωση Σύνταξης: Οι ερωτήσεις ετέθησαν υπόψη και του δημάρχου Βόλου κ. Μιχάλη Κουντούρη, ο οποίος δεν μας έστειλε εγκαίρως τις απαντήσεις του.

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κύριο
Ανδρέα Ποταμιάνο
Πρόεδρο Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Επιστολή Σημίτη για την επιβατηγό ναυτιλία

του Νάσου Πουθακίδα

Αξιότιμε κ. Ποταμιάνο,

Έλαβα την επιστολή σας της 12^{ης} Ιανουαρίου και το υπογεγραμμένο πρακτικό από ένα ευρύτατο φάσμα βουλευτών που συμμετείχαν στη συνάντηση.

Παρακάλεσα τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εξετάσει το θέμα και η πολιτική συναίνεση που διαγράφεται από το πρακτικό εύχομαι να επιτρέψει σωστές λύσεις στο όλο θέμα.

Με γράμμα (Χαριστιμού)



Κ. Σημίτης

Ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης άναψε το

«πράσινο φως» στον υπουργό

Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρο

Σουμάκη, να εξετάσει τα προβλήματα

της επιβατηγού ναυτιλίας ώστε το

συντομότερο να ληφθούν τα αναγκαία

μέτρα, που θα διατηρήσουν τα

κρουαζιερόπλοια στην ελληνική σημαία

προς όφελος της εθνικής οικονομίας,

της απασχόλησης των Ελλήνων

ναυτικών και της εθνικής άμυνας.

Πριν από λίγες εβδομάδες, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) Ανδρέας Ποταμιάνος, με επιστολή του στον πρωθυπουργό, ανέφερε τα προβλήματα του κλάδου, τα οποία είχαν ήδη συζητηθεί σε ευρεία σύσκεψη με τη συμμετοχή βουλευτών (Αράκης, Βαρίνος, Διαμαντίδης, Καλής, Μελάς, Μιχαηλίδης, Μπεντενιώτης, Σηφουνάκης), ευρωβουλευτών (Αναστασόπουλος, Ευφραιμίδης, Παπαγιαννάκης, Σαρήλης και Τσάτσος) και εκπροσώπων της ΠΝΟ και των εφοπλιστών.

«Σκοπός αυτής της σύσκεψης ήταν να ενημερωθούν και να ευαισθητοποιηθούν οι αρμόδιοι φορείς για ένα θέμα το οποίο είναι ζωτικής σημασίας, τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την ελληνική οικονομία, αφού τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά διεθνών πλοίων προσφέρουν εργασία σε 15.000 Έλληνες ναυτικούς και απασχολούν σημαντικό αριθμό υπαλλήλων» τόνιζε ο κ. Ποταμιάνος στην επιστολή του και συμπλήρωνε: «Η αγωνία των Ελλήνων πλοιοκτητών και οι προσπάθειές τους επικεντρώνονται στη λήψη αυτών των μέτρων, ώστε να μπορέσει να επιβιώσει το ελληνικό πλοίο και να αποτραπεί η εγκατάλειψη του εθνικού νηολογίου, προκειμένου να ξεπεραστούν τα έντονα προβλήματα που έχει δημιουργήσει ο άνισος ανταγωνισμός».

Τα προβλήματα της ΕΕΕΠ, για τα οποία ενημερώθηκε ο πρωθυπουργός, είναι τα ακόλουθα:

1. Η μη λήψη κατάλληλων μέτρων για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, που πήραν μέτρα για τη τόνωση και την ανάπτυξη των ναυτιλιών τους.
2. Έλλειψη κατάλληλης νομοθεσίας, που θα προσελκύει με κίνητρα επιχειρηματίες για επενδύσεις και, ταυτόχρονα, θα διατηρεί τους Έλληνες ναυτικούς.
3. Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο λειτουργεί σε συνθήκες τριπλάσιου κόστους.

Στην επιστολή του προς τον πρόεδρο της ΕΕΕΠ, ο κ. Σημίτης τονίζει: «Παρακάλεσα τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εξετάσει το θέμα, και η πολιτική συναίνεση που διαγράφεται από το πρακτικό εύχεται να επιτρέψει σωστές λύσεις».

Το υπόμνημα προς τον πρωθυπουργό

Στο υπόμνημα που απέστειλε στις 12 Ιανουαρίου ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ, Ανδρέας Ποταμιάνος, προς τον πρωθυπουργό κ. Κ. Σημίτη, τονιζόταν:

«Εξοχότατε κύριε Πρόεδρε,

Εν συνεχεία προηγούμενων εγγράφων μας, με τα οποία σας εκθέσαμε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες εφοπλιστές των επιβατηγών πλοίων του κλάδου μας, ένεκα του οξυτάτου ανταγωνισμού από πλοία ξένων σημαίων (κοινοτικών και τρίτων χωρών) και για τα οποία κανένα μέχρι στιγμής μέτρο δεν ελήφθη εκ μέρους της πολιτείας για την αντιμετώπισή τους, σας επισυνάπτουμε πρακτικό συνάντησης-συζήτησης που πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία της Ενώσεώς μας και με τη συμμετοχή των βουλευτών κ.κ. Αράπη Ιωάννη, Βαρίνου Αθανασίου, Διαμαντίδη Ιωάννη, Κοζιού Γεωργίου, Μελά Παναγιώτη, Μιχαηλίδου Βασιλκή, Μπεντενιώτη Εμμανουήλ, Σηφουνάκη Νικολάου, των ευρωβουλευτών κ.κ. Αναστασόπουλου Γεωργίου, αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Τσάτσου Δημητρίου, Παπαγιαννάκη Μιχαήλ, Ευφραιμίδη Βασιλκή και Σαρρή Παύλου (ο οποίος δεν μπόρεσε να παρευρεθεί στη συνάντηση, αλλά συμφώνησε με το περιεχόμενο του πρακτικού), καθώς και του γενικού γραμματέα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Γιάννη Χαλά, στην προσκόσμηση εξεύρεσης των αναγκαίων λύσεων.

Όπως θα διαπιστώσετε από το επισυνεπιλεγμένο πρακτικό, όλοι όσοι συμμετείχαν στη συζήτηση συμφώνησαν να συνεργαστούν με ομάδα εργασίας για τη μελέτη του θέματος και την υποβολή σχετικών προτάσεων, προκειμένου να ληφθούν, το συντομότερο, τα αναγκαία μέτρα που θα μπορούσαν να διατηρήσουν τον επιβατηγό στόλο στην ελληνική σημαία, προς όφελος της εθνικής οικονομίας, της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και της εθνικής άμυνας της χώρας.

Προκειμένου, κύριε Πρόεδρε, να μπορέσει να υλοποιηθεί η διαπιστωθείσα στη συζήτηση που αναφέρεται στο πρακτικό αναγκαία μελέτη του θέματος, παρακαλείστε όπως λόγω της σοβαρότητας και εθνικής σημασίας του, δεχθείτε την πραγματοποίηση συνάντησης υπό την προεδρία σας, με συμμετοχή των προέδρων των κομμάτων της αντιπολίτευσης, πλοιοκτητών, κατά την κρίση τους, με βουλευτές τους που συμμετείχαν στην πρώτη συνάντηση, των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης, της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ενώσεώς μας. Στη συνάντησή μας αυτή θα γίνει λεπτομερής ενημέρωση επί των εξελίξεων στο διεθνές και κοινοτικό χώρο και της κρίσιμότητας της κατάστασης, ώστε να ανταλλάξουν απόψεις και να δοθούν οι δέουσες εντολές και οδηγίες για τη μελέτη του θέματος από επιτροπή που θα οριστεί, η οποία θα μπορέσει να προτείνει λύσεις προκειμένου να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα στο δυνατό σύντομο χρόνο».

Το πρακτικό της συζήτησης

Το πρακτικό της συζήτησης για την επιβατηγό ναυτιλία που συνετάχθη πέρυσι το Νοέμβριο είναι το ακόλουθο:

«Την 27 Νοεμβρίου 1998, πραγματοποιήθηκε, κατόπιν προσκλήσεως της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, συζήτηση σχετικά με την επιβατηγό ναυτιλία, με τη συμμετοχή των υπογραφόντων το παρόν πρακτικό βουλευτών-ευρωβουλευτών και εκπροσώπων της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και πλοιοκτητριών εταιρειών- μελών της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

Από την πλευρά τους οι Έλληνες εφοπλιστές περιέγραψαν τη δεινή κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει το ελληνικό επιβατηγό πλοίο και οι διαχειρίστριες εταιρείες, ένεκα του οξύ και άριστου ανταγωνισμού με πλοία υπό ξένες σημαίες.

Σκοπός της συζήτησης ήταν να ενημερωθούν και να ευαισθητοποιηθούν οι αρμόδιοι φορείς για ένα θέμα το οποίο είναι ζωτικής σημασίας, τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την ελληνική οικονομία, αφού το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο και τα επιβατηγά οχηματοαγωγικά πλοία διεθνών πλοίων προσφέρουν εργασία σε 15.000 Έλληνες ναυτικούς, απασχολούν σημαντικό αριθμό υπαλλήλων, δημιουργούν εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προ-σεγγίσεων, βοηθούν την ανάπτυξη των νησιών μας, αυξάνοντας παράλληλα τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Η αγωνία τους, αλλά και οι προσπάθειές τους, επικεντρώνονται λοιπόν στη λήψη αναγκαίων μέτρων από τους αρμόδιους φορείς, ώστε να μπορέσει να επιβιώσει το ελληνικό πλοίο και να αποτραπεί η εγκατάλειψη του εθνικού νηολογίου και της ελληνικής σημαίας, προκειμένου να ξεπεραστούν τα έντονα προβλήματα που έχει δημιουργήσει ο άριστος ανταγωνισμός.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, όπως παρουσιάστηκαν από τους εκπροσώπους πλοιοκτητριών εταιρειών, αλλά και από τον εκπρόσωπο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω:

1. Η μη λήψη κατάλληλων μέτρων για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων μας, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις που πήραν μέτρα για την τόνωση και την ανάπτυξη των ναυτιλιών τους, μέτρα που υιοθετήθηκαν και επισήμως από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2. Έλλειψη πιο κατάλληλης νομοθεσίας, η οποία αφ' ενός να προσελκύει με συγκεκριμένα κίνητρα Έλληνες επιχειρηματίες για σοβαρές επενδύσεις στην κατηγορία αυτή των πλοίων και αφ' ετέρου να διατηρεί τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν στα πλοία αυτά.

3. Ο ανταγωνισμός από πλεονάζουσες δυνάμεις οδήγησε σε μία κατάσταση, κατά την οποία το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο λειτουργεί με συνθήκες τριπλού κόστους, αναγκάζοντας παραδοσιακές πλοιοκτητικές εταιρείες να εγκαταλείψουν την ελληνική σημαία. Ταυτόχρονα, ξένα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια λειτουργούν με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμεταλλεύσεως, ένεκα της ελευθερίας στις συνθέσεις των πληρωμάτων. Σημειώνεται δε ότι ο ανταγωνισμός αυτός θα γίνει οξύτερος εις βάρος των ελληνικών πλοίων λόγω άρσης του cabotage από 1-1-1999.

Η λύση στα παραπάνω προβλήματα δεν είναι -και δεν μπορεί να είναι- μονόπλευρη, και αυτό είναι κατανοητό από όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές. Για το λόγο αυτό, οι συμμετέχοντες στην παραπάνω συνάντηση είναι διατεθειμένοι να συνεργαστούν σε ομάδα εργασίας για τη μελέτη του προβλήματος και την πρόταση μέτρων προς επίλυσή του, έχοντας ως στόχο τη διατήρηση του ελληνικού νηολογίου, της σημαίας και των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία μας, που απειλούνται να αντικατασταθούν με αλλοδαπούς».

Η απάντηση του Κ. Σημίτη

Στις 28 Ιανουαρίου, ο πρωθυπουργός κ. Σημίτης, απέστειλε στον πρόεδρο της ΕΕΕΠ Α. Ποταμιάνο την ακόλουθη επιστολή:

«Κύριο

Ανδρέα Ποταμιάνο,

Πρόεδρο Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Αθήνα 28 Ιανουαρίου 1999

Α.Π.: Υ 35

Αξιότιμε κ. Ποταμιάνο,

Έλαβα την επιστολή σας της 12ης Ιανουαρίου και το υπογεγραμμένο πρακτικό από ένα ευρύτατο φάσμα βουλευτών που συμμετείχαν στη συνάντηση.

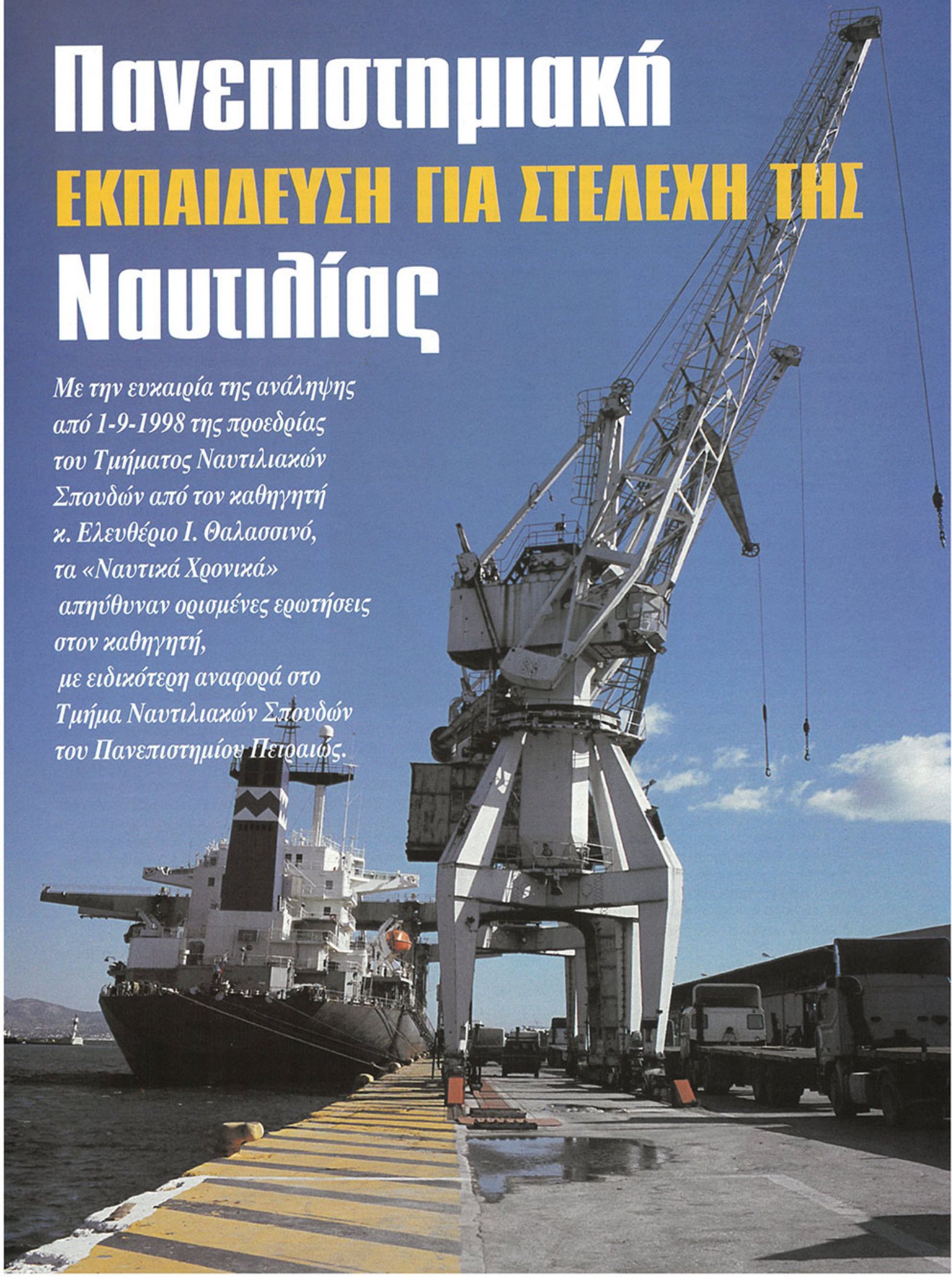
Παρακάλεσα τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εξετάσει το θέμα και η πολιτική συναίνεση που διαγράφεται από το πρακτικό εύχεται να επιτρέψει σωστές λύσεις στο όλο θέμα.

Με φιλικούς χαιρετισμούς Κ. Σημίτης» ➡



Πανεπιστημιακή ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ Ναυτιλίας

Με την ευκαιρία της ανάληψης
από 1-9-1998 της προεδρίας
του Τμήματος Ναυτιλιακών
Σπουδών από τον καθηγητή
κ. Ελευθέριο Ι. Θαλασσινό,
τα «Ναυτικά Χρονικά»
απεύθυναν ορισμένες ερωτήσεις
στον καθηγητή,
με ειδικότερη αναφορά στο
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς.



Κύριε πρόεδρε, θεωρείτε ότι το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, μετά δέκα χρόνια λειτουργίας, έχει πετύχει το σκοπό για τον οποίο ιδρύθηκε;

Το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών δημιουργήθηκε το 1989 για να καλύψει ανάγκες στο χώρο της Ναυτιλίας, κατά πρώτο λόγο, και των Μεταφορών όπως διαπιστώθηκε στη συνέχεια, κατά δεύτερο.

Σήμερα, στο Τμήμα υπηρετούν 18 μέλη ΔΕΠ, που καλύπτουν επαρκώς όλα σχεδόν τα αντικείμενα που αναπτύσσονται στο πρόγραμμα σπουδών. Βεβαίως, η ιδανική αναλογία μεταξύ μελών ΔΕΠ και επιστημονικών αντικειμένων δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, όπως δεν έχει ολοκληρωθεί και η πλήρης ανάπτυξη του Τμήματος. Υπάρχουν δυνατότητες, στόχοι και οράματα, τόσο για βελτίωση όσο και για συμπληρωματικές ενέργειες, προκειμένου να επιτύχουμε το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα.

Γνωρίζουμε όλοι ότι η αποστολή που έχουμε αναλάβει, να εκπαιδεύσουμε φοιτητές για να πληρώσουν έναν από τους πλέον ιδιόμορφους τομείς της οικονομίας, όπως ο τομέας της Ναυτιλίας, είναι δύσκολη. Οι φοιτητές μας μοιράστηκαν μαζί μας, από την πρώτη στιγμή, τις αγωνίες, τους προβληματισμούς και τις δυσκολίες, και παραμένουν χρήσιμοι σύμμαχοι, συνεργάτες και συνεργάτες, γιατί θεωρούμε ότι ένα πανεπιστημιακό τμήμα αποτελείται όχι μόνο από μέλη ΔΕΠ, επιστημονικό διδακτικό και διοικητικό προσωπικό, αλλά και από το φοιτητικό πληθυσμό, ο οποίος θα πρέπει να είναι ο ουσιαστικός μοχλός πίεσης για τη συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου σπουδών, την ανέλιξη των διδασκόντων και την αποτελεσματική εκπαιδευτική διαδικασία.

Είμαστε ιδιαίτερα ευτυχείς γιατί τα τελευταία χρόνια οι φοιτητές μας, δείχνοντας αξιοθαύμαστη ωριμότητα, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την κοινωνική κατάξωση και την αποδοχή τους από την αγορά εργασίας, απαιτώντας και αξιοποιώντας κάθε ευκαιρία και κάθε μέσο που σχετίζεται με το χώρο της Ναυτιλίας. Έτσι, προχώρησαν στην ίδρυση του συλλόγου «Ωκεανός», ενώ σύντομα θα δημιουργήσουν και αρχείο πτυχιούχων Alumni, ώστε να είναι σε θέση να διεκδικήσουν και να διαπραγματευθούν από θέση ισχύος τα δικαιώματά τους.

Θεωρείτε ότι μετά δέκα χρόνια λειτουργίας, είστε σε θέση να προχωρήσετε στην ίδρυση μεταπτυχιακού προγράμματος, κάτι που επιθυμεί και η ναυτιλιακή αγορά;

Είμαστε πολύ κοντά στο να ανακοινώσουμε την ίδρυση Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών. Αν όλα εξελιχθούν ομαλά, το μεταπτυχιακό μας θα ξεκινήσει το επόμενο ακαδημαϊκό έτος 1999-2000. Το πρόγραμμα αυτό οδηγεί στη χορήγηση μεταπτυχιακού διπλώματος επιπέδου Master's στη Ναυτιλία και στις Διεθνείς Μεταφορές και γίνεται σε συνεργασία με τα πανεπιστήμια Erasmus του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας.

Στο πρόγραμμα θα μπορούν να φοιτήσουν πτυχιούχοι όλων

των τμημάτων, εφόσον βεβαίως εκπληρώνουν όλες τις προϋποθέσεις που έχουν καθοριστεί, και είναι η παρακολούθηση ενός αριθμού μαθημάτων που θεωρούνται μαθήματα υποδομής, ικανοποιητικός βαθμός πτυχίου και GMAT, συστατικές επιστολές και άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας (TOEFL).

Ίσως να έχουμε καθυστερήσει στη δημιουργία του Μεταπτυχιακού Προγράμματος, οπωσδήποτε όμως αποζημιώνουμε τους ενδιαφερομένους με την ποιότητα, την πληρότητα και τη συμβατότητα του προγράμματος με τις εξελίξεις στην Ε.Ε. και στον υπόλοιπο κόσμο, τόσο στο χώρο της Ναυτιλίας όσο και στο χώρο των Διεθνών Μεταφορών.

Συμμετέχουμε, επίσης, και στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Εκπαίδευσης (TRAINMAR) ως ιδρυτικό μέλος με έναν αριθμό πανεπιστημιακών τμημάτων όλης της Ευρωπαϊκής ηπείρου.

Ευρωπαϊκών πανεπιστημίων, υπό την αιγίδα της επιτροπής UNCTAD του ΟΗΕ, με στόχο τη συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση στελεχών, ναυτιλιακών και ναυτικών επιχειρήσεων. Έτσι δίνεται η δυνατότητα και σε άτομα που δεν είχαν την ευκαιρία της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, ή απείχαν επί μεγάλο χρονικό διάστημα απ' αυτήν, να επανέλθουν και να βελτιώσουν τις γνώσεις τους μέσα από το πρόγραμμα TRAINMAR, με ειδική μεθοδολογία που σχεδιάστηκε αποκλειστικά για το σκοπό αυτό.

Τα άτομα αυτά, θα γευθούν το προϊόν της εκπαίδευσης ακόμη και σε προχωρημένη ηλικία και σε συνθήκες παρόμοιες με αυτές που επικρατούν στα πανεπιστήμια. Θεωρούμε ότι η συμμετοχή μας αυτή, μοναδική για ελληνικό πανεπιστημιακό τμήμα, θα πρέπει να αποτελέσει την αφετηρία αλλά και την κατάλληλη ευκαιρία για όλους, φορείς, οργανισμούς και επιχειρήσεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, για επαναπροσδιορισμό των στόχων τους σε ό,τι αφορά το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολούν, την επένδυση στην εκπαίδευση και τη διάθεσή τους για συνεργασία με το Τμήμα μας.

Μας δίνεται η ευκαιρία να ανεβάσουμε το επίπεδο του ναυτιλιακού και ναυτικού επαγγέλματος, να ανταλλάξουμε εμπειρίες και γνώσεις και να δημιουργήσουμε άρρηκτους διαύλους επικοινωνίας μεταξύ του Πανεπιστημίου και της Επιχείρησης. Το τελευταίο είναι πράγματι το ζητούμενο, αφού η απόσταση που υπάρχει προκαλεί ακόμη και σήμερα αφορμές για αμφισβητήσεις, παρεξηγήσεις και αναξιόπιστα αποτελέσματα. Το πρόγραμμα TRAINMAR έχει προγραμματισθεί να αρχίσει τον επόμενο Ιούνιο, μετά την έγκρισή του από τον ΟΗΕ, σε ειδική συνεδρίαση της επιτροπής UNCTAD. Μέχρι τότε, θα προσπαθήσουμε να ενημερώσουμε επαρκώς τους ενδιαφερομένους, ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν τις προτάσεις μας, οι οποίες θα περιλαμβάνουν και πρόσκληση συμμετοχής στις επιτροπές και τα συμβούλια που θα συγκροτηθούν.



Είμαστε πολύ κοντά στο να ανακοινώσουμε την ίδρυση Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών

Επικρατεί γενικά η εντύπωση ότι τα ελληνικά πανεπιστήμια υστερούν έναντι των ξένων. Θεωρείτε ότι η άποψη αυτή ισχύει και για το Τμήμα σας;

Μου είναι αρκετά δύσκολο να αποδεχθώ την άποψη, ότι τα ελληνικά πανεπιστήμια υστερούν έναντι των ευρωπαϊκών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά την ποιότητα διδασκαλίας, τα προγράμματα σπουδών και την ερευνητική δραστηριότητα των μελών ΔΕΠ. Προσωπικά, θεωρώ ότι το μόνο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε, είναι οι υποβαθμισμένες βιβλιοθήκες και η ελαστικότητα στο θέμα της υποχρεωτικής παρακολούθησης των μαθημάτων, των αναταραχών στη διάρκεια της διδακτικής περιόδου, καθώς και ορισμένα θεσμικά θέματα που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης. Σε ό,τι αφορά το Τμήμα μας, πιστεύω ότι έχουμε ίσως το πληρέστερο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών της Ευρώπης. Ο αριθμός των μελών ΔΕΠ, όλοι με διδακτορικό δίπλωμα, η εξειδικευμένη βιβλιοθήκη, το πρόγραμμα σπουδών, οι ερευνητικές δραστηριότητες του Τμήματος, αλλά και η μεγάλη αγορά εργασίας, που είναι έτοιμη να απορροφήσει τους πτυχιούχους μας, αποτελούν τα μεγαλύτερα εγγύα, ώστε το Τμήμα να παραμένει στην πρώτη γραμμή από της ίδρύσεώς του μέχρι σήμερα, σε σύγκριση με αντίστοιχα Τμήματα άλλων ευρωπαϊκών πανεπιστημίων.

Αρκετά Τμήματα Ναυτιλιακών Σπουδών, κυρίως της Βρετανίας, αλλά και άλλων ευρωπαϊκών πανεπιστημίων, έγιναν γνωστά όχι τόσο από την επιστημονική και ερευνητική δραστηριότητα των μελών ΔΕΠ, τη συμμετοχή τους σε ευρωπαϊκά δίκτυα, ή την πληρότητα της βιβλιοθήκης τους, όσο από τον τόπο εγκατάστασής τους, τις δημόσιες σχέσεις που ανέπτυξαν και τις δυνατότητές τους να πησάρουν μεσαίας ποιότητας προϊόν σε ιθυσιασίων περιτύλιγμα. Οποσδήποτε, υπάρχουν και άκρως εξειδικευμένα, καταξιωμένα επιστημονικά Τμήματα Ναυτιλιακών Σπουδών, που δυστυχώς δεν έχουμε ακόμη ανακαλύψει.

Θεωρείτε ότι ο πτυχιούχος του Τμήματός σας είναι σε θέση να απασχοληθεί άμεσα στην αγορά εργασίας, χωρίς την αρχική εμπειρία που απαιτείται και, δυστυχώς, δεν προσφέρεται στα ελληνικά πανεπιστημιακά ιδρύματα;

Στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΠΕΑΕΚ του υπουργείου Παιδείας, το Τμήμα μας συμμετέχει σε ειδικό πρόγραμμα εξάσκησης φοιτητών. Όλοι σχεδόν οι φοιτητές μας, στη διάρκεια του 3ου και 4ου έτους σπουδών, μπορούν, αν το επιθυμούν, να απασχοληθούν για διάστημα δύο μηνών σε επιχειρήσεις, με ικανοποιητικές αποδοχές. Με τον τρόπο αυτό, οι φοιτητές μας βαπτίζονται στην αγορά εργασίας, ενώ βρίσκονται ακόμη στο πανεπιστήμιο.

Το προηγούμενο έτος εκπαιδεύθηκαν περισσότεροι από 160 φοιτητές μας σε 60 και πλέον επιχειρήσεις. Τα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά, τόσο από την πλευρά της αποδοχής των φοιτητών στις επιχειρήσεις όσο και αντίστροφα. Ποσοστό 13% από τους φοιτητές αποκαταστάθηκαν επαγγελματικά με μόνιμη πρόσληψη από τις επιχειρήσεις στις οποίες τοποθετήθηκαν. Θεωρούμε ότι η ενέργεια αυτή, που ξεκίνησε με πολύ καλούς οκνούς, θα συνεχισθεί και στο μέλλον και θα μας δώσει τη δυνατότητα να διατηρήσουμε το δεσμό αυτό με την παραγωγή, γιατί, όπως ανέφερα και προηγουμένως, η διασύνδεση Πανεπιστημίου και Επιχείρησης μπορεί να αποδειχθεί το κλειδί της επιτυχίας στην οικονομική και βιομηχανική ανασυγκρότηση της χώρας.

Στο τέλος της πρακτικής άσκησης, οι φοιτητές μας είναι υποχρεωμένοι να μεταφέρουν τις εμπειρίες τους στους συναδέλφους τους, ενώ

οι ίδιοι αξιολογούνται από τα στελέχη των επιχειρήσεων που τους επέβλεπαν. Η αξιολόγηση, που θεωρείται βασικός παράγοντας ποιότητας, έχει ήδη εισχωρήσει στο Τμήμα και σαφώς είναι σκόπιμο να προχωρήσει και στα ενδότερα, δηλαδή σε μια εσωτερική διαδικασία συνεχούς αξιολόγησης, όχι μόνο των φοιτητών, αλλά και του προγράμματος σπουδών, των διδασκόντων, της διοίκησης κ.λπ.

Με τον τρόπο αυτό, θα πετύχουμε κι εμείς αυτό που οι άλλοι εφαρμόζουν τα δέκα τουλάχιστον τελευταία χρόνια, τον έλεγχο της ποιότητας στην υπηρεσία της εκπαίδευσης. Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι οι περισσότεροι συνάδελφοι του Τμήματος έχουν κατανοήσει την ανάγκη για αναμόρφωση και επανασχεδιασμό της εκπαίδευσης που προσφέρουμε, όχι μόνο σε επίπεδο προγράμματος σπουδών, αλλά και στη μεθοδολογία της εκπαίδευσης, την υλικοτεχνική υποδομή, τις συνεργασίες, την κοινωνική παρουσία, τη συνεργασία και την έρευνα.

Εκτός από την πανεπιστημιακή διδακτική δραστηριότητα που αναπτύσσετε στο Τμήμα, θεωρείτε σκόπιμο να επεκταθείτε και σε θέματα μελετών, κοινοπραξιών με ιδιωτικές επιχειρήσεις κ.λπ.;

Η παρουσία του Τμήματος σε κοινοπραξίες για την εκπόνηση μελετών που σχετίζονται με το χώρο της Ναυτιλίας και των Μεταφορών, είναι δεδομένη. Ενισχύεται και από το γεγονός της ύπαρξης του Κέντρου Ναυτιλίας, Μεταφορών, Εμπορίου και Περιβάλλοντος (ΚΕΝΑΜΕΠ), το οποίο λειτουργεί ως ανεξάρτητο επιστημονικό κέντρο, με στόχο τη διείσδυση και την καταξίωσή του στο δύσβατο χώρο των μελετών, των συμβουλευτικών υπηρεσιών και της έρευνας.

Το τελευταίο δεν πρέπει να θεωρηθεί ανταγωνιστική παρέμβαση σε εξωπανεπιστημιακή δραστηριότητα, γιατί, απλούστατα, μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά με ιδιωτικές επιχειρήσεις, μεταφέροντας

τη θεωρητική άποψη, αλλά και τις εμπειρίες των πανεπιστημιακών, στην αγορά. Παραδείγματα παρόμοιων συνεργασιών υπάρχουν στο χώρο του ΟΛΠ, του ΟΣΕ, της Ο.Α., του ΥΕΝ κ.λπ., όπου πράγματι η παρουσία του Τμήματος, με την εκπόνηση ειδικών μελετών, έβαλε την ανεξίτηλη σφραγίδα της στις εξελίξεις που ακολουθήσαν.

Σε πολλές περιπτώσεις, η παρουσία αυτή συνοδεύθηκε και από διεθνείς συνεργασίες, κάτι στο οποίο το Τμήμα μας έχει προχωρήσει σημαντικά. Έτσι, εκτός από τις επιστημονικές συνεργασίες, σε επίπεδο εκπαίδευσης και έρευνας, με Πανεπιστημιακά Τμήματα και Ερευνητικά Ινστιτούτα, έχουμε ήδη συμπεριληφθεί σε ευρωπαϊκά δίκτυα, όπως για παράδειγμα τα δίκτυα European Credit Transfer System (ECTS), European Training Partnership (ETP), Socrates και Jean Monnet.

Με τις συμμετοχές αυτές, οι φοιτητές μας έχουν απεριόριστες δυνατότητες συνδυασμού μαθημάτων από μεγάλο αριθμό πανεπιστημιακών τμημάτων, που ανήκουν στα δίκτυα αυτά. Ουσιαστικά, λοιπόν, στο πλαίσιο της τετραετούς φοίτησής τους στο Τμήμα μας, οι σπουδαστές μπορούν να φοιτήσουν και στην Ευρώπη, κάποιο διάστημα.

Ποιοι είναι οι στόχοι σας, κατά τη διάρκεια της θητείας σας στη θέση του προέδρου του Τμήματος, για την περαιτέρω ανάπτυξή του;

Πρωταρχικός στόχος και αυτοσκοπός, σε όλα γενικώς τα πανεπιστημιακά τμήματα, πρέπει να θεωρείται η συνεχής προσαρμογή του περιεχομένου των μαθημάτων στις νέες εξελίξεις και η συνεχής αξιολόγηση όλων των μέσων της διδακτικής διαδικασίας, όπως προανέφερα. Ένα δεύτερο σημείο, εξίσου σημαντικό, είναι η ερευνητική δραστηριότητα των μελών, η συνεργασία και η συναδελφική αλληλεγγύη. Άλλα θέματα, όπως αυτό της διαφάνειας, της αξιοκρατίας και της νομιμότητας, τα θεωρώ δεδομένα. ➤



ALL ABOVE PUBLICATIONS ARE NOW
AVAILABLE ON CD-ROM!



GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

GREEK SHIPPING
DIRECTORY

GREEK SHIPOWNERS
REGISTER

GLOBAL SHIPPING
INDEX

NAFTILOS' NAUTICAL
ALMANAC

14, SKOUZE STR. - 185 36 PIRAEUS GREECE, TEL: +30 1 4521839/59 - TLX: 213320 DIRE - FAX: 4180340 - CBL: "SHIPDIRECTORIES"

ΟΛΠ-ΟΛΘ

Τα δυο μεγάλα λιμάνια υπό νέο καθεστώς

του Χάρη Παυλίδου



Έγινε το πρώτο

Η μετατροπή των δύο μεγάλων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, σε ανώνυμες εταιρείες και η εν συνεχεία μετοχοποίησή τους σε ποσοστό 49% μέσω του Χρηματιστηρίου είναι γεγονός. Θα λέγαμε μάλιστα σημαντικό γεγονός, μια και οι συνεχείς αναβολές είχαν κατά κάποιο τρόπο θέσει εν αμφιβόλω τις προθέσεις της κυβέρνησης. Τελικά, η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας απέδειξε ότι διαθέτει πολιτική βούληση και δεν μένει στα λόγια. Μπορεί κανείς να έχει αντιρρήσεις σε επιμέρους σημεία ή και στο σύνολο αυτής της μεταρρύθμισης. Όμως, η μετατροπή των ΟΛΠ και ΟΛΘ από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε ανώνυ-

μες εταιρείες, δεν είναι παρά η ουσία για την επόμενη ημέρα, που αναμένεται να προκαλέσει ραγδαίες εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η μετοχοποίηση, τον αιώνα που έρχεται, θα φαντάζει ενδεχομένως ξεπερασμένο μέτρο, αλλά, με τα σημερινά δεδομένα και λαμβανομένων υπ' όψιν των ιδιομορφιών της χώρας μας, πρόκειται για ένα τοιμηρό βήμα εκσυγχρονισμού των λιμένων. Γιατί τοιμηρό; Απλούστατα, γιατί τα δύο αυτά λιμάνια, με τη σημερινή τους εικόνα, υπολείπονταν σε υποδομή, ενώ το κόστος χρήσης τους ήταν υψηλό και το νομοθετικό πλαίσιο που καθόριζε τη διοίκηση και την εκμετάλλευσή τους ήταν ξεπερασμένο. Επομένως, όλη αυτή αποτελούσαν αιτίες μη ανάπτυξης και οδηγούσαν σε

συρρίκνωση τους Οργανισμούς. Αυτή η εικόνα αλληλίζει με τη μετατροπή των λιμένων από ΝΠΔΔ, σε ανώνυμες εταιρείες; Σε ένα βαθμό ναι, κι αυτό γιατί το καθεστώς κομματισμού, το οποίο ενίσχυε το νομικό πλαίσιο, έχει βαθιές ρίζες στα λιμάνια. Άλλωστε, οι συνεχείς αναβολές ήταν αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκούσαν οι συντεχνίες, αλλά και εκείνοι που είχαν συμφέρον να παραμείνουν τα λιμάνια υπό κρατικό έλεγχο. Κοντά σε αυτούς και όσοι, από τα εκάστοτε κόμματα που ήταν στην εξουσία, δεν ήθελαν το ΥΕΝ να ασκεί επιτελικά και στρατηγικά καθήκοντα, αλλά το ήθελαν υπουργείο-διαχειριστή ενός παρακμιακού καθεστώτος.

Κατά συνέπεια, η μεταρρύθμιση αυτή δημιουρ-



βήμα, το επόμενο;

γεί νέα δεδομένα, με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Το ελληνικό Δημόσιο παραμένει ο κύριος μέτοχος του ΟΛΠ και του ΟΛΘ
- Παραμένει ο χαρακτήρας τους κοινής ωφέλειας.
- Η λειτουργία των δύο λιμένων θα βασίζεται σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, θα έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και θα τελούν υπό την εποπτεία του ΥΕΝ.
- Διατηρούν τον εθνικό και κοινωνικό χαρακτήρα τους.
- Διασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας, οι απολαβές, τα ασφαλιστικά δικαιώματα.
- Όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία των μετατρεπομένων νομικών προσώπων-οργανισμών πε-

ριέχεται στις Α.Ε.

Όλα αυτά ίσως σε κάποιους να φαίνονται «άτολμα» και σε κάποιους άλλους ως «ξεπούλημα», όμως η ουσία βρίσκεται στο επόμενο βήμα. Τότε, δηλαδή, που ο χαρακτήρας της «κοινής ωφέλειας» δεν θα σημαίνει απαραίτητα «κρατική ιδιοκτησία». Άλλωστε από τη στιγμή που το κέρδος αποκτά «καλό όνομα» στη συνείδηση της κυβέρνησης, είναι λογικό η «κοινή ωφέλεια» να αποκτά ουσιαστικό περιεχόμενο. Και για όσους διαφωνούν, αρκεί μία και μόνη παρατήρηση. Μήπως τόσα χρόνια ο κρατικός έλεγχος γινόταν για κοινωφελείς σκοπούς; Ή μήπως το όφελος του πολίτη ήταν τα ελλείμματα που εκαλείτο να πληρώσει; Σε κάθε περίπτωση, το βήμα γίνεται προς τη σω-

στή κατεύθυνση. Το επόμενο βήμα όμως θα είναι η σωστή κατεύθυνση; Είναι βέβαιο ότι, σε ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον και σε συνθήκες αυξημένης, ορθότατα και περισσότερο, ανταγωνιστικότητας, έννοιες όπως «εθνικός και κοινωνικός χαρακτήρας», «κύριος μέτοχος το ελληνικό Δημόσιο» και «διασφάλιση θέσεων εργασίας» θα είναι ξεπερασμένες.

Βέβαια, δεν περίμενε κανείς κάτι περισσότερο από αυτό που έγινε και κάτω από τις ιδιόρρυθμες συνθήκες που έγινε. Συνεπώς, μπορεί κάποιος αντικειμενικά να μιλήσει για μια καλή αρχή, η οποία σχεδόν βέβαια θα αποφέρει την πλήρη ιδιωτικοποίηση όλων των λιμένων, πραγματικά για την «κοινή ωφέλεια». ➤

ΟΛΠ-ΟΛΘ

Μια διαφορετική προσέγγιση του νομοσχεδίου

Τα «Ναυτικά Χρονικά», πριν από αρκετό καιρό, είχαν δημοσιεύσει αυτούσιο το νομοσχέδιο μετατροπής των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Ανώνυμες Εταιρείες. Σε αυτό το τεύχος, μετά τις γενικές παρατηρήσεις, καταγράφονται οι προβληματισμοί που ακούστηκαν στη Βουλή και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι απόψεις που ακούστηκαν δίνουν σε μικρογραφία και τα όσα είχαν προηγηθεί, μήνες πριν, μεταξύ των ενδιαφερομένων. Από

την κριτική στήριξη και τη συνθηματολογία μέχρι την πλήρη άρνηση, δηλαδή τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο απ' όσα κατά καιρούς ακούγονταν από τους συνδικαλιστές, στους χώρους εργασίας τους. Πιο τεχνοκρατική η ομιλία του Γιώργου Καλού, ο οποίος προσπάθησε να ισορροπήσει ανάμεσα στο ρόλο του αντιπολιτευόμενου βουλευτή και στην αναγκαιότητα της μεταρρύθμισης. Ας πάμε λοιπόν στη Βουλή και στις ομιλίες του εισηγητή της πλειοψηφίας Βαγγέλη Βλασσόπουλου, του Γιώργου Καλού, της Στέλλας Αλφιέρη και του Παναγιώτη Μελά. Ας σημειωθεί ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρος Σουμάκης, ανέφερε στην ομιλία του ότι θα προσληφθεί εξειδικευμένος διεθνής σύμβουλος και θα εκπονηθεί στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο. Μεταξύ άλλων, ο Στ. Σουμάκης επισήμανε ότι η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου θα δώσει τη δυνατότητα στον ΟΛΠ να αξιοποιήσει τους τεράστιους χερσαίους χώρους που του ανήκουν, στους οποίους, όπως είπε, πρέπει να δημιουργηθούν ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα και άλλοι χώροι πολιτισμού και αναψυχής.

ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ:

Με το παρόν νομοσχέδιο η κυβέρνηση τόλμησε



Ο βουλευτής Λευκάδας του ΠΑΣΟΚ Βαγγέλης Βλασσόπουλος στην εισηγητική ομιλία του προσπάθησε μια διαφορετική προσέγγιση του νομοσχεδίου, σε όσα, όπως είπε, κατά καιρούς είχαν γραφεί και ειπωθεί:

«Σε όλη όσα απαξιωτικά έχουν γραφεί και ειπωθεί για το νομοσχέδιο, μία απαντητική τοποθέτηση σε όσα ακούστηκαν στη συζήτηση του νομοσχεδίου στη Διάρκη Κοινοβουλευτική Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Διότι, πράγματι, στην επιτροπή υπήρξε το εξής παράδοξο. Όλοι οι εισηγητές και αγορητές των κομμάτων ξόρκισαν το νομοσχέδιο και δαιμονολόγησαν στις διατάξεις και τις ρυθμίσεις του, ξεκινώντας όμως από διαφορετικές αφετηρίες».

Και σε άλλο σημείο της ομιλίας του επισήμανε, με ένα ερώτημα

που έθεσε, τα εξής:

«Το πρώτο ερώτημα είναι αν με τη μετατροπή και τη μετεξέλιξη, τα δύο μεγάλα λιμάνια μας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, διατηρούν το δημόσιο χαρακτήρα τους και τον εθνικό ρόλο τους, δημόσιο και εθνικό χαρακτήρα και ρόλο σχετιζόμενο με τη συνολική ανάπτυξη της χώρας, διά της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη, σχετιζόμενο με την εθνική μας άμυνα και ασφάλεια, αλληλά και την εθνική μας στρατηγική, και μάλιστα σε κρίσιμους καιρούς, όπως είναι οι σημερινοί. Σχετιζόμενο, τέλος, με τη χρησιμοποίησή τους ως διαμετακομιστικών κέντρων και πυλών προσηλωσέως και διεισδύσεως προς τη βολκανική ενδοχώρα και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης».

Στη συνέχεια, ο βουλευτής Λευκάδας έθεσε ένα δεύτερο ερώτημα:

«Το δεύτερο μεγάλο ερώτημα που απασχολεί όλους είναι, αν με τη μετατροπή και μετεξέλιξη των ΝΠΔΔ σε ανώνυμες εταιρείες, διατηρούν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα. Κατά την άποψή μου, ναι. Εξηγούμαι:

Πέραν του εμμέσου κοινωνικού οφέλους που θα προκύψει από τη συμβολή τους στην αναπτυξιακή προσπάθεια και την ανάπτυξη της χώρας, θα προκύψει και άμεσο όφελος, και για τις επιχειρήσεις και για το κράτος και τους εργαζομένους. Η κοινωνική τους όμως προσφορά θα προέλθει από την ανάπτυξη και επέκταση των δραστηριοτήτων τους, τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν και τις καλύτερες απολαβές.

Από τη συμμετοχή των εργαζομένων στα Δ.Σ. και, επομένως, στη συνδιαμόρφωση των αποφάσεων, από τη συμμετοχή της οικονομικής, κοινωνικής επιτροπής στο Δ.Σ., από τη συμμετοχή ενός εκπροσώπου του δήμου της έδρας της εταιρείας.

Με αυτές τις νομοθετικές προβλέψεις διατηρείται ο κοινωνικός χαρακτήρας των λιμανιών, εξασφαρίζεται η κοινωνική συμμετοχή και

επιτυγχάνεται ο κοινωνικός έλεγχος.

Εξάλλου, ο κοινωνικός έλεγχος θα είναι συνεχής και θα πραγματοποιείται μέσω του ελληνοικού Κοινοβουλίου, στην ειδική επιτροπή του οποίου υποχρεούνται ο ΟΛΠ Α.Ε. και ο ΟΛΘ Α.Ε. να καταθέτουν κάθε χρόνο το στρατηγικό σχέδιο, το επιχειρησιακό σχέδιο, το συμβόλαιο διαχείρισης και την ετήσια έκθεση των πεπραγμένων σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στον Ν.2414/1996.

Τα σχέδια αυτά, το στρατηγικό σχέδιο και το επιχειρησιακό σχέδιο και την ετήσια έκθεση πεπραγμένων, τα Δ.Σ. των ανωνύμων εταιρειών ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε. υποχρεούνται να καταθέτουν και στους υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το τρίτο μεγάλο και καίριο ερώτημα σχετίζεται με τους εργαζόμενους. Τι γίνεται με τους εργαζόμενους υπαλλήλους και εργάτες; Τι γίνεται με τους συνταξιούχους; Τι γίνεται με τα ασφαλιστικά τους δικαιώματα και τις ασφαλιστικές τους προσδοκίες; Νομίζω και επιμένω ότι με τις προτεινόμενες διατάξεις επιλύονται όλα τα θέματα που έχουν σχέση με τους εργαζομένους. Νομίζω πως επιλύονται με τρόπο ακριβοδίκαιο και θετικό.

Χωρίς αμφιβολία, οι εργαζόμενοι πρέπει να αισθάνονται απόλυτα ικανοποιημένοι, έχουν βέβαια δικίο και καλή κάνουν και διεκδικούν. Ας αναφέρω μερικές ρυθμίσεις που βεβαιώνουν αυτά τα οποία είπα, που βεβαιώνουν του λόγου το αληθές:

1. Το μόνιμο προσωπικό των μετατρεπομένων ΝΠΔΔ διατηρεί τη μονιμότητά του και δικαιούται αποδοχών, τουλάχιστον ίσων με αυτές που ελάμβανε κατά το χρόνο της μετατροπής.

2. Σε περίπτωση διάλυσης των ανωνύμων εταιρειών, το προσωπικό μετατάσσεται με αίτησή του στο δημόσιο τομέα.

3. Το προσωπικό που υπηρετεί στα μετατρεπόμενα ΝΠΔΔ ΟΛΠ και ΟΛΘ με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου ή έμμισθης εντολής, αποτελεί αυτοδικαίως προσωπικό των ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε. και καταλαμβάνει αντίστοιχες θέσεις, εκδόχτες ή κατηγορίες, που θα αντιστοιχούν με τον κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας των ανωνύμων εταιρειών.

4. Οι τακτικές μηνιαίες αποδοχές του υπηρετούντος, κατά τη δημοσίευση του νόμου, προσωπικού δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που ελάμβανε το προσωπικό πριν υποχθεί στις εταιρείες ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε.

5. Ειδικότερα, οι λιμενεργάτες ή οι αρχιεργάτες και οι επόχτες του ΟΛΠ και ΟΛΘ και οι σημειωτές, που υπηρετούν κατά την έναρξη της ισχύος του νόμου, δεν μπορούν να έχουν μηνιαίες αποδοχές κατώτερες από την εκάστοτε ισχύουσα εικοστή ογδόη κλάση του ΙΚΑ. Είναι μια σωστή ασφαλιστική δικλίδα για τους εργαζομένους.

6. Το αυτοδικαίως μεταφερόμενο προσωπικό από τους ΟΛΠ και ΟΛΘ στις ανώνυμες εταιρείες μεταφέρει μαζί του το χρόνο υπηρεσίας του σε αυτούς τους οργανισμούς, αλλιώς και αυτόν το χρόνο που του αναγνωρίστηκε, εξαγοράστηκε ή προσμετρήθηκε.

7. Οι υπηρετούντες, κατά τη δημοσίευση του νόμου, σε θέσεις τακτικού προσωπικού του ΟΛΠ και του ΟΛΘ υπάγονται στην ασφάλιση

του κλάδου σύνταξης του ΙΚΑ, στον οποίο μεταφέρουν όλα τα δικαιώματά τους και το χρόνο υπηρεσίας τους, καθώς και αυτόν που έχουν αναγνωρίσει, εξαγοράσει ή προσμετρήσει, που θεωρείται ως χρόνος ασφάλισης στο ΙΚΑ.

8. Οι συνταξιούχοι, πρώην υπάλληλοι του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, και οι οικογένειές τους, που μεταφέρονται στο ΙΚΑ, λαμβάνουν το ύψος της συντάξεως που ελάμβαναν κατά την ένταξή τους, μαζί με τις προβλεπόμενες κάθε φορά αυξήσεις που αφορούν τους συνταξιούχους ασφαλισμένους του ΙΚΑ.

9. Προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις για την επικύρωση και οργάνωση τόσο των τοκτικών υπαλλήλων, μονίμων ή με σύμβαση εργασίας αορίστου χρόνου, καθώς και των εργατών, ώστε να μη θιγούν τα κεκτημένα δικαιώματά τους.

10. Προβλέπεται η υπαγωγή των υπαλλήλων και των συνταξιούχων υπαλλήλων του ΟΛΠ στην υγειονομική περίθαλψη των δημοσίων υπαλλήλων. Ένα πραγματικό μεγάλο γεγονός και μια μεγάλη προσφορά για τους υπαλλήλους και τους συνταξιούχους υπαλλήλους του ΟΛΠ.

11. Προβλέπεται η κάλυψη της ασφαλιστικής δαπάνης από τον κρατικό προϋπολογισμό μέσω πιστώσεων που θα εγγράφονται στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά τα όσα αναλυτικά εξέθεσα, πιστεύω ότι και οι πλείον δύσπιστοι πρέπει να έχουν πεισθεί. Γιατί πράγματι, με την επιχειρούμενη μετατροπή, επιτυγχάνεται η αναγκαία ευελιξία, διαφάνεια, παραγωγικότητα, ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα των λιμανιών και των λειτουργιών τους. Εξασφαλίζεται ο κοινωνικός έλεγχος και η διαφάνεια. Επιζητείται -και μόνον έτσι θα επιτευχθεί- η ταχύτητα διεκπεραίωσης, η ασφάλεια των εμπορευμάτων, η συμπίεση του κόστους τους και η σύντμηση του χρόνου των υπηρεσιών τους. Διασφαλίζεται, τέλος, η αναγκαία μετάβαση από το ισχύον δυσκίνητο σύστημα στην ουσιαστική και υπό έλεγχο απελευθέρωση, χωρίς κλυδωνισμούς και χωρίς να θιγούν τα συμφέροντα και οι προσδοκίες των εργαζομένων. Δηλαδή, μετάβαση στην ουσιαστική απελευθέρωση, χωρίς να περάσουμε στην ανεξέλεγκτη ιδιωτική ασυδοσία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο η κυβέρνηση τόλμησε. Και νομίζω ότι τόλμησε και ο υπουργός.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιχειρείται επανάσταση στο χώρο των λιμανιών και της πολιτικής τους. Επιχειρείται μια ειρηνική επανάσταση.

Πριν κλείσω, θα ήθελα, επειδή τα στοιχεία είναι αριθμητικά, να καταθέσω στην Ολομέλεια της Βουλής πίνακες για τη λειτουργία των λιμανιών, για τους επιβάτες που έχουν μετακινηθεί, για τα πλοία, για τα φορτία. Στοιχεία, τα οποία αφορούν τα τελευταία χρόνια και, βεβαίως, έχουν σχέση με τα δύο λιμάνια, τα οποία μετατρέπονται από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε ανώνυμες εταιρείες».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΛΟΣ:

Κρούμεν τον κώδωνα του κινδύνου

«Μεγάλοι οικονομολόγοι, όπως ο Marshall, ο Πίγου κ.ά.», είπε στην αρχή της ομιλίας του ο βουλευτής της Ν.Δ. κ. Γιώργος Καλός, «αναφέρουν στο κείμενό τους ότι η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του 20ού αιώνα δεν οφείλεται τόσο στη βιομηχανική επανάσταση όσο στην ανάπτυξη των μεταφορών.

Ένα από τα βασικότερα στοιχεία της διεθνούς μεταφορικής αλυσίδας είναι και τα λιμάνια, είτε αυτά είναι θαλάσσια είτε είναι ποτάμια.

Περίπου το 90% των εμπορευμάτων των κοινοτικών χωρών από και προς τρίτες χώρες και το 30% του διακοινοτικού εμπορίου διακι-

νείται από τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παράλληλα με την παραγωγή και προσφορά υπηρεσιών σε εμπορεύματα και μεταφορικά μέσα, μεγάλη είναι η προσφορά των λιμένων και στη διακίνηση επιβατών. Δεκάδες εκατομμύρια άνθρωποι διακινούνται ετησίως από και προς τα κοινοτικά λιμάνια.

Η Ένωση, αναγνωρίζοντας τη μεγάλη προσφορά των λιμένων στην ανάπτυξη των οικονομιών αλλιώς και των μεταφορών των χωρών-μελών της, τα ενέταξε στα Διεθνή Δίκτυα, αλλιώς και στα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα και στους τέσσερις Πανευρωπαϊκούς Χώρους του Ειρήνικου.



Θα ήταν αντιεπιστημονικό και αντίθετο στην Οικονομία των Μεταφορών η μη συμπερίληψη από την Ένωση των λιμένων στον Ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχεδιασμό της για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών συστημάτων της Ευρώπης.

Είναι γνωστό ότι και η χώρα μας έχει εντάξει, μεταξύ των άλλων, στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία, ενώ στην Ελλάδα καταλήγουν τρία από τα δέκα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα, καθώς βρίσκουμε κοντά στους τρεις από τους τέσσερις Πανευρωπαϊκούς Χώρους, που είναι: της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της Αδριατικής-Ιονίου.

Επίσης, είναι γνωστό ότι η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μέσω της Πράσινης Βιβλίου για τα Λιμάνια και τις Θαλάσσιες Μεταφορές Κοινοτών Αποστάσεων (Short Sea Shipping), προωθεί, εκτός των άλλων, την ενιαία πολιτική για τα κοινοτικά λιμάνια, την εσωτερική του εξωτερικού κόστους και το Private Public Partnerships (PPPs), δηλαδή μεικτά σχήματα μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα για τη χρηματοδότηση λιμενικών και γενικά μεταφορικών υποδομών.

Θα περιμέναμε η κυβέρνηση, και ιδιαίτερα το ΥΕΝ και τα συναρμόδια με αυτό υπουργεία, να φέρουν στη Βουλή προς συζήτηση ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών συστημάτων της χώρας μας. Περισσότερο, για την εναρμόνιση των ελληνικών μεταφορικών συστημάτων με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Ένωσης, και ιδιαίτερα για τη θεσμοθέτηση μιας ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής, η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει πιλοτικά στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κανείς δεν πρέπει σήμερα να αμφιβάλλει ότι υπάρχει σοβαρή ασυμμετρία μεταξύ των μεταφορικών συστημάτων της Ελλάδας, σε σχέση με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Κοινότητας. Χάος υπάρχει μεταξύ των μεταφορικών συστημάτων, αλλά και στη λιμενική

πολιτική που ακολουθείται. Η απόσταση διευρύνεται, με αρνητικές συνέπειες για την ελληνική οικονομία.

Και αυτό, γιατί η σημερινή κυβέρνηση δεν διαθέτει σύγχρονη σκέψη για την αντιμετώπιση της νέας τάξης πραγμάτων στις μεταφορές πανευρωπαϊκά και διεθνώς.

Τα παραπάνω γίνονται κατανοητά με μια ματιά γύρω μας. Έτσι, ενώ στο λιμάνι του Πειραιά είχαμε το 1998 κίνηση περίπου των 700.000 TEU (φόρτωση/εκφόρτωση), την ίδια χρονική περίοδο στα λιμάνια της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου εμφανίζεται συνεχής αύξηση κίνησης, πολλαπλασία εκείνης που εξασφάλισαν ιδιαίτερα ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ.

Συγκεκριμένα, το λιμάνι του Gioia Tauro (Ιταλία) διακίνησε το 1998 1.448.531 TEU, το λιμάνι της Γένοβας διακίνησε 1.179.955 TEU (Ιταλία), το Μαρσαξόκ (Μάλτα) περίπου 600.000 TEU, ενώ αυξημένη κίνηση παρουσιάζουν και τα λιμάνια της Τουρκίας: η Σμύρνη, το Χαντάρ Πασά, το Κούμπορτ και η Μερσίνα. Επίσης, τα λιμάνια της Λεμεσού (Κύπρος) και της Χαίφα (Ισραήλ), και δεν αναφερόμαστε στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, όπως της Αλγκεθίρα, της Βαρκελώνης, της Βαλένθια κ.ά., στα οποία η διακίνηση έχει αυξηθεί αναλογικά πολύ δυναμικότερα σε σχέση με τα δύο μεγάλα ελληνικά λιμάνια, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Να θυμίσουμε ότι στο λιμάνι του Τάραντα γίνονται έργα, με συμμετοχή και ιδιωτών, για υποδομή περίπου 1.500.000 TEU, με τη βοήθεια παράλληλης κατασκευής ενός Διεθνούς Εμπορευματοκέντρου στην περιοχή της Πούλίας προς εξυπηρέτηση των λιμένων Τάραντα, Νάπολι και Gioia Tauro. Την ίδια ώρα που στην Τουρκία κατασκευάζονται νέα λιμάνια και θαλάσσια Διεθνή Εμπορευματοκέντρα.

Τα σημειώνω όλα αυτά, για να δούμε καθαρά μια αλήθεια: ότι τα ελληνικά λιμάνια, δυστυχώς, γίνονται λιμάνια "Feederling", χάνοντας μοιραία την ευκαιρία να γίνουν "Mothers Port" ή CLC (Containers Loading Center), τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον.

Κρούμεν και πάλι τον κώδωνα του κινδύνου.

Τα αίτια είναι πολλή: Τα κυριότερα είναι η έλλειψη πληροφορικής/τηλεματικής (παρ' όλο ότι η μελέτη είναι έτοιμη από το 1993), η έλλειψη σύγχρονου ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού (γιατί με τόση μανία ΟΛΠ και ΟΛΘ παραμένουν πιστά στα ΟΣΜΕ, ενώ πολύ καλύτερα είναι τα Transtainer) και η έλλειψη αξιόπιστου τιμολογίου (καθώς δεν υπάρχει κοστολόγιο).

Επίσης, ως ομοιογένει η κυβέρνηση το γεγονός ότι αποτελούμε φαινόμενο, καθώς ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο νέο Ικόνιο είναι από τα μοναδικά terminals που δεν διαθέτουν ίχνος σιδηροδρομικών υποδομών, ενώ είναι ανύπαρκτο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για τα θαλάσσια και χερσαία, συνδυασμένα και πολύτροπα, συστήματα μεταφοράς στη χώρα μας.

Η έλλειψη ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής, την οποία έχουμε κατογγείλει πολλές φορές, έχει άμεσο αντίκτυπο και στα άλλα επιβατηγά λιμάνια της χώρας και ιδιαίτερα στο λιμάνι του Πειραιά, στο οποίο διακινούνται μερικά εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο.

Τόσο οι εκπρόσωποι του ΥΕΝ όσο και οι διοικήσεις του ΟΛΠ επί κυβερνήσεώς σας, διαπιστώνουν κατά καιρούς ότι τα επιβατηγά και τουριστικά πλοία αυξάνουν τη χωρητικότητά τους και την ταχύτητά τους, και αυτό είναι αλήθεια!

Όμως θα διαφωνήσω με τον τρόπο που αντιμετωπίσατε το όλο πρόβλημα μέχρι σήμερα από πλευράς έργων υποδομής στον ΟΛΠ. Δηλαδή, με την κατασκευή τσιμεντένιων "δοντιών" εντός της λιμενοθαλάσσης, δημιουργώντας έτσι τεράστια προβλήματα για τους ελλιγμούς των μεγάλων επιβατηγών πλοίων.

Τα προβλήματα αυτά θα γίνουν εντονότερα με την άρση του cabotage και την έλευση μεγαλύτερων πλοίων. Είναι βέβαιο ότι σύντομα θα χρειαστούμε νέο επιβατηγό λιμάνι παρά τις όποιες αντιρρήσεις σας, όταν σας προειδοποιούμε.

Επίσης, παρά τις συνεχείς υποσχέσεις και παρεμβάσεις σας, το συγκοινωνιακό σύστημα στο κεντρικό λιμάνι είναι χαοτικό, με αποτέλεσμα χιλιάδες επιβάτες να ταλαιπωρούνται καθημερινά, κυρίως τις

περιόδους αιχμής.

Πιστεύετε ότι τώρα θα λύσετε εκείνα που χθες δεν αντιμετωπίσατε; Είναι φανερό ότι δεν ήταν απαραίτητο να μετοχοποιηθούν τα λιμάνια του ΟΛΠ και του ΟΛΘ για να γίνουν ορισμένα θετικά βήματα προς ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό λιμενικό σχεδιασμό στη χώρας μας, ούτε και έπρεπε να περιμένουμε την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων να μας υποχρεώσει για μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική.

Και για να το επιβεβαιώσω για άλλη μια φορά, έχω να σας πω τούτο ως προς την ανταγωνιστικότητα.

Ένα εμπορευματοκιβώτιο, για να μεταφερθεί από τον Πειραιά στη Ρόδο, κοστίζει 3.500 δολάρια Αμερικής και το ίδιο εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά του από τον Πειραιά στη Σιγκαπούρη κοστίζει 1.500 δολάρια Αμερικής.

Τέτοιες διαφορές θα τις καλύψει η αποσπασματική αλληλαγία στο θεσμικό πλαίσιο;

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι το νομοσχέδιο που φέρατε προς ψήφιση δεν αποδίδει ουσιαστικά πολλαπλά θετικά, εφόσον δεν βοηθά προς καμία κατεύθυνση την ανάπτυξη των δύο μεγάλων λιμένων της χώρας, και ιδιαίτερα του Πειραιά.

Σας το λέω καλόπιστα. Αντίθετα, μόνον προβλήματα θα δημιουργήσει, που πραγματικά δεν γνωρίζω πώς θα μπορέσετε να τα επιλύσετε αργότερα, όταν θα έχουν περισσότερο οξυνθεί, στο πλαίσιο εφαρμογής ενός κακού νόμου.

Πρώτον, μιλάτε για αποτίμηση της παρουσίας του ΟΛΠ. Γνωρίζετε ότι εδώ θα συναντήσετε μεγάλα προβλήματα για τις θαλάσσιες υποδομές και υπερδομές.

Δεύτερον, αόριστα λέτε ο νέος Οργανισμός θα δημιουργεί θυγατρικές εταιρείες, και εγώ ερωτώ για ποιες υπηρεσίες;

Μήπως θέλτε να δημιουργήσετε θυγατρική εταιρεία για την εκμετάλλευση του σταθμού, τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ., και πώς θα γίνει αυτό;

Ήδη, από ό,τι μαθαίνω, έχουν παρουσιαστεί πολλαπλά μνηστήρες για την εξαγορά του, κι έχω τη γνώμη ότι θα έχετε σοβαρά προβλήματα με τους χρήστες του ΣΕΜΠΟ.

Τρίτον, μετατρέπετε τα δύο μεγάλα λιμάνια σε ανώνυμες πο-

λιμετοχικές εταιρείες. Υπάρχει διεθνής εμπειρία; Ή και σε αυτόν τον τομέα θα πρωτοτυπήσουμε αρνητικά διεθνώς; Γιατί; Δικά σας μεγαλόσχημα στελέχη, που έχουν υπηρετήσει στον ΟΛΠ επί πολλαπλά χρόνια, έχουν βγει τελευταία στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και αμφισβητούν το νομοσχέδιο και την εγκυρότητά του, αλλά και την αποτελεσματικότητά του...

Τέταρτον, γιατί μειώσατε δραματικά τη συμμετοχή των χρηστών στο Δ.Σ.; Μα σε όλο τον κόσμο τα Επιμελητήρια διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στις λιμενικές δραστηριότητες κι εσείς τα αφήνετε έξω, όπως επίσης και τη δευτεροβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση, κι ας φωνάζει άδικα μαζί μας.

Πέμπτον, γιατί θέλτε να προσλάβετε γενικούς διευθυντές και συμβούλους; Λείπουν τα στελέχη από τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ και, αν ναι, γιατί; Εγώ γνωρίζω ότι έχουν δοθεί πολλαπλά δεκάδες εκατομμύρια δραχμές τόσο από τον ΟΛΠ όσο και από κοινοτικά προγράμματα για την εκπαίδευση του προσωπικού. Πού πήγαν αυτά; Δεν επιμόρφωσαν ικανά στελέχη;

Κύριε υπουργέ, οι θέσεις του κόμματός μου είναι καθαρές. Είμαστε υπέρ της ελεύθερης οικονομίας κάτω από διαφανείς συνθήκες, και μάλιστα ταυτιζόμαστε με την τελευταία ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, η οποία, μεταξύ των άλλων, αναφέρεται στο διαχωρισμό μεταξύ υποδομών και λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και τη διαχείριση των υπερδομών από ιδιώτες.

Τέλος, προσέξτε τους εργαζόμενους, οι οποίοι έχουν τη διαβεβαίωσή σας ότι δεν θα υποβιβαστεί το επίπεδο εργασίας και αμοιβών τους.

Τηρήστε, τουλάχιστον, απέναντι σε αυτούς όλα όσα τους υποσχεθήκατε. Στους υπαλλήλους, αλλά και τους εργάτες και χειριστές, όπως και τους επί συμβάσει, οι οποίοι δεν πρέπει να δουν το μέλλον τους να φαεικιδεύεται».

Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΕΧΕΙ ΑΜΕΣΟ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΑΛΛΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ:

Η κυβέρνηση Σημίτη, ετεροχρονισμένα, ακολουθεί πολιτικές θάτσερ

Η ειδική αγορήτρια του Συνασπισμού, βουλευτής Πειραιά Στέλλα Αλφιέρη, κατά τη συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής του σχεδίου νόμου για τη μετατροπή των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Ανώνυμες Εταιρείες, ανάμεσα σε άλλα τόνισε:

«Μας δημιουργούνται ερωτηματικά για τις συνοπτικές διαδικασίες που εφαρμόζει η κυβέρνηση για να συζητήσει θέματα σοβαρά, που έχουν σχέση με την εθνική οικονομία και την εξυπηρέτηση του ευρύτερου δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος.

Μέσα σε μια νύκτα διέσπασε τη ΔΕΘ με σκοπό να τη μεταφέρει στο κέντρο και αργότερα να τη δώσει στους εκλεκτούς διαπλεκόμενους. Σήμερα, σε αυτή την αιθούσα και με συνοπτικές διαδικασίες, επίσης, ολοκληρώνονται οι περιπέτειες των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, που ξεκίνησαν το 1996. Για μία ακόμη φορά ο πρωθυπουργός της χώρας ελέγχεται για τη φερεγγυότητα των πολιτικών του δεσμεύσεων. Προεκλογικά, δηλώνει ότι τα λιμάνια είναι στρατηγικής σημασίας χώροι για την Ελλάδα και θα παραμείνουν κρατικά. Και είναι σημαντικό να πούμε ότι στις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμανιών ποι-

κίλλει.

Η κυβέρνηση υπερβαίνει το δημόσιο χαρακτήρα των λιμανιών και



το γεγονός ότι οι υποδομές τους είναι δημόσια αγαθά, από τα οποία κανένας χρήστης δεν μπορεί να αποκλειστεί, τη στιγμή που συμμετέχει στο κόστος παραγωγής τους, το οποίο δεν επηρεάζεται από την αυξομειώση της κατανάλωσης. Τα λιμάνια λοιπόν είναι υποχρεωμένα να παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες προς όφελος του γενικού οικονομικού συμφέροντος, της εθνικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Το δημόσιο όφελος ακυρώνεται με τη μετοχοποίηση και την εισαγωγή των λιμανιών στο Χρηματιστήριο. Τον πρώτο λόγο έχει η μετοχή και η κερδοφορία των ιδιοκτητών.

Η γεωγραφική θέση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και οι επενδύσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια εξασφαλίζουν τον υγιή ανταγωνισμό, τη βιωσιμότητα και τη μελλοντική τους ανάπτυξη. Οι Οργανισμοί Πειραιά και Θεσσαλονίκης δεν είναι κρατικά μονοπώλια ως προς το σύνολό τους.

Λειτουργούν μονοπωλιακά μόνο όσον αφορά τη διακίνηση των εγχώριων φορτίων, ενώ λειτουργούν σε ανταγωνιστική βάση ως προς το μεταφορτώνόμενο.

Στην αρμόδια Κοινοβουλευτική Επιτροπή σας είχα προειδοποιήσει ότι οι στόχοι της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών είναι δύο:

- οι εργαζόμενοι να γίνουν απασχολήσιμοι
- και τα "φιλέτα" να δοθούν στους "δικούς μας ανθρώπους".

Ο Συνασπισμός επιμένει ότι οι ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών, εκεί όπου εφαρμόστηκαν, έχουν περιορίσει τον ανταγωνισμό και δημιουργήσαν σοβαρά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα με τοπική και εθνική διάσταση. Η ιδιωτική λειτουργία των λιμανιών της Μεγάλης Βρετανίας νέκρωσε ολόκληρες πόλεις και ανέβασε την ανεργία στα ύψη. Και δεν είναι τυχαίο ότι σήμερα εξετάζεται η αναθεώρηση αυτής της πολιτικής, αφού η ζημιά που προκλήθηκε στους φορολογούμενους και την εθνική οικονομία ήταν τεράστια.

Η κυβέρνηση Σημίτη, ετεροχρονισμένα, ακολουθεί πολιτικές θάλασσας, πολιτικές που έχουν δοκιμαστεί, αποτύχει, και καταδικάστηκαν από τους πολίτες.

Το παρόν σχέδιο νόμου δεν διασφαλίζει τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη των λιμανιών, δεν αναβαθμίζει την ανταγωνιστικότητα, δεν προχωρά στην οικονομική και λειτουργική τους εξυγίανση, δεν σχεδιάζει πολιτικές φιλικές προς το περιβάλλον, δεν δημιουργεί ναυτιλιακές υποδομές, δεν αναπτύσσει λιμενικές πολιτικές, ούτε βέβαια βελτιώνει το επίπεδο παροχής υπηρεσιών. Ποιος ιδιώτης θα επενδύσει σε νέες υποδομές και κεφαλαιακό εξοπλισμό, όταν ο στόχος του είναι η αύξηση του κέρδους;

Πουθενά δεν εξασφαλίζεται η αποκλειστική χρήση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης από τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ. Αντίθετα, κατακερματίζονται οι δραστηριότητές τους, μέσω από το θεσμό των θυγατρικών εταιρειών, χωρίς ταυτόχρονα να ορίζεται το ποσοστό συμμετοχής του Δημοσίου. Το σημαντικότερο είναι ότι οι πλέον προσοδοφόρες δραστηριότητες, και κυρίως τα εμπορευματοκιβώτια, εκχωρούνται σε ιδιώτες. Πουθενά επίσης δεν αναφέρεται ότι το management της εταιρείας θα παραμείνει στο Δημόσιο. Δεν καταγράφεται με ποιο τρόπο θα είναι δυνατή η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη των ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε., δεδομένου και του γεγονότος ότι από την πρόσδοδο της μετοχοποίησης και μέχρι ποσοστό 70% θα γίνει κάλυψη της ασφαλιστικής δαπάνης από την υπαγωγή των εργαζομένων σε νέους φορείς ασφάλισης και συνταξοδότησης. Επομένως, τα λιμάνια γίνονται ιδιωτικά με την επικυρότητα του Δημοσίου.

Όσον αφορά τα εργασιακά δικαιώματα, οι εργαζόμενοι πρέπει να γνωρίζουν ότι είναι στον αέρα. Καταργείται η προστασία του άρθρου 103 του Συντάγματος περί μονιμότητας και πηγαίνουν σε ένα καθεστώς εύθραυστης μονιμότητας, που με μια άλλη νομοθετική ρύθμιση μπορεί να αρθεί. Μέσα από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου διαμορφώνονται εργασιακές σχέσεις πολλαπλών ταχυτήτων, με στό-

χο να πλήξουν την υπηρεσιακή κατάσταση και τη μισθολογική και ιεραρχική εξέλιξη των εργαζομένων.

Η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών δεν δημιουργεί μόνο προβλήματα στους εργαζόμενους, αλλά και στους χρήστες, τους εκτελωνιστές, που απειλούνται με εξαφάνιση, τους ναυτιλιακούς πράκτορες, τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τους ακτοπλοούς, τους εφοπλιστές, τα επιμελητήρια, τους δήμους και τις νομαρχίες, και τελικά σε όλους τους πολίτες.

Όσον αφορά την άσκηση της διοίκησης πηγαίνουμε σε ένα συγκεντρωτικό μοντέλο, όπου ο διευθύνων σύμβουλος και το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας έχουν ανεξέλεγκτες εξουσίες. Ο διορισμός του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου γίνεται με κοινή απόφαση των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Με τον τρόπο αυτό κρατάτε για τον εαυτό σας το δικαίωμα να επιλέγετε με κομματικά κριτήρια τα ανώτατα στελέχη της διοίκησης, περιφρονώντας το Ν. 2414/96, που αναφέρει προκήρυξη θέσεων και υποβολή αιτήσεων ενδιαφερομένων, καθώς και την Επιτροπή του άρθρου 49 του Κανονισμού της Βουλής. Τέλος, δεν προβλέπεται η εκπροσώπηση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και των χρηστών. Πουθενά δεν προβλέπεται η δυνατότητα αγοράς μετοχών από τους τοπικούς, κοινωνικούς και επαγγελματικούς φορείς του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Το ύψος του μετοχικού κεφαλαίου δεν προκύπτει από την αποτίμηση της κινητής και ακίνητης περιουσίας των Οργανισμών. Δεν αντιμετωπίζεται ο κίνδυνος εκποίησης των στοιχείων της παραπάνω περιουσίας μέχρι να ολοκληρωθεί η αποτίμησή της.

Ο Συνασπισμός καταθέτει τις δικές του εναλλακτικές προτάσεις για την ανάπτυξη των λιμανιών και καλεί την κυβέρνηση να τις λάβει υπόψη της. Προτείνουμε:

1. Τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, με διατήρηση του καθεστώτος ΝΠΔΔ που διασφαλίζει το δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα των λιμανιών. Τη δημιουργία σύγχρονων κανονισμών λειτουργίας. Τη συμμετοχή των εργαζομένων, των χρηστών, της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στη διοίκηση των λιμανιών.

2. Την προσαρμογή της οργανωτικής δομής των υπηρεσιών στις σημερινές απαιτήσεις. Το συντονισμό των υπηρεσιών που εμπλέκονται στη λειτουργία του λιμανιού - λιμεν αρχείο, τελωνείο, πλοηγική υπηρεσία.

3. Την αξιοποίηση και αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στους Οργανισμούς Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Τη διατήρηση των θέσεων εργασίας. Την κατοχύρωση της συμμετοχής των εκπροσώπων των εργαζομένων, των κοινωνικών φορέων και των χρηστών των υπηρεσιών σε όλα τα κέντρα λήψης αποφάσεων των Οργανισμών Λιμένων.

4. Η εποπτεία του καθ' ύλην αρμόδιου υπουργού δεν θα ασκείται στην καθημερινή λειτουργία των λιμανιών, αλλά θα περιορίζεται στην παρακολούθηση υλοποίησης του επιχειρησιακού σχεδίου, όπως εγκρίθηκε τελικά από τη Βουλή. Το Συμβούλιο Διαχείρισης θα υπογράφεται για πέντε χρόνια μεταξύ του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και της διοίκησης των Οργανισμών Λιμένων και θα αποτελεί την ουσιαστική δέσμευση μεταξύ των δύο μερών, καθορίζοντας με ακρίβεια τα ποσοτικά και ποιοτικά μεγέθη και τους στόχους δράσης.

5. Την αξιοποίηση των νέων αγορών που ανοίγονται στις χώρες της Βαλκανικής, του Ευξείνου Πόντου, της Ασίας και της Αφρικής.

6. Την αναμόρφωση της δομής των τιμολογίων και τον καθορισμό τιμολογιακής πολιτικής, με βάση το κόστος κάθε υπηρεσίας, και όχι εμπειρικά και κατά προσέγγιση, όπως γίνεται σήμερα. Οι συμβάσεις ανάθεσης έργων και προμηθειών να γίνονται με βάση σύγχρονους εσωτερικούς κανονισμούς και να υπόκεινται σε διαρκή έλεγχο από τη διαρκή Κοινοβουλευτική Επιτροπή και σε προληπτικό έλεγχο από ανεξάρτητη διοικητική αρχή»

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΠΟΥ ΑΝΟΙΓΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΣ, ΤΟΥ ΕΥΞΕΙΝΟΥ ΠΟΝΤΟΥ, ΤΗΣ ΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ:

Μην εξιδανικεύετε την κατάσταση για τους εργαζόμενους

Ο βουλευτής Παν. Μελάς, μιλώντας στη Βουλή για το νομοσχέδιο που αλληλάζει το θεσμικό πλαίσιο του ΟΛΠ και του ΟΛΘ από ΝΠΔΔ σε Α.Ε., μεταξύ άλλων τόνισε:

«Ήρθε τελικά προς ψήφιση στη Βουλή το νομοσχέδιο που αλληλάζει το νομικό καθεστώς του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, από ΝΠΔΔ σε Α.Ε.

Και ήθελα "ήρθε τελικά", διότι επί ενάμιση και πλέον χρόνο διοχετεύονταν στο λιμάνι του Πειραιά, πιστεύω και της Θεσσαλονίκης, φήμες για την αλληλαγή αυτή, με αντιφατικό περιοδικό περιεχόμενο.

Στο διάστημα αυτό, οι εργαζόμενοι βρίσκονταν σε αναστάτωση και αγανάκτηση, ανησυχώντας για τα εργασιακά και ασφαλιστικά τους δικαιώματα, και προέβλεπαν επανειλημμένα σε απεργιακές κινητοποιήσεις με επιπτώσεις οικονομικές, τόσο στους ίδιους τους Οργανισμούς όσο και στους συναλλοιζομένους με αυτούς.

Στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου αναφέρεται ότι η αλληλαγή του θεσμικού πλαισίου γίνεται χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα των εργαζομένων, αντίθετα εκτιμάται ότι θα βελτιωθεί η θέση τους.

Επίσης, ο εισηγητής της πλειοψηφίας τόνισε ότι "επιλύονται όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους εργαζόμενους και αντιμετωπίζονται με τρόπο ακριβοδίκαιο και θετικό, και θα πρέπει και οι πλέον δύσπιστοι να αισθάνονται απόλυτα ικανοποιημένοι".

Αλήθεια, τα πιστεύετε αυτά που λέτε; Ή απλώς προσπαθείτε να ωραιοποιήσετε την κατάσταση;

Διότι, αν τα πιστεύετε, δεν έχετε επαφή με την πραγματικότητα. Προς διάψευση όλων αυτών, που ισχυρίζεστε για τους εργαζόμενους, σας καταθέτω απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της Ενώσεως Λιμενεργατών ΟΛΠ, της 26-1-1999, σύμφωνα με την οποία οι λιμενεργάτες θα προβούν σε 48ωρες επαναλημβόμενες απεργιακές κινητοποιήσεις μέχρι την απόσυρση του νομοσχεδίου.

Επίσης, σας καταθέτω ανακοίνωση της ΟΜΥΛΕ (Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμενικών Ελλήνων), με την οποία και αυτοί προαναγγέλλουν απεργιακές κινητοποιήσεις, αν δεν γίνουν αποδεκτά θέματα που τους αφορούν.

Αν λοιπόν συνέβαιναν όλα αυτά που αναφέρονται στην εισηγητική έκθεση και που επανέλαβε ο εισηγητής της πλειοψηφίας, τότε για ποιο λόγο οι εργαζόμενοι προαναγγέλλουν αυτές τις κινητοποιήσεις;

Άρα, πρώτη παρατήρηση: Κάνετε ό,τι κάνετε, μην προσπαθείτε τουλάχιστον να εξιδανικεύετε την κατάσταση για τους εργαζόμενους.

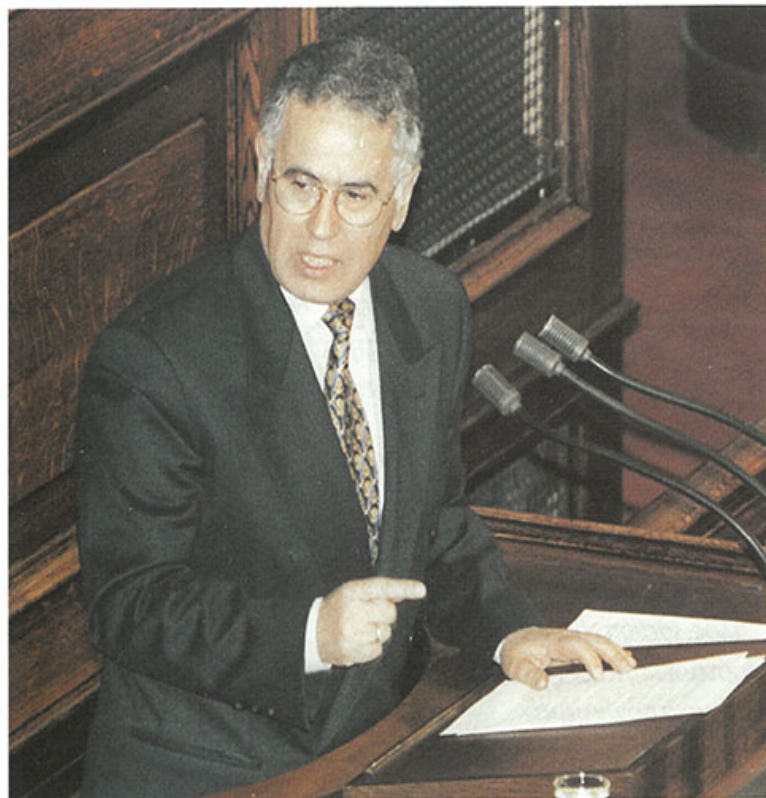
Δεύτερον: Προσπαθείτε να προβείτε σε κάποιες αλλαγές με στόχο το δρόμο των αποκρτικοποιήσεων, της ελεύθερης οικονομίας, της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, που εσείς βαφτίζετε "μετοχοποίηση".

Όμως, τον πορεύεστε με λάθος τακτική».

Στη συνέχεια, ο κ. Μελάς τόνισε: «Το νομοσχέδιο αυτό είναι μακρόν της δικής μας φιλοσοφίας και πολιτικής πρακτικής, που έχουμε για τα λιμάνια της χώρας. Είναι ένα παραπληθυντικό, στρεβλό νομοσχέδιο, με το οποίο προσπαθείτε να προβείτε σε μία ψευδελήγουρη αποκρτικοποίηση των λιμανιών.

Τα μετατρέπετε σε Α.Ε. και τις λέτε μάλιστα "κοινής ωφεληθείας". Παραλείψατε όμως να προσθέσετε: κοινής ωφεληθείας για το ΠΑΣΟΚ.

Διότι, στην πορεία, θα ιδρύσετε θυγατρικές εταιρείες, στις οποίες θα αναθέσετε το "φιλέτο" των δραστηριοτήτων των λιμανιών, εξυπηρετώντας κάποιες σκοπιμότητες. Με τη μετοχο-



ποίηση δε θα επιδιώξετε την κάλυψη ελλειμμάτων του Δημοσίου.

Μιλήστε για αποκρτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, ενώ διατηρείται ο ουσιαστικός, κυβερνητικός και κομματικός έλεγχος των Α.Ε.

Ο πρόεδρος, ο διευθύνων σύμβουλος και τα περισσότερα μέλη του Δ.Σ. ελέγχονται κυβερνητικά.

Θα ήθελα εδώ, όσον αφορά τη σύνθεση του Δ.Σ. της Α.Ε., να σας επισημάνω ότι σωστά μετέχει εκπρόσωπος του δήμου όπου είναι η έδρα.

Όμως, σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, αφού δεν συμμετέχουν εκπρόσωποι των άλλων δήμων, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη συμμετοχής εκπροσώπου της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, που θα καλύπτει και τους δήμους της ευρύτερης περιφέρειας και τους άλλους κοινωνικούς και επαγγελματικούς φορείς.

Δεν πρέπει, κύριε υπουργέ, να φανεί μικρόψυχος επειδή η αιρετή σημερινή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στηρίχθηκε από εμάς.

Πρέπει να συμμετάσχει στο Δ.Σ. της Α.Ε. και εκπρόσωπος του Β' Βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης».

Και ο κ. Μελάς κατέληξε:

«Με το νομοσχέδιο αυτό εκχωρείτε όχι μόνο τη χρήση, αλλά και τα δικαιώματα των λιμένων.

Η θέση η δική μας είναι ότι οι υπερδομές πρέπει να εκχωρηθούν, αλλά το κράτος πρέπει να έχει την κυριότητα των υποδομών, διότι άλλως μπορεί να δημιουργηθούν πολλή προβλήματα με εθνικές επιπτώσεις.

Για τον Πειραιά, θα σας αναφέρω επιγραμματικά: Τι θα γίνει με τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος;

Μήπως θα αποτελέσει στο μέλλον αιτία να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα, με ακόμη μεγαλύτερη υποχρέωση της, προς δόξαν της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά;» ➡

ΜΙΛΑΤΕ ΓΙΑ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΛΘ, ΕΝΩ ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ Ο ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΟΜΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ Α.Ε.

Διεθνής σύμβουλος στον ΟΛΠ

Στις 11 Μαρτίου λήγει η υποβολή αιτήσεων για την πρόσληψη διεθνούς συμβούλου, που θα βοηθήσει στην αναδιάταξη του τρόπου λειτουργίας του ΟΛΠ.

Η σχετική προκήρυξη ήδη δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον περισσότερα από 20 διεθνή γραφεία. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΟΛΠ, Κ. Μανιατόπουλο, ο ρόλος του διεθνούς συμβούλου θα είναι τετρα-

πλός. Θα υποβάλει προτάσεις για στρατηγικό προγραμματισμό και πώς θα εξελιχθεί ο

Οργανισμός την προσεχή δεκαετία. Θα συντάξει σχέδιο για τα άμεσα επιχειρηματικά βήματα του ΟΛΠ και θα βοηθήσει τη διοίκηση και τους εργαζόμενους στα νέα πλαίσια εργασίας μετά την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου.

Επίσης, ο σύμβουλος θα συντάξει το νέο οργανωτικό σχήμα και θα προτείνει πρόσθετες δραστηριότητες για το κεντρικό λιμάνι. Ας σημειωθεί πως στα πλαίσια του ΟΛΠ για το 1999 πρώτη προτεραιότητα αποτελεί η ανάπλαση και ο εκσυγχρονισμός του επιβατηγού λιμένα. Συγκεκριμένα, όπως ανακοίνωσε ο πρόεδρος του ΟΛΠ Κ. Μανιατόπουλος, ο προγραμματισμός έργων για το 1999 είναι ο ακόλουθος:

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ 1999

Ανάπλαση-εξωραϊσμός κεντρικού λιμένα:

Συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης-εξωραϊσμού κεντρικού λιμένα στις περιοχές Αθών και Αγ. Διονυσίου. Έναρξη των αντίστοιχων εργασιών στην περιοχή Βασιλειάδη, με προοπτική ολοκλήρωσης στις αρχές του 2000. Συνέχιση συνεννοήσεων με ΟΑΣΑ για αφετηρίες.

Λιμενικά έργα περιοχής Βασιλειάδη:

Συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων εντός του 1999.

Επισκευή-θωράκιση μόλου Δραπετσώνας:

Συνέχιση και ολοκλήρωση του έργου εντός του 1999.

Περιφερειακό οδικό δίκτυο:

Συνέχιση έργων ΟΛΠ για την κατασκευή του περιφερειακού δικτύου του λιμένα και τη σύνδεσή του με τη Λεωφόρο Σχιστού-Σκαρμαγκά, με προοπτική ολοκλήρωσης το 1999.

Δημιουργία νέων θέσεων κρουαζιερόπλοιων:

Έναρξη των λιμενικών έργων για δημιουργία νέων θέσεων κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή Παλατάκι, σε συνδυασμό και με τη χρηματοδότησή τους από τα κοινοτικά προγράμματα (πρόσφατη εκδήλωση πρόθεσης από το ΥΠΕΘΟ), με προοπτική ολοκλήρωσης το 2001.

Νέος μεζων επιβατικός σταθμός στο Παλατάκι:

Οι μελέτες του έργου αυτού προβλέπεται να ολοκληρωθούν σύντομα, ώστε το έργο για το οποίο έχει ζητηθεί ένταξή του στο Ταμείο Συνοχής (πρόσφατη εκδήλωση πρόθεσης από το ΥΠΕΘΟ) να μπορεί να δημοπρατηθεί εντός του 1999.

Εκθεσιακό Κέντρο:

Εκτέλεση του ερευνητικού προγράμματος για έλεγχο ζημιών και στατικές επάρκειας του Εκθεσιακού Κέντρου του ΟΛΠ, που ανατέθηκε στο Εργαστήριο Οπλισμένου Σκυροδέματος του ΕΜΠ, σύμφωνα με το Ν. 496/74 και το Ν. 2286/95. Το ερευνητικό πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί περί τα τέλη Απριλίου.

Επιβατικός σταθμός ακτής Ξαβερίου:

Αισθητικές παρεμβάσεις σε όλο το κτίριο. Επισκευή οροφής.

ΣΕΜΠΟ Προβλήτα III:

Οι μελέτες του έργου αυτού προβλέπεται να ολοκληρωθούν εντός του 1999, ώστε το έργο για το οποίο έχει ζητηθεί ένταξή του στο Γ' ΚΠΣ να μπορεί να δημοπρατηθεί το έτος 2000.

Συνεργείο μηχανημάτων στο ΣΕΜΠΟ Ικονίου:

Ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου συνεργείου μηχανημάτων στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων «Ελ. Βενιζέλος» στο Νέο Ικόνιο, εντός του 1999.

Νέο Car Terminal:

Οροθετείται χώρος στην περιοχή Καρβουνόσκαλας, χωρητικότητας 1.500 αυτοκινήτων. Πρόβλεψη έναρξης λειτουργίας την άνοιξη 1999.

Νέες εγκαταστάσεις φωτισμού, ιστοί φωτισμού:

Έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Επενδύσεων έτους 1999.

Περιοφορά οχήματα (15):

Έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Επενδύσεων έτους 1999.

Αυτοκίνητος γερανός containers:

Έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα Επενδύσεων έτους 1999.

Περιοφορά οχήματα για κενά containers (5):

Έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Επενδύσεων έτους 1999.

Συνεργειακά οχήματα (10):

Έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Επενδύσεων έτους 1999. ➡



**Η προθεσμία
υποβολής αιτήσεων
λήγει στις 11 Μαρτίου**



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

ΕΝΤΟΝΗ δραστηριοποίηση εισηγμένων εταιρειών

από την ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

Άνθρακας: Ο άνθρακας χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και προέρχεται σχεδόν αποκλειστικά από τα λιγνιτωρυχεία, που ελέγχονται από τη ΔΕΗ, τροφοδοτώντας μεγάλες θερμοηλεκτρικές μονάδες. Η συμμετοχή του στο σύνολο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, που προσεγγίζει τα 40 εκατ. Wh, ανέρχεται σχεδόν στο 67%, με εγκατεστημένη παραγωγική δυναμικότητα θερμοηλεκτρικών μονάδων άνθρακα της τάξης των 4.533 MW.

**ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΩΤΟΓΕΝΟΥΣ ΠΑΡΟΧΗΣ (%)**

	1997	2000	2005	2010
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	62,2	58,4	59,1	62,4
ΥΔΡΟ/ΤΡΙΚΑ ΕΡΓΑ	1,6	1,3	1,1	1,0
ΕΝΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ	2,7	2,2	1,9	1,8
ΗΛΕΚ/ΚΗ ΕΝ.	0,5	0,3	0,1	-
ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	0,2	5,7	6,7	6,1
ΣΥΝΟΛΟ	100,0	100,0	100,0	100,0

Πετρέλαιο: Το πετρέλαιο χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, συμμετέχοντας κατά 19% περίπου στο σύνολο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με εγκατεστημένη παραγωγική δυναμικότητα θερμοηλεκτρικών μονάδων πετρελαίου της ΔΕΗ της τάξης των 2.297 MW. Επίσης, χρησιμοποιείται για θέρμανση, ενώ τα παράγωγά του χρησιμοποιούνται για την κίνηση αεροσκαφών, πλοίων και οχημάτων. Με εξαίρεση τις πετρελαιοπηγές του Βορείου Αιγαίου, οι οποίες στο αποκορύφωμα της παραγωγής τους ικανοποιούσαν μόλις το 10% της εγχώριας κατανάλωσης, το υπόλοιπο πετρέλαιο εισάγεται υπό μορφήν αργού πετρελαίου από

Η Ελλάδα είναι μία από τις χώρες με την υψηλότερη εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα (άνθρακας και πετρέλαιο), και ειδικά από το πετρέλαιο, από το οποίο καλύπτεται το 62% της πρωτογενούς κατανάλωσης ενέργειας, έναντι μόλις 42% του ευρωπαϊκού μέσου όρου, ενώ είναι η μοναδική ευρωπαϊκή χώρα για την οποία, παρά κάποια προσωρινή κάμψη, αναμένεται και νέα άνοδος της συμμετοχής του πετρελαίου στο σύνολο της πρωτογενούς κατανάλωσης.

διάφορες πετρελαιοπαραγωγές χώρες. Στο χώρο της επεξεργασίας των πετρελαιοειδών κυριαρχεί η ΔΕΠ, η οποία ελέγχει τα δύο από τα τέσσερα διυλιστήρια της χώρας, κατέχοντας το 60% της αγοράς πετρελαιοειδών και μέσω δύο μεγάλων θυγατρικών αθυσίων πρατηρίων το 23% της αγοράς λιανικής.

Το κόστος άντλησης πετρελαίου κυμαίνεται στα επίπεδα των 8,5 USD ανά βαρέλι, γεγονός που δημιουργεί σοβαρά προβλήματα σε ενδεχόμενη μακρά παραμονή των τιμών πώλησης αργού πετρελαίου σε επίπεδα κατώτερα των 10 δολαρίων ανά βαρέλι. Ειδικότερα, τα συγκροτήματα με χαμηλό περιθώριο διύλισης (δηλαδή περιορισμένο φάσμα παραγωγής και αξιοποίησης παραγώγων πετρελαίου), όπως τα ελληνικά, είναι περισσότερο ευάλωτα στον τομέα της λειτουργικής κερδοφορίας, όταν οι διεθνείς τιμές κινούνται σε χαμηλό επίπεδο. Για το λόγο αυτό, αθήνα και υπό την πίεση των προδιαγραφών της Ε.Ε., ως προς την παραγωγή καυσίμων φιλικότερων προς το περιβάλλον, η ΔΕΠ υλοποιεί την περίοδο 1997-2002 ένα φιλόδοξο πρόγραμμα επενδύσεων, ύψους 230 δισ. δρχ., το οποίο προβλέπει δαπάνη 36 δισ. δρχ. μέσω της θυγατρικής ΔΕΠ-ΕΚΥ για έρευνες πετρελαίου σε 20 τοποθεσίες στην Ελλάδα και σε ορυκτές στο εξωτερικό, δαπάνη 102 δισ. δρχ. για τον εκσυγχρονισμό των διυλιστηρίων, ώστε να ικανοποιηθούν οι προδιαγραφές Auto Oil της Ε.Ε. που θα τεθούν σε ισχύ από το 2000, δαπάνη 45 δισ. δρχ. για τη μονάδα πολυηρωπυλινίου θεσσαλονίκης και τη μονάδα ταινίας πολυηρωπυλινίου Κομοτηνής (σε συνεργασία με την Μ.Ι. ΜΑΪΛΛΗΣ) και δαπάνη 45 δισ. δρχ. για τις δύο θυγατρικές (ΕΚΟ και ΕΛΔΑ) αθυσίδες πρατηρίων, με στόχο τη διεύρυνση του μεριδίου της λιανικής στο 25%. Αθήνα και στα δύο άλλα διυλιστήρια (ΠΕΤΡΟΛΑ και ΜΟΤΟΡΟΪΛ) θα δαπανηθούν 150 και 135 δισ. δρχ., αντίστοιχα, για εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών τους, ώστε να ανταποκριθούν στις προδιαγραφές Auto Oil της Ε.Ε. Ο χώρος των πετρελαιοειδών είναι ζωτικός για τα έσοδα του Δημοσίου, καθώς η λιανική τιμή της βενζίνης ενσωματώνει φόρο που αναλογεί κατά μέσο όρο



στο 75% του συνόλου, η αντίστοιχη του πετρελίου κίνησης και της κηροζίνης, φόρο που αναλογεί κατά μέσο όρο στο 68% του συνόλου και η ανάληψη του πετρελίου θέρμανσης, φόρο που αναλογεί στο 44% του συνόλου.

Υδροηλεκτρικά έργα: Τα υδροηλεκτρικά έργα συμμετέχουν κατά 11% περίπου στο σύνολο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με εγκατεστημένη παραγωγική δυναμικότητα των υδροηλεκτρικών μονάδων της ΔΕΗ της τάξης των 2.525 MW. Η χαμηλή συμμετοχή των υδροηλεκτρικών έργων στο σύνολο της παραγωγής σε σχέση με την εγκατεστημένη παραγωγική δυναμικότητα, οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι τα φράγματα των υδροηλεκτρικών μονάδων χρησιμοποιούνται και για τις ανάγκες άρδευσης μεγάλων αγροτικών περιοχών.

Εναλλακτικές πηγές: Οι εναλλακτικές πηγές ενέργειας επικεντρώνονται στην αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας είτε μέσω ηλιακών συλλεκτών που αξιοποιούν την ηλιακή ακτινοβολία, είτε μέσω αιολικών γεννητριών, καθώς το 0,25% της ηλιακής ενέργειας που φθάνει στα χαμηλά ατμοσφαιρικά στρώματα μετατρέπεται σε ανέμους, ποσοστό ελάχιστο, αλλά αρκετό για να καλύψει ενεργειακές ανάγκες. Η χώρα μας ευνοείται ιδιαίτερα λόγω ηλιοφάνειας, στοιχείο που είχε ως αποτέλεσμα, σε μικρή σχετικά χρονική περίοδο, να εγκατασταθεί στην Ελλάδα το 30% του συνόλου των ηλιακών θερμοσίφωνων στην Ε.Ε., που αντιστοιχεί όμως μόλις στο 20% του συνόλου των ελληνικών κατοικιών. Στον τομέα πάντως των αιολικών γεννητριών, η πρόοδος υπήρξε βραδεία, καθώς επί μακρόν αντιμετώπιζε τις αντιδράσεις της ΔΕΗ, η οποία υποστήριζε ότι με κόστος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της τάξης των 0,04 USD ανά KWh από τις θερμοηλεκτρικές μονάδες λιγνίτη και τιμή πώλησης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο της τάξης των 0,095 USD ανά KWh, οι εγκα-

ταστασες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, νομική και τιμολογιακή πολιτική τους.

Εκτιμάται ότι έως το 2003, η εγκατεστημένη παραγωγική δυναμικότητα θα προσεγγίσει τα 350 MW, συμμετέχοντας κατά 3,5% στο σύνολο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ποσοστό ασφαλιστικό για την ομαλή λειτουργία του δικτύου, καθώς τα προβλήματα εμφανίζονται σε ποσοστά συμμετοχής ανώτερα του 20% (λόγω της συχνής μεταβολής της ταχύτητας των ανέμων και τη συνεπακόλουθη αυξομειώση της παραγωγής).



Φυσικό αέριο: Το φυσικό αέριο αποτελεί ένα από τα χαμηλού κόστους καύσιμα, με σημαντικά μειωμένες επιπτώσεις στο περιβάλλον σε σχέση με τον άνθρακα ή το πετρέλαιο. Αν και οι συμβάσεις για την προμήθεια φυσικού αερίου υπεγράφησαν το 1988, το έργο του δικτύου παροχής παραμένει ημιτελές, με εκτιμώμενη ολοκλήρωση σε σημαντική κλίμακα περί τα τέλη του 1999. Προβλέπεται ότι η συμμετοχή του φυσικού αερίου στο σύνολο της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας θα φθάσει το 5,7% το 2000.

Θεσμικό πλαίσιο: Το θέμα της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας αποτελούσε επί δεκαετίες αποκλειστικό προνόμιο της ΔΕΗ, έως ότου το 1996, με την οδηγία 92/96 της Ε.Ε., οι χώρες-μέλη υποχρεώθηκαν να απελευθερώσουν τα ενεργειακά τους δίκτυα έως το 1999, επιτρέποντας σε ανεξάρτητους ιδιωτικούς φορείς

να προμηθεύουν χρήστες υψηλής τάσης με ηλεκτρική ενέργεια μέσω του υπάρχοντος δικτύου και να πωλούν το πλεόνασμα της παραγωγής τους στους άλλους μονοπωλιακούς κρατικούς ενεργειακούς οργανισμούς. Η χώρα μας έχει λάβει παράταση έως το 2001 ως προς το σκέλος της απελευθέρωσης της πρόσβασης στο ενεργειακό δίκτυο και ήδη μεγάλοι όμιλοι κινούνται με στόχο τη δημιουργία μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, μεταξύ των οποίων διακρίνονται οι εισηγμένοι στο ΧΑΑ όμιλοι ΒΙΟΧΑΛΚΟ και ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ (αξιοποιώντας την τεχνογνωσία της ΜΕΤΚΑ στην κατασκευή μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας), όπως επίσης οι εταιρείες ΙΝΤΡΑΚΟΜ, ΑΕΓΕΚ, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ, ΑΚΤΩΡ. Η επερχόμενη απελευθέρωση της αγοράς υψηλής τάσης, η οποία αφορά βιομηχανικούς χρήστες, συνδυάζεται με μία σειρά προτάσεων του ομίλου ΒΙΟΧΑΛΚΟ, που προβλέπουν μείωση του φόρου κατανάλωσης των πετρελαιοειδών για τη βιομηχανία στα επίπεδα του μέσου όρου της Ε.Ε., άμεση επιστροφή του ειδικού φόρου κατανάλωσης στους εξαγωγείς, μείωση της τιμής του φυσικού αερίου για βιομηχανική χρήση και θέσπιση ειδικών συμβολαίων για μεγάλους χρήστες φυσικού αερίου, σε αναλογία με τα ευρωπαϊκά, που περιλαμβάνουν ρήτρες διακοπής. Η εφαρμογή αυτών των προτάσεων, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση, θα οδηγήσει στην εξάλειψη των κοστολογικών στρεβλώσεων που επιβαρύνουν την ελληνική βιομηχανία, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της, στη βελτίωση του ενεργειακού ισοζυγίου και στην ισχυροποίηση της ΔΕΗ, λόγω της συμπαραγωγής ενέργειας.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΠΟ ΑΙΟΛΙΚΕΣ ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ (MW)

	1997	2000	2003
ΡΟΚΑΣ	10	35	100
ΤΕΡΝΑ	10	35	50
IWECO	70	180	

ταστάσεις αιολικών γεννητριών εκμυδένιζαν τα περιθώρια κέρδους, λόγω υψηλότερου κόστους παραγωγής (στο οποίο συνεκτιμούσε και το κόστος ενσωμάτωσης στο ενεργειακό δίκτυο). Στην πραγματικότητα όμως, το κόστος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στα νησιά είναι της τάξης από 0,09 USD ανά KWh έως 0,37 USD ανά KWh, αποτελώντας ουσιαστικά ζημιόγνο δραστηριότητα.

Η κατάσταση μεταβλήθηκε μόλις προ διετίας, υπό την πίεση της Ε.Ε., προς τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας, γεγονός που επέτρεψε (μέσω επιδότησης) την εγκατάσταση αιολικών γεννητριών από ιδιωτικούς φορείς και τη συνεπακόλουθη εκμετάλλευσή τους. Αντίθετα με όσα υποστήριζε η ΔΕΗ, το κόστος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με μέση ταχύτητα ανέμου πέραν του ορίου των 7,5 m/sec, σύμφωνα με το αμερικανικό υπουργείο Ενέργειας, μόλις φθάνει το όριο των 0,04 USD ανά KWh, με προοπτική να μειωθεί κάτω από το επίπεδο των 0,03 USD ανά KWh έως το 2000. Στον τομέα της αιολικής ενέργειας, έχουν δραστηριοποιηθεί έντονα οι εταιρείες ΡΟΚΑΣ, ΤΕΡΝΑ και IWECO, οι οποίες έχουν συστήσει σύνδεσμο παραγωγών ηλεκτρικής ενέργειας μέσω αιολικών γεννητριών, ευ-

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΙΔΕΚΑΝΗΣΙΩΝ 4, ΠΛ. ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ
ΤΗΛ. (0241) 39730-39731
ΓΡΑΜΜΗ ΙΣΔΝ (FAX): 70070 email: epend@rdo.forthnet.gr
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΝΤΙΝΟΡΟΣ & ΙΟΦΑΝΤΟΣ 16, 16121
Τηλ: 7295306, 7295307, ΓΡΑΜΜΗ ΙΣΔΝ (FAX): 7290326
email: epend@ath.forthnet.gr
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΡΓΟΥΣ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 2,
21200 ΑΡΓΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ Τηλ: 0751 29962-3

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ, ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εθνική ναυτιλιακή πολιτική ζητεί η ΠΝΟ

Εθνική ναυτιλιακή πολιτική ικανή να διατηρήσει και να αυξήσει την εμπορική ναυτιλία μας με κεντρικό σημείο αναφοράς τον Έλληνα ναυτικό και τη διασφάλιση της απασχόλησης και των δικαιωμάτων του, ζητεί, με υπόμνημά της προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρο Σουμάκη, η διοίκηση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ).

Αυτή τη στιγμή, τα τεράστια προβλήματα που απασχολούν τους Έλληνες ναυτεργάτες είναι η απασχόληση, η κοινωνικοασφαλιστική προστασία και η φορολογική μεταχείρισή τους» τονίζει ο γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλής, και συμπληρώνει: «Από τον Οκτώβριο του 1996 μέχρι και σήμερα, η ναυτική εργασία δέχθηκε βαρύτατα πλήγματα. Η μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου επέφερε, με τη σειρά της, μείωση των θέσεων εργασίας και τα μέτρα του 1997 για τη μείωση των οργανικών συνθέσεων οδήγησαν στην κατακόρυφη αύξηση της ανεργίας». Σύμφωνα με την ΠΝΟ, το ίδιο χρονικό διάστημα σημειώθηκε διόγκωση της «μαύρης εργασίας» με τα δεκάδες γραφεία εύρεσης εργασίας, ενώ το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) αδυνατεί, όπως αποδεικνύεται, να επιτελέσει το έργο για το οποίο ιδρύθηκε.

Αυτή την περίοδο, ιδιαίτερη ανησυχία έχουν προκαλέσει στο ναυτεργατικό κόσμο τα περιστατικά κατασχέσεων ελληνικών ποντοπόρων σκαφών (μόνο η εταιρεία Λιγνού έχει 26 πλοία και οι κατασχέσεις στα ήμνια του κόσμου διαδέχονται η μία την άλλη) από δανειστές, και τα πληρώματα καταβάλλουν προσπάθειες για εξασφάλιση των δεδουλευμένων τους. Ακόμη, μετά την άρση του cabotage στην επιβατηγό ναυτιλία, υπάρχει πλέον κίνδυνος για άπειρες θέσεις εργασίας, αφού τώρα ο κύριος όγκος των ναυτικών απασχολείται στην επιβατηγό ναυτιλία.

Η ΠΝΟ με το υπόμνημά της επαναφέρει το θέμα του ειδικού τρόπου φορολόγησης των Ελλήνων ναυτικών, που είχε καθιερωθεί με το Ν.Δ. 3323/55. Ο τρόπος φορολόγησης των ναυτικών, ως γνωστόν, άλλαξε το 1997. Η Ομοσπονδία ζητάει για πολλοστή φορά και τον επαναπροσδιορισμό όλων των συντάξεων, ώστε να καθοριστούν στο 80% του μισθού της συλλογικής σύμβασης εργασίας ακτοπλοϊκών πλοίων και, παράλληλα, οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των συλλογικών συμβάσεων, χωρίς δεσμευτικές υποθέσεις.

Το υπόμνημα

Το υπόμνημα προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, στο οποίο αναφέρονται αναλυτικά όλα τα αιτήματα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, είναι το ακόλουθο:

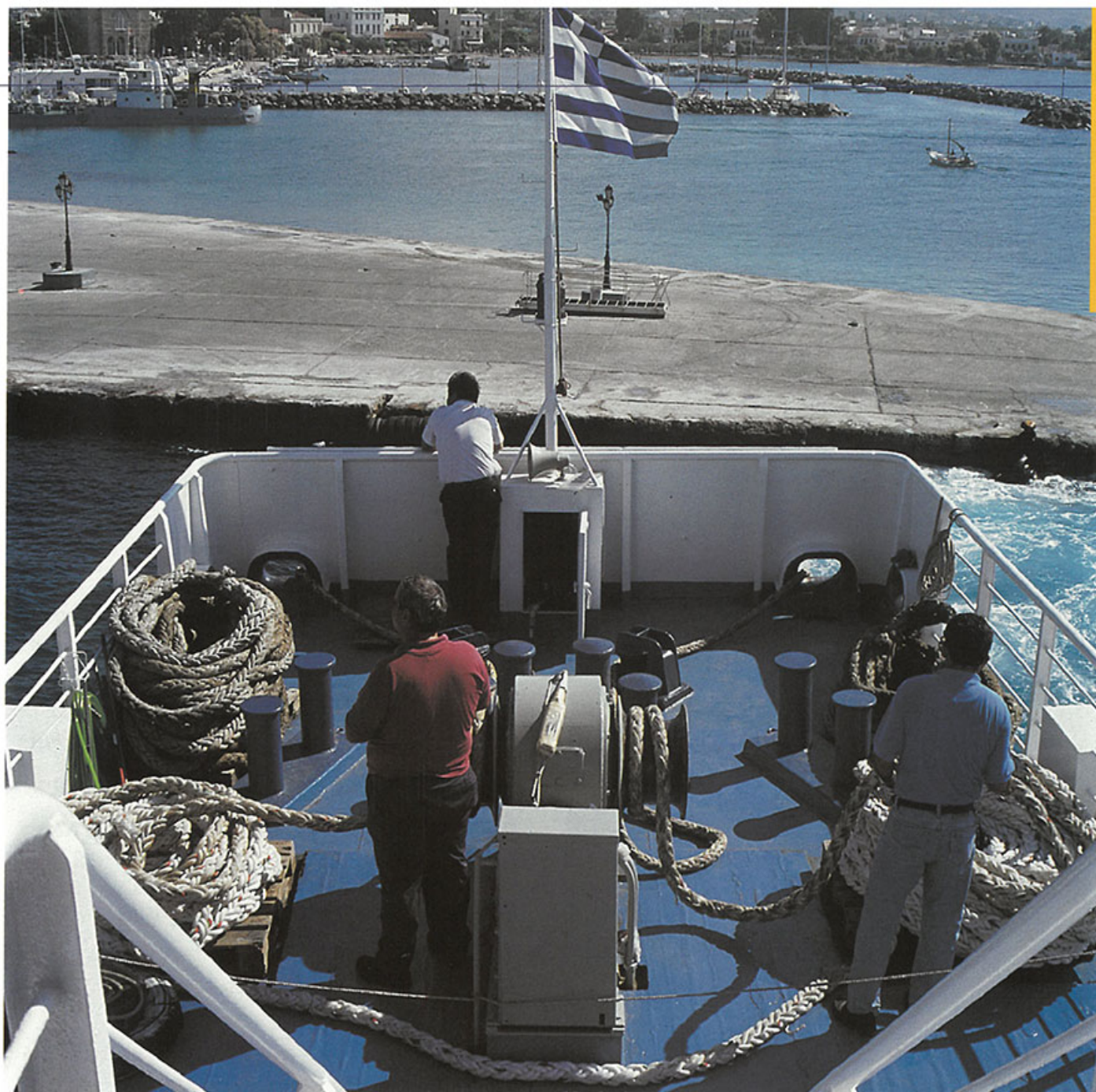
«Προς τον σκοπό συστηματικότερης προσέγγισης της θεματολογίας του υ-

πομνήματος της 10 Οκτωβρίου 1996, κατατάξαμε τα προβλήματα που αφορούν την ελληνική ναυτεργασία σε τρεις μεγάλες ενότητες:

Απασχόληση, κοινωνικοασφαλιστική προστασία, και φορολογική μεταχείριση των Ελλήνων ναυτεργατών.

Με το άνω υπόμνημά μας δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση, μεταξύ των άλλων, στο γεγονός ότι τα προβλήματα μας δεν δημιουργήθηκαν «εν μια νυκτί», αλλά υπήρξαν αποτέλεσμα της αδιέξοδης και αναποτελεσματικής πολιτικής που ασκήθηκε σταθερά από την πολιτεία για δεκαετίες ολόκληρες. Καταλήγοντας, κάναμε ειδική αναφορά στις διεργασίες που συντελούνται στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επισημαίναμε ότι η πολιτική αυτή προσδιορίζεται από την παραπέρα συμπίεση του εργατικού κόστους, την πλήρη φιλελευθεροποίηση των ναυτιλιακών μεταφορών, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, και τέλος την παθητική αντιμετώπιση των σημαιών ευκαιρίας, και όλα αυτά στο όνομα της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων. Τόσων εσείς όσο και εμείς γνωρίζουμε τις επιπτώσεις των παραπάνω στην ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Στο διάστημα που μεσοδιάβησε από τον Οκτώβριο του 1996, η ναυτική εργασία δέχθηκε βαρύτατα πλήγματα. Η μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου επέφερε με τη σειρά της μείωση των θέσεων εργασίας και τα μέτρα του 1997 για τη μείωση των οργανικών συνθέσεων οδήγησαν στην κατακόρυφη αύξηση της ανεργίας, ενώ κατά το ίδιο διάστημα σημειώθηκαν καταστάσεις πρωτόγνωρες στην ελληνική ναυτική εμπορική ναυτιλία. Αδυνατώντας οι άνεργοι ναυτεργάτες να εξασφαλίσουν ακόμη και τα στοιχειώδη για τη διαβίωσή τους, βρέθηκαν κυριολεκτικά στο περιθώριο, και σας είναι γνωστά τα συσσίτια του Αγίου Νικολάου και η μετατροπή του ξενώνα της Εστίας Ναυτικών σε μόνιμη στέγη των ανέργων. Η άμεση απορρόφηση όλων των ανέργων καθίσταται, κατά συνέπεια, επιβεβλημένη. Κατά το ίδιο διάστημα, σημειώθηκε διόγκωση της λεγόμενης «μαύρης εργασίας» με δεκάδες ιδιωτικά γραφεία εύρεσης εργασίας να απομυζούν τον ιδρώτα των ναυτεργατών, προκειμένου να τους εξασφαλίσουν το απαραίτητο «διαβατήριο» για μια θέση εργασίας σε ελληνικό πλοίο. Από την άλλη μεριά, το δημόσιο Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) αδυνατεί, όπως όλα δείχνουν, να επιτελέσει το έργο για το οποίο ιδρύθηκε με βάση τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας υπ' αριθμ. 9 (1920). Τα παραπάνω έχουν κατ' επανάληψη επισημανθεί από την Ομοσπονδία μας, η οποία έχει τονίσει με ιδιαίτερη έμφαση την ανάγκη εκσυγχρονισμού της λειτουργίας του ΓΕΝΕ, σας έχουμε δε υποβάλει προς τον σκοπό αυτό λεπτομερείς και ολοκληρωμένες προτάσεις, οι οποίες όμως παρέμειναν μέχρι σήμερα αναξιοποίητες. Εξάλλου, ιδιαίτερη ανησυχία προξενούν τα πρόσφατα περιστατικά κατασχέσεων ελληνικών ποντοπόρων πλοίων από τους ενυπόθετους δανειστές, τα πληρώματα των οποίων καταβάλλουν προσπάθειες -με τη βοήθεια της ΠΝΟ και των υπηρεσιών του ΥΕΝ- για τη διασφάλιση των δεδουλευμένων τους. Παραμένει, όμως, αβέβαιο το κατά πόσον οι ναυτεργάτες των πλοίων αυτών θα κατορθώσουν να εξασφαλίσουν σύντομα μια θέση εργασίας για να ζήσουν τις οικογένειές τους.

Οι εξελίξεις στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικά και ειδικότερο στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών μόνο εφησυχασμό και επανάπαυση δεν προκαλούν. Η επίτευξη των στόχων σύγκλισης των οικονομιών των κρατών-



μελών στο πλαίσιο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (ΟΝΕ) δεν αφήνει -όπως είναι επόμενο- ανεπερέαστους τους ναυτεργάτες, οι οποίοι μαζί με τους εργαζόμενους του χερσαίου χώρου επωμίζονται όλο το βάρος της σχετικής διαδικασίας. Συγχρόνως, η πλήρης φιλελευθεροποίηση της εσωτερικής αγοράς, ειδικά σε ό,τι αφορά την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, δηλαδή η άρση του cabotage, έχει ως αποτέλεσμα να διακινδυνεύονται οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών στον ευαίσθητο τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Με δεδομένο ότι ο όγκος των θέσεων εργασίας βρίσκεται σήμερα σχεδόν αποκλειστικά στην επιβατηγό ναυτιλία, και λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις από την κατάργηση του cabotage, δεν μπορούμε παρά να είμαστε ανήσυχoi για το μέλλον.

Ένα σημείο που χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς είναι η ανάγκη επαναφοράς του ειδικού τρόπου φορολόγησης των Ελλήνων ναυτεργατών, που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55. Γνωρίζετε ότι όλη κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θέσπισαν ή βρίσκονται στο στάδιο διαμόρφωσης νομοθεσίας για τη φορολογική μεταχείριση των ναυτικών τους, χρησιμοποιώντας ως πρότυπο την ελληνική νομοθεσία του 1955 για τις αλληλαγές του φορολογικού καθεστώτος στις χώρες αυτές. Και ενώ οι διεργασίες αυτές επιτελούνται σε όλη κράτη της Ένωσης, με στόχο την ενίσχυση των ναυτιλιών τους, στην Ελλάδα σημειώνεται το 1997 μεταβολή του τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών, με ζημία όχι μόνο των ιδίων αλλιά και της ναυτιλίας μας, γενικότερα. Τέλος, είναι γνωστό το αίτημά μας -καθ' όλη νόμιμο και δίκαιο- για τον επα-ναπροσδιορισμό όλων των συντάξεων, ώστε να καθορισθούν τουλάχιστον στο

80% του μισθού της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας ακτοπλοϊκών πλοίων και, παράλληλα, οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων χωρίς δεσμευτικές προϋποθέσεις.

Οι παραπάνω τρεις ενότητες, που περιλαμβάνονται στο από 10 Οκτωβρίου 1996 υπόμνημά μας, ανεδείχθησαν από τα καταστατικά όργανα της ΠΝΟ σε κορυφαίος σημασίας ζητήματα και ιεραρχήθηκαν στην πρώτη γραμμή των προτεραιοτήτων και της δράσης της Ομοσπονδίας. Ειδικότερα, το 25ο Τακτικό Πανναυτικό Συνέδριο (Πειραιάς, 4-5 Δεκεμβρίου 1997), όσο και το πρόσφατο ετήσιο Τακτικό Γενικό Συμβούλιο της Ομοσπονδίας (Πειραιάς, 1 Δεκεμβρίου 1998) κατέληξαν, όπως γνωρίζετε, στο ότι απαιτείται άμεσα η χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ικανής να διατηρήσει και να αυξήσει την εμπορική ναυτιλία μας με κεντρικό σημείο αναφοράς τον Έλληνα ναυτεργάτη και τη διασφάλιση της απασχόλησής και των δικαιωμάτων του.

Κύριε Υπουργέ,

Υπό το φως των όσων προαναφέραμε, είναι σαφές ότι η δρομολόγηση λύσεων από την πολιτεία στα προβλήματα του κλάδου μας, όπως αυτά περιλαμβάνονται στο άνω υπόμνημά μας, αλλιά και στα μετέπειτα έγγραφά μας προς υμάς, καθίσταται επιτακτική ανάγκη, θέλουμε δε να επιζητούμε ότι θα αναλάβετε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση. Σε ό,τι μας αφορά, επιθυμούμε να υπογραμμίσουμε το αυτονόητο, ότι η ελληνική ναυτεργασία δεν διαθέτει όλη περιθώρια αναμονής και από τις λύσεις που θα δώσετε θα εξαρτηθεί η παραπέρα στάση μας». ➡

**Η ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ
ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΕΓΧΩΡΙΑΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**

Ο Στρίντζης άνοιξε το δρόμο

Όσοι παρακολουθούν τακτικά την αρθρογραφία του περιοδικού σχετικά με την αναγέννηση των ναυπηγείων, την ανανέωση του στόλου, αλλά και τα ενυπόγραφα άρθρα της υφυπουργού Ανάπτυξης, Άννας Διαμαντοπούλου, έχουν διαπιστώσει ότι κάτι σημαντικό βρίσκεται σε εξέλιξη στη «ναρκωμένη» ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας.

του Χάρη Παυλίδη

Τη χρονιά που πέρασε, τέθηκαν οι βάσεις του ευρύτερου σχεδίου ανάπτυξης των ναυπηγείων, με τις επιτυχείς ιδιωτικοποιήσεις των ναυπηγείων Ελευσίνας, Χαλκίδας και την αναγέννηση των ναυπηγείων Σκαρामαγκά μέσα από ένα διαχειριστικό σχήμα (51% ΕΤΒΑ - 49% εργαζόμενοι) του οποίου το management ανατέθηκε σε έναν ανεξάρτητο διεθνή φορέα. Παράλληλα, λίγο πριν εκπνεύσει το '98, άρχισε να τίθεται σε λειτουργία μια σειρά επενδυτικών προγραμμάτων, που είχαν σκοπό την ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας. Θυμίζουμε τα επενδυτικά προγράμματα του Νεωρίου, του Σκαρामαγκά και της Ελευσίνας, αλλά και την έγκριση εννέα προγραμμάτων ναυπήγησης και μετασκευών που εγκρίθηκαν από τη γνωμοδοτική επιτροπή.

Έτσι, σχεδόν φυσιολογικά, ήρθε με το ξεκίνημα του '99 η πρόθεση δύο -τουλάχιστον- εφοπλιστών της ακτοπλοΐας να επιθέξουν για τη ναυπήγηση σύγχρονων πλοίων ελληνικά ναυπηγεία.

Σε αυτό το πλαίσιο, μόλις τον προηγούμενο μήνα κατέληξε, μετά πολύμηνες διαπραγματεύσεις, να είναι γεγονός η πρώτη μεγάλη συμφωνία μεταξύ του Γεράσιμου Στρίντζη και των Ναυπηγείων Σκαρामαγκά για την κατασκευή ενός υπεράσύγχρονου ferry.

Αν αυτό το γεγονός για μια οποιαδήποτε άλλη ανεπτυγμένη ναυτιλιακή χώρα δεν θα αποτελούσε είδηση, η παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρου Σουμάκη, και της υφυπουργού Ανάπτυξης, Άννας Διαμαντοπούλου, στην επισφράγιση της συμφωνίας ήταν είδηση! Και αυτό όχι μόνο λόγω της παρουσίας τους, αλλά και των νέων δρόμων που α-

νοίγει αυτή η συμφωνία στη ναυπηγική βιομηχανία και τα νέα δεδομένα που δημιουργεί στην ακτοπλοία με την ανατολή του καινούργιου αιώνα.

«Κλειδί» στην επισφράγιση της συμφωνίας είναι η ευνοϊκή χρηματοδότηση, αλλά και η επιχορήγηση σε ποσοστό 9%, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία περί νέων κατασκευών. Τα δύο υπουργεία βασίζουν πολλή σε αυτά τα κίνητρα για την προσέλκυση και άλλων ναυπηγήσεων, κάτι που είναι πολύ πιθανό, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους. Όπως ισχυρίζονται αρμόδια στελέχη των υπουργείων Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, «το δρόμο του Στρίντζη θα ακολουθήσουν και άλλοι εφοπλιστές, αφού τώρα πλέον είναι πεπεισμένοι ότι και τα κίνητρα είναι αρκετά ενδιαφέροντα, αλλά και το κλίμα ευνοεί ανάλογες συμφωνίες. Είναι όμως έτσι τα πράγματα, όπως παρουσιάζονται, ή υπάρχουν ακόμη κάποιες μικροεπιτομέρειες, που καλύπτονται πίσω από το κλίμα ευφορίας που επικρατεί;

«Δεν χρειάζονται τυμπανοκρουσίες, μας είχε αρμόδιος παράγων του υπουργείου Ανάπτυξης, για το αυτονόητο». Και ποιο είναι το «αυτονόητο»; «Μα, όπως μας λέει ο ίδιος παράγων, το γεγονός ότι η άρση του cabotage δημιουργεί νέες συνθήκες ανταγωνιστικότητας, που οδηγούν σε γοργούς ρυθμούς ανάπτυξης του ελληνικού στόλου».

Το κλίμα αισιοδοξίας μπορεί να ανακοπεί; Με βάση όλα όσα προαναφέραμε, κάτι τέτοιο δεν είναι πιθανό, αφού η αναγέννηση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας συμπληρεί με το «όνομα» της ακτοπλοίας, λόγω των επικείμενων εξελίξεων.

Το ζητούμενο είναι ποιος ή ποιοι θα έχουν σειρά μετά τον Στρίντζη. Και, επιπλέον, μπορούν τα ελληνικά ναυπηγεία να ανταποκριθούν σε ενδεχόμενη «έκρηξη» παραγγελιών; Ως προς το πρώτο, υπάρχει η κατ' αρχήν συμφωνία του Γεράσιμου Αγουόδημου για την κατασκευή δύο πλοίων, στην οποία θα αναφερθούμε στη συνέχεια. Όσο για το αν μπορούν τα ελληνικά ναυπηγεία να ανταποκριθούν στις παραγγελίες, τα νέα είναι ευχάριστα. «Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα», μας είπε στέλεχος των Ναυπηγείων Σκαρामαγκά, «αφού τουλάχιστον εδώ είμαστε έτοιμοι, από κάθε πλευρά, να ανταποκριθούμε με αξιοπιστία σε οποιαδήποτε παραγγελία».

Αξίζει να σημειωθεί ότι, το προσεχές διάστημα, αναμένεται να ξεκινήσουν οι εργασίες μετασκευής εκεί υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και η κατασκευή τριών υποβρυχίων του βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού.

Ας επιστρέψουμε όμως στο εκκρεμικό αίτιο, που επανέφερε στην επικαιρότητα τα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά, αλλά και τα υπόλοιπα ελληνικά ναυπηγεία, την ανάθεση κατασκευής του υπερσύγχρονου ferry, του οποίου η αξία πλησιάζει τα 36,5 εκατομμύρια δολλάρια. Το μήκος του πλοίου θα είναι 136,8 μέτρα, το πλάτος του 21 μέτρα, θα διαθέτει πέντε καταστρώματα με γκαράζ 100 αυτοκινήτων, ενώ θα έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 1.700 επιβατών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η συμφωνία προβλέπει να παραδοθεί το πλοίο σε διάστημα 18 μηνών, ενώ το ενδεχόμενο κατασκευής δύο ακόμη πλοίων, του ίδιου πλοιοκλήτη, είναι πολύ πιθανό κατά τους επόμενους μήνες.

Η περίπτωση του Γ. Αγουόδημου, ο οποίος έχει καταλήξει σε συμφωνία με τον Σκαρामαγκά, για την κατασκευή δύο ταχυπλοίων υπερσύγχρονων πλοίων, σκοντάφτει προς το παρόν στη διατακτικότητα της ΕΤΒΑ να αναλάβει τις δανειακές υποχρεώσεις του εφοπλιστή σε τράπεζες. Καθ' ηληροφορημένες πηγές τόνιζαν ότι τα εμπόδια θα παρακαμφθούν και πολύ σύντομα τα δύο νέα πλοία θα μπουν στα σκαριά. Σύμφωνα με πληροφορίες που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, τα συγκεκριμένα πλοία θα καλύπτουν τη διαδρομή Πειραιάς-Ρόδος γύρω στις 5 ώρες, τη διαδρομή Πειραιάς-Κρήνη σε 4,5 ώρες και η ταχύτητά τους θα φθάνει τους 45 κόμβους.

Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των δύο πλοίων, το μήκος τους θα πλησιάζει τα 126 μέτρα και το πλάτος τους τα 7 μέτρα. Η χωρητικότητά τους θα ανέρχεται σε 1.400 επιβάτες και θα έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς περίπου 330 αυτοκινήτων.

Αυτά όσον αφορά την εικόνα «αναγέννησης» της ακτοπλοίας. Υπάρχει όμως και η άλλη διάσταση, που αφορά τους εργαζόμενους. Οι ιδιωτικοποιήσεις και οι νέοι ρυθμοί επαναπροσδιορίζουν το ρόλο τους και το πλαίσιο εργασίας τους σε ένα διαρκώς αυξανόμενο ανταγωνιστικό κλίμα. Και αν η ποιότητα της εργασίας τους δεν αμφισβητείται, εν τούτοις παραμένει μεγάλο το ερώτημα ως προς την προσαρμογή τους στις επικρατούσες συνθήκες. Η ναυτιλιακή κοινότητα -αλλά και το χρηματοπιστωτικό σύστημα- παρα-



Όλοι παρόντες στη σημαντική συμφωνία μεταξύ του Γερ. Στρίντζη και των ναυπηγείων Σκαρामαγκά για την κατασκευή του υπερσύγχρονου ferry

μένει σε μεγάλο βαθμό επιφυλακτική, αφού τα όσα προηγήθηκαν, κατά τα «δύσκολα» χρόνια, «έχτισαν» μια εικόνα αναξιοπιστίας ως προς τη συνέπεια στους χρόνους παράδοσης. Αυτή η εικόνα δοκιμάζεται με τη συμφωνία, την πρώτη μεγάλη συμφωνία, μετά τα «πέτρινα χρόνια». Η τήρηση των ημερομηνιών θα αποτελέσει ένα ισχυρό κίνητρο για όσους τηρούν επιφυλακτική στάση σχετικά με την αναγέννηση των ελληνικών ναυπηγείων.

Κλείνοντας, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι αυτό το μήνα αρχίζουν τα προγράμματα κατάρτισης ανέργων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος. Τα χρήματα για την κάλυψη των ανέργων και την επιδότηση του μη μισθολογικού κόστους εργασίας θα καλυφθούν από τον ειδικό λογαριασμό που έχουν συστήσει οι κοινωνικοί εταίροι.

Γεγονός είναι ότι πλέον κάτι αρχίζει να κινείται στη ναυπηγική βιομηχανία και μένει να κριθεί, τους επόμενους μήνες, αν η στασιμότητα των τελευταίων ετών ανήκει οριστικά στο παρελθόν. ➡

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΜΕΣΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η εμφάνιση ανισοτήτων στο χώρο, καθώς και η σχέση τους με τις διαφορές σύνθεσης και δομής των χωρικών μονάδων, προσβάλλουν σε μεγάλο βαθμό ζητήματα που αφορούν την επίτευξη στόχων «χωροταξικής ισότητας», καθώς και οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία όταν γίνεται αναφορά σε χωρικές μονάδες όπως είναι οι παραμεθόριες περιοχές που, επιπλέον, έχουν και νησιωτικό χαρακτήρα. Και αυτό διότι οι συγκεκριμένες περιοχές χαρακτηρίζονται:

- α) ως περιφερειακές, λόγω της απόστασής τους από τα κύρια εθνικά ή διεθνή οικονομικά κέντρα,
- β) ως περιθωριακές, λόγω των μειωμένων σχέσεων που έχουν με άλλες περιοχές και
- γ) ως μειονεκτικές, λόγω ύπαρξης εγγενών αδυναμιών που τις εμποδίζουν να ακολουθήσουν αναπτυξιακή διαδικασία.

του Νίκου Δενιόζου,
πρώην διευθυντή Α.Σ.,
οικονομολόγου
περιφερειολόγου M.Sc.

Εται, αυτές οι γεωγραφικές ενότητες στο διαμορφούμενο οικονομικοπολιτικό περιβάλλον, στο πλαίσιο της Ε.Ε., αποκτούν συνεχώς ιδιαίτερο ρόλο, με στόχο τη μετάβασή τους από το πεδίο της απομόνωσης στο πεδίο της ενσωμάτωσης και, κατά συνέπεια, στην άμβλυση προβλημάτων που σχετίζονται με τους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, τα υψηλά ποσοστά ανεργίας και τους χαμηλούς δείκτες ευημερίας.

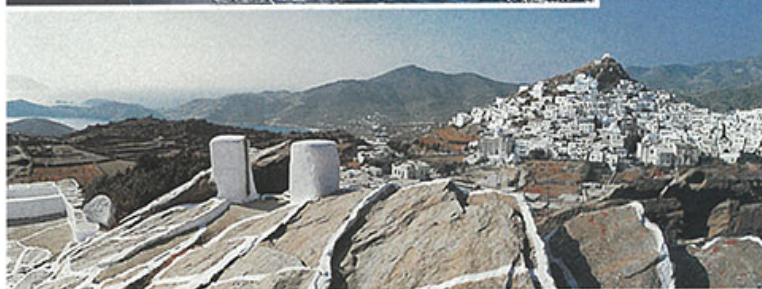
Αυτό συνεπάγεται, μεταξύ των άλλων, και τη βελτίωση της προσπελάσιμότητας στις παραπάνω περιοχές, που αποτελεί σκοπό περιφερειακής πολιτικής και επιτυγχάνεται και διαμέσου των ακτοπλοϊκών μεταφορών, με τελικό στόχο την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού και την άμβλυση της κοινωνικής απόστασης. Αναδεικνύεται έτσι η χρησιμότητα του συγκεκριμένου χώρου, συμβάλλοντας επιπλέον στη μετεξέλιξή του σε μια «κοινωνία δικτύου», που αποτελεί σημείο «αίχμης» της πολιτικής της Ε.Ε. για την περιφερειακή ανάπτυξη. Τα κύρια χαρακτηριστικά της κοινωνίας αυτής, σύμφωνα με τον καθηγητή Ρ. Nijkamp, είναι: οικονομική ολοκλήρωση, πολιτικός συντονισμός, περιφερειακή οικονομία και κινητικότητα πληθυσμού. Δίκτυα συνδέουν τους ανθρώπους και χώρους, και είναι ικανά να δημιουργούν προστιθέμενη αξία με διαδικασίες συνεργασίας και αλληλεπίδρασης.

Αν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι η απόσταση δεν υπάρχει απλώς για να την άρουμε, διατρέχοντάς την πάντοτε με μια ορισμένη ταχύτητα, αλλά θα ήταν χρήσιμο να τη διαχειριστούμε σαν ένα εργαλείο, για να οργανώσουμε το χώρο και τη συμπεριφορά μέσα σε αυτόν, τότε αποκτά ιδιαίτερη σημασία για μια παραμεθόρια/νησιωτική περιοχή η ανάδειξη της δυναμικής της μέσα από τη συνεκτικότητα του ακτοπλοϊκού δικτύου, την αποτελεσματικότητά του και την πυκνότητά του, ώστε να καταστεί δυνατή η ανατροπή της γεωγραφικής της απομόνωσης.

Επιπλέον, αν δεν παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι η ύπαρξη ανεπτυγμένης υποδομής σε κεντρικές περιοχές δημιουργεί οικονομίες συγκεντρώσεως που ευνοούν νέες επενδύσεις, άρα και μετακίνηση συντελεστών παραγωγής από την περιφέρεια στο κέντρο, και δεν υπάρχει πολιτική προώθησης της ανάπτυξης των προβληματικών και απομονωμένων περιοχών, οι τελευταίες θα βρεθούν σε ακόμη πιο δύσκολη θέση. Αν υπάρχουν δυσλειτουργίες σε ένα ακτοπλοϊκό σύστημα, πέρα από το γεγονός ότι εμποδίζουν την αποδοτικότερη λειτουργία του, επιπλέον αποτελούν την εστία δημιουργίας αποτελεσμάτων απομύζησης ή αποψίλωσης αυτών των περιοχών.

Με στόχο να ανατραπεί η προηγούμενη κατάσταση, υπάρχει η αναγκαιότητα αυξημένων επενδύσεων υποδομών στο σύστημα ακτοπλοϊκών μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ζητήματα ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του στόλου, καθώς επίσης και η αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής στις παραμεθόριες/νησιωτικές περιοχές. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, η σπουδαιότερη από τις οποίες, σύμφωνα με τη γνώμη μας, είναι η γνώση των κοινωνικών ανισοτήτων και η διάρθρωση των τοπικών συμφερόντων, οι επενδύσεις αυτές τελικά ωφελούν όχι μόνο το συγκεκριμένο χώρο των παραμεθόριων νησιωτικών περιοχών, αλλά και ευρύτερες χωρικές μονάδες.

Μια άλλη προϋπόθεση είναι ο τύπος της συνάρτησης παραγωγής και, συγκεκριμένα, αν ισχύει μια τυπική συνάρτηση παραγωγής με πτωτική οριακή παραγωγικότητα των επενδύσεων υποδομής, τότε νέες επενδύσεις σε ανεπτυγμένες περιφέρειες ή στο κέντρο είναι λιγότερο αποδοτικές από ό,τι ίδιου ύψους επενδύσεις στην παραμεθόρια/νησιωτική περιοχή, γιατί το κέντρο διαθέτει ήδη μεγαλύτερο όγκο τέτοιων επενδύσεων και μια νέα μονάδα επένδυσης στην παραμεθόρια περιοχή είναι περισσότερο αποδοτική από μια αντίστοιχη στην περισσότερο ανεπτυγμένη περιφέρεια. Έτσι, υπάρχει ένα πολύ ισχυρό επιχείρημα υπέρ της αναδιανομής των επενδύσεων υποδομής από το κέντρο σε παραμεθόριες/νησιωτικές περιοχές. Άλλωστε, επενδύσεις υποδομής σε τέτοιου τύπου περιφέρειες υποβοηθούν την ανάπτυξη και στο κέντρο, μέσω διαφόρων οικονομικών διασυνδέσεων, αφού μεγάλο τμήμα εισροών για τις επενδύσεις σε παραμεθόρια/ νησιωτική



περιοχή προέρχεται από το κέντρο (π.χ., μηχανολογικός εξοπλισμός), καθώς επίσης και λόγω της συνολικής αύξησης της ζήτησης και στην περιφέρεια, που έχει ως αποτέλεσμα και την αύξηση της ζήτησης για προϊόντα των περισσότερο ανεπτυγμένων περιφερειών.

Η αναπτυξιακή δυναμική που συνεπάγεται η παραπάνω διαδικασία, η οποία, ως σημειωθεί, μπορεί επιπλέον να αποτελέσει μοχλό για την αξιοποίηση ενδογενούς δυναμικού της περιοχής, είναι σε θέση να προκαλέσει και χωρική αναδιάρθρωση στις παραμεθόριες/νησιωτικές περιοχές, και ειδικότερα αναδιάρθρωση στα οικιστικά τους δίκτυα, με τη δημιουργία οικονομικών συγκεντρώσεων που μπορούν να λάβουν τη μορφή:

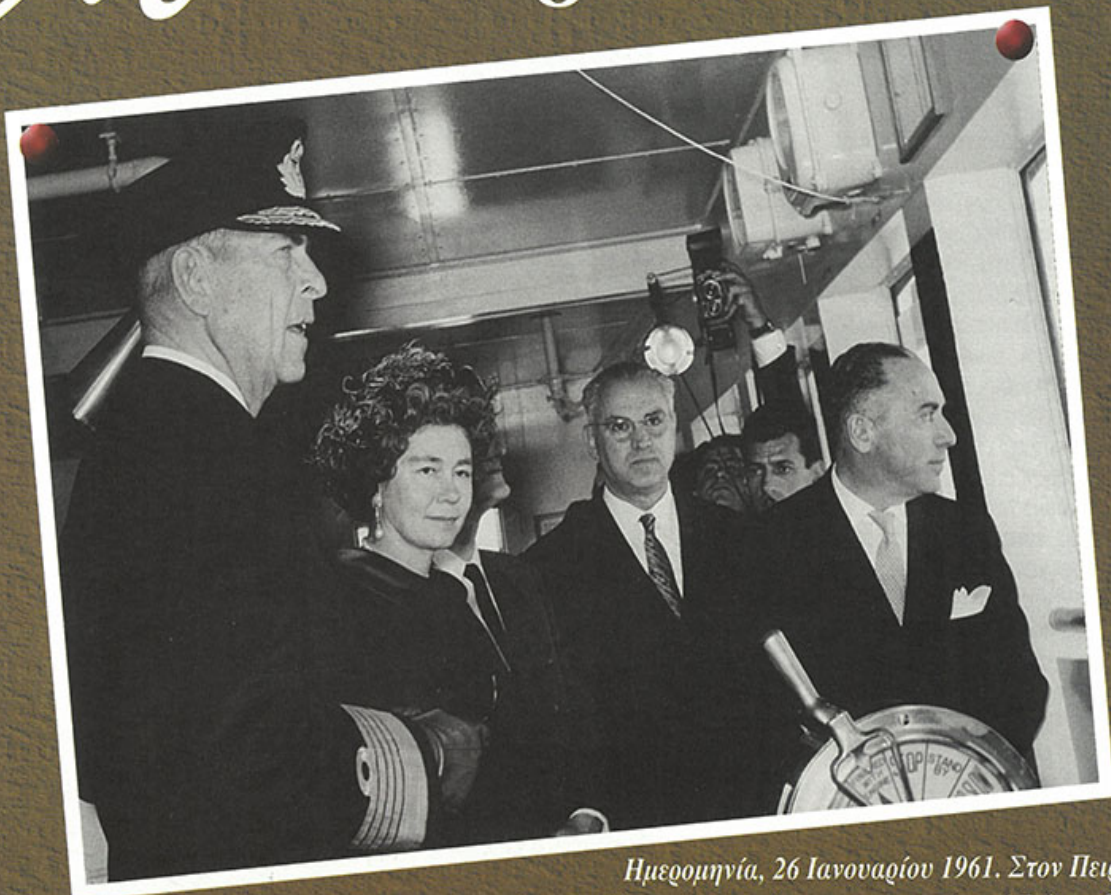
1. Οικονομικών κλίμακας στο εσωτερικό της ακτοπλοϊκής επιχείρησης,
2. Οικονομικών θέσης για όλες τις επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου και
3. Οικονομικών αστικοποίησης για όλες τις επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως κλάδου, που χωροθετούνται στον ίδιο κλάδο.

Έτσι, το ακτοπλοϊκό σύστημα, σε ένα πλαίσιο έντονων ανισοτήτων που χαρακτηρίζει τις παραμεθόριες/νησιωτικές περιοχές, πρέπει τελικά να αναδειχθεί σε πρωταρχικό μέσο περιφερειακής υποδομής για την προώθηση της ανάπτυξης, αφού μπορεί να λειτουργήσει προς την κατεύθυνση:

1. Της πληθυσμιακής τους ενδυνάμωσης.
2. Της βελτίωσης του επιπέδου διαβίωσης και της ποιότητας ζωής.
3. Της πραγματοποίησης επενδύσεων σε επιθυμητές κοινωνικά περιοχές εξαιτίας της ύπαρξης εξωτερικών οικονομιών.
4. Της πολιτιστικής ανάπτυξης, και
5. Της άμβλυσης στην άνιση κατανομή των αποτελεσμάτων της αναπτυξιακής διαδικασίας, που διατηρεί την ανισότητα στα εισοδήματα και τις ευκαιρίες επιλογής τρόπων ζωής και μειώνει το ποσοστό του κοινωνικού μισθού που αναλογεί στους κατοίκους των περιφερειών αυτών. ➡

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

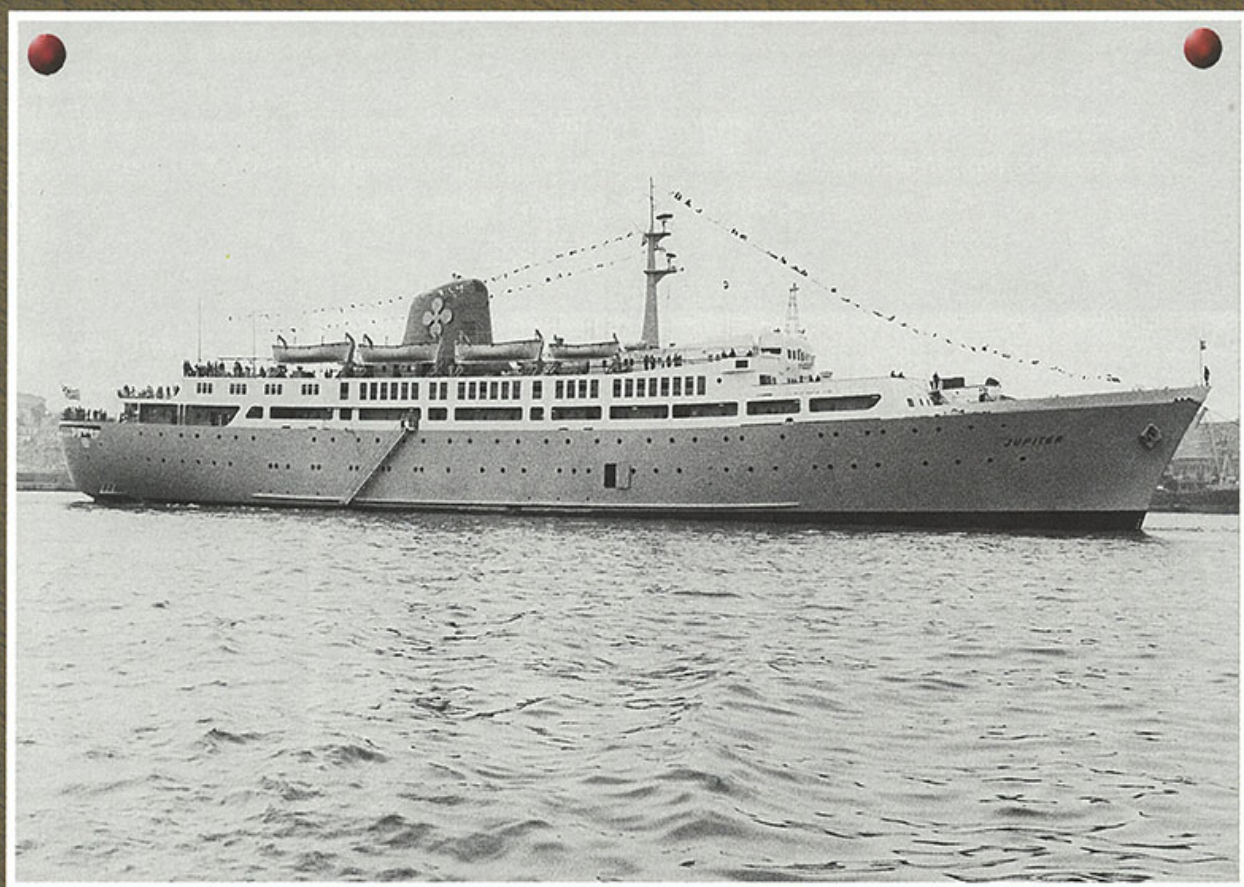


Ημερομηνία, 26 Ιανουαρίου 1961. Στον Πειραιά καταπλέει το σούπερ τάνκερ «Νάσιοναλ Ντηφέντερ», του εφοπλιστή Γιάννη Θεοδορακόπουλου. Το εντυπωσιακό σκάφος, κατά την άφιξή του, επισκέφθηκε το τότε βασιλικό ζεύγος, ο Βασιλεύς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη. Μαζί τους διακρίνονται ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εκείνη την εποχή, Λεωνίδας Ανδριανόπουλος και ο πλοιόκτητης.



Παλιές καλές εποχές. Τα μεγάλα Ναυπηγεία Σαρομαγκά, του Σταύρου Νιάρου, ετοιμάζονται πυρετωδώς. Στη φωτογραφία, στιγμιότυπο από τις εργασίες για το κτίσιμο της μεγάλης μόνιμης δεξαμενής των Ναυπηγείων. Σε λίγο καιρό, η περιοχή έμελλε να μεταβληθεί ριζικά και να φιλοξενήσει μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Ευρώπης.

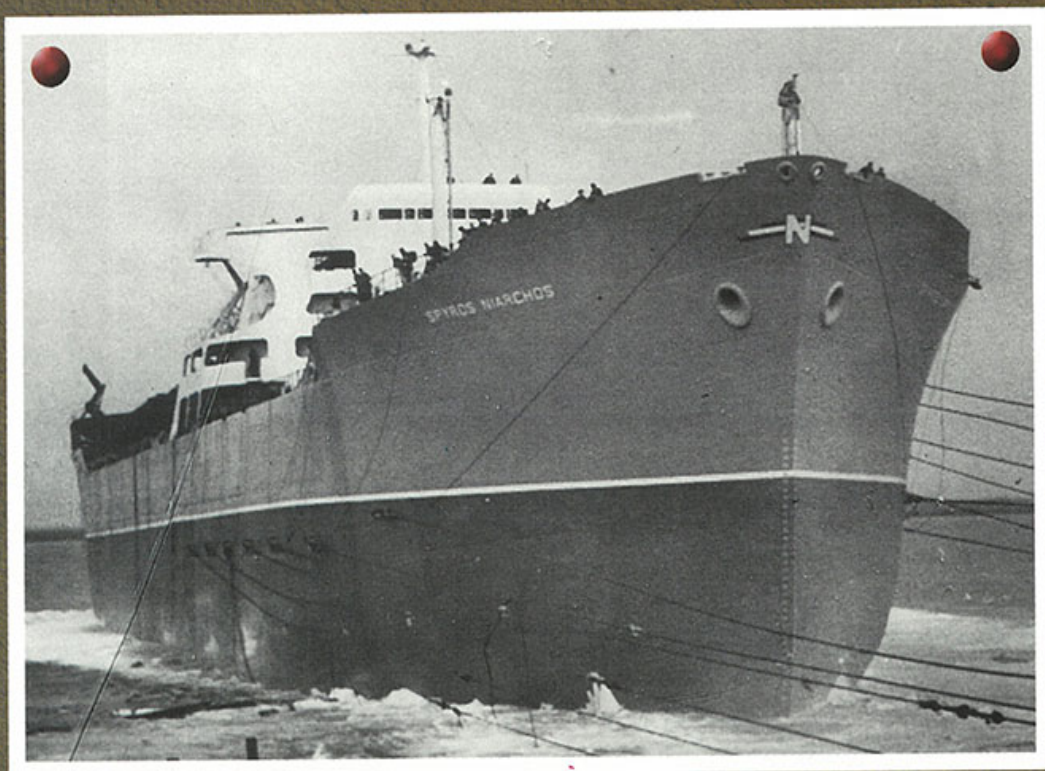
Μία άλλη, σπάνια φωτογραφία προ 45ετίας. Άνδρες του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, με επικεφαλής τον κεντρικό λιμενάρχη, ξεκινούν για να δενδροφυτεύσουν τη νησίδα Κουμουνδούρου. Στο μέσο, ο πλοίαρχος του σκάφους «Νίκη», με το οποίο μετέβησαν στον προορισμό τους.



Δεκαετία του '70. Το νέο κρουαζιερόπλοιο «Ζευς» της Ηπειρωτικής, κατά την αναχώρησή του, στο παρθενικό ταξίδι του από τον Πειραιά για πενήνήμερη περιήγηση στα ελληνικά νησιά και στις τουρκικές ακτές.



Τέλη της δεκαετίας του '50. Η Εμπορική Τράπεζα εισάγει μία καινοτομία. Ένα αυτοκίνητο-Τράπεζα που, κατά το πρότυπο αναλόγων ευρωπαϊκών, θα περιέρχεται τις συνοικίες και την επαρχία και θα εκτελεί τραπεζικές εργασίες. Στη φωτογραφία, ο διοικητής της Τράπεζας, Στρατής Ανδρεάδης, δείχνει στους δημοσιογράφους τη νέα κινητή μονάδα της Εμπορικής. Στην πρώτη γραμμή διακρίνονται οι Κ. Αμοργιανός και Εμμ. Σίμος, εκδότης και διευθυντής της οικονομικής εφημερίδας «Ημερησία», αντιστοίχως. Όπισθεν των δύο, ο Διον. Αβραμόπουλος, θείος του σημερινού δημάρχου Αθηναίων. Πίσω από τον Στρατή Ανδρεάδη διακρίνεται, νεαρός τότε δημοσιογράφος, στα πρώτα του βήματα, ο Φρέντυ Γερμανός.



Ημερομηνία, 2 Δεκεμβρίου 1955. Στο Μπάροουιν Φάρνες, στην περιοχή του Λάνκασαίρ, και από τα φημισμένα Ναυπηγεία Βίκερς-Άρμστρονγκ, κατελκύεται το μεγαλύτερο, την εποχή εκείνη, δεξαμενόπλοιο στον κόσμο. Το «Σπύρος Νιάρχος», 47.750 τόνων D.W.

Το ελληνικό αυτό σκάφος εθεωρείτο το μεγαλύτερο που είχε ναυπηγηθεί στη Βρετανία από την εποχή του πολέμου, και ήταν το ένατο μιας σειράς δέκα σκαφών που είχε παραγγείλει ο Έλληνας μεγαλοεφοπλιστής στα βρετανικά αυτά ναυπηγεία. Προοριζόταν κυρίως για τη μεταφορά αργού πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο στα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ένα ιστορικό ντοκουμέντο. Το μενού, στο γεύμα που παρέθεσε ο Σερ Χιου Φουτ, επί του υπερωκεανίου «Μπριτάννικ», της Cunard Lines, προς τιμήν της κυπριακής ηγεσίας, μετά την υπογραφή των Συμφωνιών της Ζυρίχης και την ανεξαρτησία της μεγαλονήσου. Ημερομηνία, 17 Φεβρουαρίου 1960. Εκτός από τον Αρχιεπίσκοπο Μακάριο, στο γεύμα παρακάθησαν ο τότε Τούρκος αντιπρόεδρος (όπως προέβλεπαν οι Συμφωνίες της Ζυρίχης) Φ. Κιουτσούκ, ο Γλαύκος Κληρίδης, σημερινός Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας και τότε υπουργός Δικαιοσύνης, ο αργότερα δολοφονηθείς Π. Γεωργιάδης, υπουργός Εργασίας της κυπριακής κυβέρνησης, ο Τάσος Παπαδόπουλος και πολλοί άλλοι, που είναι ακόμη ενεργοί πολιτικοί. Να αναφέρουμε, για τη γαστρονομική ιστορία -διότι την εξέλιξη της Ιστορίας τη ζήσαμε- ότι οι υψηλοί συνδαιτυμόνες απόλαυσαν δύο εξαιρετικά κρασιά. Το Chateau Margaux του 1953 και το Chateau Olivier 1955.



H. E. THE GOVERNOR SIR HUGH FOOT
H. B. ARCHBISHOP MAKARIOS,
President of the Republic of Cyprus Elect
Dr. F. KUTCHUK, Vice-President of the Republic of Cyprus Elect
Pan. PASCHALIDES, Minister of Commerce and Industry
G. CLERIDES, Minister of Justice
P. GEORGATZIS, Minister of Labour
T. PAPADOPOULOS, Minister of the Interior
F. PLUMER, Minister of Agriculture
Dr. MANIERA, Minister of Health
A. AZINAS, Under-Secretary of Agriculture
Ap. CONDOIS, Under-Secretary to the President
J. MOUFFIZADE, Under-Secretary to the Vice President
Captain Maxse, A.D.C. to the Governor
H. E. L. DOUGLAS HECK, Charge d'Affaires U.S.A.
TAYLOR G. BELCHER, Consul General of U.S.A.
YERDI TUREL, Consul General of Turkey
ROBERT BEAUDOUY, Consul General of France
MICHAEL FARAH, Consul General of Lebanon
LEOPOLD ZIPFER, Consul of the Federal Republic of Germany
Ar. PHRYDAS, Greek Consul
ZEY LEVIN, Consul General of Israel
Major G. SAYVIDES, Commissioner of Larnaca
G. CHRISTODOULIDES, Mayor of Larnaca
Pan. KAZAMIAS, Administrative Secretary of the Ministry of
Transport and Public Works
C. ELIADES, Administrative Secretary of the Ministry of Commerce
and Industry
P. ROSSIDES, Superintendent of the Port, Larnaca
Dr. G. N. MARANGOS, Consul for Austria
St. N. STEPHANOU, Consul for Netherlands
G. G. PIERIDES, Consul for Norway
Cl. K. LYSIOTIS, Vice-Consul for Finland
G. A. ZIMBLER, Vice-Consul for Finland
Z. ROSSIDES, Head of Greek-Cypriot Delegation in London
L. SOYAL, Director-General of Information, Foreign Office, Turkey
Dr. ECONOMOPOULOS, D.M.O., Larnaca
Major GANDER, Police Superintendent, Larnaca
J. ARAOUSO, Managing Director of Helli, Blyth & Co. (Cyprus) Ltd.
A. ARAOUSO, Manager " " "
C. ECONOMOU, Manager " " (Pamagusta)
L. XENOPOULOS, Manager, Aviation Dept. " " (Nicosia)
H. ECONOMIDES, Assistant Manager " " (Limassol)

LUNCHEON

on board
M.V. Britannic
CAPTAIN J. CROSSIE DAWSON, D.S.C., R.D., R.N.R.
tendered by
The Cunard Steam-Ship Company Limited

Menu

Chilled Melon Bull Cocktail
Cream of Mushrooms
Filet of Plouice, Meunier
Fondue de Steak, Ravini
Petit Pois, Française
Asparagus, Hollandaise
Chateau Potatoes
Chatelet Suisse
Petit Fours

DeSSERT

Coffee

Liquors
Cognac
Claret

Cyprus

Wednesday, 17th February, 1960



Τα φωτογραφικά στιγμιότυπα του θέματος είναι
από την εκπαίδευση των σπουδαστών
στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού

3 κατανοητοί λόγοι που καθηλώνουν τη ναυτική εκπαίδευση

Όπως είναι γνωστό, με την ευκαιρία του εορτασμού της Παγκόσμιας Ναυτικής Ημέρας, που συνέπεσε με τον εορτασμό της συμπλήρωσης των 50 χρόνων από της ιδρύσεως του IMO, σε ομιλία του ο γενικός γραμματέας του IMO κ. William O' Neil επισήμανε ότι ο οργανισμός καθιέρωσε διεθνείς συνθήκες και κανονισμούς που θα μπορούσαν να εγγυηθούν ασφαλείς σχεδιάσεις πλοίων και του εξοπλισμού αυτών, καθώς και σωστά εκπαιδευμένους ναυτικούς. Αυτοί οι δύο πυλώνες αποτελούν τον άξονα της θετικής αντίδρασης της διεθνούς κοινότητας για ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και καθαρότερες θάλασσες. Παραπέρα δε έκανε ειδική μνεία της θετικής παρέμβασης του Οργανισμού για την ίδρυση και λειτουργία του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Malmö της Σουηδίας, με αποκλειστικό σκοπό τη δημιουργία άρτια εκπαιδευμένων στελεχών, που θα επανδρώσουν υψηλές θέσεις στα πλοία, καθώς και στα επιτελεία της ξηράς.

**του Χρήστου Ε. Ντούνη,
γενικού διευθυντή**

**του Hellenic Hull Management Limited
φωτο:Αγγ. Μπαφατάκης**

Ζήτησε μόλις τη μεγαλύτερη συνδρομή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για την παραπέρα αναβάθμιση του Πανεπιστημίου. Ειδικρινά, καλόπιστα σχολιάζοντας την προσέγγιση που επιχειρεί και το μήνυμα που εκπέμπουν τα λόγια του γενικού γραμματέα, δεν μπορεί κανείς παρά να εθελοτυφλούσε εάν δεν παραδεχόταν το ειδικό βάρος που έχει η ναυτική εκπαίδευση στη λειτουργία της ναυτιλίας και την προτεραιότητα που δίνει ο IMO, χρησιμοποιώντας ως αιχμή του δόρατος για την επίτευξη του στόχου του την καλύτερη λειτουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Malmö. Και αυτή η αντίληψη εδράζεται στέρεα στην πίστη ότι αν το safety culture δεν αφομοιωθεί από τα ναυτικά στελέχη, δεν φαίνεται να έχουμε την προσδοκώμενη αποτελεσματικότητα στις πράγματι πολύπληρες προσπάθειες βελτίωσης της κατάστασης.

Το μήνυμα είναι σαφές ως προς τους στόχους πλέον της ναυτικής εκπαίδευσης. Παρ' όλη αυτά, εμείς εδώ με τον πρόσφατο νόμο 2638/1998 δημιουργήσαμε μια γκρίζα και ομικλώδη ναυτική εκπαίδευση υπό την πίεση της ανυπαρξίας αντίθετων επιχειρημάτων και της απουσίας σταθερών κατευθύνσεων και μακροχρόνιων ναυτιλιακών στόχων με ά-

ξονα τη δημιουργία ναυτικών στελεχών υψηλών απαιτήσεων. Κατά συνέπεια, με τα νέα δεδομένα, εφόσον δεν γίνουν οι αναγκαίες προσαρμογές, είναι βέβαιο ότι δεν μπορούμε να προσδοκούμε την παραγωγή ναυτικών στελεχών υψηλών απαιτήσεων.

Όμως, αληθινά, μπαίνει κανείς στον πειρασμό να αναζητήσει βαθύτερες αιτίες για τους λόγους που από όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές δεν φαίνεται να ευνοείται μια πιο τομηρή προσέγγιση του τεράστιου χώρου της ναυτικής εκπαίδευσης. Εμείς θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε το όλο θέμα αναλύοντας τους βαθύτερους λόγους, που δεν συνηγορούν σε μία τέτοια αναβάθμιση. Υπό αυτό το πρίσμα, στη χώρα μας, για τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, εμπλέκονται απευθείας τρεις φορείς- παράγοντες:

1. Πρώτος παράγων: η πολιτεία

Η πολιτεία, το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης από την αρχή δεν το αντιμετώπισε συνοδικά, στο πλαίσιο της Γενικής Εκπαίδευσης, αλλά το χαρακτήρισε εξειδικευμένη κλαδική εκπαίδευση και το ξεχώρισε, αναθέτοντας την ευθύνη λειτουργίας της όχι σε αρμόδιο για την εκπαίδευση φορέα, αλλά σε διοικητικό φορέα της ναυτιλίας.

Με άλλα λόγια, οι φορείς της ναυτικής εκπαίδευσης, δη-

Παρά οι ναυτικές σχολές, έγιναν μία από τις πολλές διοικητικές υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και ως τέτοιες υπηρεσίες λειτουργούσαν και λειτουργούν, με φιλοσοφία και πρακτική που έχει κυρίως όξονα τη διοικητική προσέγγιση και όχι την εκπαιδευτική προσέγγιση της λειτουργίας τους. Το γεγονός δε ότι τα στελέχη διοίκησης των σχολών έχουν στρατιωτική ιδιότητα επιτείνει το διοικητικό χαρακτήρα λειτουργίας τους.

Και για να γίνουμε σαφέστεροι, θεωρούμε ότι η αξιολόγηση του έργου των σχολών γίνεται περισσότερο με διοικητικά κριτήρια και λιγότερο με εκπαιδευτικά. Ακόμη, το γεγονός ότι ο ίδιος φορέας έχει και τη Διοίκηση της Ναυτιλίας και την εκπαίδευση είναι φυσικό και αναμενόμενο οι συνθήκες της ναυτικής εργασίας να επηρεάζουν το εκπαιδευτικό έργο ανάλογα με την προσφορά και ζήτηση. Αυτό μπορεί να συμβαίνει όχι μόνο στο επίπεδο των γνωστών προαγωγικών εξετάσεων, αλλά και στο αμιγώς εκπαιδευτικό πρόγραμμα των σχολών. Διαχρονικά, ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας, για λόγους που αφορούν και τα ίδια τα στελέχη του, δεν φαίνεται να ενεθάρρυνε την τυπική αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών.

Το στερεότυπο βεβαίως δικαιολογητικό του διοικητικού φορέα, που έχει επίσης την ευθύνη της επάνδρωσης των ελληνικών πλοίων με Έλληνες ναυτικούς, ότι τυπική αναβάθμιση των προσόντων θα τους εκτρέψει από το ναυτικό επάγγελμα, αποτέλεσε πάντοτε έναν από τους αρνητικούς παράγοντες που έχουν καθηλώσει τις ναυτικές σπουδές στη χώρα μας.

Ατυχώς, αυτή η αντίληψη φαίνεται να επικράτησε και με τον τελευταίο νόμο, με τον οποίο όχι μόνο δεν έγινε αναβάθμιση αλλά, αντίθετα, έγινε υποβάθμιση των ναυτικών σπουδών από την Ανωτέρα στη Μέση Παιδεία. Και αυτή η αρνητική νοοτροπία, αντίληψη και πρακτική του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, ο οποίος, χωρίς να αντιτίθεται ανοικτά στην αναβάθμιση, επικαλείται πολλές και όχι σοβαρές δικαιολογίες για να αποτρέψει κάθε φορά την πραγματοποίησή της, καταγράφεται στα αρνητικά του.

Σήμερα μάλιστα προκαλεί ακόμη και προβληματισμούς το κατά πόσον είναι σε θέση ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας να μπορεί να αναλάβει την ευθύνη της εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου αξιωματικών, αφού πλέον διαχρονικά έχει αποδεχθεί ότι η διοικητική του αρμοδιότητα επηρεάζει την εκπαιδευτική του αρμοδιότητα και το εκπαιδευτικό του έργο. Και αναφέροντας αυτό, ούτε κατά φαντασία έχουμε στο νου ότι θα πρέπει να αλλάξει ο φορέας υπαγωγής των Ναυτικών Σχολών.

Αυτό όμως που πραγματικά θα πρέπει πλέον ο διοικητικός φορέας να αντιληφθεί, είναι ότι οι Ναυτικές Σχολές δεν αποτελούν μερικές επιπλέον περιφερειακές διοικητικές υπηρεσίες του ΥΕΝ, αλλά εκπαιδευτικά συγκροτήματα που οφείλουν να παράγουν υψηλού επιπέδου στελέχη της ναυτιλίας, κάτω από το δεδομένο σχήμα διοίκησης οργάνωσης ημιστρατιωτικού χαρακτήρα. Γιατί αυτός ο χαρακτήρας των σχολών μπορεί να εγγυάται, παράλληλα με την υψηλού επιπέδου εκπαίδευση, και τη διαμόρφωση και διάπληση πειθαρχημένων στελεχών, ικανών για την ανάληψη διοικητικών καθηκόντων επιπέδου αξιωματικού σε πλοία, αλλά και σε επιτελεία της ξηράς: ο ημιστρατιωτικός χαρακτήρας ουδό-

λως συγκρούεται με το υψηλό επίπεδο των σπουδών.

Όμως, η επιτυχής λειτουργία των σχολών δεν θα πρέπει να συνδέεται μόνο με το διοικητικό-διοχειριστικό τομέα της λειτουργίας τους, αλλά και με τον εκπαιδευτικό τομέα, σε μια διαφορετική από την κρατούσα αντίληψη και νοοτροπία δημοσιοκρατικού χαρακτήρα και ορίζοντα.

2. Ο δεύτερος παράγων: ναυτικοί

Ο παράγοντας ναυτικοί όταν πρόκειται για τη ναυτική εκπαίδευση εκπροσωπείται βεβαίως μέσα από τη συνδικαλιστική ιδιότητα. Όμως, ο συνδικαλισμός των ναυτικών δεν φαίνεται ποτέ ότι μπόρεσε να αρθρώσει πειστικό λόγο για τη ναυτική εκπαίδευση. Και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι λόγω της πολυσυλλεκτικότητάς του είναι υποχρεωμένος να τηρεί λεπτές ισορροπίες, όχι μόνο μεταξύ των διαφόρων κλάδων, αλλά και στον ίδιο κλάδο. Γι' αυτό βέβαια οι θέσεις του κάθε φορά είναι καταντητές, αλλά δεν διαμορφώνουν στέρεη πολιτική σε διεκδικητικό πλαίσιο. Παρ' όλη αυτά, δεν μπορεί να μην επισημανθεί ότι από τις θέσεις του λείπουν τα οράματα του κλάδου και η προβολή της παρουσίας του μέσα από πρακτικές διαφορετικές από αυτές που ακολουθούνται.

Δημιουργήσαμε μια γκρίζα και ομιχλώδη ναυτική εκπαίδευση υπό την πίεση της ανυπαρξίας αντίθετων επιχειρημάτων και της απουσίας σταθερών κατευθύνσεων

3. Ο τρίτος παράγων: εφοπλισμός

Ο εφοπλιστικός παράγων είναι ο τρίτος των εταίρων ανάπτυξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας και βρίσκεται στο receiving end ως χρήστης των προϊόντων της ναυτικής εκπαίδευσης.

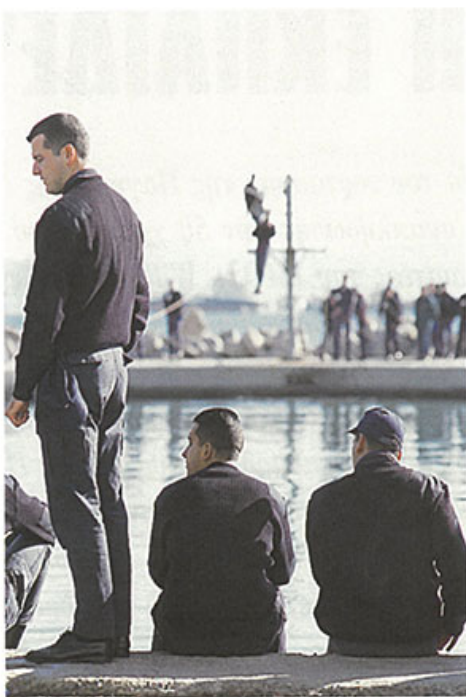
Όμως, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι για όλους τους εκτός της ναυτιλίας κλάδους το κράτος έχει ανταποκριθεί και θεωρεί αυτόντοπο το στελέχη όλων των -ας τις απο-

καλέσουμε- στεριανών δραστηριοτήτων να τα εκπαιδεύει σωστά και να είναι υψηλού επιπέδου για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους, χωρίς την εμπλοκή των αντίστοιχων κλάδων στην εκπαίδευσή τους.

Ατυχώς -και είναι πολύ απηρό για μια παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα- η ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν είναι συνειδητά ενταγμένη στην ελληνική κοινωνία, αλλά τοποθετείται σε επίπεδο οιοσεί μεταναστευτικής δραστηριότητας. Δηλαδή μιας δραστηριότητας που εκδηλώνεται εκτός των ορίων της χώρας και μόνη της πρέπει να βρει το δρόμο της, μόνη της να δημιουργήσει τους μηχανισμούς λειτουργίας της και ακόμη μόνη της να δημιουργήσει τα στελέχη για την κίνηση των πλοίων της.

Η νοοτροπία αυτή βεβαίως δεν έμεινε ούτε στα λόγια ούτε στα χαρτιά. Ήλθε κάποια εποχή που το στεριανό κράτος μιας ναυτικής φυλής, στην κορύφωση των διαχωριστικών του τάσεων έναντι αυτού του Eldorado της Ελλάδας, που ήταν η ναυτιλία της, αντί να την καθωσορίσει και να δημιουργήσει από τότε την αναγκαία υποδομή για την παραγωγή των στελεχών, έπαιξε το ρόλο του Πόντιου Πιλάτου.

Πραγματικά, ούτε λίγο ούτε πολύ, είχε στον τότε εφοπλισμό: «Εάν θέλετε στελέχη για να κινήσετε τα πλοία σας, τότε να πληρώσετε να δημιουργηθούν σχολές, γιατί εγώ, το κράτος, αδυνατώ. Εγώ είμαι φτωχό και δεν μπορώ να διαθέσω πόρους». Με όλη τη λογία, θεωρούσε ότι τα πλοία και η ναυτιλία γενικότερα δεν ήταν εσωτερική οικονομική δραστηριότητα, αλλά ξένη, εκτός Ελλάδος, για την οποία θεωρούσε ότι δεν είχε καμιά υποχρέωση να επενδύσει, και μάλιστα να δημιουργήσει στελέχη για τη λειτουργία των πλοίων.





Είναι αδύνατο να διανοηθεί κανείς ότι το κράτος, τότε, εστερείτο των απαιτούμενων πόρων για να κατασκευάσει το αρχικό συγκρότημα των Σχολών Ασπροπύργου, ενώ την ίδια περίοδο έχτιζε συγκροτήματα πολλών Τεχνικών Σχολών και Πανεπιστημίων.

Να διανοηθεί ότι απεκδύθηκε της ευθύνης του και είπε στη βιομηχανία: «Εάν θέλεις στελέχη, τότε εσύ να τα εκπαιδεύσεις». Όμως, η αντίληψη αυτή εφαρμόστηκε για τη ναυτιλία και εξακολουθεί να εφαρμόζεται, με τη νομοθετημένη πλέον συμβολή της ναυτιλίας στη ναυτική εκπαίδευση μέσα από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαιδεύσεως (ΚΝΕ).

Και εάν κάποτε το ελληνικό κράτος είχε ως δικαιολογία την αδυναμία να λειτουργήσει τη ναυτική εκπαίδευση, σήμερα τουλάχιστον δεν μπορεί να επικαλείται αντίστοιχους λόγους, αφού κάθε χρόνο δημιουργούνται νέα πανεπιστημιακά τμήματα, αλλήλ και πολλούς άλλους σχολές, οι απόφοιτοι των οποίων απασχολούνται σε διάφορες άλλες ε-

κτός ναυτιλίας δραστηριότητες. Και εκτιμάται ότι για κάθε νέο τμήμα η δαπάνη λειτουργίας ανέρχεται στο ποσό των 500.000.000 δρχ.

Και όχι μόνο αυτό. Λειτουργεί το Ναυτιλιακό Τμήμα του Πειραιά, καθώς και το Τμήμα Ναυπηγών του Πολυτεχνείου, που εξυπηρετούν γενικότερα τη ναυτιλία, χωρίς οποιαδήποτε ειδική επιβάρυνση των πλοίων και οποιαδήποτε ευθεία ανάμειξη της ναυτιλίας, δηλαδή των ναυτικών και εφοπλιστών, στη διοίκηση των ιδρυμάτων αυτών, αλλήλ και στην εκπαίδευση, αν και αποδέκτης ουσιαστικά είναι και πάλι η ναυτιλία.

Όμως, από τη διαχρονική πορεία της συμβολής του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) στις δαπάνες λειτουργίας των σχολών αναπότρεπτα έχουν δημιουργηθεί θεσμικοί μηχανισμοί παρέμβασης του ΚΝΕ στα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης. Η παρέμβαση αυτή βεβαίως υπεισέρχεται στη διαμόρφωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, αλλήλ και των πόσης φύσεως στρατηγικών που αφορούν, γενικότερα, την πορεία και ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και, ακόμη, το μέλλον των αποφοιτούντων από τις σχολές ναυτικών στελεχών.

Θα πρέπει λοιπόν να δεχθούμε ως λογική την απαίτηση που έχει το ΚΝΕ όχι μόνο να αποφοιτούντα στελέχη να είναι καλὰ καταρτισμένα, αλλήλ συγχρόνως ο αριθμός των αποφοιτούντων να είναι κατά το δυνατόν μεγαλύτερος και να κατευθύνεται στη στελέχωση των πλοίων και όχι προς στεριανές δραστηριότητες. Αλήθεια ποιος θα μπορούσε να έχει διαφορετική γνώμη, για την καλύτερη αξιοποίηση των χρημάτων του ΚΝΕ;

Όμως, κατά την επιδίωξη των στόχων του φαίνεται να δημιουργείται κάποια εσωτερική σύγκρουση. Από τη μια πλευρά επιδιώκει τη βελτίωση της ποιότητας των ναυτικών σπουδών, γιατί πράγματι αυτό απαιτεί το σημερινό τεχνικό και λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου και της ναυτιλίας, και από την άλλη αρνείται την αναβάθμιση των σπουδών, λόγω του φόβου μεγαλύτερης διαρροής αποφοίτων. Γιατί το ΚΝΕ συνδέει ευθέως την αναβάθμιση των σπουδών με τη διαρροή.

Εξ αντιδιαστολής λοιπόν, συνάγεται ότι με την καθήλωση της ναυτικής εκπαίδευσης και τη μη ένταξή της σε οποιοδήποτε επίπεδο σπουδών, οι απόφοιτοι με λιγότερες γνώσεις και μειωμένα τυπικά προσόντα δεν θα έχουν δυνατότητες να βρουν εύκολλη αξιοπρεπή εργασία στην ξηρά και κατά συνέπεια αναγκαστικά θα συνεχίσουν να εργάζονται στα πλοία επί μεγαλύτερα διαστήματα.

Αυτή είναι η λογική του ΚΝΕ και είναι απόλυτα κατανοητή. Όμως, χωρίς αμφιβολία, πρόκειται για τελειώς λαθεμένη προσέγγιση του θέματος της ναυτικής εκπαίδευσης, η οποία υπό τις σημερινές συνθήκες λειτουργίας και της ναυτιλίας και της ελληνικής κοινωνίας θεωρείται εξωπραγματική και προποντός παρωχημένη.

Γιατί δεν έχουν αντιληφθεί ότι σήμερα ο νεαρός σπουδαστής έχει μπροστά του το όραμα της καριέρας και όχι το βόλεμα της προσωρινής απασχόλησης.

Ατυχώς, το σημερινό (νόμος 2638/98) σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης, εγκλωβισμένο σε τέτοιες λογικές, βρίσκεται μπροστά σε αδιέξοδο. Ουσιαστικά, προσδοκά την προσέλκυση σπουδαστών στις Ακαδημίες Ε.Ν. όχι με κριτήρια επιλογής αλλήλ με κριτήρια εγκλωβισμού. Ο αναγνώστης μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του. ➡

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΚΑΙ ΜΗ

Όσο και αν αυτό φαίνεται κατ' αοχήν αντιφατικό, ο τίτλος του παρόντος άρθρου δεν αναφέρεται σε δύο διαφορετικές κατηγορίες θεμάτων. Απλώς, αναφέρεται σε ζητήματα που είναι επίκαιρα, χωρίς όμως να είναι και καινοφανή. Οίκοθεν νοείται ότι αναφέρομαι εδώ σε ναυτιλιακά θέματα, που ευρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, ανεξάρτητα από την ευρύτητα της δημοσιότητας που απολαμβάνουν.

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

Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα

Δεν είναι η πρώτη φορά που ο γράφων αναφέρεται στο ζήτημα. Όχι χωρίς κάποια πικρία, είχε επισημάνει τη χειμερία νάρκη στην οποία είχε περιπέσει η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία μετά τη συμπλήρωση από τα Ελληνικά Ναυπηγεία της παραγγελίας για τα τέσσερα πλοία-ψυγεία από την τότε Σοβιετική Ένωση.

Εργασιακές διαμάχες, έλλειψη επενδύσεων σε υποδομή και νέα τεχνολογία, ιδιοκτησιακές μεταβολές με αιχμή την ιδιωτικοποίηση και τη στροφή προς επιχειρηματική δράση με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, όλα αυτά, συνοδευόμενα από την ενδημούσα στον ελληνικό κοινωνικό χώρο αβεβαιότητα, περιήγαγαν τη ναυπηγική βιομηχανία σε κατάσταση νάρκης.

Ας μην αποτώμεθα. Κρατικές παραγγελίες, κυρίως για πολεμικά πλοία, με μικρό ποσοστό προστιθέμενης αξίας και σε πηλασματικές τιμές που αντιστοιχούν στο (υψηλό) κόστος κατασκευής και όχι, όπως θα έπρεπε, στις διεθνώς προσφερόμενες από τον ανταγωνισμό, δεν συνιστούν ουσιώδεις πράξεις, ικανές να «στηρίξουν» μια βιώσιμη ναυπηγική βιομηχανία. Ούτε και οι φιλότιμες, αλλά όληως ανεπαρκείς και τεχνολογικά υστερούσες προσπάθειες του Περάματος συνιστούν εν προκειμένω πρόοδο.

Η μερική ιδιωτικοποίηση ενίων ναυπηγείων και η εκλογίκευση του management σε όλη, έχουν ήδη δημιουργήσει τις προϋποθέσεις μιας αλλαγής που φαίνεται να παράγει τους γλυκείς καρπούς της. Με την τριακονταετή πείρα του γύρω από τα ναυπηγικά πράγματα, ο γράφων εύκολα αντιλαμβάνεται τις πολυπλοκές δυσκολίες που αμφότερα τα μέρη, ναυπηγοί και αγοραστές, πρόκειται να αντιμετωπίσουν στο δρόμο προς την καλή εκτέλεση των προσφάτων - πρώτων- παραγγελιών. Και δεν διστάζει να αναγνωρίσει και να επισημάνει κάποια καλώς εννοούμενη αισιοδοξία, αφ' ενός, και μια αρκετά ισχυρή δόση πατριωτισμού, αφ' ετέρου, που ασφαλίως έπαιξαν το ρόλο τους στην ευδωχή της πρώτης φάσης της ευγενούς προσπάθειας.

Το πάρα πολύ σημαντικό νέο που αναδύεται μέσα από την όλη διαδικασία της τοποθέτησης της εν λόγω ναυπηγικής παραγγελίας είναι η έλπει από τόσα χρόνια επανεμφάνιση ελληνικού φορέα (εν προκειμένω της ΕΤΒΑ) στη χρηματοδότηση του εγχειρήματος, καθώς ακόμη και η δυνατότητα της κρατικής επιδότησης στο πλαίσιο των διεθνών συμφωνιών και δεσμεύσεων. Ανεξάρτητα από το προλεχθέντα, ο γράφων καίρει για την κατ' αρχήν συμφωνία του κ. Γερ. Στρίντζη με τα Ελληνικά Ναυπηγεία, πιστεύοντας ότι και το μεγαλύτερο ταξίδι στον κόσμο αρχίζει με το πρώτο βήμα. Παράλληλα, γνωρίζοντας καλά τη σημασία που έχει η πείρα ενός ναυπηγείου και η καλή οργάνωση στη δέουσα εκτέλεση μιας ναυπηγικής παραγγελίας, θέλει να πιστεύει ότι η προσπάθεια θα είναι επίμονη. Νέες παραγγελίες έπονται. Και αυτό προσδίδει στην όλη εικόνα το χαρακτήρα της σταθερότητας, οιοδήποτε πρόγνωση ανάστασης της Ναυπηγικής στην Ελλάδα.

Ταχύπλοα σκάφη

Αν η κατασκευή επιβατηγών πλοίων συμβατικού τύπου απαιτεί προηγούμενη πείρα και σοβαρή εσωτερική οργάνωση του ναυπηγείου, το «κτίσιμο» ταχύπλοων, όπου η ανάγκη ελαφράς κατασκευής οδηγεί σε ολική ή μερική χρήση αλουμινίου, προϋποθέτει εξοικείωση με τη σχετική τεχνολογία (ειδικά ως προς τις συγκολλητικές) και κατ' αρχήν συνεργασία με αλλοδαπά συγκροτήματα που επιδίδονται στο σχεδιασμό και εφαρμογή προηγμένων κατασκευαστικών μεθόδων. Το βασικό, όμως, το άκρως κρίσιμο ερώτημα, είναι η μελλοντική συμπεριφορά του κατασκευαστικού σκάφους κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες, πράγμα που καθορίζει την επιτυχία ή όχι της σχετικής επιχειρηματικής προσπάθειας, με άλλα λόγια τη μέλλουσα «καριέρα» του πλοίου. Αυτός υπήρξε κατά πρώτο λόγο ο μέχρι τώρα διαταγμός του ναυτιλιακού κόσμου στην ευρεία χρήση ταχυπλοών σκαφών στον ελληνικό χώρο. Με την πρόοδο της τεχνολογίας και τη δραστηρή βελτίωση

των συστημάτων σταθερωτήρων, ήδη οι διαταγμοί φαίνεται ότι σε μεγάλο βαθμό παρακάμπτονται. Με σταθερό ρυθμό, οι ελληνικές θάλασσες αρχίζουν να γεμίζουν με ταχύπλοα σκάφη. Κάθε προσοχή περί την ορθή κατασκευή και επιλογή της περιοχής πλοίου, εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται.

Ένα δίδαγμα

Αλλάζοντας κλίμα, μεταφερόμαστε σε ένα ζήτημα που, κατ' αρχήν, ενδιαφέρει τους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων και, κατά δεύτερο λόγο, όλους τους πλοιοκτήτες, αφού, κατά τεκμήριον, όλοι αγοράζουν και πωλούν πλοία.

Το ζήτημα είναι προσεγγίσιμο με πολλούς τρόπους, εμείς εδώ ας επιθέξουμε τον απλούστερο, υπό μορφήν ερωτήματος: Μπορεί ένας μεσίτης να διαμορφώνει την τιμή πωλήσεως ενός πλοίου; Όταν, όπως συχνά συμβαίνει, η τιμή ενός προς πώληση πλοίου δεν είναι επακριβώς καθορισμένη, ό-

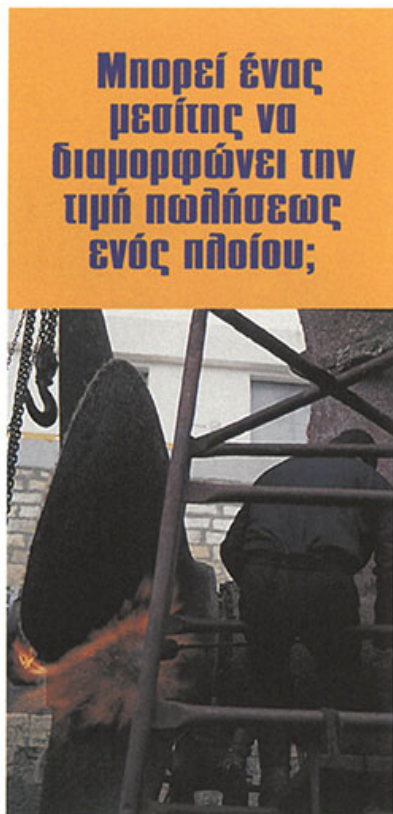
ταν, δηλαδή, ο πωλητής αφήνει την αγορά να τη διαμορφώσει, ένας μεσίτης που θέλει να μη χάσει τη «δουλειά» έχει δύο επιλογές: Να συστήσει στον πελάτη του μια σχετικά χαμηλή τιμή, προκειμένου να τον ελκύσει, ή μια υψηλή τιμή, στην οποία μόνο βελτίωση μπορεί να περιμένει. Είναι προφανές ότι και οι δύο μέθοδοι περικλείουν κινδύνους. Στην πρώτη, αν η τελική διαμορφούμενη τιμή είναι υψηλότερη, είναι δύσκολο να «τραβήξεις» τον αγοραστή σε επίπεδα υψηλότερα εκείνων που αρχικώς συνέστησες. Στη δεύτερη, διατρέχεις τον κίνδυνο να δεις τον πελάτη να στρέφεται προς άλλη μερίτη.

Δεν είναι η πρώτη φορά που τίγεται αυτό το θέμα. Συζητήσεις επί συζητήσεων έχουν σχετικά γίνει. Και, πολλοί φοβόμαστε, μια κοινή αποδεκτή άποψη δεν έχει ακόμη διατυπωθεί. Κατά τον γράφοντα, η όλη προσέγγιση περικλείει ένα λάθος, μια παρεξήγηση. Ο μεσίτης δεν διαμορφώνει τιμές. Και η επιλογή του μεσίτη από τον αγοραστή δεν πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον παράγοντα αυτό. Αντίθετως, το μοναδικό κριτήριο πρέπει να είναι οι προηγούμενες εμπειρίες, η εξ αυτών κτηθείσα αμοιβαία εμπιστοσύνη. Όσο για την τιμή, μπορεί κανείς να δοκιμάσει και να «διδασθεί» από τη σχετική αντίδραση του πωλητή. Έτσι τουλάχιστον επιτάσσουν η αξιοπρέπεια και τα κρατούντα συναλλακτικά ήθη...

Συγκωνεύσεις και εξαγορές

Η εννοιολογική διαφορά μεταξύ των δύο παραπάνω όρων είναι αρκετά δύσκολο να προσδιοριστεί. Αφορμή όμως παίρνοντας από το φαινόμενο της «παγκοσμιοποίησης», που ασφαλίως συνιστά τη βασική αιτία εμφάνισης πλήθους πράξεων που χαρακτηρίζονται με μία από τις δύο παραπάνω λέξεις (το ποιος καταπίνει ποιον δεν έχει και τόση σημασία), παρατηρώ και θέλω με κάθε συντομία να σχολιάσω την επέκτασή τους στο μεσιτικό κλάδο. Το πράγμα κυρίως αφορά μεγάλους μεσιτικούς οίκους, που συστηματικά πλέον επιδίδονται σε εξαγορές άλλων μικροτέρων, που κατά προτίμηση διακρίνονται για την εξειδίκευσή τους σε κάποια δραστηριότητα ή και περιοχή.

Ειλικρινά, δεν ξέρω πώς να σχολιάσω το φαινόμενο. Η μεσιτική δουλειά στη ναυτιλία μου φαίνεται πολύ προσωποποιημένη υπόθεση, ώστε να γίνεται αντικείμενο αγοραπωλησιών. Εξ όσων γνωρίζω -και μάλλον γνωρίζω αρκετά- η σχέση πλοιοκτήτη με μεσίτη αποτελεί ειδική σχέση, όπου πρόσωπα και εταιρικά σχήματα διακρίνονται, συσχετίζονται και αλληλοσυμπληρώνονται. Πώς είναι, λοιπόν, δυνατό (διερωτώμαι) σημαντικές αλλαγές να αφήνουν τέτοιες σχέσεις ανέπαφες μέσα από τις διαδικασίες μιας τόσο «ωμής» πράξης όπως είναι η εξαγορά; Όλα αυτά μας οδηγούν στο μάλλον θλιβερό συμπέρασμα ότι ο ρομαντισμός, χαρακτηριστικό στοιχείο του επαγγέλματος ακόμη και στο πολύ πρόσφατο παρελθόν, τείνει να δώσει τη θέση του σε μια «βιομηχανία» του είδους, στηριζόμενη κυρίως στην «πληροφορία», προϊόν των μοντέρνων τρόπων επικοινωνίας και του ηλεκτρονικού υπολογιστή. Ίσως αυτό αποτελεί μια από τις τελευταίες φάσεις, πριν από τη δραστηρή διαφοροποίηση, η εξέλιξη, του επαγγέλματος... ➡



Μπορεί ένας μεσίτης να διαμορφώνει την τιμή πωλήσεως ενός πλοίου;

Το πηδάλιο

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

του «ΑΦΑΙΑ»

Τώρα που φουντώνουν οι παραγγελίες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, ο νους μου πηγαίνει στο «ναυπηγικό μου» του τέλους της δεκαετίας του '60, τότε που χτίστηκαν τα περισσότερα από τα διακόσια τόσα φεριμπόουτ «παντόφλες», που ένωσαν τα λιμάνια του ελληνικού κορμού με τα νησιά.



Ηταν μια ηρωική εποχή, όπου στα καρνάγια του Περάματος, κυριολεκτικά παραθαλάσσια οικόπεδα από πλευράς εξοπλισμού, χτίζονταν η μία «παντόφλα» πηλαί στην άλλη, όπως τα λίμπερτυς στα ναυπηγεία των Ηνωμένων Πολιτειών κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η ναυπήγηση γινόταν από τους άκρως πεπειραμένους καζαντζήδες της ευρείας περιφέρειας του Πειραιά, από πλευράς εκτέλεσης, και από μια δεκάδα μελετητικών γραφείων νεαρών ναυπηγών και μηχανολόγων ηλεκτρολόγων, άρτι αποφοιτησάντων από Πολυτεχνεία του εξωτερικού.

Η συνεργασία μεταξύ των επιστημόνων μηχανικών και των ηβητοποιών, όπως ήθελαν να αποκαλούνται οι καζαντζήδες, ήταν, ιδίως στην αρχή, πολύ δύσκολη.

Η διαφορά της ηλικίας, αφ' ενός, και η διαφορά επιπέδου γνώσεων, ή καλύτερα η διαφορά θεωρίας και πράξης, αφ' ετέρου, δημιουργούσε στη συνεργασία ανυπέρβλητα εμπόδια. Δεν ήταν λίγοι οι νεαροί διπλωματούχοι μηχανικοί που, ύστερα από προσπάθεια μηνών, εγκατέλειψαν το ναυπηγικό τομέα και κατέφυγαν στη ΔΕΗ ή στον ΟΤΕ, όπου οι γραβάτες και τα όσπρα πουκάμισα ήταν απόλυτα αποδεκτά, σε αντίθεση με τις λαδωμένες φόρμες του Περάματος.

Θυμάμαι τα χρόνια εκείνα τα ηρωικά, όπου νέος μηχανικός με πολυτεχνειακές περγαμνές και ευρωπαϊκή εξειδίκευση βρέθηκε με γραφείο ενός δωματίου σε παράλληλη της Ακτής Μιαούλη και με πελάτες νεοσύστατες

πολυμελείς εταιρείες πλοιοκτητών της «Κούρτουρη-Λάιν», ψαράδων από την Αίγινα και καϊκτσήδων από άλλα νησιά.

Όλοι αυτοί, με κεφάλαιο συνήθως τρακόσιες χιλιάδες δραχμές (κι αυτό συχνά σε γραμμάτια) και με ένα δάνειο από την ΕΤΒΑ, με πάντα υπερκοστολογημένα δικαιολογητικά κατασκευής, ξεκινούσαν για τη ναυπήγηση του πρώτου σιδερένιου επιβατηγού-οχηματογωγού τους.

Συχνά άκουγα στο διάδρομο έξω από το γραφείο μου να λένε μεταξύ τους:

- Μα αυτός είναι παιδάκι. Πώς θα του εμπιστευθούμε την περιουσία μας;
- Ξέρει, ξέρει. Εγώ τον τσεκάρω. Απαντούσε ο πρώτος μηχανικός τους,

που ήταν και ο μόνος που είχε κάποια ιδέα από τεχνολογία.

Έτσι, προχωρούσε η δουλειά και στο παραθαλάσσιο οικόπεδο χτιζόταν η «παντόφλα» και σιγά σιγά άρχισαν να χτιζονται και τα πρώτα φεριμπόουτ κλειστού τύπου.

Πολλά είναι τα περιστατικά, που μου έμειναν αξέχαστα από την ηρωική εκείνη εποχή.

Θυμάμαι τις δοκιμές του φεριμπόουτ «Αφαία»,
πλοιοκτησίας
τ ω ν



Α δ ε ι φ ώ ν
Λεούση από την Αίγινα.

Χτίστηκε στο ναυπηγείο Σωτηριάδη

του Περάματος και του εγκατέστησα το πρώ-

το σύστημα ηλεκτροϋδραυλικού πηδαλίου, που έκανε την εμφάνισή του σε ναυπήγηση στο Πέραμα.

Οι πλοιοκτήτες ήθελαν στην αρχή να βάλουν ένα συνηθισμένο μηχανικό σύστημα πηδαλίου, με αλυσίδες και ράουλα.

- Είναι σίγουρο και το ξέρουμε. Έλεγε ο μεγάλος αδελφός.
- Σωστά. Άμα χαλάσει κάτι, με το σφυρί και το κοπίδι το φτιάχνουμε μόνοι μας. Έλεγε ο μικρότερος αδελφός.

- Ναι, αλήθια το πηδαλίο αυτό έχει μπόσικα, δεν κρατάει σταθερή πορεία, κι έτσι, με ζγκ-ζαγκ στην πορεία, η Αίγινα πάει μακρύτερα, είπε ένας από

τους γιους των πλοιοκτητών.

- Συμφωνώ, είπε και ο υδραυλικός, που περνούσε τις σωληνώσεις στο πλοίο και με το νέο υδραυλικό σύστημα έβλεπε τη δουλειά του να μεγαλώνει.

Οι πλοιοκτήτες κοίταξαν αμήχανοι ο ένας τον άλλο, μέχρι που ο πιο σωματώδης ενέδωσε:

- Καλή, ας βάλουμε το υδραυλικό.

Η εγκατάσταση προχώρησε και τα προβλήματα λύνονταν επιτόπου, σε στενή συνεργασία με τον υδραυλικό. Εγώ τα σχέδια και τις γερμανικές οδηγίες, αυτός τις κούρμπες στους σωλήνες, τα ρακόρ και τα εκτονωτικά.

Εκείνο το απόγευμα θα έβγαине το νεότευκτο «Αφαία» για δοκιμαστικό ταξίδι και πρώτη φορά το σύστημα του ηλεκτροϋδραυλικού πηδαλίου θα δούλιευε μέσα στη θάλασσα.

Το μεσημέρι χωρίσαμε. Πετάχτηκα στο γραφείο μου και, όταν γύρισα στο Πέραμα, το «Αφαία» είχε φύγει.

Τους πλοιοκτήτες τους έπιασε πρεμούρα. Ήθελαν να δουν τι ταχύτητα έπιασε το νέο καράβι τους. Δεν άντεξαν να με περιμένουν, κι έφυγαν χωρίς εμένα.

Φτάνοντας στο ναυπηγείο, δεν είδα το «Αφαία». Είχε σαλπάρει για δοκιμές. Άρχισα να χτενίζω με τα μάτια μου, ανήσυχος, το Στενό της Σαλαμίνας, και ξαφνικά το βρήκα στην απέναντι ακτή ακινητοποιημένο.

Φίδια με ζώσανε. «Το τιμόνι», σκέφτηκα. Πήρα μια λιάντζα και τράβηξα για το φεριμπόουτ, που βρισκόταν αγκυροβολημένο ανάμεσα σε δύο δεμένα φορτηγά.

Αισθανόμουν ότι πήγαίνα για εκτέλεση, ότι έμπαινα στο στόμα του λιούκου.

Ανέβηκα στο πλοίο από τον ανοιχτό καταπέλτη. Με περίμεναν, τοίχος ο διαπέραστο, οι πλοιοκτήτες, οι γιοι τους, οι συγγενείς τους και στην άκρη άκρη ο υδραυλικός.

- Δεν ακούει το τιμόνι, ψέλλισε.

- Πάμε στην πρύμνη, είπα.

Όταν έφτασα, ακολουθούμενος από καμιά εικοσαριά νομάτους:

- Δώστε μου μια φόρμα, να κατέβω στο πηδαλιοστάσιο.

Ο Χρυστάρας βγάζει αμέσως το παντελόνι του και μου το δίνει, μένοντας με το σώβρακο.

Το φόρεσα και κατέβηκα. Πίσω μου, ακολούθησαν και οι πλοιοκτήτες.

Γέμισε το στενό πηδαλιοστάσιο αντρικά σώματα και πρόσωπα, που με κοίταζαν άηλα με αγωνία, άηλα με οργή.

Κοίταξα για λίγο τους υδραυλικούς κυλίνδρους, τους εύκαμπτους ελαστικούς σωλήνες, τις βαλβίδες, τους κρουνοί, τα ρακόρ. Όλα τα είχα τσεκάρει το μεσημέρι και ήταν εντάξει. Το λάθος δεν βρισκόταν στη συσκευασία.

- Δώσε μου ένα κλειδί, είπα στον υδραυλικό, που το μέτωπο και η φαλκίρα του είχαν γεμίσει με κόμπους ιδρώτα.

Με το κλειδί ξέσφισα το σύνδεσμο του υδραυλικού κυλίνδρου. Ακούστηκε ένα σφύριγμα.

- Έχει αέρα, είπα, και γυρίζοντας στον υδραυλικό: Ξανακάντε εξαέρωση.

- Τι τρέχει, με ρώτησε όλο αγωνία ο Χρυστάρας.

- Όλα είναι εντάξει. Σε πέντε λεπτά μπορούμε να ξεκινήσουμε για Αίγινα. Σε μια ώρα και κάτι, το «Αφαία» σφύριξε θριαμβευτικά και μπήκε καμαρωτό στο λιμάνι της Αίγινας. Λίγο προτού ο καταπέλτης του σαρβεί στο μόλι, ήρθε ο Χρυστάρας και μου 'σφιξε το χέρι. ➤

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ στο ελληνικό ναυτικό

Η

περίοδος 1999-2000 σηματοδοτεί μείζονες αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα. Εν πρώτοις, γίνεται ένα ακόμη βήμα στην πορεία σταδιακής άρσεως του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage) στην Ε.Ε. Με δεδομένη τη μη εφαρμογή του άρθρου 84 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες

μεταφορές, με βάση τη δεύτερη παράγραφο του τελευταίου εξεδόθη σειρά Κανονισμών, που έθεσε τα θεμέλια της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. Το πλαίσιο για τη σταδιακή κατάργηση του cabotage στην εθνική ακτοπλοΐα (από 1-1-1993 έως 1-1-2004) διαγράφεται από τον Κανονισμό 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992 (ΕΕ L 364/7 της 12-12-1992) (το αντίστοιχο πλαίσιο για την ευρωπαϊκή ακτοπλοΐα έθεσε ο Κανονισμός 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986 (ΕΕ L 378/1 της 31-12-1986)). Μετά την κατάργηση του προνομίου όσον αφορά τις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής για επιβατηγό-τουριστικά και κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT από την 1-1-1995 και ανεξαρτήτως χωρητικότητας από την 1-1-1998, ορίζεται από την 1-1-1999 το προνόμιο και για τις εσωτερικές θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ νησιωτικών λιμένων ή λιμένων ηπειρωτικής ακτογραμμής και νησιών για επιβατηγό-τουριστικά και κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας άνω των 650 GT (η πλήρης απελευθέρωση, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, θα συμβεί την 1-1-2004) (βλ. άρθρο 6 του Κανονισμού 3577/92). Ήδη, για τις θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής έχει εκδοθεί το Π.Δ. 113/1997 (ΦΕΚ Α' 99), ενώ για τις θαλάσσιες περιηγήσεις μεταξύ νησιωτικών λιμένων ή λιμένων ηπειρωτικής ακτογραμμής και νησιών εξεδόθη η εγκύκλιος του ΥΕΝ 1151.65/2/98/18-12-1998, την οποία σύντομα θα ακολουθήσει σχετικό Προεδρικό Διάταγμα. Οι σταδιακές αυτές αλλαγές έχουν άμεση επίδραση και στην ισχύ του άρθρου 165 ΚΑΝΔ, όσον αφορά τα πλοία κοινοτικών νηολογίων. Όσον αφορά την επάνδρωση των σκαφών, για όσα εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του κράτους της σημαίας (lex navis), και για τα κάτω των 650 GT το δίκαιο του κράτους υποδοχής. Για όσα εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του κράτους υποδοχής, ενώ για τα εμπορικά σκάφη άνω των 650 GT όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος εφαρμοστέα είναι η lex navis (βλ. άρθρο 3 Κανονισμού 3577/92). Σύμφωνα με απόφαση της Επιτροπής, ο Κανονισμός 3577/92 ισχύει και στις χώρες ΕΖΕΣ-ΕΟΧ (δηλαδή Νορβηγία [εξαιρουμένου του δευτέρου νηολογίου], Ισπανία και Λιχτενστάιν). Πάντοτε, όμως, μπορούν να επωφεληθούν μόνο τα σκάφη που νομιμοποιούνται να εκτελούν περιηγήσεις στο εσωτερικό κράτος της Ε.Ε. ή της ΕΖΕΣ-ΕΟΧ.

Από τη σχετική με το θέμα βιβλιογραφία, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας, Αρμ. ΜΘ (1995) 1-14. Ν.Μ. Πουλιαντζής, Η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage) στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελληνική Ναυτιλία, ΕΝΑυτΔ 23 (1995) 193-195. Α. Vialard, Η ακτοπλοΐα μεταξύ λιμένων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ΠειρΝ 14 (1992) 5-30.

Σημαντική είναι επίσης και η ήδη επεξεργασμένη εισαγωγή ηλεκτρονικού συστήματος για τις κρατήσεις θέσεων και την έκδοση εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων στα επιβατηγά και επιβατηγό-οχηματογώνια πλοία (με το Π.Δ. 120/1997 (ΦΕΚ Α' 110)). Αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων και εισιτήρια επιβατών είναι έγκυρα (άρθρο 2 § 3 Π.Δ. 120/97), μόνον αν έχουν εκδοθεί μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος. Εξαιρούνται πάντως οι δευτερεύουσες δημοσιογραφικές γραμμές, όταν η σειρά προτεραιότητας φορτώσεως οχημάτων καθορίζεται με βάση το χρόνο αφίξεώς τους στην αποβάθρα (άρθρο 1 § 2 Π.Δ. 120/97) και (δυστυχώς, κατόπιν αποφάσεως του ΥΕΝ) οι ναυτικοί πράκτορες σε λιμένες με ιδιαίτερα μικρή επιβατική κίνηση (άρθρο 2 § 4 Π.Δ. 120/97). Ήδη, η υποχρέωση καταμετρήσεως και καταγραφής των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία σε διεθνείς πλοές είχε θεσπιστεί με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS, κανονισμός III/27) από την 1-1-1997 για την κατομέτρηση και από την 1-1-1999 για την καταγραφή. Εντός του α' εξαμήνου 1997 εξεδόθη και το Π.Δ. 120/1997, που διασφάλιζε και την καταμέτρηση μέσω ηλεκτρονικού συστήματος για τους εσωτερικούς πλοές (ενώ σχέδιο νέου Π.Δ. επεκτείνει το ηλεκτρονικό σύστημα και στις τοπικές γραμμές). Το κενό για τους εσωτερικούς πλοές, όσον αφορά το κοινοτικό δίκαιο, ήρθε να καλυφθεί και η Οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998 (ΕΕ L 188/35 της 2-7-1998), η οποία έθεσε χρονικά όρια για την προσαρμογή των εθνικών νομοθεσιών στην υποχρέωση για την καταμέτρηση και την καταγραφή (με άλλα λόγια την έκδοση ονομαστικών εισιτηρίων) την 1-1-1999 και την 1-1-2000 αντίστοιχα (βλ. άρθρο 15 (1)). Η Οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, με εξαίρεση τα σκάφη αναψυχής, εκτός εάν τα τελευταία έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και να μεταφέρουν περισσότερους από δώδεκα επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς (βλ. άρθρο 3). Ειδικά όσον αφορά την ονομαστικοποίηση των εισιτηρίων, ήδη με το άρθρο 10 § 2 του Π.Δ. 229/1995 (ΦΕΚ Α' 130), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 § 2 του Π.Δ. 427/1995 (ΦΕΚ Α' 245), προβλέφθηκε ότι τα εκδιδόμενα εισιτήρια επιβατών είναι ονομαστικά και ατομικά. Νεότερη διάταξη, στο άρθρο 5 § 3 του Π.Δ. 120/1997, ορίζει ότι το εισαγόμενο ηλεκτρονικό σύστημα για την κράτηση θέσεων και την έκδοση εισιτηρίων «έχει τη δυνατότητα μελλοντικής τήρησης του ονοματεπωνύμου του επιβάτη καθώς και άλλων στοιχείων αυτού». Συνεπώς, η ονομαστικοποίηση πρέπει να θεσπιστεί, σύμφωνα με την Οδηγία της Ε.Ε., μέχρι την 1-

δίκαιο

1-2000. Ήδη βρίσκεται προς υπογραφή νέο Π.Δ. το οποίο προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του μέτρου από την 1-1-2000.

Αλλαγές επέρχονται και στα συστήματα επικοινωνιών των πλοίων, με την κατάργηση του μορσικού συστήματος και τη συνακόλουθη κατάργηση της ειδικότητας του ασυρματιστή. Από το 1988, επήλθαν τροποποιήσεις στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS) σε θέματα ραδιοεπικοινωνιών (βλ. το Π.Δ. 474/1991 (ΦΕΚ Α' 175), για την αποδοχή των τροποποιήσεων και συγκεκριμένα του κεφαλαίου VI, με την εγκαθίδρυση του GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System - Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφαλείας). Βλ. επίσης Ν. 2013/1992 (ΦΕΚ Α' 281). Για την εισαγωγή του GMDSS στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία, εκδόθηκε από το ΥΕΝ η ΥΑ 1218.38/1/98 (ΦΕΚ Β' 704), η οποία ορίζει ως καταληκτική ημερομηνία την 1-2-1999 για την εγκατάσταση του περιγραφόμενου σε αυτήν εξοπλισμού και την 1-1-2005 για την τήρηση συνεχούς φυλλακής ακρόασης (άρθρ. 14). Για την εισαγωγή του στα επιβατηγά πλοία εσωτερικού εκδόθηκε η ΥΑ 2311.4/300/94 (ΦΕΚ Β' 36/1995). Από πλειυράς κοινοτικού δικαίου, εκδόθηκε η Οδηγία 96/86/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996 (ΕΕ L 46/25 της 17-2-1997), σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων (βλ. ιδίως τα άρθρα 2γ, 3(1), (2), 5(1), 8(1), 20(1)). Προς εφαρμογή της Οδηγίας αυτής, και με ισχύ από την 1-1-1999, εκδόθηκε το Π.Δ. 347/1998 (ΦΕΚ Α' 231) για τον εξοπλισμό των πλοίων.

Όσον αφορά την ειδικότητα του ασυρματιστή, παρατηρείται ατολή του νομοθέτη να δώσει σαφή και καθαρή λύση στο θέμα. Το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο συγκροτούν το άρθρ. 3 του Π.Δ. 177/1974 (ΦΕΚ Α' 64) περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών, μεσογειακών και τουριστικών) πλοίων και το Π.Δ. 362/1984 (ΦΕΚ Α' 124) για τη θέση σε εφαρμογή Κανονισμού Τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων, τα οποία αναμένεται να τροποποιηθούν με την έκδοση νέων Π.Δ. Ήδη, πάντως, η σταδιακή κατάργηση των ασυρματιστών προκύπτει εμμέσως από τη διάταξη του κανονισμού 16 του κεφαλαίου VI της SOLAS, σύμφωνα με την οποία «σε κάθε πλοίο θα υπάρχει προσωπικό που θα έχει τα προσόντα διεξαγωγής ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου και ασφαλείας, ικανοποιώντας τις απαιτήσεις της Αρχής» (βλ. και άρθρα 55 και 56 του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών, όπως τροποποιήθηκε το 1992). Αλλά και με την ΥΑ 2311.4/300/94, ό.π., δεν υπάρχει πλέον υποχρέωση ναυτολογήσεως δευτέρου αξιωματικού ραδιοτηλεπικοινωνίας στα επιβατηγά πλοία εσωτερικού, ενώ και ο πρώτος θα πρέπει να έχει πτυχίο G.O. Από την τεχνική βιβλιογραφία για το νέο σύστημα GMDSS, βλ. τους Α. Καρατζή/Τ. Μαυρουδάκη/Τ. Τζανιδάκη, Εγχειρίδιο χειριστού GMDSS, Σύγχρονες Ναυτικές Εκδόσεις 1998. ➡

του Αντ. Δ. Τσαβαρίδη
Δ.Ν., LL.M., Μ.Α.-Δικηγόρου
Ι.Κ. Ρόκας & Συνεργάτες

«ΙΣΟΠΑΛΙΑ» στο νηολόγιο

Χωρίς κέρδη ή απώλειες κινήθηκε κατά τον πρώτο μήνα του 1999 το ελληνικό νηολόγιο. Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Ιανουάριο από το νηολόγιο διεγράφησαν πέντε πλοία, συνολικής χωρητικότητας 85.792 κόρων, και εγγράφησαν ισάριθμα σκάφη, χωρητικότητας 86.861 κόρων. Στα πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία συμπεριλαμβάνεται και το «Σοφ. Βενιζέλος» της ΑΝΕΚ, ναυπήγησης 1990.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1999

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	Ο' ΡΕΑ	Ν.Π. 10605	1982	Δ/Ξ	ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 10604	1998
ΕΓ-ΟΓ	Σ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ν. ΧΑΝΙΩΝ 26	1990				
ΕΓ-ΤΡ	ΧΑΡΑΜΑ II	Ν.Π. 10606	1987				
ΕΓ-ΟΓ	ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	Ν. ΘΕΣ/ΚΗΣ 228	1998				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 -ΚΟΧ: 30.020 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 -ΚΟΧ: 56.841 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Τ	ΣΑΡΩΝΙΣ	Ν.Π. 9661	1962	Π.Α. (ΑΛΒΑΝΙΑ)	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	Ν.Π. 6109	1978	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Ν.Π. 6619	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΚΑΛΛΙΣΤΗ	Ν.Π. 9209	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΝΗΡΗΣ II	Ν.Π. 5184	1973	Π.Α. (ΒΡ. ΠΑΡΘ. ΝΗΣΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 -ΚΟΧ: 496 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 37 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 -ΚΟΧ: 85.296 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW3153 9/12/98	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Κ DIONYSIOS K.	Φ/Τ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9064	ΜΕΚ (1) 800 BHP	1964	988	627	Μετονομάστηκε σε ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Renamed to DIONYSIOS
SV3733 28/12/98	ΣΑΛΑΜΙΣ SALAMIS	Ε/Τ-Ο/Τ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4462	ΜΕΚ(2) 2X500 BHP	1974	475	149	Μετονομάστηκε σε ΜΑΡΙΑ Γ.Κ Renamed to MARIA G.K

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWVD 4/12/98	ΣΑΝ ΒΙΛ SAN VIL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8943	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1978	20.117	13.121	USD 2.325.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZPS 8/12/98	ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ II STELLA MARIS II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2641	ΜΕΚ(2) 4.300 BHP	1960	3.008	1.077	USD 3.200.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2091 9/12/98	ΑΡΑΧΩΒΙΤΙΚΑ ARACHOBITIKA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.170	ΜΕΚ(1) 2000 BHP	1971	2.131	1.099	Δρχ. 120.600.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYFD 10/12/98	ΣΗ ΝΤΡΗΜ SEE DREAM	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8451	ΜΕΚ(1) 14.000 BHP	1974	23.289	12.492	USD 205.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVLI 17/12/98	ΑΤΑΛΑΝΤΗ ATALANTI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.342	ΜΕΚ(1) 7.160 BHP	1986	24.652	13.871	USD 8.000.000 και άλλες αξιό/γες παρ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVYI 18/12/98	ΤΑΟΥΡΟ TAURO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.984	ΜΕΚ(1) 2500 BHP	1972	20.325	7.769	USD 998.435	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZHB 28/12/98	ΝΕΠΤΟΥΝ ΟΛΥΜΠΙΚ NEPTUNE OLYMPIC	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.246	ΜΕΚ(1) 4.891 BHP	1984	7.955	2.627	USD 1 και άλλες αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3460 23/12/98	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ KLEOPATRA	Φ/Γ CARGO	ΡΟΔΟΣ RODOS	31	ΜΕΚ(2) 2X320 BHP	1941	299	150	USD 1 και άλλες αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV4146 24/12/98	ΝΤΑΝΙΕΛ DANIEL	Φ/Γ CARGO	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	169	ΜΕΚ(1) 700 BHP	1965	829	428	USD 1 και άλλες αξιόλογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVIO 3/12/98	ΣΤΑΡΤΡΕΙΛΕΡ STARTRAILER	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.597	ΜΕΚ(2) 1600 BHP	1972	6138	3.326	Δολ. ΗΠΑ 1 και άλλες αξιό/γες παροχές	CAMERON MARINE LTD Αντικ: ΒΟΥΡΑΚΗΣ ΣΤ. τηλ. 41.33.291
SX7028 9/12/98	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ 2000 AQUARIUS 2000	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.598	ΜΕΚ(1) 750 BHP	1980	392	147	USD \$320.000	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΥΔΡΟΜ/ΡΙΚΗ Ν.Ε. Αντικ: ΜΑΤΣΑΠ. τηλ. 41.15.933
SX7033 10/12/98	ΑΚΤΙΒ ΓΑΖΕΛΛΑ ACTIV GAZELLA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.071	ΜΕΚ(2) 2X785 BHP	1974	150	45	USD \$1.200.000	ΝΤΑΙΜΟΝΤ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικ: ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ Η. τηλ. 53.18.744
SYNN 16/12/98	ΛΟΝΔΟΝ ΜΑΕΡΣΚ LONDON MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.600	ΜΕΚ(2) 37.794 KW	1972	55.889	20.669	USD \$11.109.000	MAYFLOWER NAVIGATION CO. Αντικ: DANAOS SHIPPING CO. LTD τηλ. 42.93.350
SWWM 16/12/98	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ ΜΑΕΡΣΚ EDINBURGH MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.601	ΜΕΚ(2) 37.794 KW	1973	55.889	20.669	USD \$13.283.000	LILY NAVIGATION CO. Αντικ: DANAOS SHIPPING CO. LTD τηλ. 42.93.350
SWXX 17/12/98	ΠΑΡΙΣ ΜΑΕΡΣΚ PARIS MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.602	ΜΕΚ(2) 37.794 KW	1973	55.889	20.669	USD \$10.544.000	ORCHID NAVIGATION CO. Αντικ: DANAOS SHIPPING CO. LTD τηλ. 42.93.350
SZXX 30/12/98	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι POLYXENI I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.603	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1973	14.716	9.871	Δολ. ΗΠΑ 10 και άλλες αξιό/γες παροχές	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ν.Ε. Αντικ: ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Χ. τηλ. 42.92.530

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SXNC 11/12/98	ΑΣΤΡΟ ΚΑΠΕΛΛΑ ASTRO KAPELLA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.596	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO	79.714 79.714	44.672 44.672
SX6659 30/12/98	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ SANTA BARBARA	Φ/Γ ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.529	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO	968 1046	470 313

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SVGN 1/12/98	ΚΑΠ ΡΟΜΟΥΑΛΤ KAP ROMUALD	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.586	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	81.148 81.148	46.543 46.543
SYSX 2/12/98	ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ OLYMPIC COYNTESS	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.540	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	16.795 16.795	7.370 7.146
SYOF 11/12/98	ΑΚΟΥΑΝΤΟΝΝΑ AQUADONNA	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.588	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	81.272 81.272	53.173 53.173
SVAY 11/12/98	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ AQUABELLA	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.591	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	81.272 81.272	53.173 53.173
SX7022 17/12/98	ΑΣΤΗΡ ASTIR	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.593	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	214 214	64 64
SYBJ 24/12/98	ΣΥΡΟΣ SYROS	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.595	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	35.038 35.038	20.808 20.808
SVGF 24/12/98	ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ IONIAN VICTORY	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.538	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	11.098 19.939	4562 6445
SX6099 24/12/98	ΑΡΓΩ ΙΙ ARGO II	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.499	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/TO	496 497	305 281

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

3-2-1999

α) Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ», Ν.Π. 9895, ΚΟΧ: 3026,89
ΚΚΧ: 1672,08, ΔΔΣ: SZGW
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ (ΤΗΛ. 4520922)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΓΛΑΜΑ (ΤΗΛ. 3810449)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 1.500.000
β) «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ», Ν. ΠΑΤΡΩΝ 42, ΚΟΧ: 189,90, ΚΚΧ: 114,36
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΑΝΝΑ ΚΟΥΤΙΔΟΥ (ΤΗΛ. 3834507)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΛΕΝΑ ΜΑΓΓΟΥ (ΜΑΡΝΗΣ 8, ΑΘΗΝΑ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 60.000.000
γ) Ε/Γ «ΒΙΚΤΩΡΙΑ», Ν.Π. 8975, ΚΟΧ: 298,88
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΔΙΟΝ. ΚΡΙΑΡΗΣ (ΤΗΛ. 4186785)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΟΛΙΤΑΚΗ (ΤΗΛ. 4170010)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ Π. ΦΑΛΗΡΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 80.000.000
δ) Α/Κ «ΑΝΔΡΕΟΥ ΜΑΙΡΗ», Ν.Π. 9164, ΚΟΧ: 421
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΝΙΚΗ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΠΟΥΛΟΥ (ΤΗΛ. 4129011)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 9.000.000

10-2-1999

α) Θ/Γ «ΧΑΠΠΥ ΝΤΕΪ», Ν. ΛΕΥΚΑΔΟΣ 51, ΚΟΧ 53,63
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΜΑΡΙΝΑ ΘΕΟΦΑΝΟΥΣ (ΤΗΛ. 4126352)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 2.500.000
β) Φ/Γ «GLADIATOR», ΣΗΜΑΙΑΣ ΜΑΛΤΑΣ, ΚΟΧ 1427
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ (ΤΗΛ. 4134764)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΕΤΡΟΧΕΙΛΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 100.000
17-2-1999
α) «LEFTHERO», ΣΗΜΑΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΟΛΓΑ ΒΕΡΓΚΟΥ (ΤΗΛ. 4173613)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)
ΤΟΠΟΣ: ΠΑΣΑΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ (ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ)
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 70.000.000
β) Θ/Γ «ΚΑΠΕΡ», Ν.Π. 2324, ΚΟΧ: 23,06
ΕΠΙ ΠΟΣΟΣΤΟΥ 51%
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΙΝΩΣ (ΤΗΛ. 3216983)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΤΑΓΚΑΛΗ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 2.040.000
 γ) Θ/Γ «ΝΟ ΜΕΡΣΥ», Ν.Π. 6705, ΚΟΧ: 16,62
 ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ (ΤΗΛ. 4183990)
 ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ
 ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ Π. ΦΑΛΗΡΟΥ
 1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 100.000
31-2-1999

Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΡΣΙΝΟΗ», Ν.Π. 5337, ΚΟΧ 1318,69
 ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΜΠΟΣΚΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΤΗΛ. 830160)
 ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΕΛΕΝΗ ΤΣΑΛΙΚΗ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗ
 ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ
 1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 800.000.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4023

ΕΠΩΝΥΜΟ: Ι. και Θ. ΚΑΛΟΓΕΡΙΔΗΣ ΕΠΕ
 ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΥ 94 (ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ)
 ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ
 ΑΦΜ 095221875 (Ε' ΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ)

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 29-9-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά Βασιλειάδου Θεοδώρα, κάτοικο Πειραιά, Ιακ. Δραγάτη 9, τηλ. 4112309. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 8-2-1999, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου. Πρόταση εισήγη-
 τού για παύση εργασιών (15-2-99 αρνητική σφράγιση)

ΑΙΤΟΥΣΑ: Ετ. «LINDE HELLAS ΕΠΕ», με έδρα την Αθήνα, Λ. Αμφιθέας 74.
 Αριθ. αποφάσεως 148/19-1-1999.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4030

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: «EUROSTAR NAVIGATION Co LTD

ΕΔΡΑ: καταστατική στην Κύπρο - πραγματική στον Πειραιά, 25ης Μαρτίου 4
 ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Πλοιοκτησίες - εκμεταλλεύσεις πλοίων
 ΑΦΜ 098056397 (ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ)

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 31-1-1998. Διορίζει προσωρινό σύνδικο την δικηγόρο Πειραιά Βενέτη Ευφροσύνη, κάτοικο Πειραιά, Νοταρά 79-81, τηλ. 4123061. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 23-2-1999, ημέρα Τρίτη και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου Πειραιώς. Αντικατάσταση προσωρινού συνδίκου λόγω παραίτησεως (Δικ. 17-2-99).

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4031

ΕΠΩΝΥΜΟ: ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΕΔΡΑ: ΠΕΡΑΜΑ, ΛΕΩΦ. ΕΙΡΗΝΗΣ 123

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ - ΑΜΜΟΒΟΛΕΣ - ΒΑΦΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
 ΑΦΜ 042120189 (Ε' ΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ)

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 5-2-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον δικηγόρο Πειραιά Βλάμο Μιχάλη, κάτοικο Πειραιά - Κολλοκοτρώνη 69 - τηλ. 4176893. Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 24-2-1999, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4032

ΕΠΩΝΥΜΟ: ΣΟΡΟΚΑΣ - ΠΛΑΚΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΩΝ 29

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΜ 019607866 (Δ' ΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ)

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 1-12-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο την δικηγόρο Πειραιά Σταυρούλα Βασιλειάδου, κάτοικο Αμαρουσίου, Κρυστάλλη 16, τηλ. 6124422.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 3-3-1999, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

crisis response management

plan development,

maintenance & management

drills & crisis simulation drills

training

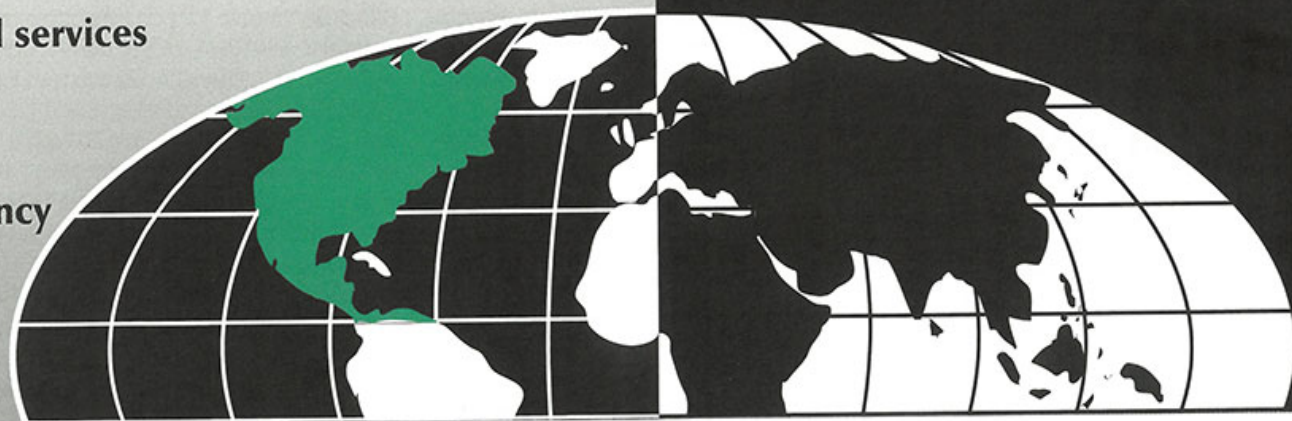
technical services

marine

consultancy



MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

37, Chestnut str., Suite 208, Philadelphia, PA 19106 USA

Telephone: 1 (215) 928 6140, Fax: 1 (215) 928 6150

MARISPOND (HELLAS) INC.: 81, Akti Miaouli,

Piraeus 185 38, 6th Floor, Suite No. 6

Telephone: (01) 428 7713 - 15, Fax: (01) 428 7716

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αναμφισβήτητη, η κινητικότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων ήταν αυξημένη μετά το πέρας του πρώτου 20ημέρου του Ιανουαρίου του 1999, όπως επίσης και ο αριθμός των πωληθέντων πλοίων ξηρού φορτίου. Στο διάστημα αυτό πραγματοποιήθηκαν πωλήσεις αφ' ενός μεν μοντέρνων bulkcarriers σε συμφέρουσες τιμές για τους αγοραστές - που παρ' όλη ταύτα δεν ήταν οι κατώτερες αναμενόμενες - και αφ' ετέρου παλαιότερων πλοίων σε χαμηλά επίπεδα, που ίσως είναι πολύ κοντά στα κατώτερα αναμενόμενα. Εκτός δε αυτών, στο προσκήνιο εμφανίσθηκαν διάφορες τράπεζες με πλειστηριασμούς πλοίων, τα οποία οι ίδιες αγόρασαν για να μεταβιβάσουν σε πελάτες τους. Όπως είναι φυσικό, σε αυτές τις περιπτώσεις, δεν έγιναν γνωστά τα ακριβή στοιχεία περί του τιμήματος και των όρων μεταβίβασης.

Στον τομέα των tankers, η ροπή διαμόρφωσης της αγοράς σε παρόμοιες παραμέτρους με αυτές των πλοίων ξηρού φορτίου συνεχίζεται, και με την πρόσφατη ευκαιριακή άνοδο των τιμών διαλύσεων πολλὰ εκ των παλαιότερων οδηγήθηκαν προς τα διαλυτήρια καθ' όσον δεν ήταν εύκολο να βρεθούν γι' αυτά αγοραστές άλλοι εκτός των διαλυτών. Τέλος, οι αυξημένες τιμές διαλύσεως που, λόγω της αβεβαιότητας όσον αφορά τον νέο προϋπολογισμό της Ινδίας, ίσχυσαν για πλοία έτοιμα προς παράδοση πριν από την 25η Φεβρουαρίου 1999, αναμένεται να μειωθούν αισθητά καθ' όσον θεωρείται βέβαιο ότι η κυβέρνηση θα αυξήσει τους δασμούς εισαγωγής.

Παρ' όλη ταύτα, ο αριθμός των πλοίων που θα προσφερθούν προς διάλυση αναμένεται να παραμείνει αυξημένος, και αυτό αφορά και τα πλοία ξηρού φορτίου, αλλὰ και τα tankers, με τα τελευταία να έχουν να αντιμετωπίσουν πιθανές δυσκολίες στην παράδοση, εφόσον οι κανονισμοί ασφαλείας στα διαλυτήρια, αλλὰ και οι παρεμβάσεις των περιβαλλοντολογικών οργανώσεων ενταθούν, όπως φημοιολογείται. Ενδεικτικά, αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες πωλήσεις έως και τα μέσα Φεβρουαρίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Panamax «WESTERN TRADER», 70.300 DWT, ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Panamax «MERIDIAN SKY», 64.280 DWT, ναυπηγήσεως 1989 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.500.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το Panamax «ARCHANGELOS», 64.325 DWT, ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.050.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Handymax «SAN PIETRO», 46.600 DWT, ναυπη-

γήσεως 1995 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 16.000.000 σε Καναδούς αγοραστές, το «WORLD AMPHION», 37.428 DWT, ναυπηγήσεως 1979 στην Ελλάδα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.850.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Singledecker «CONSTELLATION», 17.382 DWT, ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 800.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, και τα επίσης μικρότερα Singledeckers «ANGLO-ALLIANCE», 9.588 DWT, ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, και «KENTUCKY HOME», 7.300 DWT, ναυπηγήσεως 1985 στην Κορέα (292 TEU), αντί δολαρίων ΗΠΑ 890.000 και 1.900.000 αντιστοίχως, σε μη αναφερθέντες αγοραστές. Τέλος, το Tweendecker «ASPASIA L.», 16.160 DWT, ναυπηγήσεως 1978 στη Γερμανία, αντί περίπου δολαρίων ΗΠΑ 1.000.000, σε Έλληνες αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το «YUHEI MARU», 96.100 DWT, ναυπηγήσεως 1994 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 22.500.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, το «NORD HOLD», 39.977 DWT, ναυπηγήσεως 1988 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 16.000.000 σε Νορβηγούς αγοραστές, το «JAG PUJA», 39.700 DWT, ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.300.000 σε Ιταλούς αγοραστές, το «PACIFIC HUNTER», 32.109 DWT, ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.250.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, και το «ALLEGRE», 29.954 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.900.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το VLCC «BERGE SEPTIMUS», 284.514 DWT, ναυπηγήσεως 1974, αντί δολαρίων ΗΠΑ 114 ανά τόνο light σε αγοραστές της Κίνας, το Bulkier «DIMITRIOS», 129.883 DWT, ναυπηγήσεως 1976, αντί δολαρίων ΗΠΑ 105 ανά τόνο light σε αγοραστές της Κίνας, το Bulkier «SENTOSA», 26.620 DWT, ναυπηγήσεως 1975, αντί δολαρίων ΗΠΑ 122 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το Bulkier «EURYDICE», 34.400 DWT, ναυπηγήσεως 1976, αντί δολαρίων ΗΠΑ 119 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το Bulkier «FINIX», 123.125 DWT, ναυπηγήσεως 1977, αντί δολαρίων ΗΠΑ 90 ανά τόνο light για παράδοση όπως είναι και ευρίσκεται στον Πειραιά και το Tanker «SHINOBU», 89.279 DWT, ναυπηγήσεως 1975, αντί δολαρίων ΗΠΑ 109 ανά τόνο light σε αγοραστές του Μπανγκόκ.

Στο παιδικό μυαλό

πολλές φορές

ο κόσμος φαντάζει τρομακτικός.

Σκεφτείτε όταν είναι...



Πόλεμος στο Κονγκό.

Πλημμύρες στο Μπαγκλαντές. Λιμός στο Σουδάν. Συνθήκες ζωής αφάνταστα σκληρές για την ευάλωτη παιδική ηλικία. Για να βοηθήσει τα παιδιά στις χώρες αυτές, αλλά και όπου αλλού υπάρχει ανάγκη, η UNICEF αγωνίζεται με όλες της τις δυνάμεις. Παρέχοντας φάρμακα και εμβόλια, βιταμίνες, φαγητό, καθαρό νερό, στέγη, ψυχολογική υποστήριξη. Για να βοηθήσει το κάθε παιδί, σε κάθε γωνιά της γης, η UNICEF χρειάζεται τη δική μας συνεισφορά. Σκεφτείτε. Αν όλοι ενισχύσουμε το έργο της UNICEF, η ζωή θα πάψει να είναι σκληρή για τα παιδιά του κόσμου.

ΝΑΙ! Θέλω και εγώ να συνεισφέρω στα προγράμματα της UNICEF.
Σας στέλνω το κουπόνι συμπληρωμένο με τα ακριβή στοιχεία μου.

Επώνυμο: Όνομα:

Διεύθυνση: Πόλη:

Τ.Κ.: Τηλ: Επάγγελμα:

☐ 10.000 δρχ. ☐ 20.000 δρχ. ☐ 50.000 δρχ. ☐ Άλλο ποσό:

☐ Κάθε μήνα ☐ Κάθε 3 μήνες ☐ Κάθε 6 μήνες ☐ Εφάπαξ

Ο τρόπος που θα στείλω τα χρήματα είναι:

☐ Θα περιμένω να μου στείλετε έντυπο ταχυπληρωμής με το οποίο θα καταθέσω τα χρήματα στο ταχυδρομείο

☐ Μέσω της πιστωτικής μου κάρτας:

☐ Εθνοκάρτα - MASTERCARD, ☐ Εμποροκάρτα, ☐ VISA, ☐ DINERS

Αριθμός κάρτας: Ημ. Λήξης:

Ημερομηνία: Υπογραφή:

Μπορείτε επίσης να καταθέσετε στην ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
στο ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ: 505001-4

Οι δωρεές προς τη UNICEF εκπίπτουν από
το φορολογητέο εισόδημα

unicef 

Χάρη στη δική σας ευαισθησία προσφέρει έργο ζωής!

unicef 

Ενείας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ.: 74 84 184
www.olympicnet.gr/unicef

ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΙ

Τα τέλη της δεκαετίας του '80 αποτέλεσαν μια νέα αρχή στην προσπάθεια πρόληψης, μάλλον, παρά θεραπείας των λοιμώξεων. Τη στροφή αυτή σημάδεψαν δύο γεγονότα: η εγκατάλειψη της έντονης ερευνητικής προσπάθειας για ανακάλυψη νεότερων αντιβιοτικών και η επαύξηση της προσπάθειας για παραγωγή νεότερων εμβολίων.



του Δημήτρη Α. Καφετζή,
αναπληρωτή καθηγητή
Παιδιατρικής Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο εμβολιασμοί αποτελούν σήμερα το σημαντικότερο τρόπο πρόληψης και, σε πολλές περιπτώσεις, αντιμετώπισης ορισμένων λοιμώξεων. Τα προγράμματα εμβολιασμών έχουν συμβάλει αποτελεσματικά στη μείωση της επίπτωσης πολλών και σοβαρών νοσημάτων από ιούς και βακτήρια, όπως η ιλαρά, η ερυθρά, η παρωτίτιδα, ο κοκκύτης, η διφθερίτιδα και οι σοβαρές λοιμώξεις από αιμόφιλο της γρίπης, ενώ έχουν ήδη εξαφανίσει την ευλογιά και έχουν δώσει τη δυνατότητα στην Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ) να θέτει ως στόχο το 2000 για την πλήρη εξάλειψη της πολιομυελίτιδας. Ακόμη, η ταχέως αυξανόμενη γνώση της μικροβιολογίας και της ανοσοολογίας, συνδυαζόμενη με την πλήρη αναγέννηση της βιοτεχνολογίας, έχουν παραμερίσει «ανυπέρβλητα» εμπόδια του παρελθόντος και έχουν διευκολύνει στην ανακάλυψη νεότερων εμβολίων, χρήσιμων για την αντιμετώπιση δύσκολων ή/και ανίσχυτων λοιμώξεων.

Ποιες ομάδες πληθυσμού πρέπει να εμβολιάζονται

Τα παιδιά

Στην Ελλάδα, τα παιδιά αποτελούν το μοναδικό τμήμα του πληθυσμού που εμβολιάζεται συστηματικά. Οι υγιείς ενήλικες μέχρι την ηλικία των 65 ετών συνήθως παραμελούνται, ενώ μετά την ηλικία αυτή ορισμένα άτομα υποβάλλονται σε κάποιους εμβολιασμούς.

Το πρόγραμμα εμβολιασμών που ακολουθείται στον τόπο μας για τα παιδιά είναι παρόμοιο με εκείνο που ακολουθείται στις ΗΠΑ, ενώ στα περισσότερα κράτη της Ευρώπης ακολουθούνται

τα προγράμματα κάπως παραλλαγμένα, αλλά προσαρμοσμένα στις παραδόσεις και ανάγκες της χώρας.

Οι ενήλικοι

Οι υγιείς ενήλικοι αποτελούν την ομάδα του πληθυσμού που αμελείται περισσότερο από κάθε άλλη στο να εμβολιάζεται. Τα εμβόλια που επιβάλλονται για τον φυσιολογικό ενήλικο παρουσιάζονται στον πίνακα.

Ειδικό εμβολιασμό

Ορισμένοι εμβολιασμοί επιβάλλονται μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και υπό ειδικές συνθήκες, και τέτοιοι είναι:

Εμβόλιο αντιιϊσικό. Περιέχει αδραντοποιμένους ιούς HDCV και RVA και ενδείκνυται μόνο μετά έκθεση στη νόσο (δάγκωμα από ύποπτο ζώο).

Χορηγείται σε δόση 1,0 ml ενδομυϊκά, κατά τις ημέρες 0, 3, 7, 14 και 28 από την έκθεση. Το εμβόλιο παρέχεται δωρεάν από τα κατά τόπους αντιιϊσικά ιατρεία.

Εμβόλιο χοιρίδας. Περιλαμβάνει αδραντοποιμένα βακτήρια. Δεν συνιστάται από την ΠΟΥ, ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις είναι απαραίτητο.

Χορηγείται σε δόση 0,5 ml X 2 υποδορίως, με μεσοδιάστημα τουλάχιστον μιας εβδομάδας, ή 0,2 ml X 2 ενδοδερμικά, με το ίδιο μεσοδιάστημα.

Το εμβόλιο χορηγείται δωρεάν από τη Διεύθυνση Υγιεινής των Νομαρχιών.

Εμβόλιο αναγριπικό (Vaxigrip, Fluarix). Περιλαμβάνει αδραντοποιμένους ιούς. Χορηγείται ενδομυϊκά σε δόση 0,5 ml μία φορά ετησίως, κατά προτί-

μηση κάθε Νοέμβριο. Οι σημαντικότερες ομάδες προς εμβολιασμό είναι:

Ομάδες ατόμων με αυξημένο κίνδυνο επιπλοκών λόγω γρίπης

α) Άτομα ≥ 65 ετών.

β) Τρόφιμοι ιδρυμάτων για άτομα με ειδικές ανάγκες

γ) Άτομα με χρόνια νοσήματα του αναπνευστικού ή του καρδιαγγειακού, συμπεριλαμβανομένων των ασθενών με χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια (άσθμα, ινοκυστική κ.ά.).

δ) Ενήλικοι και παιδιά που είχαν ανάγκη από συχνή ιατρική παρακολούθηση ή νοσοκομειακή περίθαλψη κατά τα προηγούμενα έτη για χρόνια μεταβολικά (σακχαρώδης διαβήτης) ή άλλα νοσήματα, όπως χρόνια νεφροπάθεια, αιμοσφαιρινόπαθειες, ανοσοκαταστολή κ.ά.

ε) Παιδιά και έφηβοι που λαμβάνουν χρονίως ασπιρίνη λόγω του κινδύνου εμφάνισης συνδρόμου Reye σε περίπτωση γρίπης.

Ομάδες ατόμων που είναι δυνατόν να μεταφέρουν τη γρίπη σε άτομα υψηλού κινδύνου

α) Ιατρονοσηλευτικό προσωπικό ιδρυμάτων και νοσοκομείων.

β) Προσωπικό βρεφοκομείων ή ιδρυμάτων χρονίως πασχόντων ή οικοτροφείων ή άλλων που έχουν επαφή με ασθενείς ή τροφίμους.

γ) Άτομα που παρέχουν φροντίδα στο σπίτι σε άτομα υψηλού κινδύνου.

δ) Συγκάτοικοι ατόμων υψηλού κινδύνου.

Άλλες ομάδες

α) Άτομα που το επιθυμούν.

ΕΝΗΛΙΚΟΙ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΟΥΔΕΠΟΤΕ ΕΧΟΥΝ ΕΜΒΟΛΙΑΣΤΕΙ

18-64 ετών	Td ¹ (τύπου ενήλικου)	0,5 ml I.m.	Στις 0 και 4 εβδομάδες.
	MMR ² Γρίνης	0,5 ml I.m. 0,5 ml I.m.	Επανάληψη μετά 6-12 μήνες και μετά ανά 10 έτη. Μία ή προτιμότερο δύο δόσεις Συνιστάται κάθε φθινόπωρο σε άτομα με αναπνευστικά προβλήματα και όσα διατρέχουν αυξημένο κίνδυνο έκθεσης (στρατιώτες, οικότροφοι). 0,1,6 μήνες σε άτομα υψηλού κινδύνου
	HB	1 ml I.m.	
≥ 65 ετών	Td ¹ τύπου ενήλικου	0,5 ml I.m.	Στις 0 και 4 εβδομάδες
	Γρίνης	0,5 ml I.m.	Επανάληψη μετά 6-12 μήνες και μετά ανά 10 έτη
	Πνευμονιοκόκκου	0,5 ml I.m.	Κάθε Νοέμβριο Εφάπαξ. Επανάληψη ίσως απαιτηθεί σε άτομα υψηλού κινδύνου.

1 Το Td ενήλικου τύπου πρέπει να προτιμάται από το απλό αντιτετανικό, δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί πως τα αντιδιφθερτικά α-ντισώματα μειώνονται σφαιρικά μετά πόροδο 10 ετών από τον τελευταίο εμβολιασμό.
2 MMR². Ενδείκνυται σε άτομα που γεννήθηκαν το 1957 ή μεταγενέστερα. Στις ΗΠΑ υποχρεωτικό κατά την εγγραφή σε ιδρύματα με-
τά το λύκειο, εφόσον δεν έχουν γίνει δύο δόσεις. Αν δεν έγινε ποτέ, χορηγούνται δύο δόσεις με μεσοδιάστημα ενός μηνός.

β) Άτομα που παρέχουν ουσιαστική κοινοτική υπηρεσία.

γ) Άτομα σε ιδρυματικό περιβάλλον.

ε) Άτομα με HIV λοίμωξη.

στ) Ταξιδιώτες σε περιοχή με επιδημία γρίνης.

ζ) Άτομα σε υψηλό κίνδυνο (όπως στρατιώ-
τες, τρόφιμοι φυλακών, άστεγοι κ.ά.).

Εμβόλιο τυφοειδούς πυρετού. Διατίθενται τρία
εμβόλια:

1. Με αδρανοποιημένα βακτήρια, που χορηγείται
σε δόση 0,25 ml υποδορίως X 2, με μεσοδιά-
στημα 1 μηνός.

2. Ζων εξασθενημένο στέλεχος Ty21a (Vivotif).

Αυτό προτείνεται σε ταξιδιώτες ενδημικής πε-
ριοχής. Χορηγείται από το στόμα με παρήμερο
σχήμα σε 4 δόσεις.

3. Vi καψηδικό πολυσακχαριδικό (Typhim Vi).
Προτείνεται επίσης σε ταξιδιώτες ενδημικής
περιοχής και χορηγείται ενδομυϊκά σε μία δό-
ση των 0,5 ml. Το εμβόλιο χορηγείται δωρεάν
από τη Διεύθυνση Υγείνης των Νομαρχιών.

Εμβόλιο κίτρινου πυρετού. Περιλαμβάνει ζώ-
ντες εξασθενημένους ιούς και συνιστάται μό-
νο σε ταξιδιώτες ενδημικών περιοχών. Χορηγείται
σε δόση 0,5 ml υποδορίως, εφάπαξ. Το εμβό-
λιο χορηγείται δωρεάν σε ταξιδιώτες ενδημι-
κών περιοχών από τη Διεύθυνση Υγείνης των
Νομαρχιών.

Εμβόλιο ιαπωνικής εγκεφαλίτιδας B (JE-Vax).
Περιλαμβάνει αδρανοποιημένους ιούς ιαπωνι-
κής εγκεφαλίτιδας, χορηγείται σε ταξιδιώτες
που θα παραμείνουν για περισσότερο από ένα
μήνα σε ενδημική περιοχή και χορηγείται υπο-
δορίως σε δόση 1 ml, 0, 7 και 30 ημέρες προ-
του ταξιδιού. Το εμβόλιο χορηγείται δωρεάν α-
πό τη Διεύθυνση Υγείνης των κατά τόπους
Νομαρχιών.

Εμβόλιο πανώλους. Περιέχει αδρανοποιη-
μένα βακτήρια και ενδείκνυται σε ταξιδιώτες
περιοχών με επιδημία. Χορηγείται ενδομυϊκά
σε δόση 1,0 ml, ακολουθούμενη από 0,2 ml σε
ένα μήνα και σε 4-7 μήνες. Το εμβόλιο παρέ-
χεται δωρεάν σε ταξιδιώτες περιοχών με επιδημία
από τη Διεύθυνση Υγείνης των κατά τόπους
Νομαρχιών.

Εμβόλιο αντιπνευμονιοκοκκικό. Το εμβόλιο
αυτό είναι πολυσακχαριδικό και όχι συνδε-
μένο (γίνονται μελέτες για την παράσκευή συν-
δεσμένου εμβολίου) και περιλαμβάνει 23 στε-
λέχη πνευμονιοκοκκικών.

Εμβόλιο κατά του μηνιγγιδοκοκκού. Περιέχει
βακτηριακούς πολυσακχαρίτες των οροτύπων
A/C και πωλείται στο εμπόριο, ενώ εκείνο που
περιέχει τους οροτύπους A/C/Y/W-135 χορη-
γείται μόνο από τη Διεύθυνση Υγείνης των κα-
τά τόπους Νομαρχιών μετά από ιατρική γνώ-
μάτευση. Το εμβόλιο ενδείκνυται σε ταξιδιώ-
τες περιοχών με επιδημία και σε ανοσοκατε-
στασμένους που ήλθαν σε επαφή με πάσχο-
ντα από μηνιγγιδοκοκκική λοίμωξη. Χορηγείται
σε δόση 0,5 ml υποδορίως, εφάπαξ. ➡

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΝΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ



TAEKWON DO

KICK BOXING

ΣΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΣΟΒΟΝΙΑ

ΤΕΝΙΣ



ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

ΧΑΜΗΛΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Η ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ στις Ευρωπαϊκές αερομεταφορές

Του Ηλία Μπίσια

Η εμφάνιση και ανάπτυξη πολλών αερομεταφορέων που προσφέρουν χαμηλούς ναύλους στην Ευρώπη αντικατοπτρίζει τη συνεχώς αυξανόμενη τάση των Ευρωπαίων επιβατών να ταξιδεύουν με βασικό γνώμονα την τιμή του εισιτηρίου και όχι των διαφορών «μικροπολυτελειών», που οι μεγάλες και πολυβραβευμένες αεροπορικές εταιρείες προτείνουν στους επιβάτες τους.

Στην παγκόσμια αεροπορική αγορά, σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, το 20% του επιβατικού κοινού ταξιδεύει αποκλειστικά με εταιρείες που προσφέρουν ανταγωνιστικούς αεροπορικούς ναύλους, αγνοώντας τις δελεαστικές υπηρεσίες, αλλιά και υψηλότερες τιμές, μεγάλων και καθιερωμένων εταιρειών. Η κρίση των αερομεταφορέων στη Γηραιά Ήπειρο, και η ελευθέρωση των αερομεταφορών που επέβαλλε το Γ' πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αρχή της τρέχουσας δεκαετίας, άνοιξε το δρόμο ανάπτυξης σε πολλές ιδιωτικές εταιρείες, που εντόπισαν το κενό στην τουριστική-επιβατική αγορά. Η Easy Jet, η City Bird, η Transavia, η Condor, η Viva Air, η Portugalia, η Virgin Express, η Air One, η Ryan Air, αποτελούν ορισμένες από τις ευρωπαϊκές εταιρείες που βασίζονται στην παροχή «βασικών» μόνον «υπηρεσιών», με «αντάλλαγμα» εξαιρετικά χαμηλούς ναύλους.

Οι εταιρείες low budget, όπως αποκαλούνται στη διεθνή γλώσσα των αερομεταφορών, έχουν καταφέρει να αποσπασουν όχι μόνο σημαντικό μερίδιο κοινού από τις μεγάλες εταιρείες, όπως τουρίστες, φοιτητές, ναυτικούς, αλλιά και να δελεάσουν ταξιδιώδες οι οποίοι δεν θα χρησιμοποιούσαν τα εναέρια μέσα μεταφοράς χωρίς προσιτούς ναύλους. Παράλληλα, οι αερομεταφορείς αυτοί εξυπηρετούν, με πυκνά δρομολόγια, ως επί το πλείστον προορισμούς αυστηρά τουριστικούς στις χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης. Οι περισσότεροι εκτελούν, παράλληλα με τις τακτικές low budget πτήσεις τους, ναυλωμένες πτήσεις charter την καλοκαιρινή περίοδο, με σκοπό την πλήρη αξιοποίηση και εκμετάλλευση του στόλου τους.

Οι ιδιωτικές εταιρείες low budget έχουν δεχθεί έναν απίστευτο μεγάλο πόλεμο από τις μεγάλες κρατικές εταιρείες, (ως παράδειγμα αναφέρουμε τη διαμάχη της Ryanair με την Aer Lingus). Οι διαμάχες αυτές είχαν ως αποτέλεσμα την

παρέμβαση τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και των εθνικών υπηρεσιών που ασχολούνται με τον ανταγωνισμό.

Οι χαμηλοί ναύλοι των συγκεκριμένων εταιρειών επιτυγχάνονται βάσει στρατηγικής που βασίζεται στην αντίστοιχη των εταιρειών Southwest και ValuJet των ΗΠΑ. Συγκεκριμένα, περιορίζουν ή και καταργούν τα δωρεάν γεύματα και αναψυκτικά-ποτά κατά τη διάρκεια των πτήσεων, χρησιμοποιούν αεροδρόμια με χαμηλούς φόρους και τέλη, περιορίζουν την προμήθεια των πρακτόρων ή βασίζονται στην τακτική της απευθείας πώλησης εισιτηρίων προς τον επιβάτη, με αποτέλεσμα να καταργείται η διαμεσολάβηση των πρακτόρων (το τελευταίο αποτελεί βασική πρακτική της Easy Jet). Επίσης, εκτελούν δρομολόγια μεταξύ αεροδρομίων που δεν ενδιαφέρουν τους μεγάλους αερομεταφορείς, δηλαδή χωρίς ανταγωνισμό (η Transavia εκτελεί την πτήση Άμστερνταμ-Ηράκλειο, η Easy Jet την πτήση Αθήνα-Λονδίνο/Λούτον), η Air One Θεσσαλονίκη-Ρώμη), ενώ σε μερικές περιπτώσεις συμμαχούν με σημαντικούς αερομεταφορείς στην εκτέλεση κοινών πτήσεων, με σκοπό τον περιορισμό των εξόδων σε ανταγωνιστικά δρομολόγια (η Virgin



Express συνεργάζεται με τη Sabena στα δρομολόγια Βρυξελλών-Ρώμης και Βρυξελλών-Λονδίνου, ενώ η Viva Air, η Condor, η Transavia εκτελούν δρομολόγια σε συνεργασία με τις μητρικές τους εταιρείες, δηλαδή την Iberia, τη Lufthansa και την KLM, αντίστοιχα).

Η επιτυχία αυτής της στρατηγικής έχει ωθήσει όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά μεγαθήρια του χώρου των αερομεταφορών στην ίδρυση θυγατρικών εταιρειών, προς εξυπηρέτηση του κοινού που ανταποκρίνεται στην πρόκληση της χαμηλής τιμής των ναύλων και αγνοεί τις περιττές -κατά την άποψή του- πολυτέλειες. Έτσι, η Go αποτελεί το πρόσφατο εγχείρημα της British Airways, η οποία αισθάνθηκε να απειλείται από τις μικρές ιδιωτικές εταιρείες που αύξαναν διαρκώς το συντελεστή πληρότητας των αεροσκαφών τους εις βάρος της. Η Go εκτελεί δρομολόγια από το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου προς τουριστικούς προορισμούς, ακολουθώντας το επιτυχές παράδειγμα της Easy Jet, της Monarch, της Britannia και άλλων εταιρειών που εκτελούν τακτικές πτήσεις με χαμηλές τιμές. Η Condor, η Transavia, η Crossair, η Viva Air, η Portugalia αποτελούν επίσης παραδείγματα εταιρειών που συστήθηκαν για να εκτελούν τόσο ναυλωμένες πτήσεις όσο και τακτικές πτήσεις, σε χαμηλές όμως τιμές, με βασικό επιβατικό κοινό τουρίστες, φοιτητές και νέους.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Swissair εγκατέλειψε το δρομολόγιο Ζυρίχης-Θεσσαλονίκης και το παχώρησε στην Crossair, η οποία, αν και δεν θεωρεί-

ται low budget, ωστόσο απευθύνεται στο τουριστικό κοινό, με αποτέλεσμα το προϊόν της, αλλιώς και οι τιμές της, να είναι «προσγειωμένα».

Στην Ελλάδα, οι ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες Cronus και Air Greece δεν θεωρούνται low budget αερομεταφορείς, αφού τόσο οι υπηρεσίες τους όσο και οι τιμές τους ακολουθούν τα πρότυπα ιδιωτικών ευρωπαϊκών εταιρειών όπως η Crossair, η Air UK, η Meridiana κ.ά., που προσφέρουν ελαφρώς μειωμένες τιμές χωρίς να επηρεάζεται το άψογο service τους. Αντιθέτως, οι εταιρείες αυτές βασίζονται στο catering, στα δελεαστικά συστήματα ψυχαγωγίας κατά τη διάρκεια της πτήσης, στα πλούσια προϊόντα Duty Free, έτσι ώστε να κερδίζουν επιβάτες από τους ισχυρούς ανταγωνιστές τους.

Μια low budget εταιρεία θα ήταν σίγουρα επιτυχής εγχείρημα για την ελληνική αγορά, ως προς την εκτέλεση δρομολογίων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, αφού το επιβατικό κοινό από και προς την Ελλάδα είναι ως επί το πλείστον τουριστικό. Επιτυχή παραδείγματα αποτελούν η Portugalia στην Πορτογαλία και η Viva Air στην Ισπανία.



ΕΛΚΥΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗ LUFTHANSA

Η Lufthansa ξεκίνησε τη νέα χρονιά με προσφορές για όλο το επιβατικό κοινό. Έτσι, τα εισιτήρια μετ' επιστροφής για τη Γερμανία και την υπόλοιπη Ευρώπη κοστίζουν μόλις 75.000 δρχ., ενώ για την Αμερική προσφέρονται, μέχρι τις 31 Μαρτίου 1999, χαμηλοί ναύλοι, που ξεκινούν από 135.000 δρχ. και αφορούν προορισμούς της ανατολικής Ακτής. Όσο για τη δυτική Ακτή (Σαν Φρανσίσκο, Λος Άντζελες και Μεξικό), τα εισιτήρια ξεκινούν από τις 175.000 δρχ. Για προορισμούς στην Ασία, όπως Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη και Μπανγκόκ, οι ναύλοι ξεκινούν από τις 195.000 δρχ. Επίσης, μεγάλης αποδοχής από το επιβατικό κοινό έτυχε η νέα πτήση της LH 3443, με αναχώρηση από την Αθήνα τρεις φορές την εβδομάδα, στις 04.30 π.μ., και επιστροφή, με τον αριθμό LH 3444, από τη Φρανκφούρτη, στις 10.00 μ.μ. Η νέα αυτή πτήση, της οποίας τον Δεκέμβριο του 1998 ο μέσος συντελεστής πληρότητας είναι 50%, και διενεργείται σε ώρες τέτοιες που να είναι δυνατή η ανταπόκριση για τους περισσότερους διεθνείς προορισμούς. Με τη νέα αυτή πτήση, οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα, π.χ., να βρίσκονται στο Λονδίνο στις 08.00 το πρωί, στο Αμβούργο στις 09.30, στο Άμστερνταμ στις 09.50 και στη Γενεύη στις 08.50. Για τη νέα αυτή πτήση η Lufthansa πιστώνει διπλά μίλια.



Η BRITISH AIRWAYS ΕΞΑΓΟΡΑΣΕ ΤΟ 9% ΤΗΣ IBERIA

Η British Airways εξαγόρασε το 9% της ισπανικής αεροπορικής εταιρείας Iberia, στο πλαίσιο του προγράμματος ιδιωτικοποίησης του ισπανικού αερομεταφορέα. Ταυτόχρονα, η American Airlines επιβεβαίωσε την απόκτηση μεριδίου 1% της Iberia.

Επιπλέον, η British Airways και η Iberia υπέγραψαν συμφωνία προκειμένου να συνεργαστούν εκτεταμένα σε επίπεδο κοινών κωδικών πτήσεων (code-sharing) για διαδρομές εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ισπανίας, ενώ παράλληλα συμφωνήθηκε η αμοιβαία συμμετοχή των πελατών των δύο εταιρειών στα προγράμματα συχνών επιβατών (frequent flyer programs).

Η British Airways θα καταβάλει ποσό που θα κυμαίνεται μεταξύ 200-215 εκατομμυρίων στερλινών για την εξαγορά του 9% της Iberia, ενώ η τελική τιμή θα εξαρτηθεί από σειρά παραγόντων, όπως, π.χ., από την τελική τιμή του μεριδίου της Iberia (29%) στο ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων Amadeus, το οποίο σχεδιάζει δημόσια εγγραφή.

Οι δραστηριότητες της Iberia περιλαμβάνουν και τη συμμετοχή της σε γραμμές εσωτερικού, όπως τις Aviaco, Binter Canarias και Binter Mediterraneo.

AIR
του Ηλία Μπίσια

Η EMIRATES, ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ

Δεύτερη συνεχής φορά, η Emirates ανακηρύσσεται ως η «αεροπορική εταιρεία της χρονιάς 1999», σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας που οργάνωσε σε παγκόσμιο κλίμακα το περιοδικό «Worldwide» μεταξύ των αναγνωστών του, επιχειρηματιών που ταξιδεύουν τακτικά και είναι συνδρομητές του.

Η Emirates, στην ίδια ψηφοφορία, έλαβε και το Χρυσό Βραβείο, ως «η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στη Μέση Ανατολή και την Ινδική υποήπειρο».

Ο πρόεδρος της εταιρείας, σείχης Al Maktoum, δήλωσε: «Είμαστε πολύ υπερήφανοι που η Emirates κερδίζει αυτό τον τίτλο. Ο ανταγωνισμός είναι τεράστιος και γνωρίζουμε ότι πρέπει να συνεχίσουμε να επενδύουμε στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού για να διατηρηθούμε στην κορυφή. Τα νέα μας αεροσκάφη Airbus A330-200 θα ξεκινήσουν από φέτος να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, εξοπλισμένα με ό,τι καλύτερο έχει να επιδείξει η τεχνολογία για την άνεση και την ψυχαγωγία του επιβάτη».



ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΝΤ ΚΑΙ AMERICAN AIRLINES

Η ευρωπαϊκή εταιρεία ταχυμεταφορών TNT και ο τομέας μεταφοράς εμπορευμάτων της American Airlines ανακοίνωσαν πρόσφατα τη συνεργασία τους σε παγκόσμιο επίπεδο και την περαιτέρω βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Συγκεκριμένα, μερικά από τα χαρακτηριστικά αυτής της νέας συνεργασίας είναι η γενικότερη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών, η παροχή περισσότερου διαθέσιμου χώρου για μεταφορά εμπορευμάτων, η προτεραιότητα στη διεκπεραίωση των φορτίων και η άμεση προώθησή τους. Επιπλέον, ειδική συμφωνία προβλέπει το συντονισμό των πτήσεων των δύο εταιρειών για καλύτερη αποτελεσματικότητα των δρομολογίων, μειώνοντας το χρόνο αναμονής (transit) των εμπορευμάτων.

Η συνεργασία αυτή προβλέπεται να αυξήσει σημαντικά την παρουσία της TNT σε ιδιαίτερα νευραλγικές αγορές, όπως αυτές της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής. Εξάλλου, οι πελάτες και των δύο εταιρειών θα ωφεληθούν σημαντικά από τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, που θα προκύψουν.

Πρόσφατα, η δυνατότητα μεταφοράς εμπορευμάτων της American Airlines ενισχύθηκε σημαντικά με την απόκτηση 11 αεροσκαφών Boeing 777, ενώ έως το 2001 υπάρχει η προοπτική αγοράς 23 επιπλέον αεροσκαφών, του ίδιου τύπου.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΜΜΑΧΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ONEWORLD

Οι αεροπορικές εταιρείες American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways και Qantas Airways επιβεβαίωσαν την εφαρμογή λειτουργίας του παγκόσμιου συμμαχικού δικτύου Oneworld.

Όπως ανακοινώθηκε από τις εταιρείες, η ημερομηνία έναρξης του συμμαχικού δικτύου (1 Φεβρουαρίου 1999) αποτέλεσε το ξεκίνημα μιας νέας εποχής για το αεροπορικό ταξίδι. Οι πέντε εταιρείες θα θέσουν σε εφαρμογή ευρύ φάσμα καινοτομιών, σχεδιασμένων με γνώμονα την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στα 174 εκατομμύρια των επιβατών που τις προτιμούν κάθε χρόνο. Οι εταιρείες καλύπτουν συνοδικά

632 προορισμούς, σε ολόκληρο τον κόσμο.

Μερικά από τα πλεονεκτήματα για τους επιβάτες των πέντε εταιρειών είναι:

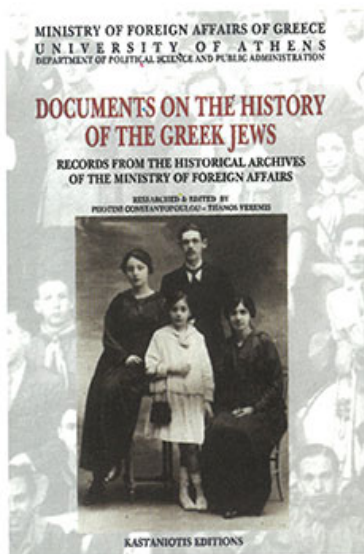
Σύνδεση των προγραμμάτων Συχνών Επιβατών (Frequent Flyer Programmes). Έτσι, τα μέλη των προγραμμάτων αυτών έχουν τη δυνατότητα να κερδίζουν και να εξαργυρώνουν μίλην όταν ταξιδεύουν με οποιαδήποτε από τις πέντε εταιρείες.

Οι κάρτες των προγραμμάτων αυτών θα αποκτήσουν κοινό κωδικό αναγνώρισης των μελών με τα χρώματα του ζαφειριού, του σμαραγδιού και του ρουμπινιού.

Ελεύθερη πρόσβαση των μελών σε καθεμία από τις 200 και πλέον ειδικές αίθουσες αναμονής των πέντε εταιρειών σε αεροδρόμια ολόκληρου του κόσμου, ανεξάρτητα με ποια από τις πέντε εταιρείες ταξιδεύουν.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



«DOCUMENTS ON THE HISTORY OF THE GREEK JEWS» Εκδόσεις: ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗΣ

Πρόκειται για έκδοση του υπουργείου Εξωτερικών, που έγινε σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αθηνών και με ερευνητές-υπευθύνους επιλογής και συγγραφείς των κειμένων την κ. Φωτεινή Ν. Κωνσταντοπούλου, διευθύντρια της Υπηρεσίας Ιστορικού και Διπλωματικού Αρχείου του υπουργείου Εξωτερικών, και τον καθηγητή κ. Θάνο Βερέμη. Τα «Ντοκουμέντα της Ιστορίας των Ελλήνων Εβραίων» που πέρασαν τον Ατλαντικό αποκαλύπτουν τους μακραίωνους δεσμούς Χριστιανών Ορθόδοξων και Εβραίων Ελλήνων από την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου μέχρι το Ολοκαύτωμα. «Ψυχή» αυτής της έκδοσης είναι η κ. Φωτεινή Ν. Κωνσταντοπούλου που, μαζί με τον καθηγητή κ. Θάνο Βερέμη, εισάγουν τον αναγνώστη με συναρπαστικό τρόπο στην ευτυχημένη και πλούσια ζωή, οικογενειακή και αστική, των εβραϊκών κοινοτήτων της χώρας μας.

«IONIAN VISION» Του Michal Llewellyn Smith Εκδόσεις: ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ

Τον Ιανουάριο του 1915, λίγο μετά την έναρξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η Μεγάλη Βρετανία πρόσφερε



στην Ελλάδα «σημαντικά εδαφικά ανταλλάγματα» στη Μικρά Ασία, εφόσον εμπλεκόταν στον πόλεμο, στο πλευρό της «Εγκάρδιας Συνεννόησης» (Entente).

Αυτή η προσφορά έθεσε σε κίνηση μια σειρά γεγονότων, με τραγική κατάληξη, το 1922, την άλωση της ελληνικής Σμύρνης και στο ξερίζωμα του

Ελληνισμού από τη Μικρά Ασία.

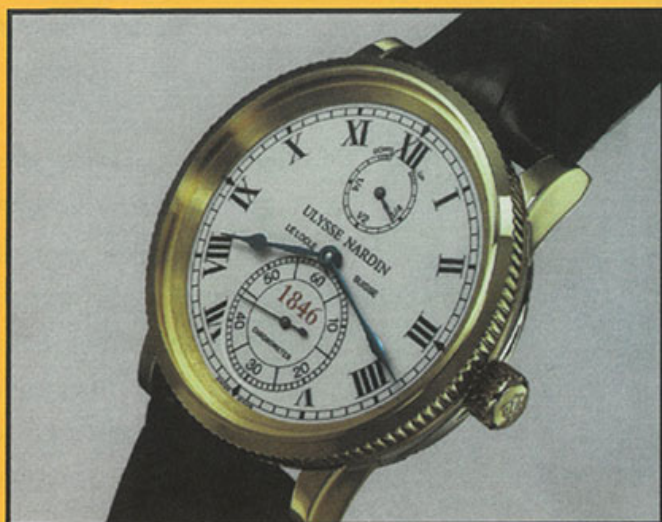
Ο συγγραφέας Michal Llewellyn Smith σκιαγραφεί στο βιβλίο του την παρουσία του ελληνικού στρατού στη Σμύρνη και τον πόλεμο στην Ανατολή, στο πλαίσιο της «Μεγάλης Ιδέας της Ελλάδας», αλλά και της παρουσίας των Μεγάλων Δυνάμεων στη Μέση Ανατολή. Αναφέρεται στο «όραμα της Ιωνίας» (Ionian Vision) του Ελευθερίου Βενιζέλου και στην κοινή θέση του με τον David Lloyd George για μια Ελληνο-Αγγλική Συμμαχία στην Ανατολική Μεσόγειο. Αυτή η εκτενής διήγηση αποτελεί μια ανάγνωση της μεγάλης καταστροφής και της επίδρασης που είχε στην πολιτική και κοινωνική ζωή της νεότερης Ελλάδας.

«ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΝΑΥΤΙΑΚΟ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΟΜΙΚΩΝ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ-ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΟΡΩΝ» Ελληνο-Αγγλικό και Αγγλο-Ελληνικό Εκδόσεις: Θ. ΤΥΡΟΒΟΛΑ

Από τη σειρά «Interbooks», το εγκυκλοπαιδικό αυτό λεξικό έχει συνταχθεί από ομάδα επιστημόνων, τεχνικών και ανθρώπων της πράξης, ειδικών στα ναυτιλιακά θέματα. Μερικοί από τους τομείς που αναφέρονται είναι: του Δημοσίου και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, του Ναυτεργατικού ή Ναυτεργασιακού Δικαίου, της Ναυτιλιακής Οικονομίας, της Οικονομίας των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, της Ναυτιλιακής Λογιστικής, της Θαλάσσιας ή Ναυτικής Ασφαλείας κ.ά.

Το λεξικό περιέχει όλες τις σημερινές ισχύουσες διατάξεις της ναυτιλιακής νομοθεσίας, στοιχεία για τις πιο σημαντικές διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και τους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, λεπτομερειακά στοιχεία για κάθε τύπο σύγχρονου πλοίου κ.ά.





Η εταιρεία Ulysse Nardin είναι μια διεθνώς αναγνωρισμένη εταιρεία κατασκευής χρονογράφων υψηλής πιστότητας. Ιδρύθηκε το 1846, με έδρα την Ελβετία, και διεθνή ιδρύματα της έχουν απονείμει μέχρι σήμερα 18 χρυσά μετάλλια και 4.300 βραβεία για την εξαιρετική ποιότητα των χρονογράφων της.

Ένα ξεχωριστό μοντέλο, ανάμεσα σε αυτά που διαθέτει η πλούσια γκάμα της Ulysse Nardin, είναι το «Marine chronometer 1846», το οποίο διατίθεται σε περιορισμένο αριθμό (250 κομμάτια). Μπορείτε να επιλέξετε το χρώμα της κάσας του μεταξύ λευκού, κίτρινου και ροζ-χρυσού.

Αντιπρόσωπος ΟΡΟ VILDIRIDIS, Βουκουρεστίου 14-16 Αθήνα, τηλ: 3635145.

Η εταιρεία Μελέτης και Προστασίας της Μεσογειακής Φώκιας, ΜΟΜ, έκλεισε τα δέκα χρόνια προσφοράς στο πιο απειλούμενο ζώο της Ευρώπης. Στόχος της ΜΟΜ είναι:

- Η συστηματική έρευνα στις ελληνικές θάλασσες για τον εντοπισμό, την καταγραφή, την αξιολόγηση των βιοτόπων του είδους.
 - Η συλλογή νέων δεδομένων σχετικά με τη βιολογία, οικολογία, συμπεριφορά του είδους.
 - Ο κατάλληλος συσχετισμός όλων των παραπάνω δεδομένων στο σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων προστασίας. Στην περιοχή των Βόρειων Σποράδων, και συγκεκριμένα στο Εθνικό Πάρκο, έχουν χαρτογραφηθεί 36 διαφορετικές σπηλιές-καταφύγια και έχουν πραγματοποιηθεί 2.500 επισκέψεις, κατά τη διάρκεια των οποίων 600 φορές παρατηρήθηκαν φώκιες. Παράλληλα, έχουν αναγνωριστεί 50 διαφορετικές φώκιες και έχουν καταγραφεί 49 γεννήσεις, ενώ πολλά νέα δεδομένα έχουν συλλεγεί σχετικά με την οικολογία αλλά και τη συμπεριφορά των σπάνιων αυτών ζώων.
- Αν θέλετε να συνεισφέρετε στο έργο της ΜΟΜ, μπορείτε να τηλεφωνήσετε στο 5222888, e-mail: mom@eexi.gr.



Φωτό: Π. Δανδρινός

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΙΣΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ
ΑΠΟΤΗΤΟΣ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
γιά τους σκεπτόνται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΕΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 14

March 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

82. WE WERE DENIED PARTICIPATION IN THE ADMINISTRATION OF OLP

Interview of the Governor of Piraeus,
Mary Tsanaki

84. TEN YEARS OF THE EUROPEAN

AIR LAW ASSOCIATION

By Professor P.D. Dagtoglou
President of the European Air Law Association

86. OPPONENTS' LEGAL COSTS

DOES THE INSURER HAVE TO PAY?

By Duncan Francies,
Richard Butler Consultants O.E, Piraeus

88. 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,*

Naftika Chronika, have been serving Greek shipping faithfully for more than sixty years, believing that they contribute, with whatever powers they have, firstly to familiarise the wider Greek public with the great offering of the shipping industry and its people to the economic development of the country and secondly to widen the thoughts of the shipping world on matters of this internationalised sector of the Greek economy.

The mere fact that "Naftika Chronika" is the longest-standing magazine in Greece shows that the targets and the ends have been met. With the same faith towards the matter of Greek shipping, they are continuing their course, believing that Greek shipowning will always make it through even the toughest moments and stand up against all foreign competitors, thus keeping Greek shipping alive internationally, even if the Greek state has overlooked its economic and diplomatic importance many times.

Greek shipping has a lot to offer at all levels. Let us not forget that a great part of the industrialisation of this country and its exit from the narrow limits of a farming economy is owed to shipping capital. However, beyond this so important contribution to the country's developmental course during the 50s, the 60s and the 70s, shipping capital can give a lot in terms of assistance, which shows, to its whole extent, the sensitivities of the people of the sea, of Greek shipping, up against the need to help their country in other social areas. "Naftika Chronika", wanting to participate in the general social effort coming from the area of shipping, have decided to place a small stone in the "building" that has been raised patiently and consistently through this effort. They are willing to donate a percentage of their advertising income to HELMEPA, and particularly its Child Section. They believe that stimulating tomorrow's citizens to feel the importance of protecting the environment and the better life quality that this protection ensures, is one of the best heritages that can be left in the children's sensitive souls.

MARY TSANAKI



Governor of Piraeus

We were denied participation in the administration of OLP

By Haris Pavlidis

How do you feel on the "Bridge" of the prefecture?

... A captain in a rough sea with a broken rudder; rough sea meaning the huge problems and broken rudder meaning the non-existent funds and competencies of the prefecture. Whatever the case though, we are heading for a protected harbour.

Can you handle the "rough weather conditions"?

Of course, as a good captain who manoeuvres the heavy hard to steer ship in the small ports of the less frequented islands.

What priorities do you set on this "Journey", the "long journey" of four years?

The participation of society in the dream for the future. This dream is localised societies, local administration, the smile on children's lips...

Your co-operation with the Ministry of Merchant Marine?

We want it to be harmonious. Is this something viable, however, when some people make decisions for the Piraeus people without their wish? We asked for a self-explanatory thing, to participate as a prefecture in the administration of OLP and we got back a grandiose denial and insult for the institution we serve. Let the comments be yours and of the Piraeus people.

Does something in the port of Piraeus bother you?

It bothers me that now it is deteriorating whereas till recently it was bouncing with energy and liveliness. Today, many of those who breathed along with it are now unemployed because of wrong governmental handling. What's more, besides the fact that it spreads through the whole administration area of the prefecture, the economic contribution to

the municipalities and thus to the citizens is minimal.

Is the upgrading of the Saronic gulf islands in your "navigation plan"?

This is definite; besides, the pilot programme for citizen's service on the Argosaronic gulf islands which was our priority shows exactly that.

The islands have increased needs and our thought is turned towards their solution and confrontation.

Yes or no to the increased prefecture competencies in the Argosaronic gulf islands?

I have to remind you that we have no competencies. One more paradox of Greek reality, namely the non-participation of local administration in decision-making centres and in this particular case in what concerns ports.

Your first thoughts for the sea environment?

It is our immediate priority to go forward and complete biological treatment plants, given that clean seas mean tourism and tourism means life for us. And of course, at this point I have to point out that the completion of the

sewage treatment plant in Psitalia is already beyond schedule.

"Calm waters" means...

Throughout my course, I have been swimming in deep waters, which are usually rough. So I don't know what calm waters is. But to be more precise, I find calm waters in the peace of my home. There, my companion and my children push aside the stormy problems.

In short?

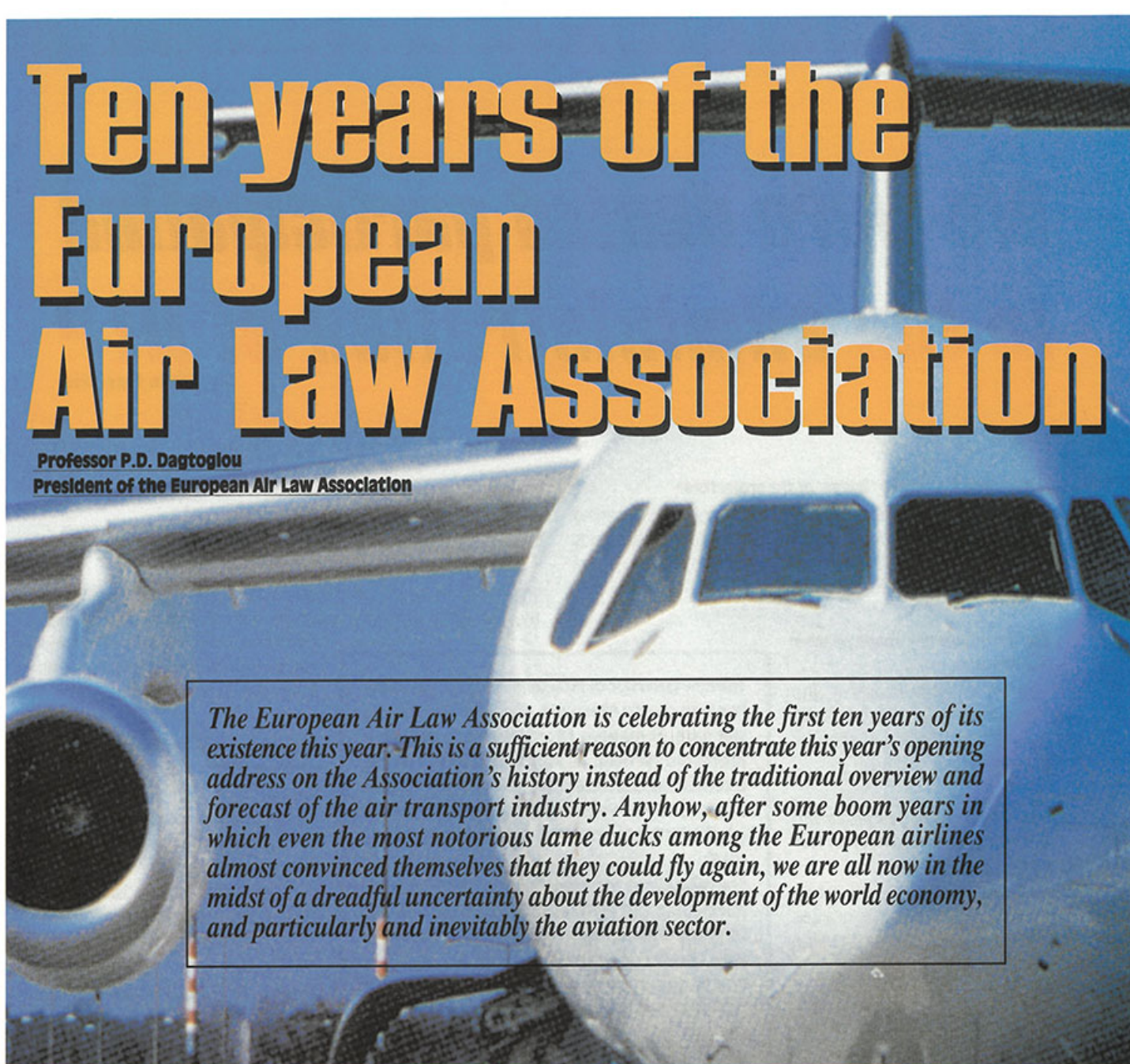
In short, struggle, a struggle for a good trip... ➡

The new governor of Piraeus prefecture, following her own course even with a broken "rudder", as she says, is leading the prefecture ship to a protected harbour. As far as the port of Piraeus is concerned, she bitterly points out the grandiose denial she received for participation in the administration board of the Piraeus Port Authority (OLP).

She talks about the Argosaronic gulf islands with particular warmth, and the desire to move forward immediately to infrastructure works with respect to the environment.

She knows about the difficulties and rough "weather conditions" she will meet. That's why she says that "she has been swimming in deep waters all her life..."

In short, the new governor seems ready for this journey in the sea of problems...



Ten years of the European Air Law Association

Professor P.D. Dagtoglou

President of the European Air Law Association

The European Air Law Association is celebrating the first ten years of its existence this year. This is a sufficient reason to concentrate this year's opening address on the Association's history instead of the traditional overview and forecast of the air transport industry. Anyhow, after some boom years in which even the most notorious lame ducks among the European airlines almost convinced themselves that they could fly again, we are all now in the midst of a dreadful uncertainty about the development of the world economy, and particularly and inevitably the aviation sector.

OPENING ADDRESS TO THE TENTH ANNUAL CONFERENCE

Ten years ago, in 1988, the FIDE Congress, the biannual conference of the umbrella organisation of all national associations for European law, took place in Greece. It was the beginning of the present tradition of three conference subjects, instead of two as was the practice until then. The third subject was, to the surprise of many, "Community Law and Civil Aviation", a topic commonly perceived as too technical and too peripheral to be one of the FIDE conference subjects. Now, I leave it to your imagination, whether it was chosen because suddenly a third subject had to be found, or whether a third subject was introduced for the sake of civil aviation. There was a good reason for choosing air transport

ten years ago. Even though the original EEC Treaty had already provided for the "adoption of common policy in the sphere of transport", in the first thirty years of the Community's existence hardly anything happened. In no other sector of the economy had the Community's achievements been so meagre and disappointing. In particular, air transport in the first generation of the Community's history was left almost untouched by European integration and European law, in particular the rules on competition, the backbone of the Treaty. The Commission's two memoranda on air transport in 1979 and 1984, though far from radical, led to little action. It was the Court of Justice which, in particular in its *Nouvelles Frontiers* judgement in April 1986, reaffirmed by the *Ahmed Saeed* judgement in April

1989, pointed out that, despite the Community's near inactivity for three decades, air transport was not, as several governments and state owned and aided airlines pleaded, outside the scope of Community law; especially now that the competition rules of the Treaty applied to air transport as well. Moreover, in the absence of a Council regulation based on Article 87, the national authorities and the Commission were competent to act under Articles 88 and 89 of the Treaty. This case law and, of course, the impetus towards the creation of a single market by the end of 1992 persuaded the Council to adopt the first proposal from the Commission - the December 1987 package. However toothless this so-called first package proved to be, it was a turning point at the time. It became apparent to some of us that this could



OF THE EUROPEAN AIR LAW ASSOCIATION IN VIENNA

be the beginning of important developments in air transport. Hence the idea of adopting "Community Law and Civil Aviation" as the novel third subject of the FIDE Congress in 1988.

The subject proved surprisingly popular and the working group on it was the largest of the three. It was obvious that there was more widespread interest than generally thought. After the initial period, when more developments were expected, the second idea was to found an association devoted to the study of the developments in European air transport law and policy. A paper on the declaration of interest in becoming a member of such an association was hastily written and it circulated among the participants of the civil aviation group. There was prompt and substantial response to it, including, I remember, Professor Lenz, the Advocate

General in Nouvelles Frontiers and Ahmet Saeed, and Bob Ayling, BA's present chief executive. That was in essence the birth of the European Air Law Association on the 30th of September 1988.

The initiative was obviously well timed. It also proved successful. The idea it was based on, that major developments in European air transport law and policy were about to come to the forefront, proved correct. The second and third packages, and with them a far reaching liberalisation of air transport followed benefiting both airlines and consumers, though not equally. Reality is not nearly as free as theory but we have come a long way since 1988. Meanwhile, EALA was joined by almost everybody who is somebody in the European aviation legal world. This is the cause and the result of the fact that EALA is perhaps the most important forum

where the recent developments and current problems of air law and policy are discussed, in annual conferences and occasional seminars. Moreover, EALA is a non-profit making organisation in the strictest sense of the word: no one is paid for work offered to EALA, whether member of the Committee of Management or speaker or panellist in its conferences and seminars. We represent no particular interests. On the contrary, we always endeavour, if not to be absolutely objective (which is not always possible), at least to strike a fair balance between the different views and interests. All this, combined with the non-commercialism of our conferences and seminars, results to the fact that EALA offers, by any standards and in every sense, good value for money.

OPPONENTS' LEGAL COSTS

Does the insurer have to pay?

By Duncan Francies,
Richard Butler Consultants O.E. Piraeus

There has suddenly been a lot of interest in the liability of an insurer to pay costs to third parties, sometimes in circumstances where that would exceed the limit of their liability under the policy with their own assured. The following three cases illustrate the problem in different ways.

1. *Murphy v Young & Co's Brewery and Sun Alliance* [1997] 1 Lloyd's Rep 236

The managers of a pub were dismissed, by the brewery who employed them, for "gross misconduct". The managers sued the brewery for wrongful dismissal claiming £60,000. The brewery denied liability and counter-claimed damages. Lawyers were employed on both sides. The claim was dismissed and the brewery recovered some £16,000 in damages. So in accordance with the normal rules, they would be entitled to recover their costs.

The managers had the benefit of legal expenses' insurance from the Sun Alliance, but subject to a limit of £25,000. Their own lawyers swallowed up the whole of this sum, the managers paying the extra themselves above £25,000. In fact, by the time the case came up for trial, they had paid the damages awarded against them and also all the costs incurred by the brewery, but Sun Alliance wanted a decision on their own liability as a matter of principle. No doubt they had other cases waiting for a similar ruling, and at one point in the case it was genuinely thought that the managers would be unable to pay, leaving Sun Alliance as the only source of funds. However, they said they had no further liability for any more legal expenses at all above their limit of £25,000, especially those incurred by the brewery. True or false?

2. *Chapman and Turner v Christopher and Sun Alliance* [1998] Lloyd's Rep I.R. 1

Mr Christopher negligently caused a fire at the factory where he worked (owned by Chapman and leased by Turner who kept his machinery there). The total claim for damage to the building and

machinery was £1,129,212.00. Mr Christopher lived at home with his mother and had no assets (and no job either after he nearly burnt down the factory). By chance however, his mother had an insurance policy with Sun Alliance on the contents of her house which covered him as well. The limit of liability under the policy "for all damages and claimants' costs...is £1,000,000" in respect of any legal liability incurred by Mr Christopher or his mother. It is a fairly normal "extra" which is added on to such policies.

Sun Alliance defended the claim on the basis of contributory negligence by Turner and Chapman, but lost. The claim succeeded in full with interest on top and costs, both sides having used lawyers. Mr Christopher never took any part in the litigation which Sun Alliance paid for and conducted for their own benefit. They paid Turner and Chapman £1,000,000 but denied liability for any further damages due to them, or their legal costs of about £250,000. Were they right or wrong?

3. *Tharros Shipping v Bias Shipping* [1997] 1 Lloyd's Rep 246

The "Tharros" was time chartered to Bias for at least 32 months. After about 22 months, Bias declared the charterparty was frustrated and terminated it. Tharros brought a claim against Bias who then changed their allegation to fraud and the case went to trial on this basis. During the trial the defence and the expert witness were both attacked with such success that Bias withdrew all further opposition and allowed judgment to be entered against them with interest and costs. However Tharros were unable to enforce their judgment and eventually turned to the charterers' defence club to try to recover their costs.

The club did not even know about the charterparty, let alone the dispute, until a month after the writ was issued. So they had agreed initially to cover Bias only from the date they were so notified. A year later, just before the trial began, they reviewed their support and said they would only indemnify Bias for unrecovered costs if Bias successfully defended the claim against them. This was not a gamble

by the club, since all the lawyers employed by Bias had said they would lose the case, but they were letting them "have their day in court" if that was what they really wanted. Effectively, the club was terminating their liability at that point.

The rules of the club, as usual, provided that they would also pay the costs for which Bias may become liable. But it was subject to the exercise of their discretion, and provided such costs were not incurred due to "personal neglect or default" of Bias - ignoring legal advice, running a hopeless defence and employing an expert with no expertise could all come within this proviso.

Could Tharros recover any of their costs from the club in these circumstances?

The Supreme Court Act 1981 section 51(1) says:

...the costs of...all proceedings in...the High Court...shall be in the discretion of the court.

Section 51(3) says:

The Court shall have full power to determine by whom and to what extent the costs are to be paid.

These provisions of the Act were the common thread in all 3 cases. In *Aiden Shipping v Interbulk* [1986] A. C. 965 the House of Lords, following section 51, laid down the clear principle that non-parties could be ordered to pay costs "in exceptional circumstances" where justice required. This came as a surprise to lots of people, but was very popular, as can be seen from the numerous cases which have followed it. The 3 examples set out above are just some of the most recent. So what are the answers in each case?

In *Murphy v Sun Alliance*, it was decided that Sun Alliance were not liable for any further legal expenses above their limit of £25,000. The following factors were relevant:

- (a) They had not started the litigation
 - (b) They had not controlled it
 - (c) They had no interest in the outcome
 - (d) They could not be accused of "wanton and officious meddling" (in the words of Lord Mustill in another case)
 - (e) The provision of legal expenses insurance was in the public interest and should be encouraged
 - (f) The policy complied with the relevant statutory regulations
- In other words, there were no exceptional circumstances to justify an order under section 51.

However, in *Turner v Christopher*, the relevant factors were quite the opposite, as follows:

- (a) Sun Alliance defended the action on its own initiative, and this was the only reason the other side incurred costs
- (b) Sun Alliance had controlled the litigation at all stages and paid for it
- (c) They had a large financial interest in the outcome which they were trying to protect
- (d) They knew from the beginning that the claim exceeded their limit under the policy
- (e) They were not acting in the interests of Mr Christopher and knew he had no assets
- (f) They had prejudiced the other side by keeping them out of their money for nearly 4 years
- (g) Their defence failed

The Court of Appeal decided these were exceptional circumstances under section 51, and ordered Sun Alliance to pay the costs of *Turner and Chapman*, on top of the £1,000,000 they had already paid for the claim itself.

If Sun Alliance is unhappy with this result, one can well understand why. If they agree in the policy to cover "all damages and claimants' costs" up to £1,000,000, why should section 51 override this? In one sense the court is re-writing the policy to say "damages up to £1,000,000 plus claimants' costs." And many other insurers might have handled the claim in exactly the same way.

Sun Alliance obtained leave to appeal to the House of Lords, but eventually changed their mind and, on 8 December 1998, they withdrew the appeal. In the 13 years intervening since *Aiden Shipping*, a lot has happened, and a review would have been welcome, especially for defence and P & I clubs who frequently find themselves a target for claims like this all over the world. The third case illustrated above, *Tharros Shipping v Bias Shipping*, was such an example.

The way in which the club appears to have handled the request for support from Bias is very familiar. Such requests are dealt with every day of the year by all the clubs. However, *Tharros* said the club rules were illegal because they failed to provide specifically that they would pay the costs of a successful opponent. Consequently the club was 'maintaining' the action for their own benefit. (Maintenance is a tort which cannot be dealt with here.) But the court disagreed and concluded that the club had no interest in the outcome of the litigation. They also pointed out that defence clubs do not always pay the costs of successful opponents in other cases. However, we are left a bit in the dark about the answer to the question whether the club were liable directly to *Tharros* for any of the costs which Bias would normally have had to pay. The club had a defence under their rules concerning the "personal neglect or default" of their members, as well as the discretion point, and the court of appeal decided they should have the opportunity to argue these defences properly. The case was remitted back to the original court accordingly, but has obviously been settled or abandoned as no further law report has since emerged.

From some of the comments in the judgments, however, it is probable that the club would be liable to pay the opponents' costs if they had supported Bias and agreed to indemnify them for those very costs. For example, the period between first notification and the review a year later. In other words, a co-extensive liability.

It would certainly be surprising if the court had ordered the club to pay all the costs incurred by *Tharros*, as an exceptional circumstance under section 51. There is support for this from a Canadian decision (*Gulf Canada v Merlac Marine* [1994] 18 O.R. (3d) 239) where the club was held not liable for costs in a very similar situation.

However, the courts are always keen to say that every case must be looked at on its own facts and merits. Any clarification of the law would be welcome to make this assessment easier, but there is no doubt at the moment that section 51 gives an extremely wide discretion to the courts, and insurers in particular should be very careful not to overlook it. ➡

the maritime scene

NEWS



BIMCO WARNS: BRAZIL PENALISES TANKERS IN COASTWISE TRADE

Tanker-owners involved in the Brazilian coastwise trade are facing a deteriorating situation, with owners reporting that Brazilian authorities are levying exorbitant fines, prohibiting vessels from coming alongside berth to discharge and denying crews permission to come ashore. In November 1998, crewmen were fined approximately USD 50 for not holding "Visa No. 5", a document which is only issued to seafarers employed by Brazilian companies. At the beginning of January the Brazilian Federal Police and Immigration Authorities are reported to have fined at least four tankers between USD 30000 and USD 250000 upon discovering that the crews did not hold "Visa No. 5". One tanker was fined USD 250000 and is not being allowed to discharge her cargo, while her crewmembers are facing deportation. The most severe problems seem to be in Vila do Condo (Belem). Petrobras, the Brazilian state run oil company have approached the government with view to find a timely solution to the crew-visa problem. In the light of these reports, BIMCO is advising members to proceed with caution when considering time-charters involving the Brazilian coastwise trade.



TANZANIA BECOMES INMARSAT'S 85TH MEMBER

Tanzania has joined Inmarsat, the global mobile satellite organisation, becoming its 85th member country. The national signatory will be the Tanzanian Telecommunications Company Ltd (TTL). It is the fourteenth African country to join Inmarsat and this illustrates the continuing need for mobile satellite communications and information technology which is so fundamental for growth and development in this region.

ACCESS MADE EASY, A NEW TRUNK ROAD FOR THAMESPORT

The Wainscott Bypass, a new 9km stretch of road which forms an important part of the link between Thamesport, Isle of Grain and the M25 London Orbital, has opened three months ahead of schedule. The new road bypasses suburban Rochester, removing Large Goods Vehicles (LGV's) from residential areas and reducing transit times for deliveries to and from the Greater London and southern England Markets.



CORY TOWAGE TO OPERATE NEW OIL RECOVERY VESSEL ON THE RIVER MERSEY

Cory Towage has been awarded a contract by the Mersey Docks and Harbour Company to supply and operate an Oil Recovery Vessel (ORV) for operation on the River Mersey, the Manchester Ship Canal and in and around the various Mersey ports and terminals. It will be built in the UK by IMO Ltd, at a cost of £600000. It will be named Pollgarth, have the colours of Cory Towage and will be capable of collecting up to 50 tonnes of oil an hour and discharging it to shoreside reception facilities.

CRUISAIR ANNOUNCES NEW ORGANISATION FOR INTERNATIONAL SALES

Jack Crews, president of Marine Development Corporation (MDC), has announced a new international organisation for world-wide sales of Cruisair products. Trevor Goldsmith, managing director of Cruisair UK, assumes responsibility for sales and support for customers in Europe. He will be supported by Belinda Brown, office manager of Cruisair UK, and two staff engineers in the UK office. To support the international sales programme, Cruisair has produced a series of colour brochures describing the company's product lines in various languages.



LLP ANNOUNCES NEW SHIPPING TITLES FOR EARLY 1999

Five titles for the maritime industry are among new business books published by LLP Ltd. "Business of Shipbuilding" by George Bruce explains the nature of the business through practical examples used in the commercial environment. "ISM Code: A Practical Guide", by Philip Anderson provides a practical and comprehensive guide to all the legal and insurance implications. "Grain: Carriage by Sea" by Tom Sewell explains not only the techniques of carriage of grain by sea, but also explains both the political and economic influences and how they impact on the business. "Steel: Carriage by Sea" by Arthur Sparks is written with the specific aim of preventing damage to steel cargoes and subsequent claims, and it provides a ready reference both for shipping people and others, such as insurers and lawyers, likely to be involved in any such claims. "High Speed Car Ferries 1999", a Lloyd's Shipping Economist management report by Paul Hynds provides a complete overview of the industry. The report covers finance, technical and operational aspects such as vessel specifications, performance comparisons and route simulations for profit and loss.

RACAL EXTENDS DEMONSTRATION OF EGNOS TO MARINE AND RAIL USERS

Multi-modal satellite navigation trials being conducted by Racal are set to bring the benefits of the latest generation of satellite navigation systems to the rail and marine sectors. Currently under way in the Baltic Sea, the Magnet trials are showing that wide area systems such as Racal's prototype EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System) can provide a range of operational, financial and safety benefits across the whole of Europe. The system is also being trialed by the rail sector in France, where an SNCF train is fitted with a GNSS (Global Navigation Satellite System) receiver.

GEEST GIVES IT FIVE

The European intermodal operator Geest North Sea Line is now serving the Rotterdam-Hull route five days a week which, in terms of what the trade demands, means that Geest is now offering a daily service along this important artery between mainland Europe, the North of England and Scotland. Geest also operates six sailings a week for containers between Rotterdam and Tilbury and also operates door-to-door trailers between the UK and Continental Europe using various ro-ro ferry routes.

DUNELM: FELIXSTOWE AND THAMESPORT HAULIERS FORM CLOSER LINKS

In the interest of providing a better service to their shipping line customers, Maritime Haulage Ltd and Port of Felixstowe Transport (POTF) have joined forces under the name of Maritime Haulage Ltd.. However, both companies will retain their individual identities, including truck liveries, for the foreseeable future. The "new" Maritime Haulage has a fleet of 136 owned vehicles which are Iveco Ford, Scania and Volvo 6 x 2 tractor units, and an additional 100 subcontracted. It now operates from six locations: Thamesport, Felixstowe, Manchester, Southampton, Rainham (London) and Leeds.



TT CLUB: AVOID PROBLEMS AND PROPERLY PACK YOUR FLATRACKS

The need to take precautions and check documentation when sending out-of-gauge cargoes by seafreight using flatracks was highlighted in two stories in the TT Club's most recent edition of Door to Door. A helicopter being flown from USA to Sweden was damaged by seawater; the shipper claimed that under deck stowage has been required, but the forwarder argued that this had not been instructed and therefore carriage on-deck was permitted under the terms of the Bill of Lading. The court found against the forwarder, finding that there had been no express direction given by the shipper to stow below deck. The forwarder had no opportunity of recovery from the ocean carrier as he had given no indication that stowage below deck was required. The second story refers to machine parts that were damaged by seawater, but here as well the forwarder won the case on the basis of the jurisdiction, and the Club paid only the survey and the legal fees.

POSSIO PM70 MOBILE MESSENGER: WORLD'S FIRST GSM UNIT FOR TELEPHONY, FAX AND SMS.

Possio PM70 is the world's first, fully integrated unit to handle both speech and paper fax transfers, as well as Short Message Services (SMS). The product is mobile and self-powered by means of a battery; it is built for all types of work environments, such as temporary offices, transportation- and construction sites, as well as for people with jobs that keep them on the move. Its design is elegant and it weighs less than one kilogram.



SPECTEC WARNS: MILLENNIUM BUG DANGER ON HORIZON FOR MERCHANT SHIPPING FLEET

Passengers and livestock trapped on ships with no escape and rotting cargoes cast adrift - just two of the nightmare scenarios facing shipping companies as the year 2000 approaches. The majority of the global commercial fleet is totally unprepared for the impact of the Millennium Bug, a computer virus that could theoretically have any effect not only on personal computers but also on embedded chips within ships' equipment and control systems. SpecTec offers to ease Millennium Bug fears with Year 2000 Compliance Assessments on clients' ships to make sure that they will not be struck by the bug. An on-board audit is also carried out to verify any missing information and to carry out specific tests on PC's, networks and software systems.

LLOYDS CRUISE INTERNATIONAL; VOYAGER OF THE SEAS: THE BIGGEST CRUISE VESSEL AFLOAT

Maybe the biggest cruise vessel afloat, "Voyager of the Seas" is not about size, but about options. The estimated \$500 million cost has been surpassed, but Royal Caribbean International continues to innovate and is also intent on creating to-scale models of many of the different concepts onboard to ensure they work in reality. There are 1557 cabins (757 outside with balconies), all of which have their own air-conditioning, while a totally new wall construction will give better sound reduction between cabins and a higher fire safety level. The crew, 1176 in number, all have cabins fitted with TV and refrigerator and sleep only two. Manoeuvrability of "Voyager of the Seas" promises to be impressive, as she is fitted with four bow thrusters, as well as two stern thrusters and three Azipods.

MAGNIFICENT MAPS AT SOTHEBY'S

Maps and atlases which bear witness to the changing shape of the world and the charting of the oceans are to be offered by Sotheby's in London as a single owner collection on Thursday March 11, 1999. The fine collection, of 85 lots, spans five centuries of cartography from the 15th to the 19th century and includes some exceptional works from Ptolemy to Van der Maelen. It also boasts celestial atlases by Doppelmeyer, Bayer and Schiller; works with maps in the shapes of animals and books with early town plans, such as the Nuremberg Chronicle and Breydenbach.



"HANSACITYLINK": THE NEW COMBINED TRANSPORT PRODUCT BETWEEN GERMANY AND SWEDEN

Pan-European combined transport network operator Intercontinental-Interfrigo (ICF) launched a five times weekly service linking four terminals in Germany with eight in Sweden via the Baltic. It is designed for containers, swap bodies and trailers with a maximal height of 315 cm. Containers carrying RID (dangerous) goods can be accepted, with the exception of products in RID categories 1 and 7.

CORY TOWAGE ACHIEVES ISM CERTIFICATION FOR ITS UK FLEET

International towage operator Cory Towage Ltd has achieved ISM certification for its UK harbour towage operations despite the fact that ISM compliance is not mandatory for the company's tugs; all of its fleet lie below the 500 gross tonne threshold at which ISM becomes a requirement for vessels operating in international waters.

OVERSEAS AGENCY LTD A MEMBER OF UKRSUDPROM

Overseas Agency Ltd has become an Associated member of the Ukrainian Shipbuilders' Association UKRSUDPROM. The managing Director of the company, Captain P.G. Makris, has been appointed Consultant to the Government of Ukraine, in the subject of shipbuilding and activities related to this industry.



RISE MULTIPLE CABLE AND PIPE PENETRATIONS WITHSTAND 2.5 BAR EXCESS PRESSURES

Pressure tests on multiple cable and pipe penetrations based on the RISE system have shown that these conduits are capable of withstanding excess pressures of 2.5 bar. The RISE multiple penetration and sealing system was developed and is marketed by Beele Engineering of Aalten, the Netherlands.

DRAFT COGSA REVISION THREATENS INTERNATIONAL TRADE

The United States must honour its position as the world's largest trading nation, to act responsibly and actively discourage unilateralism in the conduct of international trade. These are words used by BIMCO Secretary General Finn Frandsen in a statement to the US Senate protesting a draft revision of the US Carriage of Goods Sea Act (COGSA). Although the proposed COGSA revision draft contains a number of improvements, certain elements constitute a radical departure from the generally accepted structure of international maritime law, the most significant of which limits the right of commercial parties engaged in international maritime trade to contractually agree upon the most appropriate venue and applicable law for the resolution of disputes. The BIMCO statement strongly urges the Senate to reject the proposed draft revision of US COGSA, taking the commercial needs of both the international community and the United States into consideration.

DUBAI

A recent case before the Dubai Court of Cassation highlighted the need to give proper notice to a carrier when taking delivery of damaged cargo. Under UAE law, the notice needs to be given at the time of delivery if the damage is apparent or within three days of delivery, if the damage is not apparent. One more issue addressed was that of the time of delivery. According to the UAE Maritime Code, delivery does not mean discharge of the cargo at a port warehouse, but the actual delivery of the cargo into the possession of the consignee.

Issued by Berryman's Lace Mawer.

LSM FEATURES SHIPPING IN TURKEY AND BLACK SEA

Turkish shipyards are prospering, despite the fierce competition, according to the cover story on Turkey and the Black Sea in the December issue of Lloyd's Ship Manager. While the stalled privatisation process inhibits the state-owned shipbuilder, private sector shipbuilders in Turkey believe that they can compete on price and quality with most shipbuilders in the world. The proposals before parliament are set radically to reshape the face of shipping in Turkey. Under the proposals, ship owners with ships on the second register will pay an entry tax and a tonnage tax, but will be exempt from profits tax and, as a result, will no longer obtain tax relief on investments.

LITTON RECEIVES ORDER FROM DERECKTOR FOR FAST FERRY NAVIGATION ELECTRONICS

Litton Marine systems has received an order to supply bridge electronics for a new 57-knot fast ferry under construction at Derektor Shipyard, Mamaroneck, New York. It is providing a C. Plath Navigat X MK 1 gyrocompass and Navipilot HSC autopilot for the 300-passenger ferry, which is being built for Buquebus Ltd for operation in the Caribbean. The two instruments are specifically designed for the unique requirements of high-speed vessels and are type approved to the latest IMO resolutions for high speed craft.

In our previous issue the name of the author of the press release "News from Italy" was involuntarily left out. Our apologies to Prof. Michele de Meo of De Meo Associati Studio Legale, Rome.





LLOYDS REGISTER: WORLD SHIP ORDER BOOK CONTINUES RECOVERY

The total world ship orderbook has continued to recover from its recent drop. It has shown a rise of nearly 4% against the previous quarter. New orders totalled almost 8.5 million gross tonnage (mgt), while completions remained relatively constant at around 6 mgt, an average maintained throughout 1996, 1997 and 1998. Japan and South Korea continue to dominate the market.

NORTH OF ENGLAND SUGGESTS ISM COMPLIANCE OPTION FOR NON-SOLAS SHIPS

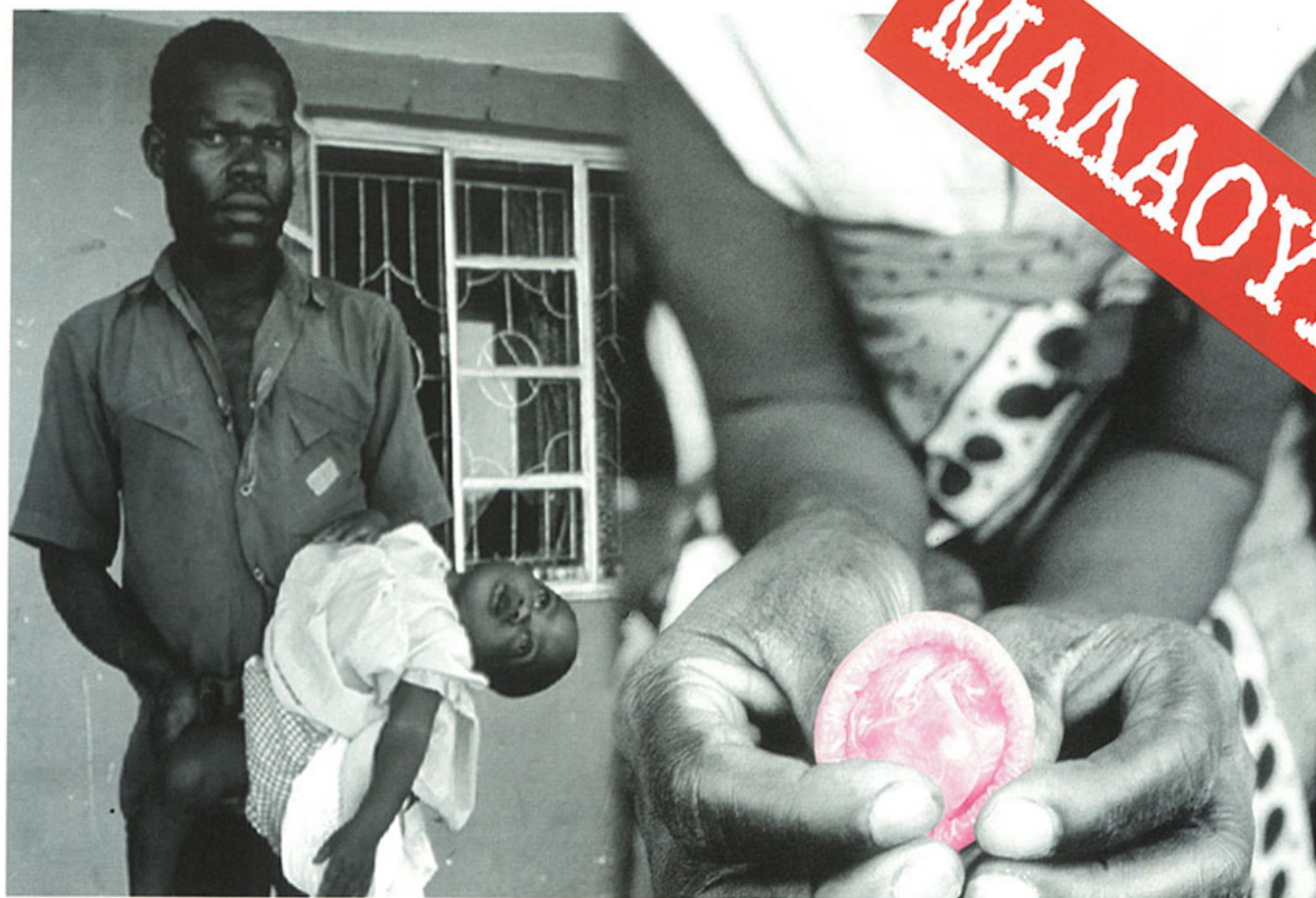
The North of England has suggested how shipowners from maritime states which have not yet adopted the 1974 Safety of Life at Sea (SOLAS) convention might prove how their ships comply with the International Safety Management (ISM) Code when trading with SOLAS countries. The club suggests that owners in non-SOLAS states could apply to an International Association of Classification Societies (IACS) member for verification of their safety management systems and to demonstrate that they comply with the ISM Code as if it applied in the normal way. The classification society may then be able to issue an equivalent certificate, which would not be a valid SOLAS certificate, but it may still be valuable documentary evidence of compliance that can be produced to port state control authorities.

NEW MANAGEMENT APPOINTMENTS AND PROMOTIONS AT ASRY.

ASRY's Production Department team, led by Mr. Chris Potter, Production Manager, has recently been strengthened following the appointment of Mr. Stuart Ramsay as Blasting and Painting Service Head and the promotion of Mr. Joaquim Coutinho to Steel and Boiler Service Head. An important management change has also been noted in ASRY's Commercial Division with the promotion of Mr. Firmino Martins as Head of the Ship Repair Department, following the retirement of Mr. Dimitrios Poulakis after over 20 years service with ASRY.

MARITIME EMPLOYERS ISSUE WARNING OVER CREW CONTRACTS

The International Maritime Employers' Committee (IMEC) has issued a warning to employers over changes to crew employment contracts which have been introduced by the International Transport Workers' Federation (ITF) covering seafarers serving on ships registered in countries regarded by ITF as "flags of convenience". New clauses introduced into ITF contracts as well as amendments to existing clauses would provide additional benefits to seafarers at significant cost to employers and create industrial relations problems on board. IMEC has written to ITF expressing its opposition to the changes and has proposed that a meeting should be held in March to discuss the issue further.



Το AIDS έχει μπει στη ζωή τους! Το ίδιο κι εμείς...

Το Μαλάουι, με πληθυσμό όσο της Ελλάδας, έχει 1.000.000 φορείς του AIDS. Μία στις τρεις έγκυες γυναίκες είναι μολυσμένη από τον θανατηφόρο ιό και μεταδίδει την ασθένεια στο παιδί της. Αριθμοί τραγικοί που δείχνουν το μέγεθος της εγκατάλειψης αυτών των ανθρώπων. Οι Γιατροί Χωρίς Σύνορα έχουν ήδη μπει στη ζωή τους...

Βρίσκονται δίπλα τους με προγράμματα ενημέρωσης για την πρόληψη του AIDS, ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και ελέγχου των μεταγίσεων. Όμως οι ανάγκες για την επέκταση των προγραμμάτων είναι τεράστιες.

**Βασιζόμαστε λοιπόν σε σας,
για να μπορέσουμε να δώσουμε σε αυτούς τους ανθρώπους
την ελπίδα για ζωή.**



ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 57, 104 32 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 5.200.500

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 Τράπεζα Εργασίας (Α/Κ Νο 002/62047-00/40)

Στοιχεία τιμολογίου

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΟΔΟΣ: ΑΡΙΘΜΟΣ: Τ.Κ.: ΠΟΛΗ:

ΔΟΥ: ΑΦΜ: FAX:

Παρακαλούμε όλες οι επιταγές
να εκδίδονται επ' ονόματι

GRATIA EKDOTIKH EPE

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/Seamen: 15.000 drs.

Abroad 110 US\$

METHOD OF PAYMENT

☐ Postal cheque ☐ Personal cheque ☐ Endorsement to Ergobank 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 EKDOTIKI E.P.E

46, Philonos str., Piraeus 185 35, Hellas

Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

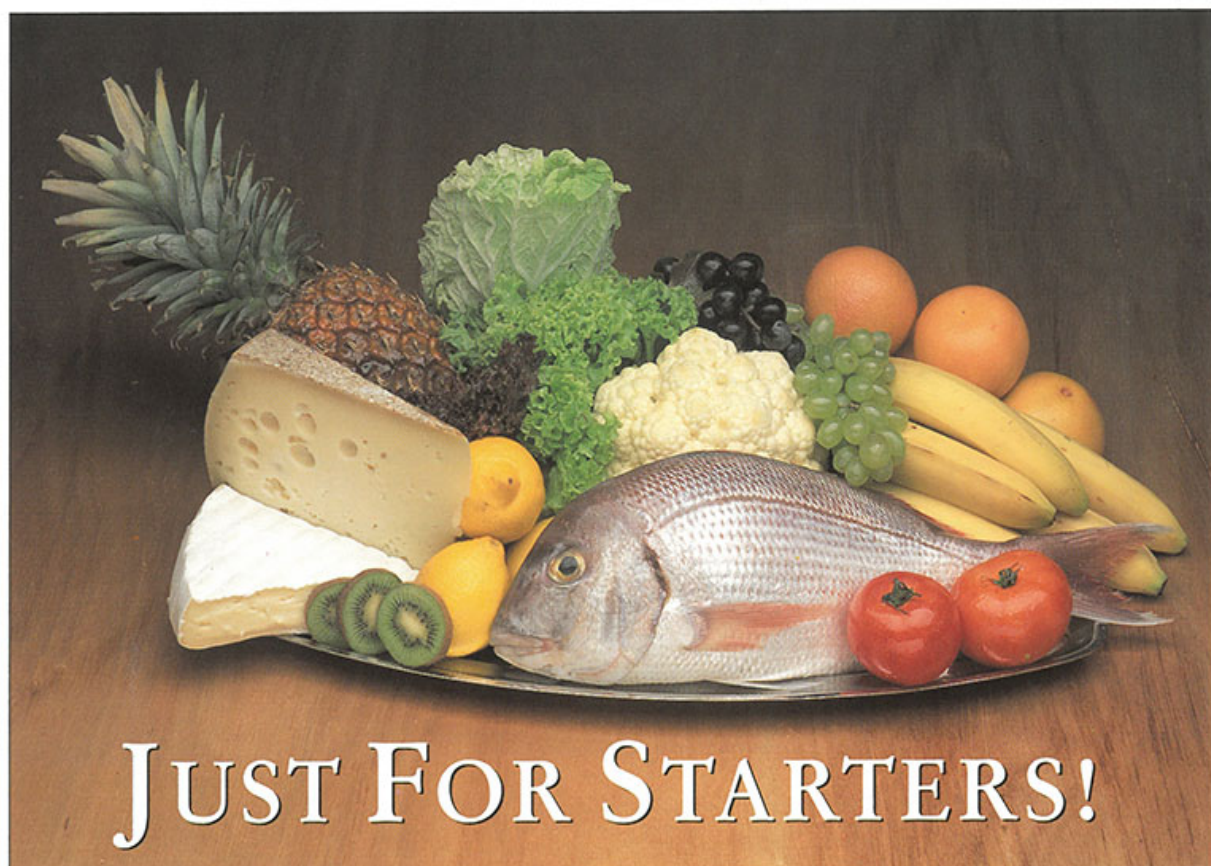
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

SURNAME:

ADDRESS: POSTCODE:

CITY: TEL.:

DATE: SIGNATURE:



JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH., Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

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



Skaramanga Yard

HELLENIC SHIPYARDS Co

SERVING YOUR SHIPPING INTERESTS

Cruise Vessel Refits

Luxury Yacht Refits

Commercial New Buildings

Naval New Buildings

Ship Repairs



P.O. Box 3480, 102 33 Athens, Greece
Phone: +30.1.557.8315, Fax: +30.1.557.0719