



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 15 - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑΣ

Ενεργότερη
συμμετοχή
του εφοπλισμού
στη ναυτιλιακή
πολιτική

ΧΡ. ΑΓΡΑΠΙΔΗΣ

Ο Πειραιάς
εκπέμπει SOS

Κ. ΚΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

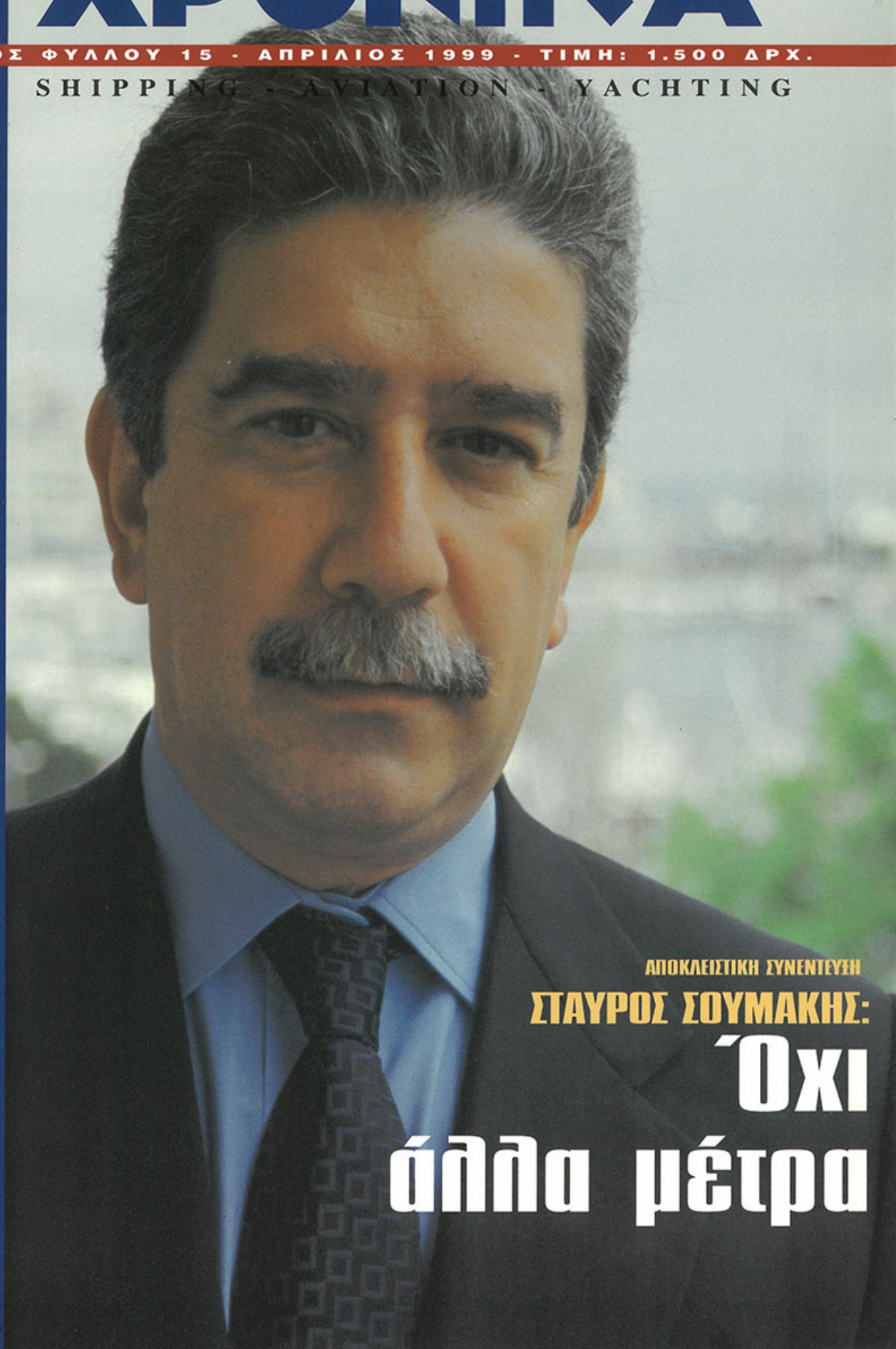
Σε καλή πορεία
οι κρητικές
ναυτιλιακές
εταιρείες

ΕΡΕΥΝΑ

Η άνοξη
της αεροπορίας

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ
ΤΗΣ ΠΝΟ

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ:

**Όχι
άλλα μέτρα**

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore



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

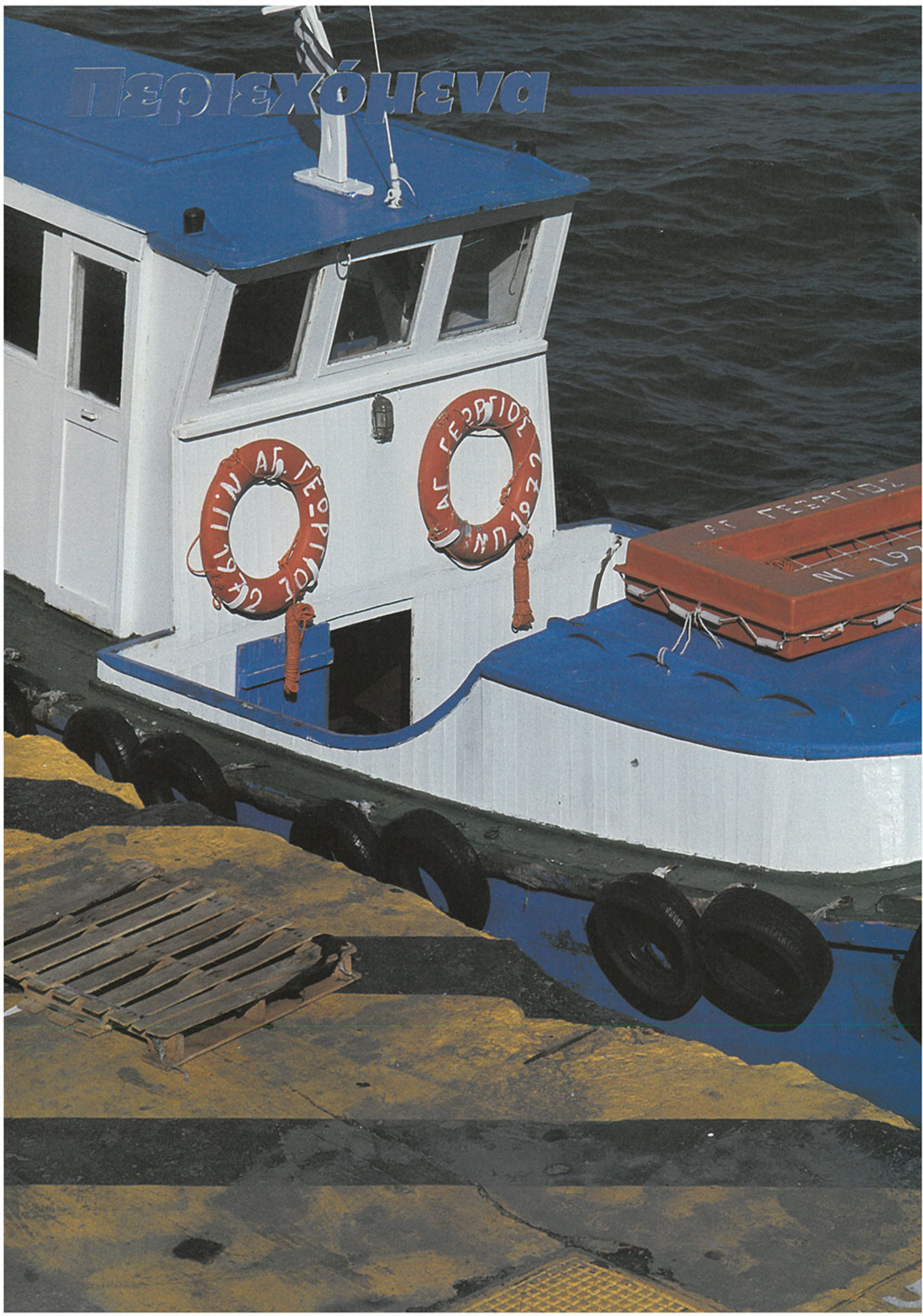
PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

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

ΤΗΛ.: 02/377 795

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

18. ΟΧΙ ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ

Αποκλειστική συνέντευξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρου Σουμάκη

22. ΕΕΕ ΚΑΙ ΝΕΕ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ

ΣΤΗ ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Ο πρόεδρος της ΠΟΛ.ΑΝ. Αντώνης Σαμαράς, σε μια εφ' όλης της ύλης συνέντευξη

26. ΕΝ ΟΛΙΓΟΙΣ... ΠΟΛΛΑ

ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΙ ΥΠΕΡΦΑΝΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΗΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
Συνέντευξη του ευρωβουλευτή της Ν.Δ. Κωστή Χατζηδάκη

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

28. Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΕΚΠΕΜΠΕΙ SOS

Η οικονομική κατάσταση του πρώτου λιμανιού της χώρας

32. ΕΥ ΑΓΩΝΙΖΕΣΘΑΙ

ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ
Συνέντευξη της Κατερίνας Παναγοπούλου

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

34. Η ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ

36. ΑΥΞΗΣΕΙΣ 8% ΖΗΤΟΥΝ ΟΙ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

40. Η ΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η έντονη κινητικότητα και η συνεχής βελτίωση των αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών

44. ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

48. Ο ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

51. ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άρθρο του Ελ. Θαλασσινού

52. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

56. ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Ο καταπέλτης του «Έλλη» Άρθρο του Απ. Δόμβρου

58. ΠΡΙΝ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας μας Του Ξεν. Αντωνιάδη

60. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

64. ΜΗΠΩΣ ΚΑΝΑΜΕ ΤΗΝ

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΔΕΥΤΕΡΗ ΘΡΗΣΚΕΙΑ; Του Γ. Μπάνου

66. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

70. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Του Τ. Μακρή

72. Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ Του Κ. Τσόντου

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. AIRBUS A340: ΥΠΕΡΟΧΗ

ΣΤΙΣ ΜΑΚΡΙΝΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

78. AIR NEWS

80. FORUM

82. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 15

Απρίλιος 1999

Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης

Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια:

Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε.Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης:

Λίζα Μαρέλλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες:

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης:

Νέλλη Κοθυμπάδη

Υπεύθυνος Διαφήμισης:

Μανώλης Κασσιμάτης

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. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κλείτορος 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 Σπυριδώνος 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 βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Η πρόταση της Ενώσεως Εφοπλιστών να ιδρυθεί ιδιωτική Σχολή Εμπορικού Ναυτικού στη χώρα μας, ως παράρτημα του Southampton Institute of Higher Education, δεν έγινε τυχαίως. Πρόκειται για μια απεγνωσμένη προσπάθεια του ελληνικού εφοπλισμού να δημιουργήσει συνθήκες εκσυγχρονισμού της ναυτικής παιδείας στη χώρα μας, κάτι που θα όφειλε να κάνει η πολιτεία. Προφανώς, όμως, ο νόμος 2638 αδυνατεί να επιφέρει τον εκσυγχρονισμό αυτό. Τι επιζητείται με τη νέα Σχολή; Να εξασφαλισθεί η αριθμητική επάρκεια των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, να αναβαθμιστεί το εκπαιδευτικό προσωπικό των Ακαδημιών, να κατοχυρωθεί υψηλό επίπεδο εξειδικευμένων γνώσεων, να συμπτυχθεί το σημερινό εκπαιδευτικό δίκτυο κ.ά.

Πριν προχωρήσει όμως η ΕΕΕ στη σχετική πρωτοβουλία (για την οποία πάντως διατυπώνεται κάποιος αντίλογος από εφοπλιστικό παράγοντα στις σελίδες των σχολίων «Εν Πλω» των «Ναυτικών Χρονικών»), είναι αναγκαίο να εξετασθούν ορισμένα πράγματα. Πρώτα απ' όλα η μορφή που θα πάρει η Σχολή προκειμένου να αναγνωρισθεί από το κράτος. Θα πρόκειται για ΙΕΚ ή για Κέντρο Ελευθέρων Σπουδών; Θα πρέπει, με άλλα λόγια, να αποφασισθεί η προσαρμογή της Σχολής στα ισχύοντα σήμερα στη χώρα μας, όσον αφορά την ιδιωτική εκπαίδευση γενικότερα, διαφορετικά θα είναι προβληματική και δεν θα κατορθώσει να προσελκύσει νέους.

Επιπλέον, για να αποδώσει και, κυρίως, για να υπάρξει κίνητρο, θα πρέπει να εξασφαλισθεί η ισοτιμία των πτυχίων της Σχολής με τα πτυχία των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού. Και πόσο είναι αυτό εφικτό, από τη στιγμή που το επίσημο κράτος θα κάνει ό,τι περνάει από το χέρι του για να αποτρέψει αυτή την ισοτιμία, διότι διαφορετικά θα υποβάθμιζε τις Ακαδημίες, τις οποίες θεωρεί μέγα επίτευγμα; Αν δεν εξασφαλισθεί η ισοτιμία των πτυχίων, τότε οι απόφοιτοι-δόκιμοι της Σχολής θα οδηγηθούν στην απόκτηση βρετανικού διπλώματος Εμπορικού Ναυτικού!

Επιπλέον, θα πρέπει να αξιολογηθεί ιδιαιτέρως το κόστος λειτουργίας της Σχολής, όσον αφορά τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό της και τους ξένους καθηγητές. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, το κόστος θα είναι μάλλον υψηλό, γεγονός που αυτομάτως οδηγεί στην καθιέρωση υψηλών διδάκτρων. Πόσο συμφέρον θα είναι αυτό για τους φοιτούντες; Εκτός, βεβαίως, κι αν η Σχολή θα είναι επιδοτούμενη.

Τέλος, δεν είναι βέβαιο ότι η λειτουργία της Σχολής θα μπορέσει να συμβάλει στην αριθμητική επάρκεια των στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού, δεδομένου ότι θα λειτουργεί παραλλήλως με τις υπάρχουσες 13 Ακαδημίες Ε.Ν., ως μία επιπλέον «πηγή», με περιορισμένο αριθμό σπουδαστών. Υπό όλες αυτές τις προϋποθέσεις, είναι βεβαίως αμφίβολο αν η υπό ίδρυση Σχολή μπορεί να... ρυμουλκήσει, προς τα δικά της υψηλά εκπαιδευτικά πρότυπα, τη δημόσια ναυτική παιδεία...

Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Όχι άλλα μέτρα!

Ένας στους έξι τόνους μεταφορικής ικανότητας, στον κόσμο, ανήκει στους Έλληνες. Αυτή η εντυπωσιακή διαπίστωση προκύπτει από τα στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία του Lloyd's Register of Shipping, που συγκέντρωσε για λογαριασμό της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Λήγοντος του Φεβρουαρίου, η ελληνόκτητη ναυτιλία αριθμούσε 3.358 πλοία, χωρητικότητας 78,9 εκατομμυρίων τόνων gross ή 133,6 εκατομμυρίων τόνων DW.

Όμως, από τον εντυπωσιακό αυτό στόλο, μόνο το 28,2% του συνολικού αριθμού των πλοίων και το 35,8% της χωρητικότητάς του έχει υψωμένη την ελληνική σημαία. Οι λόγοι είναι γνωστοί. Παρά τη μείωση, όμως, του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου, η εγγεγραμμένη στο ελληνικό νηολόγιο ναυτιλία εξακολουθεί να είναι, με μεγάλη μάλιστα διαφορά, η μεγαλύτερη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, αντιπροσωπεύοντας του 48% του συνόλου της κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας. Όμως, και αυτή η σχέση αναμένεται να με-

ταβληθεί, καθώς οι άλλες χώρες-μέλη της Κοινότητας κάνουν ελαστικότερους τους κανόνες των νηολογίων τους ή ιδρύουν παράλληλα νηολόγια, τα οποία απαιτούν μεν την ικανοποίηση υψηλών στάνταρ όσον αφορά την ασφάλεια και τη λειτουργία των πλοίων, πλην όμως υιοθετούν φορολογικές ελαφρύνσεις και αριθμητική σύνθεση πληρώματος ανάλογες με αυτές που ισχύουν στα νηολόγια των «σημαιών ευκαιρίας».

Η πραγματικότητα αυτή είναι γνωστή, βεβαίως, στο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας μας, πλην όμως η λογική της πολιτικής του είναι διαφορετική από εκεί-

νη που κρίνει ο εφοπλισμός ότι θα ήταν προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας. Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν την τιμή να φιλοξενούν στο τρέχον τεύχος συνέντευξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη, ο οποίος ξεκαθαρίζει ότι δεν πρόκειται να υπάρξουν άλλα μέτρα για τη ναυτιλία. Ενώ, σε συνέντευξη τύπου, την οποία είχε δώσει στους ναυτιλιακούς συντάκτες, είχε πει ότι δεν είναι από αυτούς που δέχονται πιέσεις από τον εφοπλισμό. Ο συνδυασμός των δύο αυτών διαφορετικών αποστορών του υπουργού Ναυτιλίας είναι αποκαλυπτικός των προθέσεων του υπουργείου, το οποίο δεν είναι διατεθειμένο να μεταβάλλει την πολιτική του σε τρόπο ώστε να αρχίσει η επανάκαμψη πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Και εφόσον ο υπουργός και ο εφοπλισμός αξιολογούν το τι πρέπει να γίνει για την ελληνική σημαία από διαφορετικό πρίσμα, δεν θα πρέπει να περιμένουμε διαμόρφωση και εφαρμογή ναυτιλιακής πολιτικής που να αλληλάζει τα σημερινά δεδομένα του υπό ελ-

ληνική σημαία στόλου. Και κυρίως της φθίνουσας πορείας του, με ό,τι συνέπειες και αν έχει αυτό στην εθνική οικονομία. Διότι υπάρχουν και σημαντικές, όπως θα δούμε πιο κάτω.

Ποια είναι η διαφορετικότητα του υπουργικού από το επιχειρηματικό πρίσμα; Κατά τον κ. Σουμάκη, όπως αποκαλύπτεται στη συνέντευξή του, η διεθνής ναυλαγορά είναι αυτή που ευθύνεται για την αποδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου. Επιπλέον, δεν θεωρεί ότι το κόστος, λόγω του ανθρώπινου δυναμικού, είναι αυτό που απομακρύνει τα ελληνόκτητα πλοία από το εθνικό νηολόγιο. Κατά συνέπεια, πάντα κατά την υπουργική άποψη, δεν είναι το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας που απομακρύνει το ελληνικό πλοίο από την εθνική σημαία. Αν όμως έτσι είναι τα πράγματα, γιατί οι λοιπές ευρωπαϊκές χώρες, όπως αναφέραμε πιο πάνω, υιοθετούν μέτρα για να ενισχύσουν το νηολόγιό τους, ανάλογα με αυτά που ζητεί ο ελληνικός εφοπλισμός;

Ναυτιλία και εθνική οικονομία

Το ζήτημα δεν αφορά μόνο την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου ή την αποδυνάμωσή του, μόνο. Αφορά και τις συνέπειες επί της ελληνικής οικονομίας, από τη στιγμή που μείωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων συνεπάγεται και μείωση της συμβολής τους στην εθνική οικονομία. Η συμβολή αυτή στις αρχές της δεκαετίας του '80 αντιστοιχούσε στην κάλυψη, από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, του μισέος σχεδόν του εμπορικού ελλείμματός μας και στο 5% του Ακαθαρίστου Εθνικού Προϊόντος. Σήμερα καλύπτει μόλις το 12% του εμπορικού ελλείμματος και αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 2% του ΑΕΠ. Δεν πρέπει λοιπόν να προβληματιστούν οι αρμόδιοι;

Θα σημειώσουμε, μάλιστα, ότι τα τελευταία χρόνια η συμβολή αυτή βαίνει συνεχώς φθίνουσα. Χωρίς να θέλει η στήλη να πολιτικολογήσει, η καθοδική αυτή πορεία της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία είναι επιταχυνόμενη επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ. Συγκεκριμένα, το 1993, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κάλυπτε το 15,3% του ελλείμματος του εμπορικού ισολογίου, το 1994 το 14,5%, το 1995 το 12,8%, το 1996 το 12,3% και το 1997 το 11,3%. Αντιστοίχως, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αντιστοιχούσε σε 2,1% του Ακαθαρίστου Εθνικού Προϊόντος το 1993, σε 2% το 1994, 1,9% το 1995, 1,8% το 1996 και 1,7%, το 1997. Τα συμπεράσματα είναι εύλογα και περί αυτών ο αντίλογος μάλλον δύσκολος, από πλευράς κυβερνήσεως.

Το βρετανικό παράδειγμα

Και ενώ στη χώρα μας παρατηρούνται αυτές οι «αντιστάσεις», οι Βρετανοί ανακοινώνουν ότι προχωρούν σε καινοτόμες, για την παραδοσιακή δομή της βρετανικής ναυτιλίας, ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν την απασχόληση αλλοδαπών αξιωματικών στα υπό βρετανική σημαία πλοία και, συγκεκριμένα, την αναγνώριση των

πτυχίων ναυτικής ικανότητας που οι αλλοδαποί αξιωματικοί έχουν λάβει από ξένες αρχές. Έτσι, θα μπορούν να ναυτολογούνται ελεύθερα σε πλοία υπό βρετανική σημαία, κάτι που αποφασίσθηκε όχι τόσο λόγω έλλειψης αξιωματικών, αλλά λόγω μείωσης του κόστους της βρετανικής ναυτιλίας. Άλλωστε, εκφράζονται φόβοι ότι το μέτρο θα προκαλέσει μείωση των Βρετανών ναυτικών.

Ανταγωνιστικότητα, γενικώς

Εκείνο που θα πρέπει να προβληματίσει πλέον σοβαρά το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ότι για τη μείωση της ανταγωνιστικότητας της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας δεν έχουν ξεσηκωθεί μόνο οι ποντοπόροι, αλλά και οι εκπρόσωποι και άλλων κλάδων της ελληνικής μεταφορικής δραστηριότητας.

Είναι χαρακτηριστικές οι θέσεις που ανέπτυξε ο πρόεδρος της Ενώσεως Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, κ. Σπύρος Αλεξανδράτος, κατά τη γενική συνέλευσή της, αναφερόμενος ειδικότερα στο θέμα της ανταγωνιστικότητας. Μάλιστα, οι θέσεις αυτές ήταν ιδιαίτερες σκληρές. «Δυστυχώς, ανέφερε ο κ. Αλεξανδράτος, η τοιμηρή και δημιουργική πολιτική από πλευράς πολιτείας δεν έχει καν διαγραφεί στο ναυτιλιακό ορίζοντα. Αντιθέτως, τα συμπτώματα της αδιαφορίας δεν είναι πλέον μόνο ανησυχητικά, αλλά χειροπιαστά. Το δίκαιο αίτημά μας, για τη ρύθμιση των συνθέσεων των μεσογειακών πλοίων, σύμφωνα με τα τελευταία μέτρα που έλαβε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Ιούνιο του 1997, που είναι και το μίνιμουμ των αιτημάτων μας στον τομέα αυτό, δεν έχει ακόμα ικανοποιηθεί. Τελευταία, στα μέσα Φεβρουαρίου, καταθέσαμε και πάλι εγγράφως τις απόψεις μας με συγκεκριμένες προτάσεις προς τον κύριο υπουργό και εξακολουθούμε να περιμένουμε την ικανοποίηση του τόσο δικαίου αυτού αιτήματός μας. Έχοντας υπ' όψιν ότι το θέμα αυτό συνδέεται άμεσα με την ίδια την επιβίωση των μεσογειακών φορτηγών πλοίων, η Ένωσή μας θα συνεχίσει τις προσπάθειές της προς αυτή την κατεύθυνση, μέχρις ότου καταλάβουν οι αρμόδιοι ότι το ελληνικό μεσογειακό φορτηγό πλοίο δεν πρέπει να εξαφανισθεί. Όχι μόνο γιατί παραδοσιακά αποτελεί εφελκυστήρα του ελληνικού και ελληνόκτητου εφοπλισμού, αλλά λόγω των ιδιαίτερων δεσμών της χώρας μας με τις υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου, τόσο στο οικονομικό όσο και στο πολιτιστικό πεδίο. Οι

σχέσεις αυτές επιβάλλουν την ενδυνάμωση της μεσογειακής ναυτιλίας, ως μέσου περαιτέρω σύσφιξης και ανάπτυξης αυτής της συνεργασίας.

Ένας επιπλέον λόγος που θα συνεχίσουμε τις προσπάθειές μας είναι γιατί, με την ενεργό υποστήριξη του ΥΕΝ αυτή τη φορά, προωθούμε εδώ και ένα χρόνο την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Για να αναπτυχθεί όμως η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, θα πρέπει προηγουμένως να υφίσταται μεσογειακή ναυτιλία, η οποία είναι και η ραχοκοκαλιά της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Ελπίζουμε -αναφέρει ο κ. Αλεξανδράτος- ότι κάποια στιγμή οι αρμόδιοι θα αντιληφθούν, εκ των πραγμάτων, ότι η αποσύνδεση της ναυτιλίας από την εθνική οικονομία δεν συμφέρει ούτε την πολιτεία ούτε τους ναυτικούς. Βεβαίως, δεν συμφέρει ούτε και την ίδια τη ναυτιλία, αλλά αυτή θα είναι η τελευταία που θα υποκύψει, αφού θα έχουν εξαντληθεί όλα τα όρια και αφού θα έχουμε αναδείξει και θα έχουμε δημιουργήσει άλλες σημαίες και άλλα υποπλοία, και όχι τη σημαία μας και το εθνικό υποπλοίο. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και της φιλελευθεροποίησης της οικονομίας, είναι καιρός να αντιληφθούν οι αρμόδιοι ότι δεν νοείται πλέον κρατική παρέμβαση στον τρόπο λειτουργίας και διοίκησης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Όσο μικρότερη μάλιστα είναι αυτή, όπως στην περίπτωση των μεσογειακών φορτηγών, τόσο χειρότερο το αποτέλεσμα από τέτοιες παρεμβάσεις».

Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση

Η ίδρυση, με ενθάρρυνση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, μιας ιδιωτικής Σχολής Εμπορικού Ναυτικού, που θα λειτουργεί ως παράρτημα του Southampton Institute of Higher Education, έχει δημιουργήσει εύλογο προβληματισμό στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Επί του θέματος, λάβαμε μία πολύ ενδιαφέρουσα επιστολή από τον κ. Σπύρο Ράνη, εφοπλιστή και γνώστη του θέματος, ο οποίος, μεταξύ άλλων, παρατηρεί ότι η εδώ εγκατάσταση τέτοιου παραρτήματος αποτελείται μεν μια διέξοδο, με πιθανά βραχυπρόθεσμα θετικά αποτελέσματα, αλλά αρνητικά μακροπρόθεσμα, για τους εξής λόγους:

- Υπάρχει στον Πειραιά μία μικρή αλλά σοβαρή δραστηριότητα περί την ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, η οποία επιζεί, παρά τη σκληρή πολεμική της Διοικήσεως και τη γενικότερη αδιαφορία προς τις δραστηριότητές της.

- Η εδώ εγκατάσταση μιας ξένης -πιθανώς επιδοτούμενης- αλλοδαπής Σχολής/Παραρτήματος θα ανταγωνισθεί από θέση ισχύος τις ήδη λειτουργούσες ελληνικές ιδιωτικές σχολές, θέτοντάς τις σε μειονεκτική θέση.

- Το Παράρτημα δεν θα περιοριστεί στις εκπαιδευτικές δραστηριότητες που θα ορίσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά θα επεκταθεί -με επιχορηγούμενη ισχύ- και σε άλλες εκπαιδευτικές δραστηριότητες, που ήδη καλύπτονται από ιδιωτικές ελληνικές ναυτικές σχολές. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι ο πυρήνας που ήδη υπάρχει να εξαλειφθεί, οπότε και η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση θα περάσει οριστικά σε ξένα χέρια.

- Αν δε ληφθεί υπ' όψιν ότι και η δημόσια ναυτική εκπαίδευση δεν φαίνεται να έχει προοπτικές, το μέλλον στον τομέα αυτό δεν διαγράφεται ευσώζονο. Και αυτά δεν είναι, φυσικά, προς όφελος της ναυτιλίας μας. Υποδομή ιδιαίτερος κρίσιμη, θα ήταν λάθος να οδηγηθεί στον αποκλειστικό έλεγχο των ξένων.

Κατά τον κ. Ράνη, θα ήταν καλύτερα αν απευθυνόταν η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στις αρμόδιες βρετανικές αρχές (Marine Safety Agency) -και όχι σε ένα ιδιωτικό σχολείο- για να την πληροφορήσουν υπό ποιους όρους και προϋποθέσεις θα δέχονταν αποφοίτους ελληνικής ιδιωτικής σχολής, ώστε αυτοί, εξεταζόμενοι, να λαμβάνουν αγγλικό δίπλωμα πλοιάρχου ή μηχανικού. Αν προς τους ανωτέρω όρους και προϋποθέσεις μπορούν -με τη συνεργασία και συμπράξη της ΕΕΕ- να συμμορφωθούν ελληνικές ναυτικές σχολές, ουδείς λόγος υπάρχει να μεταφτευθούν εδώ ξένα Παράρτηματα.

Ο κ. Ράνης υπενθυμίζει ακόμη ότι πριν από το 1981 λειτουργούσαν στη χώρα μας 32 ιδιωτικά ναυτικά σχολεία, με ετήσια παραγωγή χιλίων δοκίμων πλοιάρχων και μηχανικών. Το κενό που δημιουργήθηκε η κατάρτησή τους, φυσικά και δεν μπορεί να καλυφθεί από ένα αλλοδαπό ιδιωτικό ναυτικό σχολείο. Μπορεί όμως η κίνηση αυτή να ενταφιάσει οριστικά κάθε προοπτική αναβίωσης της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης. Κατά τον κ. Ράνη, το πρόβλημα του αφελληνισμού της ναυτιλίας μας, στο θέμα παροχής υπηρεσιών, πρέπει να αντιμετωπισθεί όχι με την ενθάρρυνση του αφελληνισμού. Προϋποθέτει την ύπαρξη σοβαρής ναυτιλιακής πολιτικής και όχι νόμους στο γόνατο, όπως ο 2638 περί δήθεν «οργάνωσης της ναυτικής εκπαίδευσης -Ναυτικών Ακαδημιών» και άλλα παρόμοια. Επίσης, πιστεύει ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών οδηγείται σε δαπανηρή μη-λύση του προβλήματος της ναυτικής εκπαίδευσης. ➡

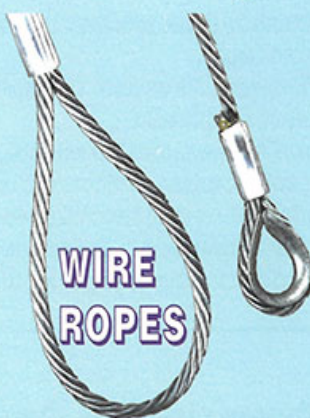
Εν πλώ

KATRADIS- linked with quality

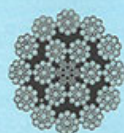
**ANCHORS
& STUDLING
ANCHORS
CHAINCABLES**



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.

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>





Ανακοίνωση

Στις 6 Μαΐου 1999 και στις 13.30 μ.μ., η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς θα οργανώσει γεύμα εργασίας με ομιλήτη τον κ. Χαρ. Ψαραύτη, καθηγητή Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, γενικό διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, με θέμα «Το λιμάνι του Πειραιά εν όψει του 2000». Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προμηθευτούν τα δελτία συμμετοχής από τη γραμματεία της Ναυτιλιακής Λέσχης, στη διεύθυνση Ακτή Μιαούλη 51, τηλ: 429 3606, 429 3367.



Κέντρο Ναυτασφαλίσεων

ιδρύει η Αγροτική Ασφαλιστική στον Πειραιά με πολύ θετικές προοπτικές για την παραγωγή ασφαλιστών στον τομέα αυτό. Από τη μονάδα αυτή θα ασφαλίζονται πληρώματα πλοίων, σκάφη αναψυχής, αθλητικά σκάφη και κατά περίπτωση μεγάλα πλοία άλλων κατηγοριών όπως επιβατηγά, φορτηγά κ.λπ.

Για το σκοπό αυτό προσελήφθησαν τρία (3) εξειδικευμένα στελέχη της αγοράς και συμφωνήθηκαν σχετικές συμβάσεις ασφάλισης με τους Lloyd's του Λονδίνου.

Το κέντρο θα στεγασθεί σε ιδιόκτητο ακίνητο της Ακτής Μιαούλη στον Πειραιά όπου θα λειτουργήσει και η ιατρική υπηρεσία για την εξυπηρέτηση των πληρωμάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά το 1998 οι δραστηριότητες αυτές απέδωσαν ασφαλιστήρα άνω των 600 εκατ. δρχ., ενώ η Αγροτική Ασφαλιστική απέκτησε ως νέους πελάτες 98 εταιρείες που αντιπροσωπεύουν 386 πλοία και 7.000 ασφαλισμένους ναυτικούς στον κλάδο ασφάλισης πληρωμάτων.

Προβλέπεται δε ότι τον τρέχοντα χρόνο τα ασφαλιστήρα στον τομέα αυτό θα ξεπεράσουν το 1,5 δισ.

Τέλος μελετάται από την Αγροτική Ασφαλιστική και άλλες ελληνικές και ξένες ασφαλιστικές εταιρείες η ίδρυση Ειδικού Φορέα Ναυτασφαλίσεων, καθώς ο κλάδος εμφανίζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο για την ασφαλιστική αγορά όσο και για τη ναυτιλιακή οικονομία της χώρας.

Οι κρίσεις στο Λιμενικό

Αληθινή στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, στις ετήσιες κρίσεις, με την αποστράτεια του Β' υπαρχηγού Ι. Τζαβάρα.

Ο κ. Τζαβάρας υπήρξε έντιμος αξιωματικός, έχαιρε καθολικής εκτίμησης και είχε πολλή να προσφέρει ακόμη στο Σώμα!

«Τομή» υπήρξε και στους αρχιπλοίαρχους. Και σε αυτή την περίπτωση, προτιμήθηκε η αποστράτεια ικανών αξιωματικών.

Πιο αναλυτικά: Στις 15 Μαρτίου συνήλθε το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος το οποίο διενήργησε τις ετήσιες κρίσεις. Κρίθηκαν δύο υποναύαρχοι-υπαρχηγοί Α.Σ., οκτώ αρχιπλοίαρχοι και ένας αρχιπλοίαρχος ιατρός. Αποστρατεύθηκε ο υποναύαρχος-Β' υπαρχηγός Α.Σ. Τζαβάρας Ιωάννης, στον οποίο απονεμήθηκε τιμητικά ο αποστρατευτικός βαθμός του αντι-

ναυάρχου και ο τίτλος του επίτιμου υπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος.

Από τους αρχιπλοίαρχους Α.Σ. κρίθηκαν ως «διατηρητέοι» οι Συρίγος Ανδρέας, Χαβατζόπουλος Παναγιώτης, Οικονομάκης Νικόλαος, Παπαϊωάννου Τριαντάφυλλος και ο ιατρός Αποστολίδης Παναγιώτης.

Κρίθηκαν ως «ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους» οι Μιχαήλ Δημήτριος, Ψαρράς Φώτιος, Πολύμερος Ιωάννης και Βέταικος Δημήτριος, οι οποίοι προάγονται στο βαθμό του υποναυάρχου Α.Σ. εκτός οργανικών θέσεων και αποστρατεύονται μετά την πάροδο ενός μηνός.

Ακολούθως, συνήλθε το Ανώτατο Συμβούλιο Α.Σ. υπό μείζονα σύνθεση, το οποίο επέλεξε τον αρχιπλοίαρχο Συρίγο Ανδρέα για την κάλυψη της κενής θέσεως του Β' υπαρχηγού Α.Σ., τον οποίο και προήγαγε στο βαθμό του υποναυάρχου Λιμενικού Σώματος.

Η Πανελλαδική Οργάνωση Γυναικών «Παναθηναϊκή»

(παράρτημα Πειραιώς), σε συνεργασία με το Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς πραγματοποίησε, στις 24 Φεβρουαρίου, ημερίδα με θέμα «Οικογένεια και παιδί».

Η πρόεδρος της «Παναθηναϊκής» Πειραιώς, κ. Τώνια Μεγαλοοικονόμου, καλωσόρισε τους προσκεκλημένους και έδωσε το λόγο στον οικοδεσπότη της βραδιάς, πρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Νικόλαο Μπλέσιο, ο οποίος στην ομιλία του τόνισε τη σημασία της συνεργασίας αυτής για την παρουσίαση του επίκαιρου θέματος «Οικογένεια και παιδί».

Ακολούθησε χαιρετισμός της προέδρου της «Παναθηναϊκής» Ελλάδος κ. Αγγέλης Φραντζεσκάκη-Νταϊφά, η οποία αναφέρθηκε στο ευρύτατο έργο της κ. Μαρίας Βαρινογιάννη για το παιδί και την οικογένεια. Στο panel συμμετείχαν ως ομιλητές ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Δημητριάδος Ιγνάτιος, η κ. Μαρτίνα Βαρινογιάννη και ο καθηγητής Ψυχολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών Ιωάννης Παρασκευόπουλος. Τη συζήτηση συντόνισε η καθηγήτρια Κοινωνιολογίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Λίτσα Νικολίδου-Σμοκοβίτη.





Προσπάθειες καλύτερης λειτουργίας του λιμανιού

Επιεικώς απαράδεκτη ήταν η εικόνα στο λιμάνι του Πειραιά μέχρι πριν από ένα χρόνο, παραδέχθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης.

«Τώρα γίνεται προσπάθεια στο επιβατηγό λιμάνι, τόσο από απόψεως αισθητικής όσο και λειτουργίας», ανέφερε χαρακτηριστικά ο υπουργός, και συμπλήρωσε: «Τις προσεχείς εβδομάδες θα ολοκληρωθούν τα έργα στον προβλήτα Αργοσαρωνικού με νέα εκδοτήρια, ενώ σιγά σιγά μπαίνει τάξη με πιότσες ταξί. Θα προσπαθήσουμε για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατών και τροχοφόρων. Πιστεύω πως αρχίζει μία νέα εποχή για ένα πιο λειτουργικό λιμάνι, με σεβασμό στην πόλη και καινούργια αισθητική».

Σύμφωνα με τον υπουργό, θα πρέπει να πραγματοποιηθούν βελτιωτικά έργα και στο χώρο των κρουαζιερόπλοιων, ενώ υποστήριξε πως επιβάλλεται αρμονική συνεργασία του ΟΛΠ με τους όμορους δήμους.

Εγκαίνια ναυπηγείου

Τον προηγούμενο μήνα εγκαίνιασθηκαν, στη Βάρνα Βουλγαρίας, το ναυπηγείο «Dolphin 1-Shipyards» και νεότευκτη πλωτή δεξαμενή. Το ναυπηγείο, που είναι εξολοκλήρου ιδιωτικό, ανήκει στην εταιρεία «Adler Marine SA» και διαθέτει υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις για δεξαμενισμούς και επισκευές πλοίων, χωρητικότητας 55.000/75.000 τόνους DWT, αντίστοιχα. Το μεγαλύτερο μέρος της νεότευκτης δεξαμενής ναυπηγήθηκε στην Ουκρανία, ενώ η κατασκευή της ολοκληρώθηκε στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους. Η λειτουργία της άρχισε τον περασμένο Φεβρουάριο, οπότε και δεξαμενίστηκε το πρώτο πλοίο.

Η συνολική επένδυση, μοναδική σε αυτόν τον τομέα, είναι ύψους 15.000.000 δολ. ΗΠΑ, μαζί με



τις χερσαίες εγκαταστάσεις, θεωρείται δε από τις μεγαλύτερες που έχουν γίνει στα Βαλκάνια.

Στα εγκαίνια παρευρέθηκαν, μεταξύ άλλων, υπουργοί της βουλγαρικής κυβέρνησης, οι αρχές της πόλης, όπως και πολλοί παράγοντες της

ναυτιλίας. Σύμφωνα με τους υπεύθυνους της διαχειρίστριας εταιρείας, στόχος αυτής της επένδυσης είναι η υψηλή προδιαγραφών παροχή υπηρεσιών σε όλους τους τομείς επισκευών και δεξαμενισμών πλοίων.

Η εταιρεία «Adler Marine SA», η οποία διευθύνεται από τους

κ.κ. Ν. Παπακωνσταντίνου και Γ. Τριάντο επί σειρά ετών και ασχολείται με αντιπροσωπεύσεις ναυπηγείων αποκλειστικά στη Βουλγαρία, αποφάσισε να επενδύσει στην αγορά της πλωτής δεξαμενής προκειμένου να μετέχει στη «joint venture» εταιρεία «MTG Group Holding Co.», που διαχειρίζεται το ναυπηγείο.

Από την Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού

Λάβαμε την ακόλουθη ανακοίνωση, που εστάλη στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας

κ. Στ. Σουμάκη:

Εφαρμογή συνθέσεων Ε/Γ - Α/Κ πλοίων από 1-4-1999, σύμφωνα με το Π.Δ. 177/74

Κύριε Υπουργέ,

Λόγω της ανεργίας που παρατηρείται -ιδιαίτερα τους τελευταίους μήνες- στον κλάδο των αρχιθαλαμηπόλων, θαλαμηπόλων και επικούρων, η Ένωσή μας ζητεί την προσωπική παρέμβασή σας εν όψει των ημερών του Πάσχα και της θερινής περιόδου, και δεδομένου ότι η ανεργία υπερβαίνει τους 5 μήνες, προκειμένου να παρασχεθούν σφαείς και αυστηρές οδηγίες προς τις αρμόδιες λιμενικές αρχές για την επάνδρωση των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας και εκείνων της γραμμής ΕΛΛΑΔΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 177/74.

Την ανακοίνωση υπογράφουν κατόπιν εντολής της Διοίκησης ο πρόεδρος Γ. Μελέτης και ο γενικός γραμματέας Κ. Κωβαίος.

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

Επενδύσεις με προοπτική

Σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα προχωρήσει η εισηγμένη στην Παράλληλη Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών «ΚΟΥΜΠΑΣ Ασφαλιστικές Συμβουλευτικές Υπηρεσίες Α.Ε.», έπειτα από απόφαση των μετόχων της, κατά τη διάρκεια της έκτακτης γενικής συνέλευσης που πραγματοποιήθηκε στις 16-3-99.

Η αύξηση προβλέπει να εκδοθούν 1.462.050 νέες μετοχές σε αναλογία μία νέα για κάθε δύο παλαιές και τιμή διάθεσης 1.000 δρχ. η μετοχή.

Τα κεφάλαια που θα αντληθούν από την αύξηση -και θα ανέλθουν σε 1,4 δισ. δρχ., περίπου- η διοίκηση της εταιρείας θα τα διαθέσει για την υλοποίηση επενδυτικού προγράμματος που προωθεί με τη δημιουργία νέων εταιρειών, αλλά και με εξαγορές επιχειρήσεων.

Μερικές από τις σημαντικότερες κατευθύνσεις του προγράμματος υλοποίησης είναι οι ακόλουθες:

- Σημαντικό μέρος των κεφαλαίων αυτών θα χρησιμοποιηθεί για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της κατά 95% θυγατρικής εταιρείας «Eurobrokers - Μεσίτες Ασφαλίσεων Α.Ε.».

- 400 εκατομμύρια θα διατεθούν για τη συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο της υπό ίδρυση εταιρείας παροχής επενδυτικών υπηρεσιών με την επωνυμία «Koumbas Financial Consultants», το κεφάλαιο της οποίας θα ανέρχεται στο 1 δισ. δρχ.

- 200 εκατ. δρχ. θα διατεθούν για τη συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο της υπό ίδρυση εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου, εταιρεία στην οποία προβλέπεται η συμμετοχή αρκετών επώνυμων θεσμικών και ιδιωτών επιχειρηματιών.

Τα ενοποιημένα κέρδη, με την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος, εκτιμώνται στο 1 δισ. δρχ. στο τέλος του 2000.

Από την 1η Ιανουαρίου 1999 κυκλοφορούν οι τηλεκάρτες του ΟΤΕ με εκθέματα από τις συλλογές του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης.

Ήδη πέντε διαφορετικές, καλλιόσθητες τηλεκάρτες βρίσκονται σε κυκλοφορία και μέχρι το τέλος του χρόνου θα ακολουθήσει νέα σειρά, με πέντε ακόμη τηλεκάρτες.

Η επιλογή των θεμάτων έγινε από το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης και η εκτύπωση από τον ΟΤΕ.

Τις τηλεκάρτες μπορείτε να βρείτε και στο πωλητήριο του Μουσείου, Νεοφύτου Δούκα 4, Κολωνάκι, τηλ: 7228321-3.



Άριστες επιδόσεις

Οι φοιτητές του Baker College πέτυχαν άριστες επιδόσεις (95/100) στην εφαρμογή της interactive διδασκαλίας με Αμερική (on line) σε όλα τα μαθήματα τα οποία παρακολούθησαν κατά την ακαδημαϊκή περίοδο από 1-1-99 έως 10-2-99.

Ευχάριστο διάλειμμα των σπουδαστών του Baker College ήταν η πρόσφατη διοργάνωση και συμμετοχή τους στο Τουρνουά Μπάσκετ, που έγινε στο κλειστό γυμναστήριο ΕΑΚ της Γλυφάδας. Πήραν μέρος όλα τα sites του Baker College, και το τμήμα του Πειραιά κατέλαβε την πρώτη θέση.



Αρχαιρείες

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Μεσιτών και Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών ιδρύθηκε το 1962 και θεωρείται ο αρχαιότερος σύνδεσμος στο χώρο του. Η δραστηριότητά του τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται αξιόλογη και επικεντρώνεται στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, μέσω της βελτιωμένης ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Στις 17 Μαρτίου τα μέλη του ΕΣΜΕΘ πραγματοποίησαν γενική συνέλευση στο χώρο του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, με σκοπό τον απολογισμό των πεπραγμένων και τη διεξαγωγή αρχαιρεσιών. Ο πρόεδρος Μιχάλης Σκουλικίδης ανέλυσε την πορεία των ενεργειών εκ μέρους του συνδέσμου κατά τη διετία της θητείας του απερχόμενου Διοικητικού Συμβουλίου. Οι αρχαιρεσίες ανέδειξαν το νέο Διοικητικό Συμβούλιο, κατά σειρά ψήφων, ως εξής: πρόεδρος Μιχάλης Σκουλικίδης, γενική γραμματέας Ορφανού Μαίρη, αντιπρόεδρος Παυλίδης Θεμιστοκλής, ταμίας Αντωνοπούλου Ειρήνη, μέλη Κοράμαλης Σπύρος, Αλεξιάδης Γιάννης και Λαζανάκης Χρήστος.

Γυναίκα - Ειρήνη - Δημοκρατία

Οι γυναίκες της Ελλάδας, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και των βαλκανικών χωρών ένωσαν τις φωνές τους και έστειλαν μήνυμα στη διεθνή κοινότητα για την ειρήνη και τη δημοκρατία στον κόσμο και ιδιαίτερα στον ευαίσθητο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, σε εκδήλωση που διοργάνωσαν, στις 18 Μαρτίου, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, ο Σύνδεσμος Εταιρειών Διαβαλκανικής Συνεργασίας Γυναικών και το κέντρο UNESCO για τις Γυναίκες και την Ειρήνη στα Βαλκάνια, προς τιμήν της συζύγου του αντιπροέδρου των ΗΠΑ, της κ. Tipper Gore, με κεντρικό θέμα «Ο ρόλος της γυναίκας στην προώθηση της Ειρήνης και της Δημοκρατίας». Στο χαιρετισμό που απηύθυνε η πρόεδρος των δύο μη κυβερνητικών οργανώσεων κ. Καίτη Τζιτζικώστα, επισήμανε τον καθοριστικό ρόλο που κα-

λούνται να διαδραματίσουν οι γυναίκες ως πρέσβειρες για την ειρήνη και τη δημοκρατία, και ζήτησε την ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων, κυρίως των μη κυβερνητικών οργανώσεων, για δράση και πίεση με στόχο την καθιέρωση της ειρήνης, ιδιαίτερα στις χώρες των Βαλκανίων.

Η κ. Tipper Gore, στην ομιλία της, επισήμανε την ανάγκη ενδυνάμωσης του ρόλου των γυναικών στις κυβερνήσεις, όπως και την ισότιμη εκπροσώπηση των γυναικών στην ηγεσία των πολιτικών, εκπαιδευτικών και οργανωτικών θεσμών.

Στο γεύμα που παρατέθηκε προς τιμήν της κ. Gore, παρευρέθηκαν ο πρόεδρος των ΗΠΑ κ. Berns, Έλληνες εκπρόσωποι του Κοινοβουλίου, οι σύζυγοι αρχηγών ελληνικών κομμάτων, μέλη μη κυβερνητικών οργανώσεων, καθώς και εκπρόσωποι χωρών της Βαλκανικής και της ΝΑ Ευρώπης.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Από τον υποναύαρχο Ν. Κανάκη λάβαμε την ακόλουθη επιστολή, την οποία και δημοσιεύουμε

«Στις 17 Μαρτίου, πρώτη φορά στην ιστορία του Ναυτοδικείου Πειραιά, κάθισε στο εδώλιο του κατηγορουμένου αρχηγός του Λιμενικού Σώματος. Κατηγορούμενος για παραβάσεις καθήκοντος, ο πρώην αρχηγός του Λ.Σ. Εμμανουήλ Πελοποννήσιος. Μηνυτής του ένας από τους 85 ανώτερους και ανώτατους αξιωματικούς που αποστρατεύθηκαν κατά τη διάρκεια της αρχηγίας του, ο υποναύαρχος Νικόλαος Κανάκης. Τον μήνυσε γιατί εισήχθη μετάθεσή του χωρίς να τηρηθούν οι προβλεπόμενες από το νόμο ουσιαστικές και τυπικές προϋποθέσεις και γιατί, στη συνέχεια, συνέταξε πληροφοριακό σημείωμα αξιολόγησής του, το περιεχόμενο του οποίου αντίκειται στις σχετικές διατάξεις του νόμου.

Στις 24 Δεκεμβρίου 1993, παραμονή Χριστουγέννων, ο κ. Πελοποννήσιος εισήχθη και προσυπέγραψε διαταγή μετάθεσης του τότε πλοίαρχου Κανάκη στο ΥΕΝ από το Προξενικό Λιμεναρχείο Νέας Υόρκης, όπου υπηρετούσε, πριν συμπληρώσει τον προβλεπόμενο από το νόμο ελάχιστο χρόνο στη θέση του Προξενικού Λιμεναρχή και χωρίς προηγούμενη, υποχρεωτική κατά το νόμο, σύμφωνη απόφαση του αρμόδιου Συμβουλίου Μεταθέσεων. Θα πρέπει μάλιστα να σημειωθεί ότι τάχθηκε προθεσμία εκτέλεσης της διαταγής, τρεις μόλις εργάσιμες μέρες, όταν και για τις εντός Λεκανοπεδίου μετακινήσεις προβλέπεται προθεσμία εκτέλεσης πέντε τουλάχιστον ημερών. Ο αξιωματικός υπέβαλε αναφορά, επισημαίνοντας ότι η διαταγή ήταν παράνομη για τον προαναφερθέντα αλλή και άλλους λόγους, αλλά ο κ. Πελοποννήσιος, όχι μόνον δεν εισήχθη στον υπουργό, όπως είχε υποχρέωση, την ανάκλησή της, αλλά με σήμα του, που στάλθηκε το απόγευμα της 29ης Δεκεμβρίου, τον διέταξε να λάβει φύλλο πορείας την επομένη, αδιαφορώντας για τα οικογενειακά προβλήματα που δημιουργούσε στον αξιωματικό η εσπευσμένη μετάθεσή του. Παρ' όλα αυτά, ο κ. Κανάκης εκτέλεσε την παράνομη διαταγή. Αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό για τον κ. Πελοποννήσιο. Στη συνέχεια, συνέταξε πληροφοριακό σημείωμα αξιολόγησής του με ανακριβές περιεχόμενο, κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων των νόμων, και τον τιμώρησε πειθαρχικά με το αόριστο και αβάσιμο αιτιολογικό ότι δόθηκε στην αναφορά του χρησιμοποιήσει εκφράσεις που δεν ταίριαζαν στο βαθμό του.

Στο πληροφοριακό εκείνο σημείωμα, με εισήγηση και πόλη του κ. Πελοποννήσιου, στηρίχθηκε μετά τρίμηνο η αποστρατεία του αξιωματικού, στο φάκελό του οποίου δεν υπήρχε κανένα άλλο δυσμενές στοιχείο, που να δικαιολογεί την πρόωγη αποστρατεία του. Βέβαια, η αποστρατεία του υποναυάρχου Κανάκη ακυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας, χωρίς όμως και να μπορεί να επανέλθει στην ενέργεια, αφού στο μεταξύ είχαν προαχθεί στην ηγεσία του Σώματος νεότεροι του αξιωματικοί. Το ίδιο έγινε με τη μεγάλη πλειοψηφία των αξιωματικών που αποστρατεύθηκαν την ίδια περίοδο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με το προηγούμενο νομικό καθεστώς, η ποινική δίωξη αρχηγού ήταν στην πράξη ουσιαστικά αδύνατος, αφού τη δίωξη ασκούσε ο εκάστοτε υπουργός, που έβαζε στο αρχείο τις μηνύσεις, όπως έγινε σε άλλες περιπτώσεις με τον κ. Πελοποννήσιο. Με την τροποποίηση όμως, το 1995, του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα, η ποινική δίωξη των αξιωματικών του Λ.Σ. πέρασε αποκλειστικά στην αρμοδιότητα του εισαγγελέα του Ναυτοδικείου. Έτσι, με τη μήνυση που υπέβαλε ο κ. Κανάκης τον Ιανουάριο του 1996, κατέστη δυνατόν να δικασθεί και να καταδικασθεί, πρώτη φορά, αρχηγός Σώματος.

Ο κ. Πελοποννήσιος, απολογούμενος, ισχυρίστηκε ότι διέταξε τη μετάθεση εκτελώντας εντολή του υπουργού, ότι δεν γνώριζε πως δεν μπορούσε να εκτελεσθεί μετάθεση αξιωματικού χωρίς προηγούμενη απόφαση του αρμόδιου Συμβουλίου Μεταθέσεων και ότι δεν είχε σκοπό να βλάψει τον μηνυτή. Αλλά δεν μπόρεσε να δώσει πειστικές εξηγήσεις ως προς το σκοπό που εξυπηρετούσε η έκδοση της διαταγής παραμονή των Χριστουγέννων και η επιμονή για την εκτέλεση της μετάθεσης την παραμονή της Πρωτοχρονιάς, καθώς και τη σύνταξη πληροφοριακού σημειώματος κατά του αξιωματικού, με περιεχόμενο που αντίκειται στις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

Το πενταμελές Ναυτοδικείο, υπό την προεδρία του προέδρου του Αναθεωρητικού Στρατοδικείου δέχθηκε το κατηγορητήριο με ψήφους τέσσαρις έναντι μιας και έκρινε ένοχο τον κ. Πελοποννήσιο και για τις δύο πράξεις, για τις οποίες κατηγορούνταν. Η απόφασή του κρίνεται πως θα αποτελέσει σταθμό για την προστασία των αξιωματικών από τις αυθαίρετες ενέργειες της εκάστοτε ηγεσίας.»

Η ετήσια γενική συνέλευση της Helmera

Στις 9-3-1999 πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά η 17η ετήσια τακτική γενική συνέλευση της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - Helmera.

Τα μέλη της Ένωσης ενέκριναν ομόφωνα την οικονομική διαχείριση, καθώς και τα πεπραγμένα του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο πρόεδρος, καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος, τόνισε ότι η Helmera στα 17 χρόνια λειτουργίας της, ακολουθώντας πάντα τη φιλοσοφία των ιδρυτών της, επεξέτεινε το μη κερδοσκοπικό έργο της σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας, ώστε να καλύπτει θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και ασφάλειας, που άλλωστε είναι



άρρηκτα συνδεδεμένα. Για τις προσπάθειες αυτές ο κ. Κωνσταντακόπουλος ανέφερε πως η Helmera έχει λάβει διεθνή αναγνώριση, ενώ συνεχίζει να προσφέρει στα μέλη της όσο το δυνατόν έγκυρη

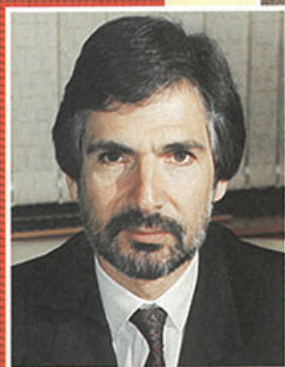
και κατάλληλη ενημέρωση με επιμορφωτικά προγράμματα στην ξηρά και εν πλώ.

Κλείνοντας την ομιλία του, ο πρόεδρος κάλεσε όλα τα μέλη όπως συνεχίσουν τη θερμή υποστήριξή τους στους σκοπούς της κοινής αυτής πρωτοβουλίας ναυτικών και πλοιοκτετών, προσφέροντας στην Helmera τις προτάσεις και τις ιδέες τους για την ενίσχυση και επέκταση της εθελοντικής δέσμευσης του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία, με στόχο «ασφαλή πλοία και καθαρές θάλασσες».

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Από την 1η Φεβρουαρίου 1999, η νέα διεύθυνση και οι νέοι αριθμοί τηλεφώνων, fax κτλ. των γραφείων των δικηγόρων Θ. ΘΕΟΛΟΓΙΔΗ, Κ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΥ, Θ. ΜΗΤΡΑΚΟΥ και Ι. ΜΥΡΙΛΛΟΥ είναι:

Σκουζέ 4 (4ος όροφος)
185 36 Πειραιάς
τηλ: (01) 429 4010
fax: (01) 429 4025
Telex: 211504 THEO GR
E-mail: tlmm@otenet.gr



Η πρώτη κοινή συνεδρίαση το 1999 των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ε.Ε.Ε. και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας πραγματοποιήθηκε την 29η Μαρτίου στο Λονδίνο. Μετά τις εισηγήσεις των προέδρων κ.κ. Πάνη Κ. Λύρα και Ι. Αδ. Χατζηπατέρα, συζητήθηκαν τα εξής θέματα:

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως. Οι σχέσεις εφοπλισμού και υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και οι εξελίξεις στο εθνικό νηολόγιο. Ναυτεργατικά θέματα. Η ναυτική εκπαίδευση, εκσυγχρονισμός και ενθάρρυνση της ιδιωτικής παιδείας του κλάδου. Η ανταπόκριση της ελληνικής ναυτιλίας στην εφαρμογή διεθνών συμβάσεων (ISM Code, STCW και GMDSS) κτλ.



Με Κανονισμό που εξέδωσε η κυβέρνηση της Εσθονίας, απαγορεύεται εφεξής η διέλευση πλοίων από τα χωρικά ύδατα της χώρας, τα οποία μεταφέρουν ορισμένες κατηγορίες επικίνδυνων φορτίων τόσο για ατυχήματα όσο και για τη θαλάσσια ρύπανση. Εξαιρούνται μόνον τα πλοία που προέρχονται ή προορίζονται για τους λιμένες της Εσθονίας.

Σε ειδικά διαρρυθμισμένη αίθουσα στα γραφεία της ΕΕΕ, εγκαταστάθηκε η προσφάτως συγκροτηθείσα ναυτική βιβλιοθήκη. Ως γνωστόν, η δημιουργία της βιβλιοθήκης αυτής ξεκίνησε προ διετίας, με πρωτοβουλία του επίτιμου προέδρου της Ενώσεως, κ. Ιωάννη Γκ. Γκούμα.

Η βιβλιοθήκη αυτή διαθέτει αξιόλογες ιστορικές και επιστημονικές εκδόσεις, καθώς και πλήρεις σειρές περιοδικών και άλλων ναυτιλιακών εντύπων, μέρος των οποίων αποτελεί ευγενική προσφορά μελών και φίλων της ΕΕΕ. Η λειτουργία της βιβλιοθήκης για τους ενδιαφερόμενους σπουδαστές, ερευνητές και συγγραφείς θα αρχίσει μετά την τελετή των εγκαινίων, που θα πραγματοποιηθεί την 4η Μαΐου 1999.



Τον πρόεδρο και μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ επισκέφθηκε κινεζική αντιπροσωπεία, με επικεφαλής τον δήμαρχο της πόλης του Dalian, την 4η Μαρτίου, και είχαν ενδιαφέρουσα ενημερωτική συζήτηση.

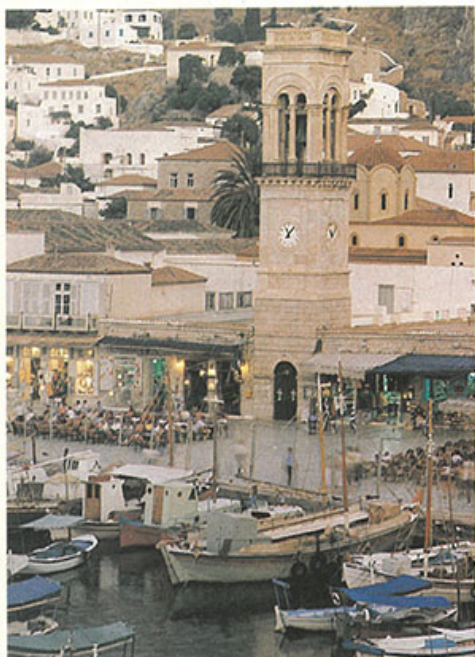
Ο δήμαρχος κ. Bo Hilai, που προϊστάται της κινεζικής αυτής πόλης με έναν ανερχόμενο λιμένα ο οποίος θεωρείται υπόδειγμα «εκρηκτικού μοντέλου βιομηχανικής, τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης», εκδήλωσε την επιθυμία στενής συνεργασίας με το πρώτο ναυτιλιακό και εμπορικό λιμάνι της Ελλάδας, καθώς και επιτάχυνση των οικονομικών και πολιτιστικών ανταλλαγών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πόλη και το λιμάνι του Dalian εξελίσσονται με γρήγορους ρυθμούς σε μεγάλο κέντρο οικονομικής ανάπτυξης. Ήδη θεωρείται το Χονγκ Κονγκ του κινεζικού Βορρά. Ο δήμαρχος Bo Hilai είναι ο πρωταγωνιστής αυτής της σημαντικής προόδου.

Με εγκύκλιο της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, που κοινοποίησε στα μέλη της η ΕΕΕ, παρέχεται σειρά οδηγιών ως προς την εφαρμογή του Κανονισμού για την ασφαλή μεταφορά εις χύμα πετρελαιοειδών, υγρών χημικών και υγροποιημένων αερίων, με δεξαμενόπλοια.

Ειδικότερα, για τα πλοία αυτά προβλέπονται:

- Ο εφοδιασμός τους με όργανα ελέγχου, αναλόγως του πλοίου και των μεταφερόμενων φορτίων.
- Η αναφορά των ατυχημάτων από τους πλοίαρχους των εμπορικών δεξαμενόπλοιων στο πλαίσιο του Προεδρικού Διατάγματος 346/94.
- Ο εφοδιασμός όλων των πλοίων άνω των 500 κοχ με οδηγίες ασφάλειας που έχουν εκδοθεί από διεθνείς οργανισμούς και από τη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων.





Την ενίσχυση της προσπάθειας του Ιστορικού Αρχείου-Μουσείου Ύδρας για τη διάσωση και μουσειακή αξιοποίηση του παραδοσιακού σκαριού «Ελένη Π.» συνιστά με εγκύκλιο προς τα μέλη της ΕΕΕ ο πρόεδρος της κ. Γιάννης Κ. Λύρας. Πρόκειται για ένα σκάφος ναυπηγήσεως του 1951, που εξυπηρέτησε τις μεταφορές του ιστορικού νησιού επί σαράντα και πλέον χρόνια και ήδη θεωρείται ότι αποτελεί στοιχείο της νεότερης ναυτικής παράδοσης του τόπου μας.

Με εγκύκλιό της, η ΕΕΕ γνωστοποιεί στα μέλη της ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες πρέπει εγκαίρως να δηλώνουν στην Αρχή που συνεστήθη βάσει του νόμου 2472/1997 «περί προστασίας του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», ότι τηρούν αρχείο για το προσωπικό τους. Συγκεκριμένα, οι διαχειρίστριες εταιρείες πρέπει να δηλώσουν κατά περίπτωση στοιχεία του προσωπικού και των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία τα οποία διαχειρίζονται, όπως: ονοματεπώνυμο, πατρώνυμο, διεύθυνση κατοικίας, αριθμό φορολογικού μητρώου, αριθμό μητρώου ασφαλιστικού οργανισμού, προϋπηρεσία, γνώσεις και σπουδές.

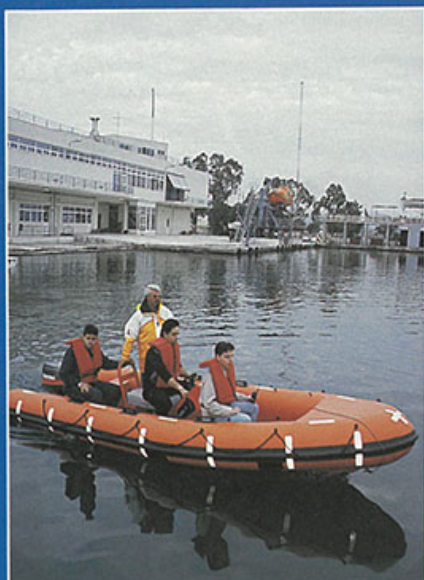
Μετά τα προβλήματα καθυστέρησης που προέκυψαν από την πρακτική εφαρμογή των κανόνων και συστάσεων για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά του Βοσπόρου, ο ΙΜΟ έχει προτείνει σειρά μέτρων, στα οποία όμως μέχρι στιγμής δεν έχουν ανταποκριθεί οι αρμόδιες τουρκικές αρχές. Τα προταθέντα μέτρα είναι:

- Εγκατάσταση, επάνδρωση και λειτουργία συστήματος αναφορών κινήσεως πλοίων, σύμφωνα με οδηγίες ΙΜΟ (vessel traffic services).
- Μετατόπιση των θέσεων επιβίβασης πλοηγών σε ασφαλέστερες θέσεις εκτός των λιωρίδων κυκλοφορίας του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.
- Καθορισμός νέου αγκυροβολίου πλοίων νοτίως της Κωνσταντινουπόλεως.
- Ανέλιξη ή διάλυση δύο ναυαγίων που βρίσκονται στο νότιο τμήμα των Στενών του Βοσπόρου, προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκές βάθος υδάτων για τα πλοία μεγάλου βυθίσματος.
- Περιορισμός στη χρήση ναυδέντων βορειοανατολικά της περιοχής αγκυροβολίας επιβατηγών πλοίων, ώστε να είναι δυνατή η διέλευση πλοίων στη λιωρίδα κυκλοφορίας.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, παρά την παρουσία πλοηγού, την ευθύνη για κάθε περίπτωση φέρει ο πλοίαρχος και ότι τυχόν σφάλματα του πλοηγού δεν καλύπτονται από ιδιαίτερη ασφάλεια. Επομένως -τονίζεται σε σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ- απαιτείται αυξημένη προσοχή στον έλεγχο και τη διόρθωση αβλεψίας του πλοηγού, καθώς και στην τήρηση των κανόνων της ασφαούς ναυσιπλοΐας.



Με το τέλος των εξετάσεων του α' εξαμήνου των σπουδαστών των Ακαδημιών Ε.Ν. (ΑΕΝ) άρχισε στις 15 Φεβρουαρίου η περίοδος ναυτολογίας τους σε πλοία, η οποία και θα διαρκέσει μέχρι και την 30ή Σεπτεμβρίου 1999.



Προκειμένου να περιορισθούν οι κίνδυνοι ατυχημάτων κατά τη μεταφορά και τη φορτοεκφόρτωση χύμα φορτίων, η αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ κυκλοφόρησε μεταφρασμένο στα ελληνικά τον σχετικό κώδικα του ΙΜΟ, καθώς και τους ειδικούς κανόνες για τη μεταφορά χύδην φορτίων.

Με εγκύκλιό της η ΕΕΕ πληροφορεί σχετικά τα μέλη της ότι:

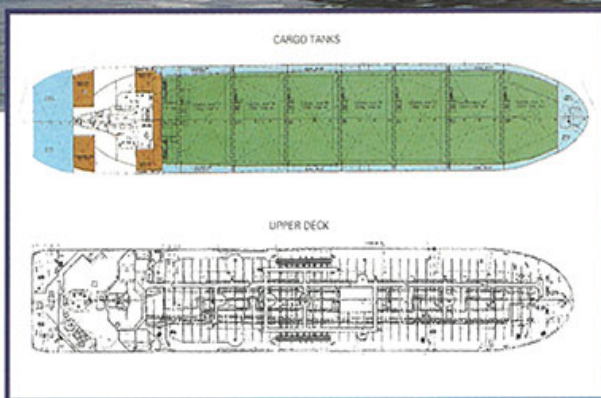
- Πρέπει να ενημερώσουν τους πλοάρχους των πλοίων, καθώς και τους αρμοδίους των εγκαταστάσεων διακίνησης χύδην φορτίων της περιοχής δικαιοδοσίας τους.
- Οφείλουν να εφαρμόζουν τον Κώδικα και τους κανόνες από τον περασμένο Φεβρουάριο. Ειδικότερα, πριν από τη χορήγηση απόπλου να παραλαμβάνουν, και να τηρούν μέχρι τέλους του ταξιδιού του πλοίου, συμπληρωμένα αντίγραφα των παραρτημάτων του κώδικα του ΙΜΟ (σχέδιο φορτώσεως/εκφορτώσεως και πληροφορίες για το φορτίο).

Μεταξύ 1ης και 5ης Μαρτίου επισκέφθηκαν τη χώρα μας τριάντα σπουδαστές του Διεθνούς Πανεπιστημίου του Μαίμο, οι οποίοι είχαν σειρά ενημερωτικών επαφών με ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτιλιακούς οργανισμούς, όπως με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, τον ΟΛΠ κ.λπ.

Επενδύει **600** εκατ. δολάρια σε πλοία ο Όμιλος Βαρδινογιάννη

του Νάσου Πουλακίδα

Παραδόθηκε το πέμπτο δεξαμενόπλοιο



Το επενδυτικό πρόγραμμα του Ομίλου Βαρδινογιάννη στο χώρο της ναυτιλίας, ύψους 600 εκατ. δολαρίων, βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, με την παραλαβή του πέμπτου δεξαμενόπλοιου από τα 18 που έχουν παραγγελθεί σε ουκρανικό ναυπηγείο.

Σε ειδική τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι του Πειραιά, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη, βουλευτών, της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, εκπροσώπων εφοπλιστικών και ναυτεργατικών ενώσεων, μελών της οικογένειας Βαρδινογιάννη και εργαζομένων του Ομίλου, υψώθηκε η ελληνική σημαία στο δεξαμενόπλοιο «Θεόδωρος Ι.Β.».

Το «Θεόδωρος Ι.Β.» (κόστους 33 εκατ. δολαρίων) είναι το πέμπτο από σειρά πλοίων, των οποίων η κατασκευή άρχισε το 1993, ενώ υπάρχει οption για άλλα εννέα. Κατασκευάστηκε από το ναυπηγείο BSSY, που βρίσκεται στο Νικολάεφ της Ουκρανίας, στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας. Το δεξαμενόπλοιο κατασκευάστηκε με τα δεδομένα της πιο σύγχρονης τεχνολογίας και καλύπτει όλες τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών και νηογνομόνων.

Είναι διπλού κελύφους και τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι: μήκος 183 μέτρα, πλάτος 32 μέτρα, μέγιστο βύθισμα 18,60 μ., ταχύτητα 15,6 κόμβοι, χωρητικότητα δεξαμενών φορτίου 54.000 μ³ κ.ά. Μπορεί να μεταφέρει αργό πετρέλαιο, καθαρά και μη καθαρά προϊόντα πετρελαίου, όπως και καυστική σόδα, ενώ έχει δυνατότητα σύγχρονης μεταφοράς τεσσάρων διαφορετικών φορτίων. Οι δεξαμενές φορτίου και έρματος είναι επικρισμένες με χρώμα προστασίας του πιο σύγχρονου τύπου και αβλαβές για το περιβάλλον.

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας του, ο Γιώργος Ι. Βαρδινογιάννης υπογράμμισε ότι παρά τις σημερινές δύσκολες συνθήκες στις διεθνείς αγορές, ο Όμιλος διατηρεί την ανταγωνιστικότητά του, ενώ θα συνεχίσει να επενδύει στη θάλασσα έχοντας βασική αρχή τη χρησιμοποίηση ελληνικών πληρωμάτων και τη χρήση της ελληνικής σημαίας, αφού το παγκόσμιο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα στηρίχθηκε, αλλήλ και στηρίζεται, στον Έλληνα ναυτικό.

Ο ναυτιλιακός τομέας του Ομίλου Βαρδινογιάννη απασχολεί σε ετήσια βάση συνολικά 1.700 Έλληνες ναυτικούς και 160 άτομα στα ναυτιλιακά γραφεία του, ενώ η γαλιανόηλη είναι υψωμένη σε 50 πλοία όλων των τύπων. Μιλώντας με δημοσιογράφους, μετά την τελετή, ο κ. Βαρδινογιάννης υποστήριξε πως στα πλοία του Ομίλου πάντα προτιμώνται οι Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι, κατά την άποψή του, έχουν αδικηθεί και από την πολιτεία και από τον εφοπλισμό.

Σε σύντομη ομιλία του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης, αφού συνεχάρη την οικογένεια Βαρδινογιάννη για την προτίμησή της στην ελληνική σημαία, ανέφερε πως «παρά τις δύσκολες στιγμές που περνάει η ναυτιλία, κάποιοι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεχίζουν να σκέπτονται και να πράττουν σωστά, φέρνοντας τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο».

Γενικά χαρακτηριστικά του «Θεόδωρος Ι.Β.»

Το πλοίο κατασκευάστηκε με τα δεδομένα της πιο σύγχρονης τεχνολογίας και καλύπτει όλες τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών, νηογνωμόνων, εθνικών και διεθνών κανονισμών, IMO-SOLAS-MARPOL-STCW-OPA 90-LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING κτλ.

Είναι πλοίο σύγχρονο, διπλού κελύφους (double skin). Μεταξύ του εσωτερικού και του εξωτερικού κελύφους πορεμβάλλεται κενός χώρος, ο οποίος μπορεί να πληρωθεί με θαλάσσιο έρμα, πλήρως διαχωρισμένο (segregated) ώστε να παρέχει τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος (σύγκρουση-προσάραξη) και να προστατεύει το περιβάλλον από πιθανή ρύπανση.

Μπορεί να μεταφέρει αργό πετρέλαιο, καθαρά και μη καθαρά προϊόντα πετρελίου, ως και καυστική σόδα, ενώ έχει δυνατότητα σύγχρονης μεταφοράς τεσσάρων (4) διαφορετικών φορτίων. Οι δεξαμενές φορτίου και έρματος είναι επιχρισμένες με χρώμα προστασίας του πιο σύγχρονου τύπου και αβλαβές για το περιβάλλον.

Διαθέτει μία (1) κύρια μηχανή «MAN+B&W» TYPE 6S60MC, ισχύος 10.400 KW, αναστρέψιμη σε περίπτωση ανάγκης, μία έλικα μεταβλητού βήματος ως και πρωράα έλικα (BOW THRUSTER) «KAMEWA» Σουηδίας για επαύξηση των ελκτικών στοιχείων του κατά τους χειρισμούς σε λιμένες. Ηλεκτρογεννήτριες B&W Δανίας, όπως και βοηθητικά μηχανήματα για την εξυπηρέτηση των επιχειρησιακών απαιτήσεων, αλλήλ και αναγκών προσωπικού. Είναι όλα σύγχρονης τεχνολογίας και αυτόματης λειτουργίας, δυτικοευρωπαϊκής προέλευσης.

Το πλοίο εξοπλισμένο σύστημα διακίνησης φορτίου (φόρτωση-εκφόρτωση) εξυπηρετείται με υδραυλικές αντλίες FRAMO Νορβηγίας 975 M³/QPA εκάστη, ανά μία σε κάθε δεξαμενή. Διαθέτει, επίσης, και ιδιαίτερο ανά δεξαμενή σύστημα θερμάνσεως του φορτίου, όταν απαιτείται. Το πλοίο μπορεί να φορτώσει ή να εκφορτώσει 4 διαφορετικά είδη φορτίων, συγχρόνως. Ο έλεγχος χειρισμών φορτοεκφορτώσεως και στάθμης δεξαμενών γίνεται μέσω ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού συστήματος αυτοματισμού από το κέντρο ελέγχου του πλοίου. Διαθέτει επίσης σύγχρονο σύστημα αδρανολογίας των δεξαμενών φορτίου για επαύξηση της ασφάλειας σε ατυχήματα, όπως και γεννήτρια αδρανούς αζώτου, σύστημα ελέγχου αναθυμιάσεων φορτίου (VECS) και σύστημα πλύσεως δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, ζεστό νερό, χημικούς διαλύτες. Οι σωληνώσεις, τα επιστόμια και οι προθερμαντήρες φορτίου είναι κατασκευασμένες από ανοξείδωτο χάλυβα.

Διατίθεται υπερσύγχρονο σύστημα αυτόματο και ελεγχόμενο μόνο από ένα άτομο (Integrated Bridge) για την κάλυψη των αναγκών επικοινωνιών



Στιγμιότυπα από την προσέλευση επισημών στην τελετή ύψωσης της ελληνικής σημαίας στο δεξαμενόπλοιο «Θεόδωρος Ι.Β.»



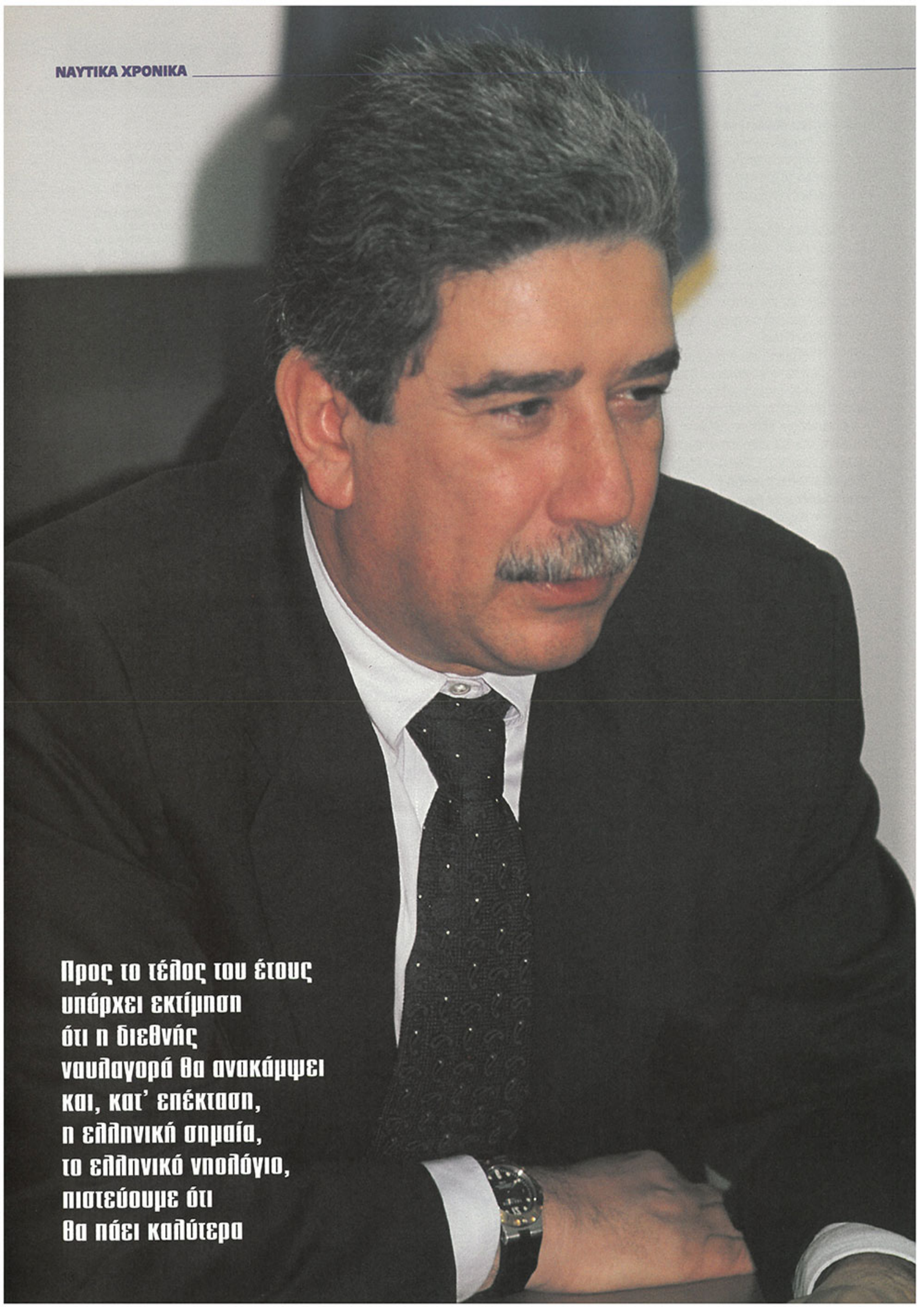
και ναυτιλίας, με πλήρη εξοπλισμό δορυφορικής επικοινωνίας, δορυφορικής ναυτιλίας, ηλεκτρονικούς χάρτες, υπολογιστή κεντρικού ελέγχου για συντονισμό των στοιχείων όλων των ηλεκτρονικών συσκευών (ηλεκτρονική, ραντάρ, δρομό-

μετρο, βυθόμετρο, πορειογράφος κτλ.).

Στο πρυμναίο τμήμα του πλοίου ευρίσκεται η υπερκατασκευή, στην οποία υπάρχουν η γέφυρα διακυβερνήσεως, τα διαμερίσματα ενδιαιτήσεως προσωπικού (μία καμπίνα με όλες τις ανέσεις για κάθε άτομο), τραπεζαρίες, αίθουσες αναψυχής, μαγειρείο, αποθήκες, πισίνα, ασανσέρ, αίθουσες αθλήσεως κτλ. Το υλικό επενδύσεως της υπερκατασκευής είναι τελευταίας τεχνολογίας πυρίμαχο/άκαυστο για την προστασία του πληρώματος. ➡

Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

Μέγιστο μήκος 182,90 μέτρα.
Μέγιστο πλάτος 32,20 μέτρα.
Μέγιστο βύθισμα 18,60 μέτρα.
Χωρητικότητα δεξαμενών φορτίου (100%) 54.000 μ³.
Χωρητικότητα δεξαμενών έρματος 22.600 μ³.
Deadweight 44.900 M/τόνοι.
Gross tonnage 31.214 τόνοι.
Ταχύτης (μεγίστη) 15,6 κόμβοι.
Ακτίνα ενέργειας 15.000 ναυτικά μίλια.
Πλήρωμα (μεγίστη ικανότητα ενδιαιτήσεως) 30 άτομα.
Αριθμός δεξαμενών φορτίου 7.
Αριθμός δεξαμενών συγκεντρώσεως καταλοίπων φορτίου 2.



Προς το τέλος του έτους
υπάρχει εκτίμηση
ότι η διεθνής
ναυπαγορά θα ανακάμψει
και, κατ' επέκταση,
η ελληνική σημαία,
το ελληνικό νηολόγιο,
πιστεύουμε ότι
θα πάει καλύτερα

Σουμάκης: Δεν υποκύπτω σε εφοβιστικές πιέσεις!



Κανένα άλλο μέτρο για την ποντοπόρο ναυτιλία δεν πρόκειται να λάβει η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που παραμένει σταθερή στις αποφάσεις της 2ας Ιουλίου του 1997.

Κατηγορηματική ήταν στις 10 Μαρτίου η θέση του υπουργού Στ. Σουμάκη, όταν ρωτήθηκε αν θα προχωρήσει σε μέτρα, όπως επιθυμούν οι πλοιοκτήτες. «Τα μέτρα του ΥΕΝ ελάχιστα επηρεάζουν την πορεία της ναυτιλίας. Η ναυτιλία λειτουργεί με τους δικούς της όρους και κανόνες. Δεν πρόκειται να λάβω άλλα μέτρα. Ας αποφασίσουν από κοινού κι ας φέρουν προτάσεις οι εφοβιστές και οι ναυτικοί» τόνισε ο υπουργός.

Ακόμη, ο κ. Σουμάκης ισχυρίστηκε πως δεν ενέδωσε σε καμία «πίεση» των πλοιοκτητών και παραμένει στα μέτρα ανταγωνιστικότητας που ανακοίνωσε πριν από περίπου δύο χρόνια. «Δεν υποκύπτω σε πιέσεις» είπε χαρακτηριστικά. Ανέφερε, ακόμη μια φορά, ότι το ισοζύγιο το πρώτο δίμηνο του '99 είναι θετικό στο ελληνικό νηολόγιο από πλευράς χωρητικότητας.

Νωρίτερα, ο βουλευτής της Ν.Δ. Γιώργος Καλλιάς είχε υποβάλει ερώτηση στη Βουλή για τον ΥΕΝ, παρουσιάζοντας στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η φυγή των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο συνεχίζεται με αμείωτους ρυθμούς.

Από στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοβιστών προκύπτει το 1998 το νηολόγιο απώλεσε 97 πλοία κι έτσι η «αιμορραγία», σε διάστημα μικρότερο των τριών χρόνων, έφτασε τα 218 σκάφη, χωρητικότητας 4.181.393 κόνων.

Κατά το ίδιο διάστημα, στις απώλειες του νηολογίου θα πρέπει να συμπεριληφθούν και τα νεοαποκτηθέντα 200 ελληνόκτητα σκάφη, τα οποία δεν ύψωσαν την ελληνική σημαία, αλλά και τα παροπλισμένα στον κόλπο της Ελευσίνας, που φθάνουν τα 150. Σύμφωνα με το περιεχόμενο της ερώτησης, θεωρείται ανεπαρκής ο συλλογισμός του υπουργού Ναυτιλίας ότι πρέπει να σταματήσει να μετράται η φυγή πλοίων σε μονάδες και να εξετάζεται η αύξηση της χωρητικότητας των νέων, μεγαλύτερων κατασκευών που υψώνουν την ελληνική σημαία.

άλλα, αυτή τη στιγμή, με τη γενικότερη έννοια του όρου, δεν υπάρχουν στον ορίζοντα.

Οι ακτοπλοίοι, αλλά και η Ένωση Εφοβιστών Επιβατηγών Πλοίων, επιζητούν γενναία κίνητρα για ανανέωση του στόλου. Σε ποιο σημείο βρίσκονται αυτή τη στιγμή οι συζητήσεις υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και υπουργείου Ανάπτυξης;

Ήδη, προ ολίγων ημερών, είχαμε την πρώτη επίσημη έναρξη κατασκευής, πρώτη φορά στην ελληνική ιστορία, επιβατηγού πλοίου σε ελληνικά ναυπηγεία, στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Αυτό έγινε έπειτα από πολλές προσπάθειες, κατά τον τελευταίο χρόνο, και από το υπουργείο Ανάπτυξης και από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε συνεργασία με την ΕΤΒΑ, αλλά και γενικότερα το σύστημα, έτσι ώστε να δοθεί δυνατότητα η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου να γίνει στην Ελλάδα. Ήδη, λοιπόν, ξεκινάει η πρώτη κατασκευή και βρίσκονται σε διαπραγματεύσεις και άλλοι Έλληνες ακτοπλοϊκοί ώστε να συνεχιστεί αυτή η προσπάθεια. Νομίζω ότι με λίγη ακόμη καλή διάθεση από όλες τις πλευρές, αυτό θα αποτελέσει πραγματικότητα πάρα πολύ σημαντική για την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, την απασχόληση, την εθνική οικονομία. Παράλληλα, είναι σημαντικό η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου να γίνει από ελληνικά χέρια. Ας μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα από τότε, πρώτη φορά, τεχνολογία στην κατασκευή τέτοιων πλοίων.

Το 1999 ευελπιστείτε ότι θα είναι σωτήριο για τον ΟΛΠ, τον ΟΛΘ και τα άλλα εμπορικά λιμάνια της χώρας, μετά και την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου;

Κοιτάξτε, τα δύο λιμάνια, όπως έχω δηλώσει επανειλημμένα, την τελευταία διετία ήταν σε πολύ καλή πορεία ανάπτυξης. Τόλημνα να πω και στη Βουλή ότι η θεσμική αλλαγή ήταν απαραίτητη, και μάλιστα τώρα, που τα λιμάνια αυτά είναι σε ανοδική πορεία, έτσι ώστε η μεταρρύθμιση να γίνει υπό τους καλύτερους οικονομικούς. Η εκτίμησή μου είναι ότι από τη στιγμή που μπορούν πλέον να ανταγωνιστούν τα άλλα λιμάνια στη θεώρηση της Νοτιοδυτικής Μεσογείου -ας μην ξεχνάμε ότι ο Πειραιάς έφθασε και πάλι στην 1η θέση σε φορτία και αύξησε τη δυνατότητά του σε φορτία

Σε 218 ανέρχονται τα πλοία που υπέστειλαν την ελληνική σημαία κατά την τελευταία τριετία, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοβιστών

transit-, σημαίνει ότι μπορούν πλέον να διαπραγματευθούν και τα προβλήματα των εργαζο-

μένων σε αυτά, ώστε και με τη δική τους συμπαράσταση να αναπτυχθούν. Γιατί πιστεύω ότι μόνο με την ανάπτυξη εξασφαλίζονται η απασχόληση, οι υψηλές αμοιβές και η επιβίωση του λιμανιού. Πιστεύω ότι θα πάμε πολύ καλύτερα. Βέβαια, αυτή η προσπάθεια θα είναι δύσκολη. Καταλαβαίνετε ότι μια ριζική μεταρρύθμιση Οργανισμών που έχουν ιστορία από το 1930 και λειτουργούν με το ίδιο θεσμικό πλαίσιο δεν είναι εύκολη υπόθεση. Πιστεύω, όμως, ότι με την πρόσληψη διεθνών συμβούλων, που θα βοηθήσουν σε αυτή την κατεύθυνση, και με την καλή συνεννόηση και συνεργασία όλων, αυτό θα γίνει με τον ομαλότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο.

Σε λίγες εβδομάδες ξεκινάει η νέα ακτοπλοϊκή σεζόν. Οι υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας είναι έτοιμες;

Νομίζω πως ναι. Υπάρχουν μόνο κάποιες μικροεκκρεμότητες σε ορισμένα δρομολόγια. Έχουν δοθεί εντολές σε όλους τους λιμενάρχες από τώρα, ώστε να προετοιμαστούν για τις ρυθμίσεις που πρέπει να κάνουν στα λιμάνια, με πρώτο λιμάνι αυτό του Πειραιά, προκειμένου να επαναληφθεί, ακόμη πιο βελτιωμένα, η περσινή εικόνα.

Δηλαδή, πιστεύετε ότι φέτος τα λιμάνια θα παρουσιάσουν καλύτερη εικόνα από αυτή που παρουσίαζαν τα προηγούμενα χρόνια; Γιατί αυτή τη στιγμή, μιλάμε για λιμάνια με εξυπηρετήσεις δεκαετίας του '60.

Ναι, αλλά είδατε ότι πέρυσι είχαμε πάρα πολύ καλή λειτουργία των λιμανιών, με πρώτο αυτό του Πειραιά, σε ό,τι αφορά τη διακίνηση επιβα-

τών και οχημάτων, και οι εντολές είναι να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο, με διάφορες παρεμβάσεις οι οποίες έχουν σχεδιαστεί και δομηθεί με ευθύνη του κάθε λιμενάρχη. Νομίζω ότι είμαστε προετοιμασμένοι για την καινούργια θερινή και τουριστική σεζόν.

Τα πρώτα μηνύματά σας από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ποια είναι;

Εκεί έγινε μια μεγάλη θεσμική αλλαγή, που ανατρέπει τελείως τη μορφή και το περιεχόμενο σπουδών, και σε αυτή την κατεύθυνση νομίζω ότι σιγά σιγά προχωρούμε, υλοποιώντας το «γρόμμο» του νόμου και το περιεχόμενό του. Παράλληλα, όμως, έχουν γίνει -δεν περιμέναμε το νόμο όπως είδατε- σοβαρότερες παρεμβάσεις, τόσο στην υποδομή των σχολών όσο και στον εξοπλισμό, στα μαθήματα, αλλά και στο ανθρώπινο δυναμικό, τους καθηγητές. Επομένως, αυτό που ξεκινήσαμε εδώ και δύο χρόνια, με όλες αυτές τις σημαντικότερες παρεμβάσεις, ο νέος νόμος για τη ναυτική εκπαίδευση θα το υλοποιήσει. Ας μην ξεχνάμε ότι η ελληνική ναυτιλία για να επιβιώσει χρειάζεται υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης στελέχη για την επάνδρωση των ελληνικών πλοίων.

Οι φετινοί στόχοι σας, κύριε υπουργέ, για το λιμενικό σώμα ποιοι είναι; Ως προς το έμπυχο δυναμικό, θα συνεχιστεί η πρόσληψη λιμενοφυλάκων και δοκίμων;

Εντός των ημερών, πρόκειται να καταθέσουμε στη γραμματεία του Υπουργικού Συμβουλίου αίτημα για πρόσληψη 500 λιμενοφυλάκων και υποψήφιων. Καταλαβαίνετε ότι αυτό, σε συνδυασμό με τους οκτακόσιους εξήντα σημειοφόρους των δύο περασμένων ετών, δημιουργεί ουσιαστική ανανέωση του ανθρώπινου δυναμικού, δεδομένου βέβαια και του τρόπου πρόσληψής τους, που είναι με πολύ υψηλότερα standards. Και ας μην ξεχνάτε ότι υπήρξε μεγάλο το ενδιαφέρον εκ μέρους του πρωθυπουργού. Σε προηγούμενο Υπουργικό Συμβούλιο έγινε συζήτηση για τη συνθήκη του Σένγκεν. Όπως γνωρίζετε, το Λιμενικό Σώμα έχει επωμισθεί τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων. Κατ'επέκταση, πρέπει να ανταποκριθούμε σε αυτή τη συνθήκη, εκτός από το ανθρώπινο δυναμικό, και με πλωτά, που συνεχώς προμηθευόμαστε.

Εδώ να ρωτήσω κάτι ακόμη. Πράγματι, την τελευταία διετία, υπάρχει κοσμογονία στο Λιμενικό Σώμα από πλευράς τεχνικών μέσων. Φέτος, το 1999, τι έχει προγραμματιστεί προς παραλαβή;

Κάθε μήνα παραλαμβάνουμε σκάφη. Δηλαδή, η ολοκλήρωση παραλαβής των περίπου 54 νέων σκαφών θα γίνει μέχρι το τέλος του 1999. Καταλαβαίνετε ότι πρόκειται για κάτι που δεν έχει συμβεί ποτέ στο Λιμενικό Σώμα. Υπάρχει ουσιαστική ανανέωση του στόλου του Λιμενικού Σώματος, ας μου επιτραπεί η έκφραση. Θα υπάρξει ιδιαίτερη φροντίδα για τη στήριξη των νησιών στο Ανατολικό Αιγαίο, κατά μήκος των τουρκικών ακτών...

... όπου βέβαια παρατηρείται έξαρση του φαινομένου των λαθρομεταναστών.

Ακριβώς, για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου. Παράλληλα, ας μην ξεχνάμε ότι τέλη του 1999 θα παραληφθούν και τα πρώτα δύο ελικόπτερα, έρευνας και διάσωσης. Επίσης, πρέπει να αναφέρω το ανθρώπινο δυναμικό που θα προσληφθεί, καθώς και κάποιες επιμέρους ρυθμίσεις για το Λιμενικό Σώμα, είτε νομοθετικές, είτε με εσωτερική διαδικασία, το νέο τρόπο μεταθέσεων. Μετά την αλλαγή της διαδικασίας πρόσληψης, ένταξης στο Λιμενικό Σώμα, εξετάζουμε την αντικειμενικοποίηση του τρόπου μεταθέσεων, κάτι που η πλειοψηφία των γυναικών και ανδρών του Λιμενικού Σώματος περίμενε χρόνια, γιατί δεν έπρεπε να είναι τα θύματα της Α' ή της Β' κατάστασης ή παρέμβασης.

Και μια ερώτηση για το NAT και τους ναυτικούς. Πιστεύετε ότι το 1999 θα δουν καλύτερες ημέρες;

Πρώτα απ'όλα, όπως έχει ήδη γίνει γνωστό, η κυβέρνηση -το υπουργείο Οικονομικών- επιχορήγησε, έξω από τον όποιο προϋπολογισμό, με 9 δισ. τον Οίκο Ναύτου. Πρώτη φορά η επιδότηση θα γίνεται απευ-

θείας στον Οίκο Ναύτου και όχι μέσω του NAT. Αυτό διευκολύνει τα μέγιστα για να σβήσουμε τα χρέη του παρελθόντος και από εδώ και πέρα να επιχορηγείται ο Οίκος Ναύτου ώστε να λειτουργεί ομαλότερα.

Σε ό,τι αφορά το NAT, νομίζω ότι η μηχανοργάνωση, η οποία ξεκίνησε, θα συμβάλει τα μέγιστα στην καλύτερη λειτουργία του. Να διαβεβαιώσω ότι οι συντάξεις θα καταβληθούν όπως και πέρυσι, χωρίς κανένα πρόβλημα. Η μηχανογράφηση θα εξυγιάνει τη λειτουργία του NAT με τον επανέλεγχο όλων των πραγμάτων, την απλοποίηση των διαδικασιών, τον καλύτερο έλεγχο όλων των στοιχείων. Είναι και αυτό στο πλαίσιο της εξυγίανσης στην οποία προχωρήσαμε με τον πρώτο νόμο, το 1997. Το μόνο παράπονο που υπάρχει είναι σχετικά με την αύξηση των συντάξεων.

Είναι μόνιμο το αίτημα για αύξηση στο 80% του βασικού μισθού.

Το 1999 είναι κρίσιμη χρονιά για την Ελλάδα, είναι χρονιά σημαντική για την ένταξη στην ΟΝΕ. Θα ήθελα να πω ότι μπορούμε να ικανοποιήσουμε το αίτημα, αλλά τα πράγματα είναι πάρα πολύ δύσκολα. Ας μην ξεχνάμε όμως ότι καταφέραμε πέρυσι να σταθεροποιήσουμε, πρώτη φορά, στο 58% τις συντάξεις, χωρίς διοχέτευση, αυξήσαμε το ΕΚΑΣ κατά 50% για τους χαμηλοσυνταξιούχους, βελτιώνουμε την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, εξυγιάνουμε το NAT συνεχώς. Αυτές είναι νομίζω προϋποθέσεις για την περαιτέρω βελτίωσή του. ➡



Η είσοδος της χώρας μας στην ΟΝΕ δεν σημαίνει αυτόματη επίλυση των προβλημάτων μας, προειδοποιεί ο πρόεδρος της Πολιτικής Άνοιξης, κ. Αντώνης Σαμαράς, επισημαίνοντας συγχρόνως ότι η κυβέρνηση έχει ως στόχο την τυπική και όχι ουσιαστική ικανοποίηση των κριτηρίων του Μάαστριχτ. «Εξίσου σημαντικό με το να μπούμε στην ΟΝΕ, είναι το πώς θα μπούμε», επισημαίνει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Σαμαράς. Σε μία εφ' όλης της ύλης συνέντευξη, ο πρόεδρος της Πολιτικής Άνοιξης, εκτός από μια εκτενή αναφορά στο τι σημαίνει για την Ελλάδα η ΟΝΕ αλλά και τι προβλήματα θα ανακύψουν από μια ατελή ελληνική προετοιμασία, καταθέτει τρεις συγκεκριμένες «προτάσεις αρχών» για τη ναυτιλία, υποστηρίζοντας την ανάγκη να αξιοποιηθεί το πολύτιμο αυτό κεφάλαιο στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προτείνει ακόμη αποφασιστικότερη παρέμβαση των ανθρώπων της ναυτιλίας, διά των θεσμικών τους οργάνων, στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΑΜΑΡΑΣ



ΕΕΕ και ΝΕΕ να συμμετέχουν στη χάραξη πολιτικής

Κύριε Σαμαρά, πώς θα κρίνατε το σημερινό πολιτικό σκηνικό;

Εδώ και πολύ καιρό, έχω επισημάνει την ανάγκη αναδιάταξης του πολιτικού σκηνικού. Μια αναδιάταξη όμως που δεν θα αρκестεί στην επιφάνεια, αλλά θα προχωρήσει σε βάθος. Όταν λέγαμε πριν από δύο χρόνια ότι οι διαφορές μέσα στα κόμματα είναι μεγαλύτερες από τις διαφορές ανάμεσα στα κόμματα, αυτή την ανάγκη αναδιάταξης εντοπίζαμε. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια εντοπίζεται από όλο και περισσότερους η ανάγκη να αλλοιάσουν τα πολιτικά πράγματα. Και αυτό αφορά τη φιλοσοφία του πολιτικού κόσμου, την πρακτική, αλλά και τη σχέση των κομμάτων με τους πολίτες, που έχει περιέλθει σε τέλμα. Η απουσία επικοινωνίας με τον πολίτη είναι ίσως το πρώτο σήμα κινδύνου για το πολιτικό μας σύστημα. Και ίσως να είναι και η τελευταία προειδοποιητική βοήθη...

Υπάρχει περιθώριο για ένα νέο κόμμα, όπως αυτό που λέγεται ότι θα ιδρύσει ο κ. Αβραμόπουλος;

Τα κόμματα δημιουργούνται για να καλύψουν συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες. Όταν συντρέχει τέτοιος λόγος, τότε σαφώς και υπάρχουν περιθώρια για νέους κομματικούς σχηματισμούς. Ίσως, όμως, εκείνο που επείγει τώρα είναι η αλληγορία της φυσιολογίας των σημερινών κομμάτων. Βέβαια, η δημοκρατία, όταν λειτούργει, σε κανέναν δεν απαγορεύει και κανέναν δεν ευλογεί στην απόφαση να ιδρύσει κόμμα. Αφήνει το λαό, τον μόνο αξιόπιστο κριτή, να αποφασίσει.

Η Πολιτική Άνοιξη θα κατέβει αυτόνομη στις ευρωεκλογές ή θα έχει κάποιου είδους συνεργασία με τη Ν.Δ., όπως έγινε στις δημοτικές εκλογές;

Η Πολιτική Άνοιξη έχει ήδη μπει στην τροχιά των ευρωεκλογών. Στόχος μας, εν όψει των ευρωεκλογών, είναι μια Ελλάδα δυνατή και ισότιμη σε μια Ευρώπη που καλείται να δώσει λύσεις σε πολλή προβλήματα. Πρώτο και κύριο μέλημά μας είναι η παρουσίαση στον ελληνικό λαό της πρότασής μας, που αποδέχεται φυσικά την αναγκαιότητα της ενωμένης και σύγχρονης Ευρώπης. Διατυπώνουμε όμως ερωτήματα για το τι είδους Ευρώπη επιθυμούμε. Είναι απαιτητή η εντύπωση που η κυβέρνηση επιχειρεί να δημιουργήσει στον ελληνικό λαό, ότι η είσοδός μας στην ΟΝΕ σημαίνει αυτόματη επίλυση των προβλημάτων μας. Οφείλουμε να εξηγήσουμε στους Έλληνες ότι η πορεία της χώρας μας στην Ε.Ε. θα είναι ανάλογη των αγώνων που θα δώσουμε στα όργανα της Ένωσης.

Η υπόθεση Οτσαλάν έληξε, τελικώς, το κύρος της χώρας; Εσείς τι θα

κάνατε σε μια τέτοια περίπτωση;

Είναι περισσότερο από βέβαιο ότι το κύρος της Ελλάδος επλήγη, και μάλιστα ανεπανόρθωτα. Το φοβερό όμως είναι ότι εκτεθήκαμε απέναντι σε όλους σχεδόν τους εταίρους μας. Φανήκαμε αναξιόπιστοι απέναντι στην Ευρώπη, ελλιποβαρείς σε σχέση με τη -μειζονος σημασίας- θέση μας στα Βαλκάνια, «ήλιοι» απέναντι στον παραδοσιακό σύμμαχο κουρδικό λαό. Επιτρέψαμε όμως και στους Τούρκους -σε ένα νέο ντελίριο επιθετικότητας- να χρησιμοποιήσουν την υπόθεση Οτσαλάν για να θέσουν επί τάπητος νέες παράλογες απαιτήσεις τους. Το πιο ανησυχητικό από όλα είναι ότι η σημερινή κυβέρνηση δεν έχει τη δύναμη να επανακτήσει το κύρος της. Δεν έχει πια την ικανότητα να μετατραπεί σε αξιόπιστο

συνομιλητή. Και είναι απολύτως φυσικό. Μια αδύναμη κυβέρνηση και ένας αδύναμος πρωθυπουργός δεν είναι ποτέ ο συνομιλητής που επιλέγεται από τους ισχυρούς του κόσμου. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, όπως καταλαβαίνετε, είναι εξαιρετικά δύσκολο η χώρα να ξαναγίνει, τουλάχιστον άμεσα, «αξιόμαχος» διπλωματικός εταίρος.

Από τη θητεία μου στο υπουργείο Εξωτερικών γνωρίζω πολύ καλά ότι η όποια κρίση απαιτεί νηφαλιότητα και ψυχραιμία

στην αντιμετώπισή της. Και, βέβαια, όταν είσαι πολίτης μιας χώρας με πολλή εθνικά μέτωπα γνωρίζεις πολύ καλά ότι οφείλεις να είσαι έτοιμος, ανά πάσα στιγμή, να αντιμετωπίσεις μια δύσκολη κατάσταση. Μήπως αυτό δεν είχε συμβεί και επί των ημερών μου, με το θέμα των Σκοπίων; Τότε όμως λειτούργησαν οι θεσμικές ρήτρες και η διαφάνεια. Υπήρξε ενημέρωση των πολιτικών αρχηγών και κοινή αντιμετώπιση του θέματος. Ενεργοποιήθηκαν τα αρμόδια όργανα και τίποτε δεν έγινε εν κρυπτώ. Όλα αυτά, δηλαδή, που δεν έγιναν στην περίπτωση Οτσαλάν. Και που θα μπορούσαν να έχουν αποτρέψει τη σημερινή κατάσταση. Αυτή η τακτική πανικού, σε συνδυασμό με την έλλειψη σχεδιασμού και ετοιμότητας, οδήγησε στο φιάσκο που σήμερα ταλαιπωρεί ολόκληρο τον ελληνικό λαό.

Έχοντας στενή σχέση με τα οικονομικά, πώς βλέπετε την πορεία της Ελλάδος προς την ΟΝΕ; Θα επιτευχθεί ο στόχος;

Θα πρέπει να γίνει πρώτα απ' όλα σαφές στον ελληνικό λαό ότι η ένταξή μας στην ΟΝΕ σημαίνει πλήρη αδυναμία άσκησης αυτόνομης συνταγματικής και νομισματικής πολιτικής. Αυτό σημαίνει ότι η περίοδος μέχρι την ένταξή μας στην ΟΝΕ είναι κρίσιμη σημασίας για το μέλλον της οικονομίας. Ωστόσο η κυβέρνηση, αντί να «καταπνέεται» με την ουσιαστική αντιμετώπιση των μεγάλων οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων

του τύπου, παραπαίει με την εφαρμογή μιας εθνικά επικίνδυνης οικονομικής πολιτικής, που έχει στόχο την τυπική και όχι ουσιαστική ικανοποίηση των κριτηρίων του Μάαστριχτ.

Η ένταξή μας στην ΟΝΕ αποτελεί εθνικό στόχο. Όμως, εξίσου σημαντικό με το να μπούμε στην ΟΝΕ είναι το πώς θα μπούμε. Με τη «δημιουργική λογιστική», τα μέτρα έκτακτου χαρακτήρα και τις άλλες κυβερνητικές αλχημείες και μεθοδεύσεις είναι πολύ πιθανό να ικανοποιήσουμε τα ονομαστικά κριτήρια του Μάαστριχτ. Όμως, η ένταξή μας στην ΟΝΕ, κάτω από αυτές τις συνθήκες, δεν επιλύει κανένα από τα μεγάλα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα της χώρας.

Πολλοί λένε ότι τα δύσκολα θα αρχίσουν μετά τη συμμετοχή μας στην Οικονομική και Νομισματική Ενοποίηση. Ποιες θα είναι τότε οι δυσκολίες για τον κόσμο και για τη χώρα ειδικότερα;

Οι βασικές παρενέργειες της λανθασμένης οικονομικής στρατηγικής, που θα καταστούν ιδιαίτερα εμφανείς μετά την ένταξή μας στην ΟΝΕ, είναι οι εξής:

Πρώτον, το γεγονός ότι η κάλυψη των δημοσιονομικών στόχων του Μάαστριχτ δεν είναι ουσιαστική αλλά τυπική, σημαίνει ανάγκη συνέχισης της λιτότητας για πολλά χρόνια, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις δεσμεύσεις του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης.

Δεύτερον, η συνεχής μείωση των επενδύσεων σημαίνει κατακόρυφη μείωση του εφικτού ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης.

Τρίτον, η συνεχής αποδυνάμωση της εθνικής ανταγωνιστικότητας σημαίνει εξαφάνιση πολλών βασικών κλάδων της γεωργίας και βιομηχανίας, με αποτέλεσμα να μετατραπεί η Ελλάδα σε περιθωριακή περιοχή της Ε.Ε.

Τέταρτον, η συνεχής αύξηση της ανεργίας, ιδίως των νέων, η οποία υπερβή πρόσφατα τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Καταλαβαίνετε, όμως, ότι σε ένα τέτοιο τοπίο προβλημάτων και οικονομικής ανταγωνιστικής ανεπάρκειας, η ένταξή μας μόλις θα προσθέσει προβλήματα παρά θα επιλύσει τα σημερινά. Και, φυσικά, θα είναι ο ελληνικός λαός που θα κληθεί και πάλι να πληρώσει το τίμημα.

Η ελληνική σημαία φαίνεται ότι χάνει την παλαιά αίγλη της, αφού το ένα μετά το άλλο τα ελληνικά πλοία την εγκαταλείπουν. Πώς μπορεί να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός τους στο εθνικό νηολόγιο;

Είναι αλήθεια ότι, παρά το μόχθο των ανθρώπων της θάλασσας, μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου αναγκάζεται εκ των πραγμάτων να μην υψώνει την ελληνική σημαία. Αντί για τα μεγάλα ποσοστά του παρελθόντος, σήμερα περίπου το 1/3 των πλοίων μας φέρει την ελληνική σημαία. Είναι ένα φαινόμενο αίγουρα δυσάρεστο. Αλλά -για να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους- είναι και αναμενόμενο φαινόμενο όταν το πραγματικό κόστος, αλλά και το... γραφειοκρατικό, είναι αφόρητο.

Όμως, είναι το ίδιο το κράτος που αναγκάζει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να καταφεύγουν σε ξένα νηολόγια. Εμείς προτείνουμε τρεις βασικές αρχές για την ελληνική ναυτιλία:

1) Μη παρέμβαση του κράτους στο χώρο της ναυτιλίας. Εφοπιστές και

ναυτεργατικό σωματεία έχουν και το τεκμήριο της καλύτερης γνώσης και την ικανότητα πρωτοπορίας στις παγκόσμιες εξελίξεις. Ο ρόλος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να είναι εποπτικός και όχι παρεμβατικός.

2) Είναι αναγκαία η λειτουργία των ναυτικών δικαστηρίων, που προβλέπονται αλλά δεν λειτουργούν και έτσι δεν υπάρχει δυνατότητα εκδίκασης των ναυτοασφαλιστικών διαφορών. Το ιδιότυπο σημερινό καθεστώς εκδίκασης στην Αγγλία πρέπει να τερματιστεί το συντομότερο δυνατόν.

3) Σήμερα έχουμε πρόβλημα αριθμητικής ανεπάρκειας και αξιωματικών και πρώτων πληρωμάτων. Είναι αδύνατον σήμερα, για παράδειγμα, να βρεις πρώτο μηχανικό. Χωρίς όμως Έλληνα πρώτο μηχανικό, δεν μπορείς να έχεις ελληνική σημαία. Ενώ κυπριακή μπορείς να έχεις. Μήπως, τελικά, φθάσουμε στο σημείο, ακόμη και να θέλεις να κρατήσεις την ελληνική σημαία, να μην μπορείς να το πετύχεις; Για να θυθεί το πρόβλημα των πληρωμάτων χρειάζονται καλύτερες αμοιβές, αλλά και ειδικά κίνητρα. Χρειάζεται όμως και αποφασιστική κρατική παρέμβαση στο ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης, με αναβάθμιση των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και διαρκής επιμόρφωση των ναυτικών μας.

Με όλα αυτά τα μέτρα -με κίνητρα και με την εδραίωση αισθήματος ασφάλειας για την επαγγελματική σταδιοδρομία- τότε, ναι, θα έχουμε προσέλευση νέων ανθρώπων στη θάλασσα. Θα έχουμε όμως και σταδιακή επιστροφή στο ελληνικό, το εθνικό μας νηολόγιο.

Ποιο ρόλο βλέπετε για την ελληνική ναυτιλία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ενοποίησης;

Τη στιγμή που η ελληνική οικονομία λαχανιασμένα προσπαθεί να συντονιστεί στο ρυθμό της κοινής ευρωπαϊκής πορείας, η πρωτοπορία της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί πολύτιμο εθνικό κεφάλαιο. Την ίδια όμως στιγμή, αποτελεί εθνικό πλεονέκτημα που δεν έχει αξιοποιηθεί όπως θα έπρεπε. Και μόνο η συστηματική κατάταξη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στην τελευταία θέση ιεράρχησης των υπουργείων αποτελεί αρνητικό συμβολισμό. Είναι, όμως, τουλάχιστον άστοχο η πρώτη ναυτι-

κή δύναμη στον κόσμο εδώ και αιώνες να κατατάσσεται στους ναυτιλιομένους στην τελευταία θέση του κρατικού ενδιαφέροντος. Αυτή η κραυγή αντίφαση πρέπει να τερματιστεί. Είναι απαραίτητος, πρώτα απ' όλα, ένας ευρύς διάλογος στο χώρο της ναυτιλίας. Είναι αναγκαίο η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος να έχουν ουσιαστική επαφή και πρόσβαση στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να συμμετέχουν στη χάραξη της πολιτικής και να μην περιορίζονται σε διακοσμητικό ρόλο. Ωστε να μπορούν να διαφυλάξουν για τη ναυτιλία μας και τη φιλοσοφία του ελεύθερου ανταγωνισμού, χωρίς προστατευτισμούς. Χρειάζεται, ταυτόχρονα, να παρακολουθούμε και το διεθνές ανταγωνισμό. Το μόνο που χρειάζεται είναι η κρατική θαληπωρή και η έντιμη εθνική διαβεβαίωση ότι η πολιτεία θα είναι παρούσα. Πρώτον, για να εξασφαλίσει την ελευθερία του ανεμπόδιστου ανταγωνισμού και, δεύτερον, για να προωθήσει την όξια στελέχωση της ναυτιλίας μας. Από 'κει και πέρα, όσο το κράτος θα κάνει «κράτει» τόσο η ναυτιλία θα πηλεί όχι «πρόσω ήρεμα», αλλά «πρόσω ολιτοαώς».



"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
P.Phaleron - Greece

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
P.Phaleron - Greece

— ONASSIS GROUP —

Αισθάνομαι ΥΠΕΡΗ για τις κρητι

Φιλοξενούμενος της στήλης σε αυτό το τεύχος ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Κωστής Χατζηδάκης. Αν και ομολογεί ότι δεν πέρασε ποτέ από το μυαλό του να έχει άποψη για τη ναυτιλία, εν τούτοις καταθέτει την άποψη ότι «η ρουτίνα εγκλωβίζει τους μυημένους».

Έχει την καλύτερη γνώμη για τους Έλληνες εφοπλιστές («πρωτομάστορες», «σημαντικός ο ρόλος τους»), αλλά και για τους ναυτικούς.

Αναγνωρίζει ότι η ναυτιλία «είναι εθνική υπόθεση» και προτείνει την εκμετάλλευση των νέων αγορών, ενώ εκτιμά το στρατηγικό ρόλο του ΥΕΝ. Αισθάνεται υπερήφανος για την πορεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών της Κρήτης οι οποίες, όπως αναφέρει, αλλάζουν το σκηνικό, ενώ στο υποθετικό ερώτημα τι θα απέφευγε ως υπουργός Ναυτιλίας, απαντά «τις περιττές παρεμβάσεις, οι οποίες διώχνουν πλοία από την ελληνική σημαία».

Εν ολίγοις, το συμπέρασμα από αυτή τη συζήτηση είναι ότι και οι «αμύητοι» περί τη ναυτιλία μπορεί να έχουν άποψη...

Τι γυρεύει ένας αμύητος περί τα ναυτιλιακά σε ένα ναυτιλιακό περιοδικό;

Κατ' αρχήν, είναι τιμή μου, εγώ ένας αμύητος, να φιλοξενούμαι στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών». Υποθέτω πάντως ότι γνωρίζετε πως κατάγομαι από την Κρήτη και, άρα, έχω έναν ιδιαίτερο δεσμό με τη θάλασσα. Συγχρόνως, ως Έλληνας ευρωβουλευτής και γνωρίζοντας το ειδικό βόρος της ναυτιλίας για την οικονομία της χώρας μας, δεν μπορώ παρά να παρακολουθώ με ενδιαφέρον τα τεκταινόμενα στη ναυτιλία μας.

Σας πέρασε ποτέ από το μυαλό ότι ένας αμύητος μπορεί να έχει καλύτερη άποψη από έναν μυημένο;

Όχι, προς Θεού. Δεν μου πέρασε καθόλου από το μυαλό κάτι τέτοιο. Και νομίζω δεν πρωτοτυπώ αν ισχυριστώ ότι οι μυημένοι γνωρίζουν πάντοτε το θέμα τους καλύτερα. Το

Εν ολίγοις... **ΠΟΛΙΤΗΣ**
του Χάρη Παυλίδη

ΦΑΝΟΣ ΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

μόνο που μπορούν ενδεχομένως να προσφέρουν οι αμύητοι, είναι κάποια καινούργια οπτική ή μια φρέσκια ιδέα, όταν η... ρουτίνα εγκλιβίζει τους μυημένους. Λοιπόν, πέραν της σημασίας που έχει η παρατήρηση του δάσους και όχι μόνο των επιμέρους δένδρων, δεν θα το ήμουν σε καμιά περίπτωση να παριστάνω τον γνώστη των ναυτιλιακών θεμάτων.

Ποια είναι η άποψή σας για την ελληνική ναυτιλία;

Όταν συζητείται με τι θα συμβάλει η Ελλήδα, οικονομικά, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαντώ πάντοτε: «με τη ναυτιλία της». Εμείς οι Έλληνες είμαστε συνδεδεμένοι με τη ναυτιλία ιστορικά, από τα αρχαία χρόνια, την εποχή του Βυζαντίου, τη διάρκεια της Ελληνικής Επανάστασης, με αποκορύφωμα τον εικοστό αιώνα, μια και διαθέτουμε έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Η ναυτιλία είναι ένας τομέας καθοριστικής σημασίας τόσο για το εθνικό μας εισόδημα όσο και για την απασχόληση στη χώρα μας.

Για τον Έλληνα εφοπλιστή;

Οι Έλληνες εφοπλιστές είναι οι πρωτοπόμοι όλοι αυτού του κατορθώματος που μόλις περιγράψαμε. Αν έλειπαν αυτοί, δεν θα υπήρχε το μυαλό γι' αυτή την προσπάθεια. Φυσικά, εκτός από το μυαλό, υπάρχει και το υπόλοιπο σώμα, που αποτελούν οι ναυτικοί μας και οι οικογένειές τους. Πρόκειται για έναν ολόκληρο ιστό του έθνους μας, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τη ναυτιλία. Θα ήθελα πάντως να εκμεταλλευθώ την ευκαιρία για να επισημάνω τον πολύ σημαντικό ρόλο των Ελλήνων εφοπλιστών, όπως και το επιχειρηματικό πνεύμα που έχουν επιδείξει ανά τους αιώνες. Και το επισημαίνω αυτό, γιατί πολλές φορές τα θετικά αποτελέσματα των επιχειρηματικών ρίσκων που αναλαμβάνουν στον τομέα της ναυτιλίας θεωρούνται περίπου αυτονόητα, χωρίς να αξιολογούνται θετικά. Βλέπετε, στην Ελλήδα πάσχουμε ακόμη από τη γενικά αρνητική εικόνα που έχουμε για το λεγόμενο κεφάλαιο. Πρόκειται όμως για μία προκατάληψη, που κάποτε πρέπει να ξεπεράσουμε.

Αν σας πρότειναν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας;

Θα έλεγα ότι είναι τιμή μου, αν και υπάρχουν ειδικότεροι εμού σε αυτόν τον τομέα. Και δεν θα αποφύγω την ερώτησή σας. Σας απαντώ, λοιπόν, ότι το πρώτο που θα έκανα θα ήταν να εφαρμόσω την πολιτική εκείνη (φορολογική, κινήτρων κ.λπ.) που θα επέτρεπε να υπάρχουν όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία με ελληνική σημαία. Θα έδινα επίσης πολύ σημαντικό κομμάτι στη διαμόρφωση αυτής της πολιτικής στους εφοπλιστές, αλλά και στους ναυτικούς, στους ίδιους τους συντελεστές δηλαδή της ναυτιλίας. Υψηλή προτεραιότητα θα είχε επίσης η εξυγίανση του NAT, ενώ με ιδιαίτερη προσοχή θα προχωρούσα άμεσα στην κατάρτιση στρατηγικού σχεδιασμού σχετικά με τις ευκαιρίες, αλλά και τους κινδύνους, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παραδείγματος χάριν, όσον αφορά το cabotage. Πρέπει να δούμε σε βάθος ποιες είναι οι επιδράσεις, ποια τα αρνητικά και ποια τα θετικά. Σε κάθε σοβαρό θέμα μπορείς να αντιδράσεις σωστά μόνο όταν έχεις προετοιμαστεί καλά και από καιρό. Σε κάθε

άλλη περίπτωση βαδίζεις στην τύχη και στα τυφλά.

Τι θα αποφεύγατε ως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας;

Θα απέφευγα τις περιττές παρεμβάσεις, οι οποίες διώχνουν πλοία από την ελληνική σημαία. Το θέμα ασφαλώς δεν είναι μόνο συναισθηματικό, είναι κυρίως οικονομικό και κοινωνικό. Γιατί ελληνικά πλοία χωρίς ελληνική σημαία σημαίνει, πρώτον, περιορισμό των εσόδων του κράτους και, δεύτερον, ότι αντί να βοηθούμε, πλήττουμε την απασχόληση των ναυτικών.

Η ναυτιλία, εθνική υπόθεση;

Ασφαλώς είναι εθνική υπόθεση. Αυτό ισχύει μάλιστα κατά παράδοση, όπως είχα την ευκαιρία να αναφέρω νωρίτερα. Γιατί, παραδοσιακά, η ελληνική ναυτιλία είχε και έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαμόρφωση της εθνικής οικονομίας μας. Ταυτόχρονα, η διασπορά των ελληνικών πλοίων στους ωκεανούς του κόσμου τα καθιστά τρόπον τινά πρεσβευτές μας σε ολόκληρη την υφήλιο.

Μια υπόθεση για το μέλλον της ναυτιλίας μας;

Υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε πολλές, αλλά θα έλεγα ότι χρειάζεται να έχουμε και οράματα, ιδίως τώρα, στο κατώφλι του 21ου αιώνα. Αυτό που θα με ενδιέφερε περισσότερο είναι, πρώτον, να έχει η ναυτιλία μας σημαντική παρουσία στην περιοχή μας και, δεύτερον, να εκμεταλλευθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το άνοιγμα των νέων αγορών. Γιατί στις νέες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες πολλοί παραδοσιακοί ρόλοι αλλιάζουν. Χρειάζεται, επομένως, επαγρύπνηση, όχι μόνο για να μην αιφνιδιαστείς από τις εξελίξεις, αλλά και για να εκμεταλλευθείς καλύτερα τα νέα δεδομένα. Ο τουρισμός, για να αναφέρω ένα μόνο παράδειγμα που ενδιαφέρει τη ναυτιλία, συγκεκριμένα την ακτοπλοία, είναι σήμερα κάτι σαν βαριά βιομηχανία του παρελθόντος. Εδώ οι ελληνικές εταιρείες μπορεί να παίξουν σημαντικό ρόλο σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ως Κρητικό, σας ικανοποιεί η πορεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών της ιδιαίτερης πατρίδας σας;

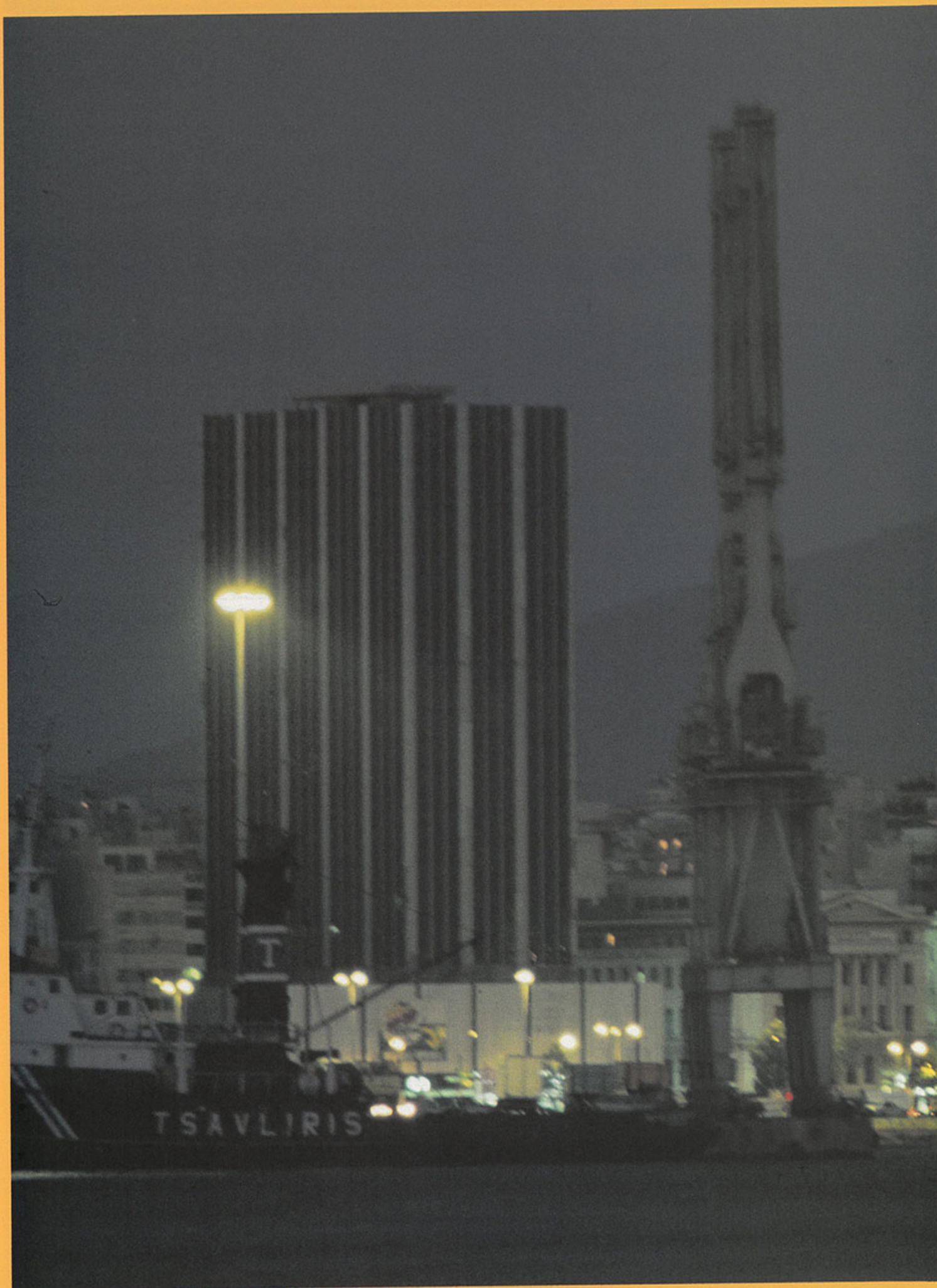
Μπορώ απερίφραστα να πω ότι αισθάνομαι υπερήφανος που οι κρητικές ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι οι πιο ισχυρές στην Ελλάδα. Εκτός από τις γραμμές της Κρήτης, έχουν τις περισσότερες γραμμές προς την Ιταλία και επεκτείνονται διαρκώς στο Αιγαίο. Τελευταία, τόσο οι Μινωικές Γραμμές όσο και η ANEK εισήχθησαν, όπως είναι γνωστό, στο Χρηματιστήριο, γεγονός που τους έδωσε περαιτέρω ώθηση, ενώ κάποιες ακόμη εξελίξεις, όπως λόγου χάριν η συγχώνευση της ANEK με τη Ρεθυμνιακή και τη ΝΕΛ, αλλιάζουν το σκηνικό με ακόμη θετικότερες προοπτικές.

Η είσοδος Ευρωπαίων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ενισχύει τα ελληνικά αντανακλαστικά;

Έχω την εντύπωση ότι υπάρχει σημαντική κινητικότητα των περισσότερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Χρειάζεται όμως συνεχής εγρήγορση, αποφασιστικότητα και ρεαλισμός. Η άρση του cabotage, για παράδειγμα-που χωρίς αμφιβολία είναι ένα καταλυτικής σημασίας νέο δεδομένο-, πρέπει να αντιμετωπιστεί ως νομοτέλεια. Προσπαθήσαμε βεβαίως όλοι μας να επιβραδύνουμε την εφαρμογή του, δεν μπορούμε όμως να το αποφύγουμε. Είμαι σίγουρος ότι οι Έλληνες ναυτικοί θα αντιμετωπίσουν την κατάσταση για άλλη μια φορά με ολόκληρη επιτυχία. Οι Έλληνες εφοπλιστές και ναυτικοί έχουν αποδείξει ότι όχι μόνο αντέχουν, αλλά μπορούν να κερδίζουν στο διεθνή ανταγωνισμό.

Στο τέλος αυτής της συζήτησης, ανακαλύψατε τι γυρεύετε σε ένα ναυτιλιακό περιοδικό;

Ομοιογενώς, κατορθώσατε να αποκαλύψετε τη ναυτική πλευρά μου, που ως νησιώτης αναμφισβήτητα διαθέτω. Θέλω όμως να πιστεύω πως δεν πεπαιγώδησα στη συνέντευξη αυτή, την οποία μάλιστα ευχαριστήθηκα ιδιαίτερα. Σας εύχομαι κάθε επιτυχία, και... ούριο άνεμο στο περιοδικό σας. ➡



Ο Πειραιάς εκπέμπει SOS

Η ενασχόληση του Χρήστου Αγραπίδη με τα δημοτικά πράγματα αρχίζει το 1986. Στο πλευρό τού Ανδρέα Ανδριανόπουλου, αρχικά ως αντιδήμαρχος και αργότερα ως πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, γίνεται γνωστός στον Πειραιά. Άνθρωπος χαμηλών τόνων, δημιούργησε αίσθηση με όσα είπε για την οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Το χρέος του δήμου, όπως είπε, έχει ξεπεράσει τα 50 δισεκατομμύρια δραχμές τα τελευταία οκτώ χρόνια. Βέβαια όλοι γνώριζαν την οικονομική δυσπραγία του δήμου, ελάχιστοι όμως υποψιάζονταν τη σημερινή οικονομική του κατάσταση. Κι όλα αυτά, λίγο πριν από το 2000, σε μια πόλη που κάποιοι οραματίζονται ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

του Χάρη Παυλίδη





Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκτιμούν ότι η οικονομική κατάσταση του Δήμου Πειραιά επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό και την εικόνα του λιμανιού και κατ' επέκταση και της ναυτιλίας, καθώς ο Πειραιάς δεν είναι μόνο το πρώτο λιμάνι, αλλά και το κέντρο της ναυτιλιακής οικονομίας.

Συνεπώς, το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής οικογένειας για τις εξελίξεις στον Πειραιά οδηγεί να τα «Ναυτικά Χρονικά» σε μια παρουσίαση της εικόνας των οικονομικών του δήμου. Μια εικόνα που άρχισε να διαφαίνεται στις αρχές της δεκαετίας του '90, όταν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άρχισαν να φεύγουν από τον Πειραιά.

Τα τελευταία χρόνια, ο Πειραιάς όχι μόνο δεν θύμιζε το κέντρο της ναυτιλίας, αλλά έμοιαζε (και μοιάζει) με λιμάνι του Τρίτου Κόσμου. Η επιβεβαίωση αυτής της εικόνας από τα χείλη του νέου δημάρχου πρόσθεσε, εκτός των άλλων, μεγαλύτερη για το τεράστιο χρέος, αλλά και ευθύνες σε όσους όλα αυτά τα χρόνια διαχειρίστηκαν τα χρήματα της πόλης. Το μεγάλο λιμάνι, το οποίο η προηγούμενη δημοτική αρχή αγνόησε επιδεικτικά, έχει μεγάλα χρέη και ελλείμματα. Υπάρχει λύση; Στο ερώτημα απαντά πειστικά ο νέος δήμαρχος, ο οποίος πριν καταθέσει την πρότασή του επισκέφθηκε τον πρωθυπουργό (Πειραιώτης κι αυτός), τον αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης και τους αρμόδιους υπουργούς. Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά.

Το 1991, όταν εκλεγόταν δήμαρχος ο Στέλιος Λογοθέτης, οι οφειλές του δήμου ήταν 1 δισ. 200 εκατομμύρια δραχμές. Από τότε μέχρι σήμερα, οι οφειλές έγιναν σαράντα φορές μεγαλύτερες. Το μεγαλύτερο χρέος αφορά οφειλές σε ασφαλιστικά ταμεία. Πριν από τρεις μήνες, το χρέος στο ΙΚΑ έφθανε τα 16 δισ. 600 εκατ. δρχ., στο ΤΥΔΚΥ τα 3 δισ. 300 εκατ. δρχ. και στο ΤΑΔΚΥ τα 461 εκατ. δρχ. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο δήμος έχει να πληρώσει από το '94 τις οφειλές του προς τα ασφαλιστικά ταμεία!

Και ο κατάλογος συνεχίζεται. Από το '94 ο δήμος δεν απέδιδε το φόρο μισθωτών υπηρεσιών των εργαζομένων που παροκροτούσε όπως και τις κρατήσεις σύνταξης. Το χρέος με τις προσαυξήσεις φθάνει τα 8 δισ. 650 εκατ. δρχ.

Και να ήταν μόνο αυτά. Προσθέστε σε όλα τα προηγούμενα 10 δισ. δρχ. χρέη σε εργολάβους και προμηθευτές, 1 δισ. 700 εκατ. δρχ. για μισθοδοσία, αυτεπιστασίες και σε απολυμένους του δήμου και 776,5 εκατ. δρχ. στις δημοτικές επιχειρήσεις.

ΥΠΟΘΕΣΗ MITSUBISHI

Η δυσμενής εξέλιξη με την πρόθεση της τράπεζας Mitsubishi να κατασχέσει τα ανταποδοτικά τέλη, ύψους 2,5 δισ. δρχ., τα οποία προορίζονται για το δήμο από τη ΔΕΗ, προκάλεσε την αντίδραση του δημάρχου. «Αν γίνει κάτι τέτοιο, είναι, θα βάλουμε ψουκέτο».

Όπως γίνεται αντιληπτό, ο ιστορικός Πειραιάς, το μεγάλο λιμάνι, είναι ένας δήμος υπό κατάρρευση, αφού η πιστοληπτική ικανότητά του είναι ανύπαρκτη. Φανταστείτε μόνο ότι τα 3,5 δισ. δρχ. της κρατικής επιχορήγησης δεν θα φθάσουν ποτέ στα ταμεία, αφού το σύνολό της θα παρακρατηθεί από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων για την αποπληρωμή χρεών.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονισθεί και η ευθύνη της κυβέρνησης για τη σημερινή κατάσταση. Η κυβέρνηση δεν είναι άμοιρη ευθυνών για την εικόνα που παρουσιάζει το λιμάνι.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο Χρ. Αγραπίδης, στη συζήτηση με τον πρωθυπουργό, έθεσε ευθέως τα προβλήματα και ζήτησε με συγκεκριμέ-

νες προτάσεις την επίλυσή τους:

Α) Ρύθμιση των χρεών προς τα ασφαλιστικά ταμεία και την εφορία

Η διαγραφή των προστίμων και των προσαυξήσεων, αλλά και του κεφαλαίου, είναι αναγκαία. Η ίδια πρακτική έχει ακολουθηθεί και για πολλές επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ΟΑΣΑ, Ολυμπιακή, ΟΣΕ) αλλά και για προβληματικές επιχειρήσεις (ΙΣΟΦΤΕΕ).

Β) Επαναδιαπραγμάτευση των δανείων (με μείωση του επιτοκίου και εξόφλησή τους σε 15 χρόνια) που έχει λάβει ο δήμος από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Σήμερα, με πληθωρισμό 3,7%, ο δήμος εξυπηρετεί δάνεια με επιτόκια 15% και 19%!

Γ) Κεφαλαιοποίηση των οφειλών του δήμου και χορήγηση νέου χαμηλότοκου δανείου για την αντιμετώπιση των άμεσων αναγκών, με την εγγύηση του Δημοσίου, με διάρκεια εξόφλησης 10 έτη και τριετή περίοδο χάριτος.

Δ) Χρηματοδότηση μιας σειράς έργων του Δήμου Πειραιά από πόρους του Ταμείου Συνοχής, για τα οποία έχει ήδη ζητηθεί έγκριση. Αυτά είναι:

1. Η κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης επί της οδού 34ου Συντάγματος, προϋπολογισμού 2 δισ.
2. Η μελέτη και κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Πλατεία Τερψιθέας, προϋπολογισμού 2 δισ.
3. Η κατασκευή υπόγειου γκαράζ στη θέση του παλιού Ρολογιού και η αξιοποίηση του Εμποροναυτικού Κέντρου, προϋπολογισμού 2,5 δισ.

Ε) Ένταξη στο χρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση πρόγραμμα «Κλεισθένης» του έργου της μηχανοργάνωσης των υπηρεσιών του δήμου.

ΣΤ) Απόδοση των πόρων που η πόλη δικαιούται από τη λειτουργία του λιμανιού.

Ζ) Να μην παρακρατούνται από το ΤΠΔ οι κατανομές του υπουργείου Εσωτερικών, έως ότου ρυθμιστεί συνολικά το πρόβλημα των χρεών του δήμου.

Το πρώτο επιδοφόρο μήνυμα ήταν αυτό που προέκυψε από τη συνάντηση του δημάρχου με τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτη. Ο υπουργός, που εκλέγεται στη Β' Πειραιά, υποσχέθηκε ότι θα εντάξει στο συνολικό σχεδιασμό των κυβερνητικών πρωτοβουλιών το σύνολο των έργων που πρότεινε ο Χρ. Αγραπίδης. Επιπλέον, η εξασφάλιση σε πρώτη φάση χρηματοδότησης 3,5 δισ. δρχ. για έργα όπως αναπλάσεις, αναμορφώσεις ελεύθερων χώρων σε χώρους στάθμευσης, ανακατασκευή διατηρητέων κτιρίων κ.ά. δείχνει ότι η κυβέρνηση αρχίζει να πειθείται για τις προθέσεις του δημάρχου. Παρ' όλα αυτά, ο Πειραιάς εκπέμπει ήδη σήμα κινδύνου και η χρεοκοπία απειλεί να... αγκυροβολήσει στο λιμάνι. Σε αυτή την κρίσιμη ώρα, η νέα δημοτική αρχή δεν δείχνει να τα περιμένει όλα από την κεντρική εξουσία. Άλλωστε, ο Χρ. Αγραπίδης, θιασώτης του φιλελευθερισμού, δεν κρίνει ότι θέλει να εφαρμόσει ένα μοντέλο οικονομικής διαχείρισης για τον Πειραιά, το οποίο θα βασίζεται σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια λειτουργίας. Συνεπώς, το μόνο που περιμένει από την κυβέρνηση είναι η ρύθμιση και όχι η διαγραφή οφειλών, και κυρίως το ενδιαφέρον της απέναντι στα σχέδια της νέας δημοτικής αρχής για μια σύγχρονη πόλη και, ταυτόχρονα, για ένα σύγχρονο λιμάνι τον 21ο αιώνα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκτιμούν ότι η κυβέρνηση δεν θα θελήσει να συνδεθεί η θητεία της με το δραματικό δίλημμα που έθεσε ο Χρ. Αγραπίδης, το οποίο θα οδηγήσει στην κατάρρευση και σε αναγκαστικό ψουκέτο στο δήμο. Στο κάτω κάτω, το πρώτο λιμάνι της χώρας δεν αρκεί μόνο να είναι, αλλά και να φαίνεται...

Πρόταση συνεργασίας με τον εφοπλισμό Θετική η εμφάνιση του Χ. Αγραπίδη στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Η πρώτη επίσημη εμφάνιση του δημάρχου Πειραιά στη Ναυτιλιακή Λέσχη σχολιάστηκε θετικά από το σύνολο των παρευρισκομένων εφοπλιστών, οι οποίοι άκουσαν από τον ίδιο τον Χρήστο Αγραπίδη να δεσμεύεται ότι η Αναπτυξιακή Εταιρεία του Δήμου Πειραιά θα έχει ειδικό τμήμα, που θα ασχολείται με την ενίσχυση της ναυτιλίας.

Οι εφοπλιστές παρακολούθησαν με ενδιαφέρον την ομιλία του νέου δημάρχου και, παρά τις επιφυλάξεις τους, αναγνώρισαν τις καλές προθέσεις της δημοτικής αρχής. Ο Χρήστος Αγραπίδης άνοιξε τα χαρτιά του και κατέθεσε τις απόψεις του για την αναβάθμιση του Πειραιά με τη συνδρομή των δυνάμεων του επιχειρηματικού κόσμου. Όπως είπε ο Χρ. Αγραπίδης, «ζώντας τόσα χρόνια στον Πειραιά, κοιτάζοντας έξω από τα παράθυρα της Λέσχης το λιμάνι, ντρέπομαι για τη σημερινή κατάσταση της πόλης μας. Γιατί φαντάζομαι τον Πειραιά μια πόλη διαφορετική, μια πόλη ανθρώπινη, που δεν θα πνίγει το λιμάνι της ούτε θα πνίγεται από αυτό.

Μια πόλη που θα προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες στους πολίτες της, που θα επιτρέπει στις επιχειρήσεις να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν σωστά, που θα αφήνει περιθώρια αναπνοής σε εκείνους που κατοικούν, παρατηρούν ή εργάζονται σε αυτή».

Σε άλλο σημείο της ομιλίας του αναφέρθηκε στη δημαρχία Σκυλίτση και Ανδριανόπουλου, τονίζοντας: «Ο Πειραιάς, επί δημαρχίας Σκυλίτση, γνώρισε τις τελευταίες μέρες κατά τις οποίες έγινε σ' αυτόν κάτι σημαντικό. Με λάθη, έστω, αλλά έγινε έργο.

Επί δημαρχίας Ανδρέα Ανδριανόπουλου, στη δημοτική ομάδα του οποίου είχα την τιμή να συμμετέχω, προσπαθήσαμε να κάνουμε κάτι, αλλά ήταν τόσο αντίξοες οι συνθήκες, τόσο φορτισμένο πολιτικό το γενικότερο κλίμα και τόσο σύντομη η παραμονή του ίδιου στο δήμο, που δεν προλάβαμε να κάνουμε παρά μικρά βήματα...».

Επισημαίνοντας τα

προβλήματα που παρέλαβε, σημείωσε το τεράστιο χρέος, που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα και ζητήσε από τον κόσμο της ναυτιλίας να σταθούν δίπλα στη νέα δημοτική αρχή, με καινούργιες ιδέες και προτάσεις.

Στη συνέχεια, προχώρησε σε γενικές διαπιστώσεις για τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας, όπως:

- Το ελληνικό κράτος δεν μπόρεσε να αντιληφθεί το νόημα των καιρών και με τη στάση του αρνήθηκε να στηρίξει ουσιαστικά το ελληνικό ναυτιλιακό επίτευγμα του 20ού αιώνα.

- Αντίθετα με τον Έλληνα εφοπλιστή, ο οποίος έθεσε στη διάθεση της πατρίδας μας τον πρώτο στόλο παγκοσμίως, συνδέοντας τη ναυτιλία με την εθνική μας βίαιση.

- Ο Έλληνας εφοπλιστής έφερε στην Ελλάδα πολύτιμο συνάλλαγμα, σύγχρονες υποδομές, δημιούργησε νέες θέσεις εργασίας. Προσέφερε οικονομική ανάπτυξη και εθνική καταξίωση.

- Παρά τις αντιξοότητες και τη διεθνή οικονομική κρίση, χάρη στο δυναμισμό και την αξιοσύνη των Ελλήνων εφοπλιστών, η χώρα μας ανακηρύχθηκε το 1998 ως η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Ζήτησε από τους εφοπλιστές να σταθούν αρωγοί στη μάχη που ετοιμάζεται να δώσει για την ανάπτυξη της

πόλης. Εξηγώντας τη μορφή αυτής της συνεργασίας, είπε:

«Μιλάμε για μια σχέση αμφίδρομη, με το δήμο και τον δήμαρχο έτοιμους να σας συμπαρυσταθούν σε ό,τι πιστεύετε ότι μπορούν να βοηθήσουν και με σας έτοιμους να κάνετε το ίδιο.

Μιλάμε για μια σχέση στην οποία τον πρώτο λόγο θα έχουν οι δικές σας προτάσεις, προτάσεις που θα αντιμετωπίζονται ως άμεση προτεραιότητα και θα παίρνουν την απάντησή τους στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

Γνωρίζετε, ασφαλώς, ότι παρά τα όσα μεγαλόστομα κατά καιρούς εξαγγέλλουν οι κυβερνήσεις, οι δήμοι εξακολουθούν να είναι οι «φτωχοί συγγενείς» και να μην έχουν τη δύναμη που απολαμβάνουν οι δήμοι στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Αλήθεια, εσείς που ταξιδεύετε τόσο συχνά, μπορείτε να μου πείτε σε ποια άλλη ευρωπαϊκή πόλη θα μπορούσε η κυβέρνηση να κάνει έργα στον πιο πολυσύχναστο δρόμο, στην ακτή Μιαούλη, χωρίς να ερωτηθεί ο δήμος;

Σε ποια άλλη πόλη θα κατασκευάζονταν νησίδες και πλατείες από οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία πλην του δήμου; Κι όμως, στην Ελλάδα του 1999, δέκα μήνες προ της νέας χιλιετίας, ο Δήμος Πειραιά έμαθε για τα έργα της Ακτής Μιαούλη τελευταίος, ως απατημένος σύζυγος!».

«Σας ανέφερα» είπε στη συνέχεια «το απλό αυτό παράδειγμα για να αντιληφθείτε σε ποιο περιβάλλον ασκούμε τη δραστηριότητά μας, σε ποια ατμόσφαιρα ζούμε, πώς εργαζόμαστε.

Έτσι, δηλαδή, αναγκάζονται να λειτουργήσουν όλοι οι δήμοι. Γνωρίζετε, ασφαλώς, τα οικονομικά οφέλη που έχουν οι δήμοι της Ευρώπης από τη λειτουργία των λιμανιών τους. Στον Πειραιά, ο μόνος χαμένος από το λιμάνι είναι ο δήμος, αφού τα έσοδά του είναι πολύ μικρά, σε σχέση με τη συνολική επιβάρυνση της πόλης».

Από αυτή, την πρώτη επαφή με τον εφοπλιστικό κόσμο, βγήκε όμως και ειδήση. Όπως είπε ο κ. Αγραπίδης: «Ο Δήμος Πειραιά προχωρεί με ταχείς ρυθμούς στην ίδρυση Αναπτυξιακής Εταιρείας, με ευρύτερο φάσμα στόχων σε όλους τους τομείς της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης. Στην ιδιαίτερη αυτή σημαντική προσπάθεια θα κληθούν να συμμετάσχουν οι φορείς των παραγωγικών τάξεων της πόλης μας, γιατί η δραστηριότητα της εταιρείας θα τους βοηθήσει να αξιοποιήσουν καλύτερα τις επιχειρηματικές δυνατότητες του μεγαλύτερου ναυτιλιακού κέντρου της χώρας μας. Δεσμεύομαι από τώρα και δίνω την υπόσχεση ότι η Αναπτυξιακή Εταιρεία του Δήμου Πειραιά θα έχει ειδικό τμήμα, που θα ασχολείται με την ενίσχυση της ναυτιλίας σε επίπεδο έρευνας και ανάληψης δυναμικών πρωτοβουλιών, με τη συνεργασία όλων σας, όλων των ανθρώπων της θάλασσας.

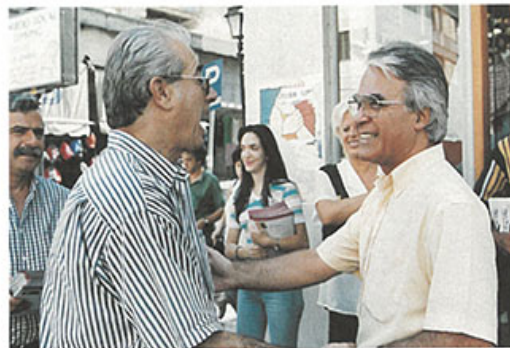
Θα παλέψουμε όμως όλοι μαζί.

Γιατί εσείς, ο κόσμος της ναυτιλίας, έχετε και τις ιδέες και τις πηγές.

Εσείς μπορείτε να προτείνετε λύσεις και δραστηριότητες, και εμείς μπορούμε να τις υλοποιήσουμε».

Δείχνοντας την προτίμησή του σε ένα φιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης, αναφέρθηκε σε δημιουργία γκαράζ που θα φτιάξουν και θα εκμεταλλεύονται ιδιώτες και στην ιδέα joint venture δήμου και ιδιωτών για τη δημιουργία ενός μεγάλου εκθεσιακού-συνεδριακού κέντρου στον Πειραιά.

Κλείνοντας την ομιλία του, κάλεσε τις δυνάμεις της ναυτιλίας να επενδύσουν στον Πειραιά, τονίζοντας επί λέξει: «Συνδράμετε με τις επενδύσεις σας την πόλη να ανασάνει, να προοδεύσει, να εκσυγχρονιστεί, να ξαναβρεί την παλιά αίγλη της, να ξαναγίνει ο Πειραιάς μας, το ανθρώπινο εκείνο κομμάτι που αγαπήσαμε, αγαπάμε και θα αγαπάμε πάντα».



Συνέντευξη

Κατερίνα Παναγοπούλου

ΕΥ ΑΓΩΝΙΖΕΣΘΑΙ σε όλους τους χώρους

Η Κατερίνα Παναγοπούλου είναι η πρέσβειρα της Ελλάδας για τον Αθλητισμό, την ανοχή και το Ευ Αγωνίζεσθαι στο Συμβούλιο της Ευρώπης, αλλά και διεθνώς, στο πλαίσιο της αναλήψεως από τη χώρα μας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, η κυρία Παναγοπούλου αναλύει τον σημαντικό ρόλο της και διαβεβαιώνει ότι με τους Ολυμπιακούς Αγώνες των Αθηνών θα αναβαθμισθεί ο θεσμός.

Κυρία Παναγοπούλου, ποια είναι τα σχέδιά σας, από τη νέα θέση που κατέχετε, για την προβολή της χώρας, εν όψει της Ολυμπιάδας του 2004;

Το Fair Play δεν είναι παρά το ελληνικό Ευ Αγωνίζεσθαι, ένας διεθνής θεσμός που θεσπίστηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης και εκπροσωπείται από έναν πρέσβη της κάθε χώρας-μέλους, ο οποίος προσφέρει εθελοντική εργασία. Με τα νέα καθήκοντα που ανέλαβα, ως πρέσβειρα της Ελλάδας για τον Αθλητισμό, την Ανοχή και το Ευ Αγωνίζεσθαι, εκπροσωπώ τη χώρα μας στο Συμβούλιο της Ευρώπης και διεθνώς.

Το ελληνικό τμήμα του Ευ Αγωνίζεσθαι βγαίνει πλέον δυναμικά μπροστά, με πρωτοβουλίες και προγράμματα, που σκοπό έχουν να αποδώσουν στον αθλητισμό και γενικά στον Ολυμπισμό τα αρχικά ιδεώδη του. Τα προγράμματα αυτά αφορούν εκπαιδευτικές εκστρατείες, που κυρίως εστιάζονται στους νέους, στους αθλητές και στο περιβάλλον τους, σε συνεργασία με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, στην καταπολέμηση του ντόπινγκ και των αναβολικών, ενάντια στη βία, στη διέγερση της οικονομικής συνειδήσεως και στο να περιφρουρήσουν γενικά τον τίμιο αγώνα από τις σημερινές αποκλίσεις. Το Ευ Αγωνίζεσθαι δεν μπορεί να περιοριστεί αποκλειστικά στον αθλητικό χώρο. Εκπέμποντας θετική ενέργεια, επηρεάζει την ίδια την κοινωνία και δοκιμάζει όλους μας, τόσο στην ατομική όσο και στη συλλογική μας δράση.

Τώρα, όσον αφορά την Ολυμπιάδα της Αθήνας το 2004, πιστεύουμε ότι, μετά τις προσπάθειές μας, θα έχουμε συντελέσει στην αναβάθμιση της ποιότητας, της ηθικής και της αισθητικής, αλλά φιλοδοξούμε επίσης για το καλύτερο, το υψηλότερο, το ανώτερο, με άλλα λόγια το πιο ανθρώπινο.

Ο θεσμός του Ευ Αγωνίζεσθαι θα περιφρουρήσει και διασφαλίσει την ποιοτική εκτέλεση των αγώνων και με τις ενέργειές μας φιλοδοξούμε να δημιουργήσουμε ένα κοινωνικό και αθλητικό περιβάλλον, το οποίο θα παροτρύνει την αθλητική υπεροχή μέσω τίμιων και ηθικών μέσων.

Η αποστολή μας είναι να δημιουργήσουμε ένα αθλητικό και κοινωνικό μοντέλο στην Ελλάδα, το οποίο θα προωθήσει και θα επιδιώκει την εξαιρετική ποιότητα μέσω τίμιων και ηθικών κανόνων.

Οραματίζομαστε να αγκαλιάσουμε το αθλητικό και κοινωνικό σύστημα της Ελλάδας και να εξυπηρετήσουμε το κοινό ενδιαφέρον, παρέχοντας ευκαιρίες στον καθένα να συμμετέχει και να επιδιώκει την τελειότητα στον αθλητισμό. Φιλοδοξούμε να το επιτύχουμε προωθώντας ένα νέο αθλητικό τμήμα, το οποίο θα εστιάζει στις θετικές αξίες που αφορούν τον αθλητισμό και θα προσφέρει σημαντικά και μοναδικά στη φυσική, ηθική και κοινωνική ανάπτυξη των Ελλήνων.

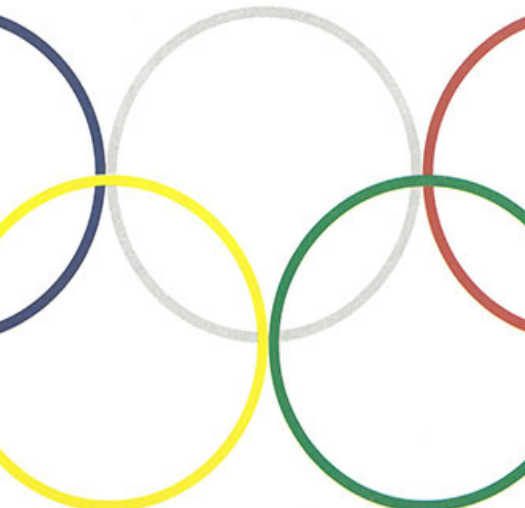
Στο πλαίσιο της προβολής αυτής περιλαμβάνεται η προώθηση του ελληνικού πολιτισμού, και πώς;

Όσον αφορά την προώθηση του ελληνικού πολιτισμού, πιστεύω ότι όλα όσα αναφέραμε θα αποτελέσουν και μέρος της εξέλιξης του πολιτισμού μας. Διότι τα πνευματικά επιτεύγματα του ανθρώπου κρίνονται από το βαθμό συνέπειας με τις πνευματικές αρχές και αξίες του Ευ Αγωνίζεσθαι, που εκπορεύονται από το ήθος και αποτελούν τη βάση του πνεύματος, όταν αυτό λειτουργεί κάτω από αρμονικούς, ηθικούς και ψυχικούς κανόνες.

Η χώρα μας, λόγω των ευθυνών που έχει αναλάβει αυτή την περίοδο, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή προβολής της ιδέας και της ενίσχυσης αυτών των προγραμμάτων. Πρέπει να καταθέσουμε τις προτάσεις μας και με ενεργό τρόπο να επιδιώξουμε να βρεθούμε στο κέντρο των διεργασιών, που θέλουν το Ευ Αγωνίζεσθαι να καθίσταται το πνευματικό και ηθικό κέντρο αναφοράς της παγκόσμιας αθλητικής κίνησης. Ήδη, τα πρώτα μας βήματα, με τη συμμετοχή μας σε διάφορα συνέδρια, έχουν αποδώσει θετικά αποτελέσματα σε διεθνές επίπεδο.

Ποιες νομίζετε ότι είναι οι δυσκολίες για μια καλή διοργάνωση, όπως τουλάχιστον μας έχει συνηθίσει η Ελλάδα, σε διάφορες άλλες διεθνείς εκδηλώσεις, τα τελευταία χρόνια;

Το μυστικό για μια καλή διοργάνωση βρίσκεται στην έγκαιρη προετοιμασία, από ανθρώπους που έχουν πείρα σε διοργανώσεις, που προσαρμόζονται στα διεθνή πρότυπα και στην αξιοκρατική επιλογή στελεχών.



Η Κατερίνα Παναγοπούλου με τον πρόεδρο των ΗΠΑ Νικόλα Μπίρνς

Θα αγκαλιάσουμε το αθλητικό και κοινωνικό σύστημα της Ελλάδας και θα εξυπηρετήσουμε το κοινό ενδιαφέρον



Η κ. Κατερίνα Παναγοπούλου

Θα μπορέσει, και πώς, να ανταποκριθεί η χώρα στις ανάγκες για ξενοδοχειακή υποδομή;

Η Ελλάδα, με την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, θα κληθεί να τελήσει και άλλες διεθνείς οργανώσεις, και έτσι θα μπορέσει να βελτιώσει εγκαίρως την ποιότητα της διεξαγωγής. Πιστεύουμε ότι γίνονται οι κατάλληλες ενέργειες, όπως επίσης πιστεύουμε ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία θα καλύψει τις σημερινές ελλείψεις, κυρίως διότι δεν χρειάζεται μόνο να ανταποκριθούμε στις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και σε ένα πολύ μεγαλύτερο και σταθερό τουριστικό ρεύμα, που θα προκύψει από την αναβάθμιση της Αθήνας και γενικά της χώρας μας, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων, όπως εξάλλου έγινε στη Βαρκελώνη και γίνεται στο Σίδνεϊ τώρα. Επίσης, όσοι θελήσουν να επενδύσουν, θα πρέπει να κινηθούν άμεσα, ώστε να εκμεταλλευθούν τη μεγάλη τουριστική κίνηση, που θα προκύψει και πριν από τους αγώνες.

Ο θεσμός, με όσα συνέβησαν τελευταίως με μέλη της ΔΟΕ, έχει υποστεί μεγάλο πλήγμα. Πώς νομίζετε ότι μπορεί να αναβαθμιστεί; Και ποιες διαδικασίες θα πρέπει να αλλαχθούν;

Ασφαλώς, η ΔΟΕ υπέστη πλήγμα. Όμως, οι ενέργειες στις οποίες προέβη, χωρίς καμία αναβολή, και το γεγονός ότι τα σκάνδαλα αφορούσαν μόνο μικρό αριθμό μελών, που αποβλήθηκαν άμεσα από τους κόλπους της, προδιαγράφει ότι ο θεσμός θα αναβαθμισθεί. Εξάλλου, επειδή αυτά τα σκάνδαλα δεν αφορούν τη διεκδίκηση της Αθήνας, πιστεύω ότι το 2004 θα είναι απλώς ένας κακός απόηχος του παρελθόντος. Μέχρι τους αγώνες του 2004 θα δοθεί ο χρόνος στη ΔΟΕ για αυτοκάθαρση, μέσω των διαδικασιών που προβλέπονται.

Συμφωνείτε με την πρόταση για μόνιμη τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα και πώς μπορεί να υλοποιηθεί;

Κανένας δεν θα διαφωνήσει με μια τέτοια πρόταση. Η Ελλάδα, με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, θα έχει να αποδείξει ότι, αναβαθμίζοντας τα Ολυμπιακά ιδεώδη και δίνοντας το πρωταρχικό ηθικό στίγμα τους, δηλαδή τον καθαρό ελληνικό χαρακτήρα τους, και ταυτοχρόνως επιτυγχάνοντας μια εξαιρετική διοργάνωση, θα μπορεί πλέον, υπό άλλες προϋποθέσεις, να τη διεκδικήσει. Σε οποιαδήποτε περίπτωση η Ολυμπιάδα, ως έδρα και θεματοφύλακας κάθε αρχαίου και σύγχρονου Ολυμπιακού συμβολισμού και ως μόνιμη έδρα της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας, θα πρέπει να στηριχθεί και να προβληθεί όπως της αρμόζει, με κάθε αναγκαία οικονομική και ηθική ενίσχυση. Πιστεύω ότι αυτό θα είναι το πρώτο βήμα.

Η νέα γενιά εφοπλιστών *αντεπιτίθεται*

του Χάρη Παυλίδη

Το νέο πλαίσιο επιχειρηματικής δράσης που διαμορφώνεται σε διεθνές επίπεδο, αποτελεί το εκλυτικό αίτιο της αλλαγής νοοτροπίας που διαφαίνεται στην ελληνική εφοπλιστική οικογένεια. Η στροφή των Ελλήνων εφοπλιστών σε σύγχρονες επιχειρηματικές μεθόδους, διαχείρισης και διοίκησης, υποδηλώνει ότι η νέα γενιά των εφοπλιστών θέλει όχι απλώς να συντηρήσει, αλλά να επεκτείνει την κυριαρχία της σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σε γενικές γραμμές, αυτό είναι το κυρίαρχο στοιχείο που αναδεικνύει η έρευνα που διενεργήθηκε από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Όπως είναι φυσικό, σε μια τέτοια έρευνα, το ουσιώδες είναι η άντληση πόρων, η σωστή διαχείριση και, συνεπώς, η κατεύθυνση είναι προς αυτές τις παραμέτρους.

Μια πρώτη παρατήρηση είναι ότι οι δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλίας είναι αξιόλογες, από τη στιγμή που ο ελληνικός εφοπι-

σμός έχει κτισθεί με ίδια κεφάλαια και σε άλλες περιπτώσεις χρηματοδοτήθηκε βάσει υποθηκών.

Όσο και αν ακούγεται παράξενα, αυτός ο παραδοσιακός τρόπος λειτουργίας, με το τέλος του αιώνα, βάζει τα θεμέλια μιας διαφορετικής προσέγγισης στον τρόπο χρηματοδότησης. Το «ελληνικό θαύμα» οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις διαπροσωπικές σχέσεις των Ελλήνων εφοπλιστών με τις τράπεζες. Πολλές από αυτές στηρίζονται κατά κύριο λόγο στην

εμπιστοσύνη, στην οποία αποδίδουν μεγάλη σημασία. Αυτό το μοντέλο, που στηρίζεται εδώ και δεκαετίες στην προσωπικότητα του πελάτη, έφερε στον Πειραιά πριν από 32 χρόνια την πρώτη τράπεζα για χρηματοδότηση εφοπλιστικών εταιρειών. Από τότε, συνολικά γύρω στις 60 τράπεζες, εκ των οποίων το 1/3 του συνολικού αριθμού είχαν απλώς υποτυπώδη παρουσία, δραστηριοποιήθηκαν συνεργαζόμενες με τον ελληνικό εφοπλισμό. Το χρόνο που πέρασε, και λόγω της κρίσης στην αγορά

Ξηρού φορτίου, άρρισαν τα προβλήματα στις σχέσεις εφοπλιστών και ορισμένων τραπεζών, όπως έχει εκτενώς αναφερθεί σε προηγούμενο τεύχος του περιοδικού.

Την τελευταία πενταετία (ιδειλά δειλά τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '90) μπήκαν στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και ελληνικές τράπεζες. Ένας σοβαρός λόγος που είχαν αφήσει «ελεύθερο το πεδίο» στις ξένες ήταν η έλλειψη know-how αλλιά και η έλλειψη κεφαλαίων. Σήμερα, η κατάσταση έχει διαφοροποιηθεί, με την Εμπορική και την Εθνική να ασχολούνται με τη ναυτιλία, αλλιά και την Alpha Τράπεζα Πίστωσης και την Eurobank να κινούνται αξιόλογα στη χρηματοδότηση του εφοπλισμού. Πριν αναφερθούμε στους νέους τρόπους χρηματοδότησης που η παγκοσμιοποίηση καθιστά σχεδόν αναγκαίους για τη διατήρηση της κυρίαρχης θέσης της ελληνικής ναυτιλίας, θα πρέπει να σταθούμε λίγο ακόμη στον τραπεζικό ανταγωνισμό.

Οι τράπεζες, έχοντας επιθετική πολιτική, ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε μια προσπάθεια να μεγιστοποιήσουν τη θέση τους στην αγορά. Σε αυτό τον έντονο ανταγωνισμό μετέχουν τράπεζες κυρίως της Βόρειας Ευρώπης και η Royal Bank of Scotland.

Πάντως, όλα όσα προαναφέραμε αφορούν ένα μοντέλο δανειακής χρηματοδότησης που στηρίζεται κατά βάση στις διαπροσωπικές σχέσεις. Μπορεί όμως η επέκταση και η ανάπτυξη μιας εφοπλιστικής εταιρείας να γίνει με τραπεζικά δάνεια; Και ποιο είναι το νέο μοντέλο χρηματοδότησης;

ΝΕΕΣ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Όπως αναφέραμε στην αρχή του άρθρου, οι Έλληνες εφοπλιστές «ανακαλύπτουν» νέες πηγές χρηματοδότησης, ξεπερνώντας το παραδοσιακό μοντέλο δανεισμού. Σε μια ενδιαφέρουσα ανάλυση που δημοσιεύθηκε στην έγκυρη εβδομαδιαία οικονομική εφημερίδα «Ισοτιμία», ένας τρόπος γρήγορης επέκτασης είναι τα χρεόγραφα υψηλής απόδοσης. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αγοράσει περισσότερα πλοία με τη χρήση των junk bonds, αφού η πτώση της αγοράς φορτίων καθιστά ελκυστικό το προϊόν σε ενδεχόμενη άνοδό της.

Ένας εφοπλιστής, συνεπώς, μπορεί να αγοράσει σε χαμηλή τιμή, προσδοκώντας ότι με την άνοδο της αγοράς θα πουλήσει τα πλοία με κέρδος και θα χρησιμοποιήσει τα χρήματα για την αποπληρωμή του δανείου, όταν αυτό καταστεί λιξιπρόθεσμο.

Ασφαλώς, οι αγορές υψηλής απόδοσης κάποια στιγμή θα «ξεπεραστούν» λόγω της ταχύτητας των εξελίξεων στις χρηματοδοτήσεις και οι εφοπλιστές θα στραφούν προς εξέταση νέων μοντέλων χρηματοδότησης, τα οποία δεν θα διαταράσσουν την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Τα junk bonds είναι ο πρόδρομος της εισαγωγής εφοπλιστικών εταιρειών στο χρηματιστήριο. Όμως, εκτός από το χρηματιστήριο, τα επόμενα χρόνια το leasing θα εισβάλει στη ναυτιλία.

Όπως αναφέρει η «Ισοτιμία», η «Πήγασος Ναυτιλιακή» προβλέπεται να διαθέσει εντός του έτους μετοχές στο κοινό μέσω του Nasdaq. Τα κεφάλαια που θα αντληθούν θα χρησιμοποιηθούν για την απόσβεση του χρέους που δημιουργήθηκε από την έκδοση junk bond. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, αν οι άλλες παράμετροι παραμένουν σταθερές, να βελτιωθεί η διαβάθμιση που δίδεται από τους Moody's και Standard and Poor.

Ο συνδυασμός ομολόγων και ναυτιλίας μέχρι πριν από λίγα χρόνια ήταν ανήκουστος. Αυτή η καινοτομία, παρ' όλη αυτά, μπορεί να κρύβει και εκπλήξεις, αφού η αγορά δεν είναι ώριμη. Όπως επισημαίνεται, χαρακτηριστικά, μετά την έκδοση της Άλφα Ναυτιλιακής, που άντλησε κεφάλαια 175 εκατ. δολαρίων το Φεβρουάριο του '98, μέσα σε ένα χρόνο η τιμή διαπραγμάτευσης έπεσε σημαντικά και τα περιθώρια επί των ομολόγων έφθασαν τις 430 μονάδες βάσης πάνω από τα ομόλογα Δημοσίου ΗΠΑ, έναντι 400 μονάδων κατά την έναρξη.

Σύμφωνα πάντα με την εφημερίδα, αυτός ο τρόπος άντλησης κεφαλαίων αρχίζει να περιορίζεται. Τα επιτόκια σημειώνουν άνοδο, με αποτέλεσμα τα επενδυτικά κεφάλαια να στρέφονται από τις εκδόσεις των ναυτιλιακών εταιρειών σε πιο ασφαλείς τοποθετήσεις.

Πάντως, σε κάθε περίπτωση, τα νέα δεδομένα είναι σαφές ότι έχουν συνθέσει ένα νέο σκηνικό. Οι καιροί αλλιάζουν και η υπό διαμόρφωση νέα κατάσταση καθιστά τις διεθνείς κεφαλαιαγορές ολοένα και πιο ελκυστικές για τους

Έλληνες εφοπλιστές.

Το βέβαιο είναι ότι, κατά τα πρώτα χρόνια του νέου αιώνα, οι αλληγές θα είναι καταλυτικές. Οι οικονομίες κλίμακος που απαιτούνται ως προς το μέγεθος της εταιρείας, το μέγεθος του στόλου και τη διασπορά των κεφαλαίων, υποδηλώνουν και την κατάληξη. Οι εταιρείες που διαθέτουν ένα με δύο πλοία δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν στις οικονομίες κλίμακος των ανταγωνιστών, και συνεπώς δεν θα είναι βιώσιμες.

Πάντως, η συνένωση ίσως λύσει το πρόβλημα, αφού και μετά την εφαρμογή του ISM οι απαιτήσεις στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον θα είναι ιδιαίτερο αυξημένες. ➡



Αυξήσεις 8% ζητούν οι ναυτικοί

Αυτές τις ημέρες, θα ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις της διοίκησης της ΠΝΟ με εκπροσώπους εφοπλιστικών ενώσεων για την αναπροσαρμογή της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Ο γραμματέας της ΠΝΟ, Γ. Χαλάς, θα καθορίσει τις συναντήσεις με τους προέδρους των ακτοπλόων Π. Σφηνιά και του κλάδου των κρουαζιερόπλοιων Α. Ποταμιάνο, αντίστοιχα.

Αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις με τις εφοπλιστικές ενώσεις

Για τους βασικούς μισθούς ενεργείας των αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων η ΠΝΟ ζητεί αύξηση 8%. «Αυτή η αναπροσαρμογή κρίνεται κατά τις εκτιμήσεις μας απόλυτα δικαιολογημένη, από το γεγονός ότι η κατά τον Μάρτιο του 1998 υποτίμηση της δροχμής κατά 13,8% και η διατήρηση του κόστους ζωής των εργαζομένων σε υψηλά επίπεδα έχουν ως συνέπεια τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των αποδοχών των ναυτικών, που είχαν καθοριστεί με την προηγούμενη ΣΣΕ» τονίζεται στην εξώδικη πρόσκληση.

Ανάμεσα στα αιτήματα που ξεχωρίζουν είναι η αύξηση του ημερήσιου αντιτίμου τροφής σε 5.000 δρχ., τα επιδόματα, η έξτρα εργασία και η προκαταβολή αποδοχών.

Σύμφωνα με την ΠΝΟ, για τη διαμόρφωση αποτελεσματικών συνθηκών στην αγορά εργασίας της εμπορικής ναυτιλίας προτείνονται μέτρα όπως:

- Επαναπροσδιορισμός των οργανικών συνθέσεων ώστε να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες.
- Αναδιοργάνωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του ΓΕΝΕ.
- Ανάληψη πρωτοβουλιών ώστε να προσλαμβάνονται Έλληνες ναυτικοί στα επιβατηγά-οχηματαγωγά της γραμμής Ελλήδος - Ιταλίας, ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ.
- Σύσταση ειδικού φορέα προστασίας των Ελλήνων ναυτικών στις περιπτώσεις αφερεγγυότητας του εργοδότη.
- Διατήρηση του κομποτάζ και πέρα από τις ημερομηνίες που η Ε.Ε. καθορίζει, με παράλληλη ενίσχυση της ελληνικής νομοθεσίας.
- Διασφάλιση καθεστώτος συνεχούς απασχόλησης στη ναυτική εργασία με την υιοθέτηση κατάλληλων και βιώσιμων ρυθμίσεων.



Αναλυτικότερα, στην εξώδικη πρόσκληση της ΠΝΟ (γνωστοποίηση αιτημάτων με επιφύλαξη δικαιωμάτων) προς την εφοπλιστική ένωση της ακτοπλοΐας αναφέρονται τα ακόλουθα γενικά αιτήματα:

1. Μισθολόγιο:

α. Ως προς την αναπροσαρμογή του μισθολογίου αιτούμεθα όπως:

Οι βασικοί μισθοί ενεργείας των αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, που προβλέπονται από την προηγούμενη ΣΣΕ της 20-7-1998, αυξηθούν από 1-1-1999 κατά ποσοστό 8%.

Η κατ' όνω αιτούμενη αναπροσαρμογή του μισθολογίου για το έτος 1999 κρίνεται κατά τις εκτιμήσεις μας απόλυτα δικαιολογημένη από το γεγονός ότι η κατά τον παρελθόντα Μάρτιο υποτίμηση της δραχμής κατά 13,8% και η διατήρηση του κόστους ζωής των εργαζομένων σε υψηλά επίπεδα έχουν ως συνέπεια τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των αποδοχών των ναυτικών, που είχαν καθορισθεί με την προηγούμενη ΣΣΕ.

β. Η καταβολή των αναδρομικών αυξήσεων στους δικαιούχους ναυτικούς να αρχίζει από την ημέρα υπογραφής της ΣΣΕ.

γ. Η υφιστάμενη μισθολογική διαφορά μεταξύ αξιωματικών και κατωτέρου πληρώματος, που κάθε χρόνο διευρύνεται εις βάρος του κατωτέρου πληρώματος, να αναστραφεί, με σταδιακή εξομάλυνση και σμίκρυνση της μεταξύ τους μισθολογικής αποστάσεως.

Ουσιαστική και μεγάλη αύξηση των ορίων της αποζημίωσης απαιτεί η ΠΝΟ σε περίπτωση αλλαγής σημαίας και πώλησης πλοίου

2. Αντίτιμο τροφής:

Αιτούμεθα όπως το ημερήσιο αντίτιμο τροφής, που προβλέπεται από το άρθρο 3, αυξηθεί και καθορισθεί σε δραχμές 5.000.

3. Επιδόματα:

Τα πάσης φύσεως εις ποσά, καθοριζόμενα από τη λήγουσα ΣΣΕ επιδόματα, πρόσθετες αμοιβές, έξτρα εργασίες κ.λπ. να αναπροσαρμοσθούν κατά το ποσοστό αύξησης των βασικών μισθών.

4. Βαρύ και ανθυγιεινό:

Αιτούμεθα όπως το υπό του άρθρου 8 παρ. 13 της ΣΣΕ προβλεπόμενο επίδομα βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας ορισθεί στο διπλάσιο.

5. Άδεια:

Αιτούμεθα όπως η υπό του άρθρου 15 της ΣΣΕ προβλεπόμενη άδεια αυξηθεί ώστε να εναρμονισθεί με τα ισχύοντα στις ναυτιλίες των όμορων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή να αυξηθεί τουλάχιστον κατά δύο ημέρες το μήνα.

6. Κατώτατα όρια μισθών:

Αιτούμεθα όπως οι βασικοί μισθοί των νεοεισερχομένων στο επάγγελμα μη υπολείπονται των γενικών κατωτάτων ορίων μισθών που προβλέπονται από την εκάστοτε Εθνική Γενική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.

7. Ανατοκισμός αναδρομικών:

Επειδή είναι σύνηθες να γίνεται η πληρωμή των αναδρομικών στους δικαιούχους με καθυστερήσεις πολλών μηνών, αιτούμεθα όπως οι αναδρομικές αυξήσεις ανατοκίζονται μετά την υπογραφή της ΣΣΕ.

8. Έξτρα εργασίες:

Αιτούμεθα την κατά το αυτό ποσοστό αύξηση του βασικού μισθού, αναπροσαρμογή της αμοιβής των έξτρα εργασιών, καθώς επίσης την καταβολή επιπλέον υπερωριακής αμοιβής, όταν οι έξτρα εργασίες εκτελούνται πέραν του οκταώρου. Παράλληλα, να διευρυνθεί ο αριθμός των έξτρα εργασιών και να γίνει ουσιαστική αναπροσαρμογή της αμοιβής τους.

9. Επίδομα πολυετίας:

Αιτούμεθα όπως καθιερωθεί επίδομα πολυετίας, αρχής γενομένης από τον καθορισμό ειδικού επιδόματος για μία τριετία στον αυτόν εργοδότη. Σε περίπτωση που για τη συμπλήρωση της ζετίας απαιτείται χρόνος υπηρεσίας σε

**του Νάσου
Πουλακίδα
ΦΩΤΟ: Άγγ.
Μπαφατάκης**

13. Υπερωριακή αμοιβή:

Αιτούμεθα όπως, σε κάθε περίπτωση που ο ναυτικός απασχοληθεί και μετά το τέλος της τετράωρης υπερωριακής εργασίας, καταβάλλεται εις αυτόν τουλάχιστον διπλή υπερωριακή αμοιβή.

14. Προκαταβολή αποδοχών:

Ζητούμε όπως κατά τη ναυτολόγησή τους οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα προκαταβολής μέχρι ένα μισθό.

15. Υδροπτέρυγα/Καταμαράν:

Αιτούμεθα όπως:

1. Περιληφθεί στη ΣΣΕ ακτοπλοϊκή διάταξη, που να προβλέπει ότι αυτή έχει εφαρμογή και στα υδροπτέρυγα-καταμαράν και να ενσωματωθεί σε αυτή η σχετική νομολογία.

2. Γίνει νομοθετική ρύθμιση, ειδικά στα πλοία της παραπάνω κατηγορίας, και να εισαχθεί το σύστημα διπλών πληρωμάτων, με ταυτόχρονη ρύθμιση των συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών στα πλοία αυτά.

3. Σε όλα πλοία οι ώρες εργασίας των πληρωμάτων υπερβαίνουν τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, αιτούμεθα να εισαχθεί και σε αυτά το σκάφη το σύστημα των διπλών πληρωμάτων.

16. Σύσταση ιδρύματος παιδιών ναυτικών με ειδικές ανάγκες:

Επανερχόμεθα στο αίτημα για τη σύσταση ιδρύματος προστασίας των παιδιών των ναυτικών με ειδικές ανά-

Ζητείται η αναπροσαρμογή των συντάξεων ανάλογα με τις αυξήσεις που χορηγούνται στους εν ενεργεία ναυτικούς βάσει των ΣΣΕ στα ακτοπλοϊκά πλοία

γκες, με σκοπό την ανέγερση και λειτουργία ειδικού σχολείου και άλλων συναφών εγκαταστάσεων και την καθιέρωση ειδικών προς τούτο οικονομικών πόρων, με βάση την αντίστοιχη προς εκείνη της Εστίας Ναυτικών και με συμμετοχή των εργοδοτών και των ναυτικών στη διοίκηση και διαχείριση του ιδρύματος αυτού.

17. Φορολογία αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων Ε.Ν.

Ως γνωστόν, με το νόμο 2214/1994 φορολογήθηκαν οι αποδοχές των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων Ε.Ν. Έχουμε με εξώδικο ζητήσει από την πολιτεία να ισχύσει το από 40ετίας εφαρμοζόμενο καθεστώς φορολογίας των ναυτικών. Επειδή η οριστική ρύθμιση του προβλήματος εκκρεμεί, ζητούμε όπως η πρόσθετη κατά τα ως άνω επιβάρυνση καλυφθεί με ανάλογη αύξηση των αποδοχών των αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων.

18. Αναπροσαρμογή των συντάξεων:

Όπως γνωρίζετε, ο Ν. 792/1978 προβλέπει την αναπροσαρμογή των συντάξεων ανάλογα με τις αυξήσεις

όλων εργοδοτών, ο χρόνος αυτός υπολογίζεται κατά το ήμισυ.

10. Ενιαία ΣΣΕ:

Επανερχόμεθα σε παλαιότερο αίτημά μας για τη σύναψη ενιαίας ΣΣΕ με όλες τις εφοπλιστικές ενώσεις, για όλους τους εργαζόμενους, σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Το α' μέρος, που θα περιλαμβάνει τους γενικούς όρους συνθηκών εργασίας και αμοιβής σε όλα τα πλοία, και το β' μέρος, που θα διαλαμβάνει τους ειδικούς όρους για κάθε κατηγορία πλοίων. Το αίτημά μας, ως είναι ευνόητο, αποβλέπει στην πληρέστερη, ταχύτερη και καλύτερη λειτουργία των συλλογικών διαπραγματεύσεων μεταξύ εργοδοσίας και ναυτεργασίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Προς τούτο, αιτούμεθα όπως εξετασθεί το θέμα και καθορισθούν οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες, περιλαμβανομένης και της δημιουργίας δευτεροβάθμιου οργάνου από πλευράς εργοδοσίας, ώστε να επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα αυτών των σχέσεων

εργοδοτών και εργαζομένων και παρακαμφθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες, οι οποίες, όπως είναι γνωστό, δεν καταλήγουν στα επιθυμητά αποτελέσματα για το σύνολο των εργαζομένων ναυτικών.

11. Ημέρες αργίας:

Αιτούμεθα όπως στο άρθρο 18 της ΣΣΕ προστεθεί ότι σε περίπτωση που συμπίπτουν δύο αργίες, η μία αργία και Σάββατο, όλο το πλήρωμα που θα απασχοληθεί να λαμβάνει την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για τα Σάββατα και τις αργίες στο διπλάσιο.

12. Ώρες εργασίας:

Αιτούμεθα όπως οι κανονικές ώρες εργασίας που προβλέπονται στο άρθρο 11 της ΣΣΕ ορισθούν σε 35.

που χορηγούνται στους εν ενεργεία ναυτικούς, βάσει των ΣΣΕ στα ποντοπόρα πλοία. Παρά ταύτα, από 10ετίας και πλέον έχει εγκαταλειφθεί η αρχή αυτή και εφαρμόζεται το σύστημα της ΑΤΑ, με συνέπεια οι συντάξεις πλέον να ευρίσκονται στα απαράδεκτα κατώτατα όρια πείνας και δυστυχίας.

Ζητούμε να εξετασθεί το σοβαρό αυτό πρόβλημα, διότι φθάσαμε ήδη σε πολλές περιπτώσεις το ύψος των ασφαλιστικών εισφορών να υπερβαίνει το ποσόν της παρεχομένης συντάξεως στον εργαζόμενο. Ειδικότερα, ζητούμε την αναπροσαρμογή των συντάξεων ανάλογα με τις αυξήσεις που χορηγούνται στους εν ενεργεία ναυτικούς βάσει των ΣΣΕ στα ακτοπλοϊκά πλοία, προκειμένου να φθάσουν τουλάχιστον στο 80% του βασικού μισθού των εν ενεργεία ναυτικών.

19. Εγκαταλειπόμενα πληρώματα - Σύσταση φορέα αφερεγγυότητας:

Η ΠΝΟ έχει ζητήσει επανειλημμένα με έγγραφα διαβήματά της τη σύσταση σε εθνικό επίπεδο ειδικού φορέα (οργανισμού εγγύησης), από τον οποίο θα καταβάλλονται οι αποδοχές των ναυτεργατών, που απασχολούνται σε ελληνικά πλοία και εγκαταλείπονται από αφερέγγυους πλοιοκτήτες. Ζητούμε τη σύσταση του ειδικού αυτού φορέα χωρίς άλλη καθυστέρηση.

20. Αύξηση κατώτατου ορίου αποζημιώσεως ΚΙΝΔ:

Αιτούμεθα όπως η αποζημίωση των 15 ημερών, που ορίζεται ως κατώτατο όριο από τα άρθρα 75, 76 και 77 του ΚΙΝΔ, οριοθετεί το διπλάσιον. Επιπλέον, η καταβαλλόμενη αποζημίωση να προσαυξάνεται ανάλογα με τα χρόνια υπηρεσίας του ναυτικού στην ίδια εφοπλιστική εταιρεία.

21. Σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου:

Αίτημά μας είναι η κατάργηση των σχετικών διατάξεων του ΚΙΝΔ (άρθρα 54, 70) που προβλέπουν την κατάρτιση σύμβασης ναυτολό-

γησης ορισμένου χρόνου.

22. Σχολές Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.:

Αιτούμεθα την υλοποίηση της συμφωνίας μετά της εργοδοσίας (άρθρο 32 ΣΣΕ) για την ίδρυση και λειτουργία Σχολών Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. όλων των ειδικοτήτων (Κατασρώματος, Μηχανής και Γενικών Υπηρεσιών).

23. Οργανική σύνθεση πληρωμάτων:

Αιτούμεθα όπως τροποποιηθούν οι ισχύουσες διατάξεις του Π.Δ. 177/74 με αύξηση της οργανικής συνθέσεως, εις τρόπον ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των πλοίων.

24. Κατοχύρωση του ραδιοηλεκτρονικού αξιωματικού:

Ο τρόπος συντήρησης των διαφόρων συσκευών του συστήματος GMDSS, που προβλέπεται από την εισαγωγή του συστήματος αυτού, επιβάλλει την ύπαρξη στην οργανική σύνθεση των πλοίων του ραδιοηλεκτρονικού αξ/κού (REO), λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ο τρόπος αυτός της συντήρησης είναι ο πλέον οικονομικά συμφερότερος και για το λόγο αυτό αιτούμεθα τη διατήρησή του στην οργανική σύνθεση του πλοίου.

25. Αποζημίωση λόγω αλλαγής σημαίας και πώλησης πλοίου:

Ζητούμε να γίνει ουσιαστική και μεγάλη αύξηση των ορίων της αποζημίωσης που ισχύουν σήμερα για την περίπτωση αυτή.

26. Αποζημιώσεις Ν. 551/1915

Ζητούμε να αναπροσαρμοστούν οι προβλεπόμενες από τον Ν. 551/1915 αποζημιώσεις των δικαιούχων σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος, με τροποποίηση των διατάξεων του εν λόγω νόμου.

Με ξεχωριστό έγγραφό μας, διαβιβάζουμε τα κλαδικά απήματα των Οργανώσεων, που αναφέρονται στη Συλλογική Σύμβαση. ➡



Η δικαστική «περιπέτεια» της ΠΝΟ

Σε λίγες ημέρες, θα γίνει γνωστή η απόφαση του δικαστηρίου για την ΠΝΟ.

Όπως είναι γνωστό, στα μέσα Φεβρουαρίου, εκδόθηκε απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου σύμφωνα με την οποία κρίθηκαν άκυρες οι αποφάσεις του πανναυτικού συνεδρίου της 4ης Δεκεμβρίου του 1997.

Την προσφυγή είχε καταθέσει η διοίκηση της Ένωσης Μηχανικών.

Ο γραμματέας της ΠΝΟ Γ. Χαλός, με αίτησή του στο τμήμα ασφαλιστικών μέτρων, πέτυχε την αναστολή της απόφασης.

Οι δύο πλευρές υπέβαλαν στις αρχές Μαρτίου υπομνήματα και αναμένουν τη δικαστική απόφαση.



Η ΑΝΟΙΞΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Την ώρα που η Ισπανία και κυρίως η Ιταλία πιέζουν την Κομισιόν για επίσημη της άρσης του cabotage στην Ελλάδα παρατηρείται έντονη κινητικότητα στην ακτοπλοΐα. Η συνεχής βελτίωση των αποτελεσμάτων των εταιρειών, σε συνδυασμό με τις εκτιμήσεις ξένων επενδυτικών οίκων για ευοίωνες προοπτικές του κλάδου, άνοιξε το χορό σε σειρά κινήσεων, οι οποίες θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές.



του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης



Η διαδικασία εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του ελληνικού στόλου θα είναι ταχύτατη

Η οριστική συμφωνία της ANEK με τη NEA, οι επενδύσεις της πρώτης, η «σωτηρία» της ΔΑΝΕ και η αντιμετώπιση που ετοιμάζουν Μινωικές, Στρίντζης και

Επιχειρήσεις Αττικής (ΕΠ.ΑΤΤ.) συνθέτουν ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον σκηνικό, του οποίου κύριο χαρακτηριστικό είναι ο υψηλός ανταγωνισμός.

Κι ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, σε Βρυξέλλες και Πειραιά, η κατηγορηματική θέση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι δεν θα δοθούν νέες άδειες σκοπιμότητας στις γραμμές της Κρήτης, δημιούργησε αίσθηση, αφού είχε ως αποδέκτη τις ΕΠ.ΑΤΤ.

Παρ' όλα αυτά, θα αδικούσαμε την προσπάθεια που καταβάλλουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις για εκσυγχρονισμό, αν στεκόμασταν στη θέση που εξέφρασε ο κ. Σταύρος Σουμάκης.

Ας πάρουμε όμως τα θέματα με τη σειρά, ξεκινώντας από τους αριθμούς, οι οποίοι παρουσιάζουν συνεχή βελτίωση, παρά το ιδιότυπο καθεστώς στον καθορισμό των ναύλων.

ΤΑ ΚΕΡΔΗ...

Οι Μινωικές, σύμφωνα με τις προβλέψεις, από τη χρονιά που δια-

νύουμε θα παρουσιάζουν κάθε χρόνο αύξηση κερδών και, μάλιστα, σύμφωνα με τον ξένο οίκο που κάνει τις προβλέψεις, εντυπωσιακή, αφού από τα προβλεπόμενα για φέτος 12,3 δισ. δρχ., θα βρεθούν στα 12,9 δισ. δρχ. κέρδη το 2000 που θα εκτιναχθούν στα 21 δισ. δρχ. τον επόμενο χρόνο, δηλαδή τρία χρόνια πριν από την άρση του cabotage.

Η πρόβλεψη για τις ΕΠ.ΑΤΤ. αναφέρει ότι φέτος τα καθαρά κέρδη της εταιρείας θα φθάσουν τα 9,16 δισ., το 2000 τα 10,2 δισ. και το 2001 τα 16,85 δισ. δρχ.

Για τον Στρίντζη προβλέπεται ότι το '99 τα κέρδη θα φθάσουν τα 5,25 δισ. δρχ., θα μειωθούν το 2000 στα 3,94 δισ. δρχ. και θα αυξηθούν το 2001 στα 10,1 δισ. δρχ.

Η ANEK, η οποία συμφώνησε με τη NEA (θα αναφερθούμε στη συνέχεια) να συμμετάσχει στην αύξηση κεφαλαίου της θα παρουσιάσει το '99 κέρδη 7,8 δισ. δρχ., το 2000 6,6 δισ. δρχ. και το 2001 6,9 δισ. δρχ.

ΟΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

Οι Μινωικές άνοιξαν την αυλαία των εξελίξεων, όταν ανακοίνωσαν τον έλεγχο της πλειοψηφίας της Ceres, ενώ η αναμενόμενη αντικατάσταση των 25 «ιπτάμενων δελφινιών» με σύγχρονα σκάφη, έπειτα από την αναδιάρθρωση της επιχείρησης, θα τονώσει το χρηματιστηριακό ενδιαφέρον. Παράλληλα, οι Μινωικές προχώρησαν στην παραγωγή δύο νέων σύγχρονων πλοίων, τα οποία θα εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο.

Η ANEK, αφού πέτυχε συνεργασία με τη ΛΑΝΕ και τη Ρεθυμνιακή, ταράζοντας τα νερά, προχώρησε σε συμφωνία με τη NEA, κερδίζοντας στη στροφή (όπως και σε προηγούμενες περιπτώσεις) τις Μινωικές. Εντός λοιπόν των επομένων μηνών, η NEA θα αυξήσει το μετοχικό της

κεφάλαιο και η καταβολή εκ μέρους της ANEK ποσού 4 δισ. δρχ. θα σημάνει την είσοδο της κρητικής εταιρείας, με ποσοστό 20%, στο νέο εταιρικό σχήμα. Το επόμενο βήμα θα είναι σειρά αιτήσεων για άδειες σκοπιμότητας, τις οποίες θα εκμεταλλευθούν από κοινού οι δύο εταιρείες.

Κοντά σε όλα αυτά, θα πρέπει να αναφερθούμε και στη ναυπήγηση ενός υπερσύγχρονου ferry boat, το οποίο θα κοστίσει στην εταιρεία γύρω στα 35 δισ. δρχ. και θα δρομολογηθεί στην Αδριατική. Ο σχεδιασμός προβλέπει η παράδοση να γίνει το 2001, και αυτό, σε συνδυασμό με την πρόσφατη παραλαβή του «Σοφοκλής Βενιζέλος», ισχυροποιεί τη θέση της ANEK στον ανταγωνισμό.

Κι ενώ αυτά συμβαίνουν στις δύο κρητικές εταιρείες, όλα δείχνουν ότι η ΔΑΝΕ θα ξεπεράσει το πρόβλημά της με αύξηση κεφαλαίου και την είσοδο στρατηγικού επενδυτή στο management της εταιρείας. «Κλειδί» στην υπόθεση, η στάση που θα κρατήσει η Εμπορική Τράπεζα όσον αφορά τη ρύθμιση των χρεών της ΔΑΝΕ, τα οποία αγγίζουν τα

7 δισ. δρχ.

Στη Στρίντζης, η οποία έχει τον πλήρη έλεγχο της Seajet, ο εκσυγχρονισμός άρχισε με το «Superferry Hellas» και συνεχίζεται με τρία σύγχρονα ferry boats, τα οποία παραγγέθηκαν στα Ελληνικά Ναυπηγεία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Στρίντζης προχωράει με γοργούς ρυθμούς στην ανανέωση του στόλου της και, σύμφωνα με το business plan της εταιρείας, το ξεκίνημα του καινούργιου αιώνα θα βρει τη Στρίντζης με σύγχρονο στόλο.

Τέλος, οι ΕΠ.ΑΤΤ., που προηγήθηκαν το '95 σε θέματα εκσυγχρονισμού, ήταν η εταιρεία που έσυρε το χορό του ανταγωνισμού, ώστε σήμερα ο χώρος της ακτοπλοΐας να βρίσκεται σε διαρκή εξέλιξη. Το επόμενο βήμα θα είναι η είσοδος των ΕΠ.ΑΤΤ. στην εσωτερική αγορά και η παραγγελία νέων πλοίων.

ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ....

Ο διεθνής επενδυτικός οίκος Warburg Dillon Reed εκτιμά ότι το διάστημα μέχρι την άρση του προστατευτισμού θα υπάρξουν ενοποιήσεις ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ενώ η εκτίμηση που γίνεται από ειδικούς αναλυτές της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις έχουν ή, καλύτερα, θα έχουν όδες τις προϋποθέσεις για να ανταγωνιστούν επί ίσους όρους τις ξένες ακτοπλοϊκές, που θα δραστηριοποιηθούν στις ελληνικές θάλασσες. Σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις, η διαδικασία εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του ελληνικού στόλου θα είναι ταχύτατη και η ολοκλήρωσή της θα έχει συντελεσθεί πριν από την άρση του προστατευτισμού.

Ένα άλλο στοιχείο, το οποίο ενισχύει αυτή την εκτίμηση, είναι και η πιθανολογούμενη είσοδος και άλλων - εκτός των προαναφερομένων - ακτοπλοϊκών εταιρειών στο χρηματιστήριο. Αυτή η εκτίμηση στηρίζεται στο γεγονός της επιτυχούς πορείας στο ΧΑΑ των ήδη εισηγμένων επιχειρήσεων, οι οποίες με την άντληση κεφαλαίων προχώρησαν στην υλοποίηση των ναυπηγικών τους προγραμμάτων.

Σε κάθε περίπτωση, παρά τα δομικά προβλήματα της ακτοπλοΐας, οι εκτιμήσεις συγκλίνουν στο ότι το αποτέλεσμα θα είναι ευνοϊκό για την ποιοτική αναβάθμιση του στόλου.

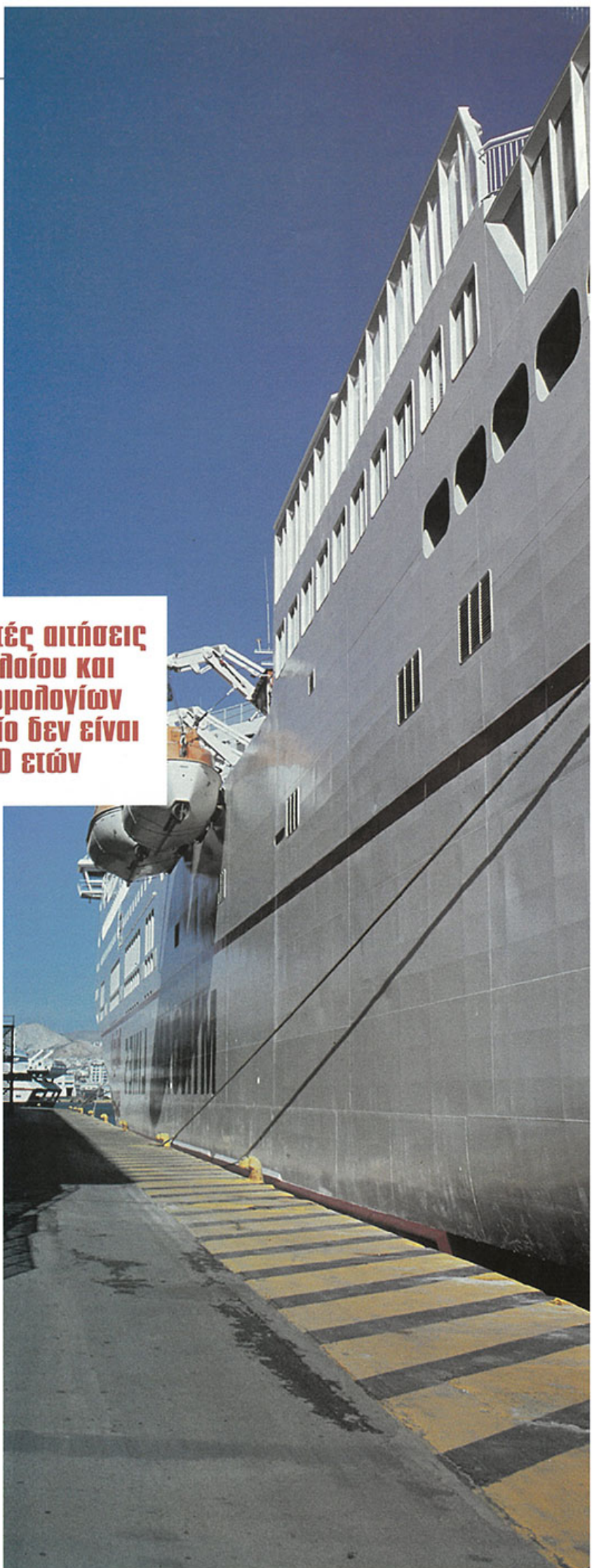
ΟΙ ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Μέχρι το τέλος του 2000, στις ελληνικές θάλασσες θα πλεύουν έξι καινούργια πλοία νέας τεχνολογίας, τα οποία έλαβαν άδειες σκοπιμότητας.

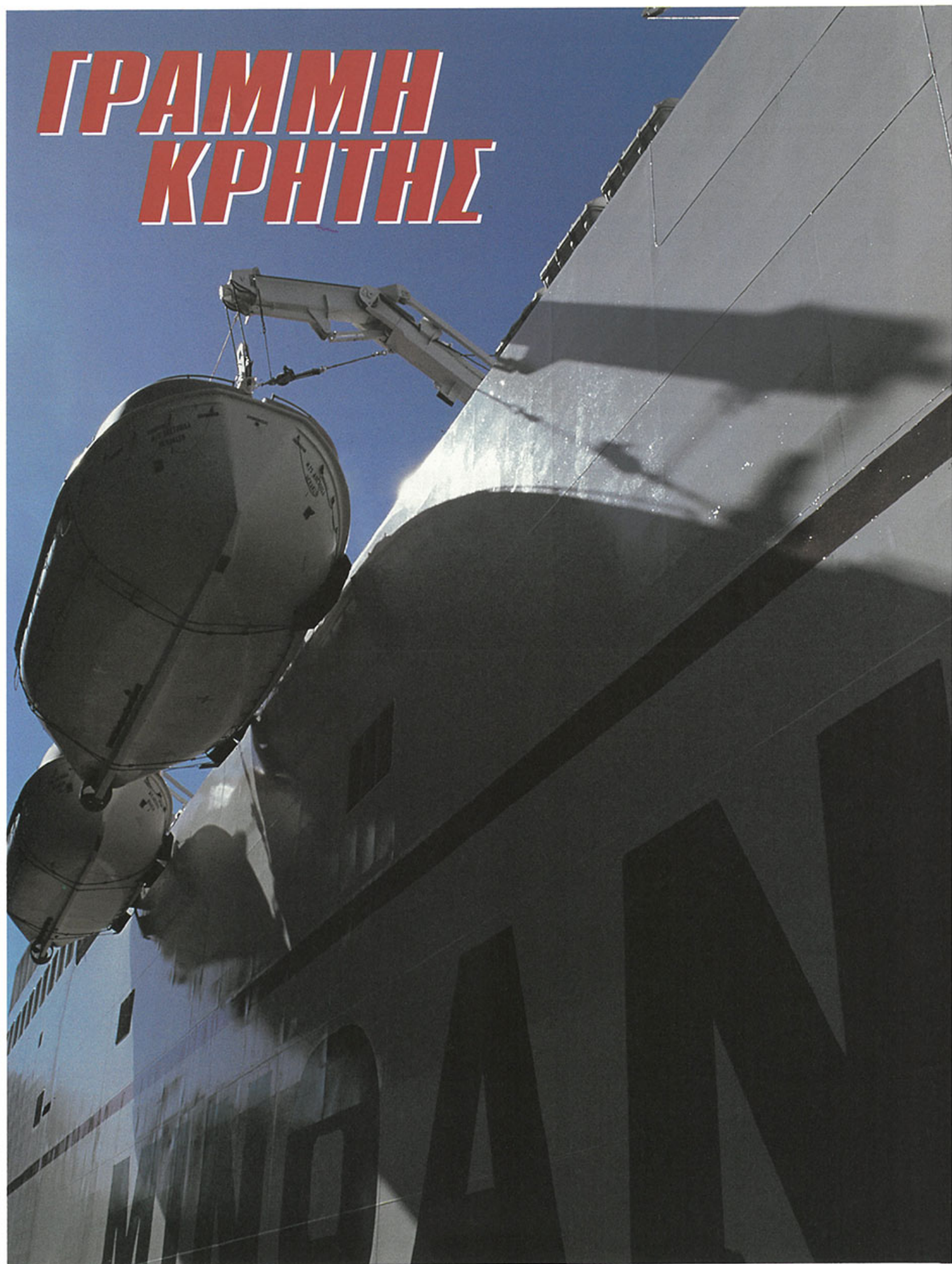
Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα στοιχεία είναι η είσοδος των Μινωικών στη γραμμή των Χανίων, αλλά και της ΑΝΕΚ, που απέκτησαν άδειες σκοπιμότητας, δεσμευόμενες να τις υλοποιήσουν με δύο καινούργια επιβατηγά-οχηματαγωγά μήκους 200 μέτρων. Επίσης, η Minoan Lines Highspeed πήρε άδεια για τη γραμμή Πάτρα-Κεφαλλονιά-Κέρκυρα, ενώ ο Κ. Αγαπητός μπαίνει στο Ιόνιο με νεότευκτο οχηματαγωγό-επιβατηγό ταχύπλοο, στη γραμμή Πάτρα-Κυθήνην-Κεφαλλονιά. Το καλοκαίρι, θα είναι έτοιμο να δρομολογηθεί ένα καινούργιο καταμαράν, για το οποίο η Κοινοπραξία Δυτικές Κυκλάδες-Γ. Βεντούρης και Μ. Σταθάκης έλαβε άδεια να το δρομολογήσει στη γραμμή από Πειραιά προς Ανατολικές και Δυτικές Κυκλάδες. Τέλος, η ΝΕΛ έλαβε άδεια για τη γραμμή Βόλος-Αγ. Κων/νος-Β. Σποράδες-Λέσβος-Θεσσαλονίκη.

Αξίζει να επισημανθεί η νέα πολιτική που ακολουθεί πλέον το ΥΕΝ όσον αφορά την ηλικία των πλοίων. Όπως τόνισε ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Τσουροπλής, δεν θα γίνονται δεκτές αιτήσεις αντικατάστασης πλοίου και τροποποίησης δρομολογίων εφόσον το νέο πλοίο δεν είναι νεότερο των 10 ετών.

Δεν θα γίνονται δεκτές αιτήσεις αντικατάστασης πλοίου και τροποποίησης δρομολογίων εφόσον το νέο πλοίο δεν είναι νεότερο των 10 ετών



ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ



*Στη ναυπήγηση τεσσάρων σκαφών προχωρούν
οι Μινωικές μετά τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για το Ιόνιο
και τη γραμμή Πειραιάς-Χανιά*

50 δισ. η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της **MINOAN LINES**

Στην υλοποίηση όλων των επενδυτικών προγραμμάτων της προχωρεί η Minoan Lines με ταυτόχρονη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της κατά 50 δισ. δραχμές.

Η αύξηση αυτή, σύμφωνα με τη διοίκηση της εταιρείας, είναι η μεγαλύτερη που έγινε ποτέ από ελληνική εταιρεία εκτός του τραπεζικού χώρου.

Επίσης, εγκρίθηκε για την εταιρεία από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας η χορήγηση άδειας σκοπιμότητας για νεότευκτο πλοίο, που θα καλύπτει τη γραμμή Πειραιάς-Χανιά σε πέντε ώρες και 30 λεπτά, ενώ θα αντικατασταθούν τα πλοία της γραμμής Πειραιάς-Ηράκλειο. Ακόμη, η επέκταση στο Ιόνιο Πέλαγος με την εξυπηρέτηση της γραμμής Πάτρα-Σάμνη-Κέρκυρα απαιτεί τον εμπλουτισμό του στόλου της εταιρείας. Ταυτόχρονα, η εταιρεία επεκτείνεται και στις αερομεταφορές, ενώ και η θυγατρική MFD, με τα «ιπτάμενα δελφίνια», θα επεκταθεί και σε άλλες γραμμές. Σύντομα, η διοίκηση της κρητικής εταιρείας θα ανακοινώσει το σύνολο των επενδυτικών προγραμμάτων της.

Η τακτική γενική συνέλευση των Μινωικών Γραμμών θα πραγματοποιηθεί στις 16 Μαΐου στο Ηράκλειο και η διοίκηση θα προτείνει τα παρακάτω, όσον αφορά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας:

1. Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με έκδοση 11.821.000 νέων μετοχών, που θα προέλθουν από την κεφαλαιοποίηση αποθεματικών υπέρ το άρτιον και οι οποίες θα διανεμηθούν δωρεάν στους μετόχους της εταιρείας, με αναλογία μία νέα μετοχή ανά δύο παλαιές.

2. Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με έκδοση 17.731.500 μετοχών, με κατοβολή μετρητών. Οι μετοχές αυτές θα διατεθούν κατά 60% σε ξένους και Έλληνες θεσμικούς επενδυτές (με παραίτηση του δικαιώματος προτίμησης των μετόχων) και κατά το υπόλοιπο 40% στους παλαιούς μετόχους της εταιρείας, με άσκηση του δικαιώματος προτίμησης και σε αναλογία μία νέα μετοχή ανά πέντε παλαιές, συμπεριλαμβανομένων (στις παλαιές) και των μετοχών που θα διανεμηθούν δωρεάν.

3. Η τιμή διάθεσης στους παλαιούς μετόχους θα καθοριστεί στη γενική συνέλευση και η τιμή διάθεσης στους ξένους και Έλληνες θεσμικούς επενδυτές θα καθοριστεί μέσω της διαδικασίας του

book building.

4. Το ποσό που θα συγκεντρώσει η εταιρεία από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εκτιμάται πως θα ξεπεράσει τα 50 δισ. δρχ. Τα κεφάλαια αυτά θα χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος ναυπήγησης τεσσάρων πλοίων υψηλών ταχυτήτων. Ακόμη, για τα προγράμματα που σύντομα θα ανακοινωθούν.

«Κλειστές» οι γραμμές της Κρήτης στον ανταγωνισμό

Όσο οι κρητικές εταιρείες ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους και εκσυγχρονίζονται, ουδεμία ανταγωνιστική ακτοπλοϊκή εταιρεία θα πάρει άδεια σκοπιμότητας για δρομολόγια από και προς την Κρήτη.

Κατηγορηματική θέση έλαβε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, όταν σε ερώτηση αν δοθεί άδεια σε πλοίο των Επιχειρήσεων Αττικής για δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη δήλωσε: «Από τη στιγμή που οι κρητικές εταιρείες ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους, δεν υπάρχει λόγος να δοθεί άδεια σκοπιμότητας σε άλλη εταιρεία. Το υπουργείο Ναυτιλίας δεν θα μπει σε παιχνίδια για το χρηματιστήριο. Να ξεκαθαρίσω ακόμη ότι η άδεια σκοπιμότητας συνοδεύει κάθε πλοίο».

Ο κ. Σουμάκης ανέφερε ακόμη πως το YEN δεν θα παραχωρεί άδειες σκοπιμότητας στη λογική των λεγόμενων δρομολογίων-φιλέτων και, επιπλέον, τόνισε ότι τόσο οι Μινωικές όσο και η ANEK ανταποκρίνονται θετικά στις εμπορικές εκπώσεις και στην ανανέωση του στόλου. Σύμφωνα με τον υπουργό, οι δύο κρητικές εταιρείες με τις νέες άδειες σκοπιμότητας θα εξυπηρετούν με άλλα πλοία και άγονες γραμμές, όπως π.χ. την Κάσο και άλλα νησιά. Στην τελευταία συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών εγκρίθηκε αίτημα των Μινωικών για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας σε νεότευκτο σκάφος, που θα καλύπτει τη γραμμή Πειραιάς-Χανιά σε πέντε ώρες και 30 λεπτά.

Για το «Χάι Σπιντ» των Μινωικών, ο υπουργός Ναυτιλίας υποστήριξε πως η δρομολόγησή του θεωρείται επιτυχής, αφού εκτελέστηκαν δρομολόγια από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο.

Για όσους διαμαρτύρονται ως προς τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας, ο κ. Σουμάκης υπογράμμισε: «Αυτοί που διαμαρτύρονται είναι όσοι δεν προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα».



Με τρία ταχύπλοα ενισχύεται από το 2000 η εταιρεία της Λέσβου

Νέα δεδομένα δημιουργεί η συνεργασία ANEK και NEA, δύο εκ των μεγαλύτερων δυνάμεων στο χώρο της ακτοπλοΐας. «Με όραμα τα κοινά αναπτυξιακά προγράμματά μας θα εξετάσουμε τη στρατηγική ανάπτυξη της εταιρείας με επιθετική πολιτική» ανέφερε κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου ο Στ. Ζαμπετάκης, διευθύνων σύμβουλος της κρητικής εταιρείας.

Ο πρόεδρος της NEA Ι. Αντωνίου τόνισε ότι το προσεχές δίμηνο η ANEK θα αποκτήσει το 20% των μετοχών της εταιρείας μέσω αύξησης κεφαλαίου, καταβάλλοντας 4 δισ. δρχ.

Για τη στρατηγική συνεργασία ANEK και NEA τονίστηκε ότι αυτή αποβλέπει μεταξύ άλλων και στα εξής:

- Κοινές προμήθειες με στόχο τη μείωση εξόδων.
- Διαφημιστική προβολή και παράλληλη προώθηση υπηρεσιών.
- Ανάπτυξη κοινού συστήματος κρατήσεων.
- Κοινή συμμετοχή σε τουριστικές εκθέσεις εντός και εκτός Ελλάδος.

- Πρόγραμμα εκπαίδευσης στελεχών.

- Εκπαιδευτικό πρόγραμμα πωλησιολογικών διαδρομών.

Στο επενδυτικό πρόγραμμα της NEA προβλέπεται από τον Φεβρουάριο του 2000 η ένταξη στο στόλο της εταιρείας τριών ταχύπλοων. «Τα επόμενα χρόνια, με τα νέα πλοία μας, θα μεγιστοποιήσουμε την κερδοφορία μας ενώ θα κάνουμε επανάσταση στο Αιγαίο. Θα μειώσουμε τους χρόνους τωνδρομοδρογιών στο μισό» υποστήριξε ο κ. Αντωνίου.

Στο διοικητικό συμβούλιο της NEA θα συμμετάσχει κι ένας σύμβουλος της ANEK, ενώ η κοινή δράση των δύο εταιρειών θα επεκταθεί σε θυγατρικές εταιρείες και σε άλλες γραμμές. «Η άρση του cabotage θα μας βοηθήσει να μπούμε και σε άλλες γραμμές» υπογράμμισε ο κ. Ζαμπετάκης.

Γύρω στα τέλη Απριλίου η NEA αναμένεται να εγκαταστήσει μία ακόμα γραμμή, που θα ενώνει τον Πειραιά με το λιμάνι Τσεσμέ της Τουρκίας. Οι δύο εταιρείες θα μελετήσουν, το προσεχές διάστημα, την αναδιάρθρωση των στόλων τους, καθώς και την επέκτασή τους και στις αερομεταφορές.



Η ΔΑΝΕ και, κατ' επέκταση, η ANEK πήραν αυτό που επιζητούσαν από τα μέλη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και δεν είναι άλλο από την επαναχορήγηση της άδειας σκοπιμότητας του «Λέρος».

Με την επαναχορήγηση της άδειας σκοπιμότητας, η πολυμετοχική εταιρεία της Ρόδου έλαβε το... φιλί της ζωής, μετά από μία θυελλώδη συνεδρίαση.

1. Ο εκπρόσωπος των Μινωικών, μιλώντας στη συνεδρίαση, τόνισε ότι η εταιρεία έχει υποβάλει την αίτησή της και δεν έχει να προσθέσει το παραμικρό. Ο πρόεδρος της ΔΑΝΕ υποστήριξε ότι, με βάση το εθνικό δίκαιο, η άδεια πρέπει να δοθεί στην εταιρεία, ζήτησε ίση μεταχείριση κι έκλεισε λέγοντας: «Αν δεν μας χορηγήσετε πάλι την άδεια, καταστρέφετε τη ΔΑΝΕ».

2. Εκ μέρους της «Ν.Ε. Δωδεκανήσου» (παλαιό μέτοχο της ΔΑΝΕ), οι εκπρόσωποί της ανέφεραν ότι μπορούν να δρομολογήσουν πλοίο κάτω των 10 ετών. Υποστήριξαν ότι μεγαλομέτοχοι σε αυτή την εταιρεία είναι 10 επιχειρηματίες, με ετήσιο κύκλο εργασιών 30 δισ. δραχμών. Στην πρόταση αυτή αντέδρασε έντονα ο κ. Αγούδημος, που υπογράμμισε ότι εις βάρος αυτών των επιχειρηματιών σύντομα θα καταθέσει μηνύσεις, αφού κάποιοι εξ αυτών ήταν οι καταστροφείς της ΔΑΝΕ!

3. Ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK, Στέλιος Ζαμπετάκης, και ο αρχιπλοίαρχος της ΔΑΝΕ, Γ. Τσούρας, ανέλυσαν το πλαίσιο συμφωνίας των δύο εταιρειών, για το οποίο, όπως τόνισε και ο εφοπλιστής κ. Καλογηρότος, υπάρχει και η σύμφωνη γνώμη της διοίκησης της Εμπορικής Τράπεζας για διάσωση της δωδεκανησιακής εταιρείας.

4. Ο γραμματέας του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπλής (προεδρεύει της ΓΕΑΣ) μίλησε με σκληρά λόγια για προηγούμενες διοικήσεις της ΔΑΝΕ, αποκάλεσε αποσπασμένες στελέχη αυτών των διοικήσεων και τόνισε ότι το υπουργείο ενδιαφέρεται για την αναβάθμιση των γραμμών.

5. Έπειτα από σύσκεψη περίπου δύο ωρών, η Επιτροπή αποφάσισε να εγκρίνει άδεια σκοπιμότητας για άγονη γραμμή στη «Ν.Ε. Δωδεκανήσου», να απορρίψει όλες τις άλλες αιτήσεις και να εγκρίνει την επαναχορήγηση της άδειας του «Λέρος» στη θυγατρική της ΔΑΝΕ, την εταιρεία «Άγιος Γεράσιμος Ν.Ε.».

Το ΥΕΝ επέβαλε όρους για τη χορήγηση της άδειας, όπως: δρομολόγηση του «Κάντια» μέχρι 31 Οκτωβρίου, επανεκκίνηση του «Πάτμος» έως 15 Μαΐου, ρύθμιση οφειλών της ΔΑΝΕ στο ΝΑΤ και τον ΟΛΠ, εμπορικές εκπτώσεις κ.ά.



action

ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ

ΤΑΕKWON DO

KICK BOXING

ΣΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΞΟΒΟΛΙΑ

ΤΕΝΙΣ

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



Ο μετασχηματισμός της ελληνικής οικονομίας

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, η χώρα μας βιώνει με συνεχώς εντεινόμενους ρυθμούς το φαινόμενο του μετασχηματισμού της οικονομίας, με κυρίαρχο παράγοντα τις καταλυτικές εξελίξεις που μεσολάβησαν στο χώρο των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης.

από την ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

Η είσοδος στην ΟΝΕ υπήρξε ο ακρογωνιαίος λίθος

Ως συνήθως, η ιδιωτική πρωτοβουλία (δηλαδή οι επιχειρήσεις), παρά το γεγονός ότι δεν υπήρχε κάποιος συγκροτημένος ενιαίος στρατηγικός σχεδιασμός, κινήθηκε ταχύτητα και ίσως σε ορισμένες περιπτώσεις με υπερβάλλουσα αισιοδοξία, έχοντας διαγνώσει ότι το νέο περιβάλλον που διαμορφώθηκε μετά την κατάρρευση του Ανατολικού Συνασπισμού, επέτρεπε, πρώτη φορά μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, την αξιοποίηση μιας μεγάλης γεωοικονομικής ενδοχώρας, με ισχυρές προοπτικές ανάπτυξης, παρά τα καιρούς εμφανισθέντα προβλήματα. Οι νέες αυτές και πρωτόγνωρες συνθήκες, σε συνδυασμό με το όραμα της ευρωπαϊκής προοπτικής της Ελλάδας, υπήρξαν καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας οι δύο πόλοι που υπαγόρευαν τις κινήσεις μετασχηματισμού του συνόλου της ελληνικής οικονομίας, με τελικό στόχο την ανάδυση της χώρας σε περιφερειακό κέντρο οικονομικής ισχύος και ανάπτυξης μεγάλων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Όμως, παρά τις επιτακτικές ανάγκες, οι διάφοροι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς κινήθηκαν με εξαιρετική δυσκαμψία και χωρίς συγκροτημένο προγραμματισμό, εμφανίζοντας πολλές φορές μία άνευ προηγουμένου αδυναμία στην αντιμετώπιση και επίλυση σωρείας διαρθρωτικών προβλημάτων και των συσσωρευμένων χρονίων στρεβλώσεων στη λειτουργία της οικονομίας. Αν και ο οικονομικός τομέας επισκίασε κάθε άλλη προτεραιότητα με αποφασιστικό τρόπο μετά το 1996, εν τούτοις, όλες οι κυβερνήσεις την τρέχουσα δεκαετία είχαν εστιάσει την προσοχή τους σε ζωτικά οικονομικά θέματα, όπως ο πληθωρισμός και η αποκλιμάκωση των επιτοκίων, η απορρόφηση των πόρων των Ταμείων Συνοχής της Ε.Ε., οι αποκρατικοποιήσεις, η κατάρτιση αξιόπιστων προϋπολογισμών και η ανεργία.

Στον τομέα του πληθωρισμού, η αποκλιμάκωση υπήρξε συνεχής κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, χωρίς όμως να ακολουθείται έως το 1997 και από ανάλογες μειώσεις των επιτοκίων. Ο κύριος λόγος για την ανακόλουθη αυτή εξέλιξη πηγάζει από την υιοθέτηση μιας νομισματικής πολιτικής που επέμενε στην απαρέγκλιτη εφαρμογή της τακτικής της σκληρής δραχμής και δημιούργησε σοβαρές στρεβλώσεις, καθώς επιδρούσε

ανασταλτικά στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων λόγω του υψηλού κόστους δανεισμού, και παράλληλα αναίρουσε κάθε σοβαρή δυνατότητα ανέλιξης της κεφαλαιαγοράς, που παρέμενε καθηλωμένη, τόσο από πλευράς τιμών όσο και από πλευράς συναλλαγών.

Η τακτική της σκληρής δραχμής εγκαταλείφθηκε ουσιαστικά το πρώτο τρίμηνο του 1998 με την υιοθέτηση μιας περισσότερο ελαστικής νομισματικής πολιτικής εν όψει ΟΝΕ και επέδρασε καταλυτικά στην επιτάχυνση της αναπτυξιακής πορείας της οικονομίας.

Στον τομέα της απορρόφησης των πόρων των Ταμείων Συνοχής, η έλλειψη σοβαρού προγραμματισμού επί μία σχεδόν δεκαετία διατήρησε τους συντελεστές απορρόφησης σε απειληστικά χαμηλά επίπεδα, σε πείσμα της διαδοχικής έλευσης τριών κυβερνήσεων.

Παρά τις κατά καιρούς καταβληθείσες έντονες προσπάθειες, τα σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα των διαφόρων εμπλεκόμενων δημοσίων φορέων δεν έχουν ακόμη επιτρέψει την επίλυση αυτού του τόσο σοβαρού προβλήματος.

Στον τομέα των αποκρατικοποιήσεων, τα ουσιαστικά βήματα άρχισαν να υλοποιούνται μετά το 1996, πλην όμως η όλη διαδικασία αντιμετωπίζει σοβαρές αντιδράσεις και δεν έχει φθάσει ακόμη σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Στον τομέα της κατάρτισης αξιόπιστων προϋπολογισμών έχουν σημειωθεί εντυπωσιακά βήματα, και πρώτη φορά η χώρα έχει να επιδείξει σειρά προϋπολογισμών που έχουν τηρηθεί με προσήλωση, προσδίδοντας αξιοπιστία και φερεγγυότητα στην εξέλιξη βασικών μακροοικονομικών μεγεθών.

Στον τομέα της ανεργίας οι εξελίξεις υπήρξαν αρνητικές, καθώς η ληιτουργικότητα της ελληνικής οικονομίας, επί σειρά δεκαετιών σε περιβάλλον ισχυρού προστατευτισμού, απέτρεψε τη σταδιακή εφαρμογή παρεμβάσεων, που θα εξομάλυναν τις αρνητικές παρενέργειες των διαρθρωτικών μεταβολών των παραγωγικών διαδικασιών. Παράλληλα, οι κυβερνήσεις της χώρας κατά τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας απέτυ-

χαν στη σύλληψη των πραγματικών διαστάσεων του προβλήματος, εφαρμόζοντας κατά περιόδους διάφορα «πυροσβεστικά», αλλά αναποτελεσματικά, μέτρα, με συνέπεια να καταστεί αδύνατη η αναχαίτιση της εντεινόμενης όξυνσης του προβλήματος. Στην πραγματικότητα, οι μεταβολές των παραγωγικών διαδικασιών που πραγματοποιούνται υπό την πίεση των αγορών και η ανακατανομή των οικονομικών πόρων μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων, που υλοποιείται λόγω της ανάδυσης νέων οικονομικών συνθηκών, δεν ακολουθούνται από ανασχεδιασμό και αναπροσδιορισμό των θέσεων εργασίας, με συνέπεια η απώλεια χιλιάδων θέσεων από παραδοσιακούς κλάδους, που απλώς παρακμάζουν ή αναδιαρθρώνονται και εκσυγχρονίζονται, να είναι αδύνατον προς το παρόν να αντιμετωπισθεί.

Η κυβέρνηση της χώρας έχει θέσει ως ζήτημα απόλυτης προτεραιότητας το στόχο της ένταξης στην ΟΝΕ, ευθυγραμμίζοντας έως τα τέλη του 1999 την ελληνική οικονομία με γνώμονα τα κριτήρια σύγκρισης. Κατά συνέπεια, το τρέχον έτος αποτελεί το κρισιμότερο, καθώς η επίτευξη συγκεκριμένων επιδόσεων θα καθορίσει την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ. Οι επιδόσεις εστιάζονται σε τέσσερα βασικά σημεία, την αποκλιμάκωση του πληθωρισμού σε 2,5% στο τέλος του έτους, τη μείωση του επιτοκίου των δεκαετών ομολόγων του Δημοσίου σε 6,5%, την υποχώρηση του ελλείμματος της κεντρικής κυβέρνησης κάτω από 3% του ΑΕΠ και τη διατήρηση σταθερής σχετικής ισοτιμίας της δραχμής σε σχέση με το γερμανικό μάρκο, στα όρια των 180,5 δραχμών ανά γερμανικό μάρκο, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού μηχανισμού ισοτιμιών. Ως προς το πρόβλημα του πληθωρισμού, έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος καθώς από 9,5% το 1996, μειώθηκε εντυπωσιακά, υποχωρώντας κάτω από το 4% στο τέλος του 1998. Το έλλειμμα της κεντρικής κυβέρνησης από 7,5% του ΑΕΠ το 1996, προσέγγισε το 3% του ΑΕΠ το 1998, παρά το γεγονός ότι τα υψηλά επιτόκια διατήρησαν μέχρι πρόσφατα το ολικό χρέος της κεντρικής κυβέρνησης στο 109% του ΑΕΠ. Το επιτόκιο δεκαετών ομολόγων του Δημοσίου περιορίστηκε στο 6,5% κατά το πρώτο τρίμηνο του 1999, ενώ η ισοτιμία της δραχμής, μετά την υποτίμησή της, παραμένει σταθερή και εντός των ορίων διακύμανσης που ορίζει ο ευρωπαϊκός μηχανισμός ισοτιμιών.

Βασικός αναπτυξιακός μοχλός, κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας, υπήρξε η κεφαλαιαγορά, η οποία μετά την αναβάθμιση του κύρους και της αξιοπιστίας της με αλληπαλήθητες θεσμικές παρεμβάσεις, ενισχύθηκε με την είσοδο εκατοντάδων χιλιάδων νέων επενδυτών. Η τιμή του Γενικού Δείκτη του ΧΑΑ τριπλασιάστηκε τη διετία 1997-1998 και, παρά τη θεαματική άνοδο των τιμών, η αγορά διατήρησε υψηλή ρευστότητα, επιτρέποντας την άντληση κεφαλαίων ύψους 530 δισ. δρχ. κατά το 1997 και 710 δισ. δρχ. κατά το 1998. Η συνολική κεφαλαιοποίηση από 9,5 τρισ. δρχ. στις 31-12-1997, έφθασε τα 21,5 τρισ. δρχ. 31-12-98, αντιπροσωπεύοντας σε αξία 68% του ΑΕΠ.

Η πορεία της κεφαλαιαγοράς καθορίζεται, πέραν της προοπτικής της ένταξης στην ΟΝΕ, από την πορεία των επιτοκίων και από την ανακατανομή των οικονομικών πόρων που εκδηλώνεται με πρωτοφανές για τα ελληνικά δεδομένα κύμα εξαγορών και συγχωνεύσεων. Η ζωτική σημασία της κεφαλαιαγοράς ανακλύεται στο γεγονός ότι στην πορεία της (όπως επίσης και στην πορεία του πληθωρισμού και των επιτοκίων) έχει βεβαιωθεί, κατά μεγάλο μέρος, την έξωθεν καλή μαρτυρία της η κυβέρνηση της χώρας, θεωρώντας ότι οι θετικές ή οι αρνητικές εξελίξεις προσδιορίζουν για τον μέσο πολίτη την εξέλιξη του κυβερνητικού έργου.

Ως ακρογωνιαίος λίθος του μετασχηματισμού της ελληνικής οικονομίας έχει τεθεί η ικανοποίηση των κριτηρίων που θα επιτρέψουν την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ:

- Η οικονομική πολιτική εστιάζεται ουσιαστικά αποκλειστικά στη διασφάλιση της ένταξης στην ΟΝΕ, περιθωριοποιώντας οποιοδήποτε άλλο οικονομικό, πολιτικό ή κοινωνικό ζήτημα. Η ικανοποίηση των κριτηρίων σύγκρισης στο τέλος του 1999, που συνιστά την ικανή και αναγκαία συνθήκη για την είσοδο στην ΟΝΕ από 1-1-2001 είναι σχετικά δυσχερές, κυρίως λόγω του υψηλού για τα ευρωπαϊκά δεδομένα πληθωρισμού, αλλά

είναι πολύ πιθανή, αν δεν σημειωθούν παρεκκλίσεις στην ακολουθούμενη πολιτική.

- Η κίνηση προς την ΟΝΕ έχει ως άμεση συνέπεια τη γενική περιοριστική πολιτική, χωρίς παρεμβάσεις χαλάρωσης, γεγονός που συνεπάγεται την ένταση του κλίματος δυσφορίας από την πλειοψηφία του μέσου πολίτη.

- Η αποκροτικοποίηση του δημόσιου τομέα επιταχύνεται, όχι όμως χωρίς αντιδράσεις, που πιθανώς να ενταθούν. Ως διαδικασία είναι βραδείας εξέλιξης για να εμφανίσει άμεσες θετικές επιπτώσεις σε βασικά χρηματοοικονομικά μακροοικονομικά μεγέθη.

- Η επιτάχυνση της ανάπτυξης απαιτεί ρυθμούς διεύρυνσης του ΑΕΠ πέραν του 3,5% σε ετήσια βάση, στοιχείο που μέχρι στιγμής φαίνεται πραγματοποιήσιμο.

- Η αποφυγή κάθε πιθανής επιδείνωσης των ελληνοτουρκικών σχέσεων (ειδικά με τη μορφή θερμών επεισοδίων) είναι ζωτικής σημασίας, καθώς πέραν των δυσμενών οικονομικών επιπτώσεων ελλοχεύει ο κίνδυνος να συρθεί η χώρα σε απευθείας διάλογο με την Τουρκία, διαπραγματευόμενη αναφαίρετα κυριαρχικά της δικαιώματα.

- Η αποτροπή κάθε πιθανότητας κλιμάκωσης της κρίσης στο Κοσσυφοπέδιο είναι επιβεβλημένη, καθώς θέτει σε απροσδιόριστους προς το παρόν κινδύνους την οικονομική διεύρυνση της χώρας στα Βαλκάνια. ➡

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

	1999	2000
Μεταβολή ΑΕΠ (%)	3,3	3,5
Πληθωρισμός (%)	2,5	2,1
Δημόσιο χρέος (% ΑΕΠ)	104,0	101,0
Δημόσιο έλλειμμα (% ΑΕΠ)	2,5	2,0
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (δισ. USD)	-3,5	-3,9
ΑΕΠ (δισ. δρχ.)	37.500,0	38.880,0
Πλεονάσματα προϋπολογισμού (δισ. δρχ.)	180,0	240,0

ΔΕΙΚΤΕΣ Χ.Α.Α.

Κλάδος	Τιμή 4/1	Τιμή 1/2	Απόδοση (%)
Τραπεζικός	2.921,28	3.233,11	11
Κατασκευαστικός	525,60	697,19	33
Συμμετοχών	2.291,10	2.284,19	0
Βιομηχανικός	1.818,57	1.929,32	6
Ασφαλιστικός	1.357,57	1.729,94	27
Επενδύσεων	932,99	1.027,49	10
Leasing	357,57	378,06	6
Διάφορες	1.991,61	2.318,19	16
Παράλληλη	251,79	252,39	17
FTSE/ASE 20	1.848,07	2.059,45	11

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (4/1-1/2)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
2.064	98,3

Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

Μετοχή	Τιμή 4/1	Τιμή 1/2	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	810	1.050	30	0,151	143.230
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ*	2.620	2.380	-9	0,263	3.981.658
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.580	3.250	26	0,913	462.110
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	6.590	7.450	13	0,632	2.990.535
ΝΕΛ*	950	1.180	24	0,556	645.660
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.315	1.300	-1	1,143	8.490.533

*Επί του νέου αριθμού μετοχών

Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.200	20/1	800	4/1
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	2.720	5/1	2.250	14/1
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	3.990	21/1	2.350	4/1
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	8.100	21/1	6.300	4/1
ΝΕΛ	800	4/1	1.300	21/1
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.525	19/1	1.210	5/1

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

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 21/10	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	1.050	4.681
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	75.686.400	2.380	180.134
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	3.250	8.228
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	23.642.000	7.450	176.133
ΝΕΛ	10.884.980	1.180	12.844
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	1.300	48.263

Γ Ε Ν Ι Κ Ο Σ Δ Ε Ι Κ Τ Η Σ Χ.Α.Α.

Τιμή 4/1	Τιμή 1/2	Απόδοση (%)
2.921,28	3.233,11	(11)



ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

του καθηγητή Ελευθέριου Ι. Θαλασσινού,
πρόξενου του Τμήματος Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς



Οι ραγδαίες εξελίξεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές της Euroland (ζώνη ευρώ) δημιουργούν νέες προοπτικές και στο χώρο της ναυτιλίας. Παραδοσιακά κέντρα, όπως το Λονδίνο, το Τόκιο και η Νέα Υόρκη, θα αντιμετωπίσουν εντονότερο ανταγωνισμό στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις σε σύγκριση με την προ ευρώ εποχή.

Η νομισματική ενοποίηση της Euroland και η γέννηση του ευρώ προσφέρει δυναμική και αξιόπιστη λύση το πρόβλημα της χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Η λύση αυτή είναι πιθανόν να προδιαγράψει το οικονομικό και θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας στην μετά ευρώ εποχή, το οποίο παρουσιάζεται σημαντικά διαφοροποιημένο από το σημερινό.

Η τελευταία περίοδος χαρακτηρίζεται ως η πλέον δύσκολη, από πλευράς ναύλων ξηρού φορτίου, της τελευταίας εικοσαετίας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό και με τον περιορισμό των περιθωρίων κέρδους των τραπεζικών χορηγήσεων προς τη ναυτιλία λόγω του έντονου ανταγωνισμού που αναπτύσσεται και στο χώρο αυτό, όπως επίσης και εξαιτίας της νέας στρατηγικής των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων για γρήγορη και αποτελεσματική εξυγίανση του χαρτοφυλακίου τους, είναι σίγουρο ότι θα οδηγήσει σε επαναπροσδιορισμό των κριτηρίων χρηματοδότησης του κλάδου.

Ο έντονος ανταγωνισμός που παρατηρείται στην αγορά των ναύλων, στην αγορά των πλοίων και στην αγορά των κεφαλαίων απαιτεί συντονισμένες και γρήγορες αποφάσεις προκειμένου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εκμεταλλευθούν αποτελεσματικότερα τις ευκαιρίες των αγορών αυτών. Η ποιότητα του management ίσως αποδειχθεί το κρισιμότερο πλεονέκτημα και το κλειδί της επιτυχίας των επιχειρήσεων στην προσπάθειά τους να επιβιώσουν. Η εφικτή λύση των συγχωνεύσεων και εξαγορών φαίνεται ότι θα λειτουργήσει και στο χώρο αυτό, και μάλιστα πολύ σύντομα. Ήδη οι τελευταίες κινήσεις μεγάλων ακτοπλοϊκών, κυρίως, εταιρειών επιβεβαιώνουν την άποψη αυτή. Πολύ σύντομα το μοντέλο θα εφαρμοσθεί γενικότερα. Βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου θεωρούνται η υψηλή κεφαλαιακή του διάρθρωση, ο υψηλός κίνδυνος στον οποίον εκτίθεται, η κυκλικότητα των αγορών, η λειτουργική και θεσμική «αναρχία» και οι υψηλές εντάσεις κεφαλαίου παραγωγικοί συντελεστές του. Τα χαρακτηριστικά αυτά ωθούν σε οριακές, από πλευράς οικονομικής λογικής, αποφάσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη λειτουργία των επιχειρήσεων αυτών.

Η πλειονότητα των μικρομεσαίων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα αντιμετωπίσουν έντονα προβλήματα «κόπωσης» με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, για δύο κυρίως λόγους: Πρώτον, λόγω καθυστέρησης σε θέματα προσαρμογής και, δεύτερον, λόγω περιορισμού των οριακών αγορών στις οποίες κυρίως δραστηριοποιούνται.

Βεβαίως, η μεγέθυνση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στη χώρα μας θα δημιουργήσει πρόσθετες ανάγκες και ενδιαφέρον για ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια, δίνοντας την ευκαιρία σε υγιείς επιχειρήσεις ακόμη και για επαναδιαπραγμάτευση ηχηρόθεσμων υποχρεώσεων.

Πρόσφατες εκτιμήσεις αναφέρουν ότι κατά τα επόμενα 8-10 χρόνια θα απαιτηθούν τουλάχιστον 50 δις. δολάρια για νεόκιστα πλοία στις ΗΠΑ, σημαντικό ποσοστό των οποίων θα αντληθεί από τη χρηματοπιστωτική αγορά. Οι χρηματοπιστωτικές αγορές των ΗΠΑ αποτελούν την κύρια διέξοδο, όχι μόνο λόγω του όγκου των διαθεσίμων κεφαλαίων, αλλά και λόγω της πρακτικής που ακολουθείται στις δημόσιες εγγραφές (IPO's), να βασίζονται δηλαδή περισσότερο στα κέρδη που πραγματοποίησε η ναυτιλιακή επιχείρηση κατά το παρελθόν και σε αυτά που μπορεί να πραγματοποιήσει

στο μέλλον και όχι τόσο στο μέγεθος των στοιχείων του ενεργητικού, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της τραπεζικής χρηματοδότησης. Το μέγεθος και ο βαθμός διεθνοποίησης της χρηματοπιστωτικής αγοράς των ΗΠΑ γίνεται κατανοητός αν αναφέρουμε ότι στο χρηματιστήριο NASDAQ είναι εγγεγραμμένες περίπου 375 μη αμερικανικές επιχειρήσεις, ενώ στο NYSE περίπου 300.

Αναφορικά με την ελληνική ναυτιλία, οι τεράστιες ανάγκες χρηματοδότησής της, που αγγίζουν τα 3 δις. δολάρια το χρόνο, εξαντλούν τη δυναμικότητα του ελληνικού χρηματιστηρίου, το οποίο δεν είναι συννηγμένο στην εισαγωγή εταιρειών με τόσο απαιτητική κεφαλαιακή βάση. Το γεγονός αυτό δεν εξηγεί από μόνο του το γιατί δεν υπάρχουν αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο ΧΑΑ. Είναι φανερό ότι υπάρχουν και άλλοι λόγοι, που ξεφεύγουν από τα όρια της παρούσας ανάλυσης.

Όσο δύσκολο και αν φαίνεται, θεωρώ ότι μας παρουσιάζεται μια θαυμάσια ευκαιρία για μεταφορά ενός σημαντικού μέρους των χρηματοπιστωτικών εργασιών από το Λονδίνο στην Αθήνα. Οι τρεις απαραίτητες προϋποθέσεις, δηλαδή η εξειδικευμένη διαχείριση, οι ισχυροί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, η ανταγωνιστική και ενοποιημένη σε επίπεδο Euroland αγορά, σε συνδυασμό με την παραδοσιακή ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή αγορά, τις υποδομές και τις θεσμικές αλληγορές που ολοκληρώνονται σύντομα, συμπληρώνουν το απαραίτητο, για τη ναυτιλία, παζλ-πλάνο για εντονότερη δραστηριότητα του κλάδου εντός της χώρας. Το ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσον οι υπεύθυνοι φορείς είναι σε θέση να διαχειρισθούν επιτυχώς τα νέα δεδομένα. ➡

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

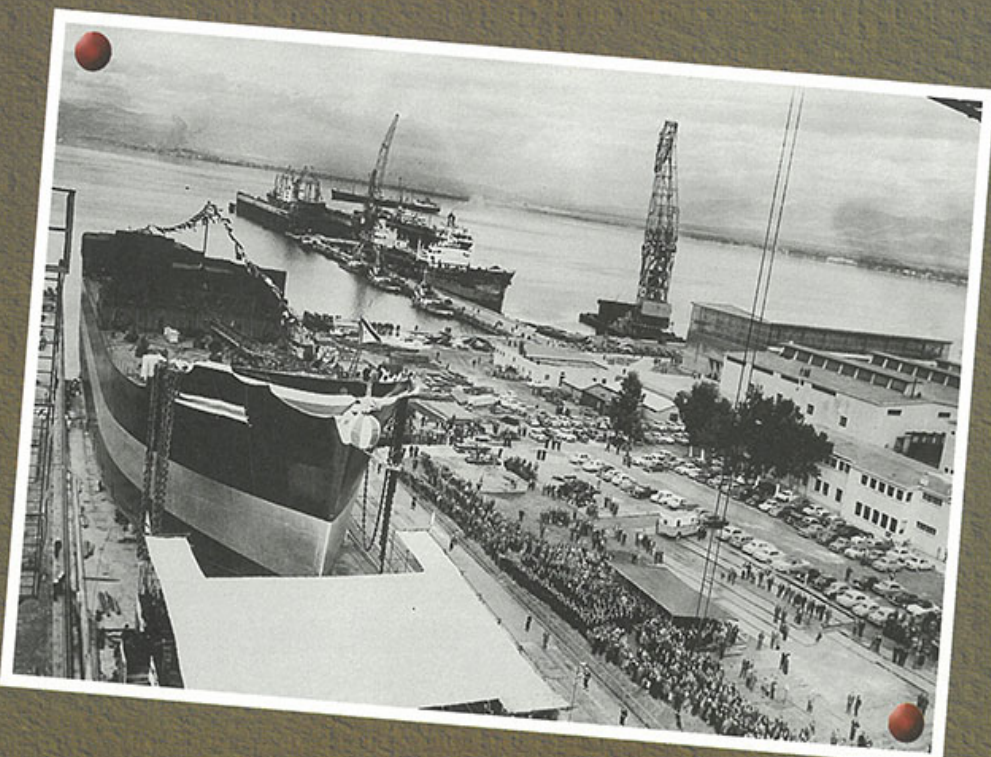


Μία ιστορική στιγμή για τον Όμιλο Βαρδινογιάννη και τη ναυτιλιακή πορεία του. Ο Βαρθολομαίος Βαρδινογιάννης υπογράφει σύμβαση με εκπροσώπους των ναυπηγείων Ishikawajima Harima για τη ναυπήγηση σειράς μεγάλων δεξαμενόπλοιων.



Προσοχή εις τας έλικας, γράφει η επιγραφή, αλλά αυτό δεν απασχολεί τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, ο οποίος συνοδευόμενος, στα τέλη της δεκαετίας του '50, από τον τότε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Λεωνίδα Ανδριανόπουλο, επισκέπτεται το νεότευκτο οχηματαγωγό «Εγνατία», που έχει καταπλεύσει στον Πειραιά.

Το γεγονός ήταν πολύ σημαντικό για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, αλλά και γενικά για την ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας. Βρισκόμαστε στο 1960, πριν από 39 χρόνια, και στα Ναυπηγεία Νιάρχου έχει προσέλθει πλήθος κόσμου προκειμένου να παρακολουθήσει την καθέλκυση, πρώτη φορά στη χώρα μας, ενός τόσο μεγάλου σκάφους. Είναι το «Παγκόσμιος Ελπίς» του Οίκου Νιάρχου. Το στιγμιότυπο είναι λίγο πριν από τη θραύση της παραδοσιακής φιάλης με τον καμπανίτη στην πρόρα του νεότευκτου πλοίου.



Τέλη της δεκαετίας του '50. Η πριγκίπισσα της Σουηδίας, Μαργαρίτα, φθάνει στον Πειραιά και φωτογραφίζεται με τον Έλληνα πρόξενο στη Σουηδία, Κώστα Ζάννα, και τον κεντρικό λιμενάρχη Πειραιώς, Πυλιαρό.

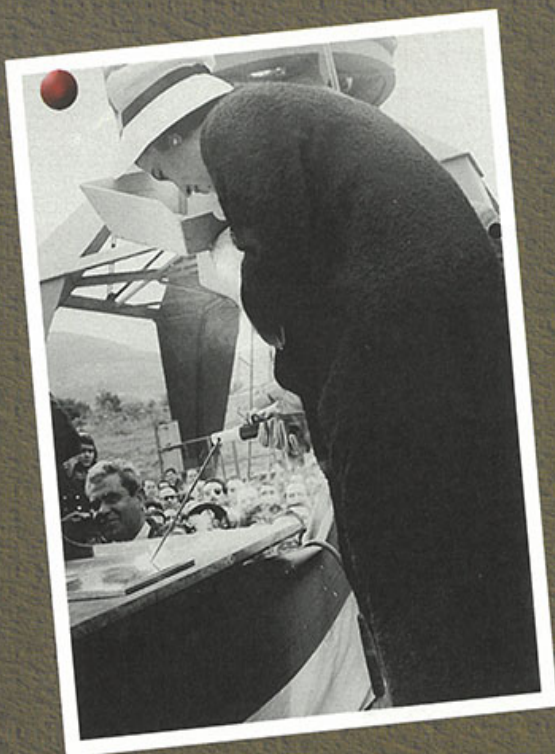


12 Δεκεμβρίου του 1976. Μία μεγάλη διεθνής ναυτιλιακή εκδήλωση λαμβάνει χώρα στην Αθήνα. Συνέχονται τα προεδρεία των Εφοπλιστικών Ενώσεων 19 χωρών, με ελληνική πρωτοβουλία. Από την εκδήλωση αυτή, και συγκεκριμένα από το γεύμα που εδόθη στο Ναυτικό Όμιλο, είναι τα δύο στιγμιότυπα. Ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Αλ. Παπαδόγγονας, συνοδευόμενος από τον τότε πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, κ. Αντ. Χανδρή, συνομιλεί με τις κυρίες ορισμένων προέδρων ξένων Ενώσεων. Στο άλλο στιγμιότυπο, ο τότε υπουργός Προεδρίας, κ. Γ. Ράλλης, και ο τότε διοικητής της Εθνικής Τράπεζας, Αγγ. Αγγελόπουλος, με ορισμένους από τους εκπροσώπους των ξένων προεδρείων. Διακρίνεται και ο λογοτέχνης εφοπλιστής Ανδρέας Λαιμός, με πλούσιο συγγραφικό έργο. Μεταξύ των βιβλίων του οι «Ελληνες αιεναύτες», «Οι Οινούσες», το «Ασπασμοί και άνθη ευλαβείας» κ.ά.



Το στιγμιότυπο είναι από τις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συνεδρίου των Αθηνών, στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία». Διακρίνονται σε πρώτο πλάνο ο Αντώνης Χανδρής, ο Μένης Καραγεώργης, ο Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος και ο Στάθης Γουρδομιχάλης.

Το στιγμιότυπο αυτό προηγείται χρονικώς της καθελκύσεως του «Παγκόσμιος Ελπίς». Είναι η στιγμή κατά την οποία η σύζυγος του τότε προέδρου της κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Καραμανλή, Αμαλία Μεγαπάνου, τοποθετεί την τρόπιδα στο πρώτο μεγάλο δεξαμενόπλοιο που κατασκευάζεται στη χώρα μας από ελληνικά χέρια.



Καλαίσθητη πρόσκληση, με τα δεδομένα και τις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής, για την τελετή καθελκύσεως του φορτηγού «Οινούσσιος». 12 Ιανουαρίου του 1956. Το σκάφος ανήκει στην εταιρεία N. J. Pateras & Sons LTD και ναυπηγήθηκε στα ιαπωνικά ναυπηγεία Nippon Kokan. Συνολικού τონάζ 13.100 τόνων DW, το σκάφος ανέπτυξε ταχύτητα 16,5 κόμβων.



Ο ΚΑΤΑΠΕΛΤΗΣ ΤΟΥ «ΕΛΛΗ»

Το ναυάγιο του «Ηράκλειον» (7 Δεκεμβρίου 1967), που κόστισε τη ζωή στους διακόσιους τόσους επιβάτες του, έγινε αφορμή να βελτιωθούν στη χώρα μας οι κανονισμοί ασφαλείας των πλοίων και προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

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

Γενικά, το ναυάγιο αυτό, όπως και πρόσφατα του «Esthonia», δημιούργησε ευνοϊκό κλίμα για εισαγωγή νέας τεχνολογίας στα πλοία, κυρίως στον τομέα της ασφάλειας. Πριν από το ναυάγιο του «Ηράκλειον» είχε αρχίσει ταξίδια το νεότευκτο φέρι-μπόουτ «Ελλη», πλοιοκτησίας του καπετάν-Γιώργη Φραγκουδάκη, που φτιάχτηκε στο ναυπηγείο Καμίτον-Γαλάτη στο Πέραμα, με σχέδια του ναυπηγού Χρήστου Μεσσίνη.

Το γραφείο μου, η Technoship, είχε αναλάβει τον τεχνικό εξοπλισμό του, μια και το «Κεφαλληνία» του καπετάν-Μήτσου του Στρίντζη, που είχε φτιαχτεί νωρίτερα στο ναυπηγείο του Ζέρβα στο Πέραμα, είχε γίνει πάλι με σχέδια του Χρήστου Μεσσίνη, κι εγώ είχα αναλάβει πάλι ένα σοβαρό μέρος του τεχνικού εξοπλισμού του.

Ύστερα από εισήγησή μου ο καπετάν-Γιώργης Φραγκουδάκης επέσθη ο καταπέλτης των οχημάτων, στην πρύμη του σκάφους, να κινείται ηλεκτροδραυτικά.

Η εγκατάσταση του συστήματος αυτού ήταν η πρώτη του είδους σε νεο-ναυπηγούμενο πλοίο στην Ελλάδα, και σίγουρα, αν είχε εφαρμοσθεί στο «Ηράκλειον», το πλοίο δεν θα ναυαγούσε, γιατί η πόρτα του των οχημάτων δεν θα άνοιγε, με αποτέλεσμα να γίνει κατάκλιση του καταστρώματος οχημάτων από τα νερά που εισόρμησαν και προκάλεσαν την ανατροπή του.

Επειδή το σύστημα αυτό εγκαθίστατο πρώτη φορά στην Ελλάδα και ήταν από πλευράς υδραυλικής συνδεσμολογίας αρκετά πολύπλοκο, αποφασίστηκε στις δοκιμές του να παρευρίσκεται από το γερμανικό εργοστάσιο κατασκευής του ένας ειδικός, για να ελέγξει τα πάντα. Κυρίως, να ρυθμίσει τις διάφορες βαθβίδες του.

Θυμάμαι, το νεότευκτο «Ελλη» ήταν πρυμνοδετημένο στο λιμάνι του Πειραιά, στην άκρη του προβλήτα, όπου έδεναν τα φέρι-μπόουτ του Αργοσαρωνικού. Λίγο πιο μέσα, στη μετέπειτα πλατεία Καραϊσκάκη, ήταν επί της οδού Άστυγκος, στο Μέγαρο Γιαννουλάτου, τα γραφεία διαφόρων εφοπλιστικών εταιρειών και του πλοιοκτήτη του Φραγκουδάκη.

Μαζί με τον Γερμανό τεχνικό ελέγξαμε την υδραυλική συνδεσμολογία του συστήματος και έγινε και η ρύθμιση των βαθβίδων του.

Παρόντες ο υδραυλικός, που είχε την εργολαβία όλων των υδραυλικών

εγκαταστάσεων του πλοίου, ο ηλεκτρολόγος που είχε αναλάβει τα ηλεκτρικά, διάφοροι εργάτες και εργολάβοι, που συμπλήρωναν τις δουλειές του πλοίου και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, που ενδιαφερόταν να δει πώς λειτουργούσε το πρωτοποριακό αυτό σύστημα κίνησης και ασφάλισης του καταπέλτη, που αυτός πρώτος στην Ελλάδα παράγγειλε να εγκατασταθεί στο νέο πλοίο του.

Όταν όλα ήταν έτοιμα, ο Γερμανός τεχνικός (θυμάμαι, παρά το ότι πέρασαν από τότε 32 ολόκληρα χρόνια, το όνομά του, Γκλιώιελ, τον έλεγον) πάτησε ένα κουμπί στον μικρό στεγανό πίνακα, που ήταν εγκατεστημένος στον μπουίμε λίγο πιο μέσα από τον καταπέλτη. Ακούστηκε ο βόμβος της ηλεκτροδραυτικής αντλίας, που κινούσε το συγκρότημα, και αμέσως η τεράστια πόρτα του καταπέλτη, που ζύγιζε κάπου 5 τόνους, άρχισε να ανοίγει, κινούμενη από τα έμβολα των δύο υδραυλικών κυλίνδρων, που πιεζόμενα από το λάδι άρχισαν σιγά σιγά να βγαίνουν μέσα από τους κυλίνδρους τους.

Προτού η πόρτα ακουμπήσει στο μόλο, ο Γκλιώιελ πάτησε ένα μπουτόν που έγραφε STOP και ο τεράστιος καταπέλτης ακινητοποιήθηκε, μένοντας μετέωρος.

Στο μεταξύ, μέσα στο γκαράζ του πλοίου και έξω, πάνω στο μόλο, μαζεύτηκε κόσμος, ο οποίος χάζευε τη λειτουργία του πρωτόγονου αυτού συστήματος, που δεν είχε ούτε συρματόσχοινα ούτε αλυσίδες ούτε ράουλα.

Ο Γερμανός συνέχισε τις δοκιμές και η πόρτα τις πάνω και κάτω κινήσεις της. Μερικοί καζαντζήδες, που ηλεκτροκολληθούν σε διάφορα σημεία του τεράστιου καταστρώματος των αυτοκινήτων, άρχισαν να χειροκροτούν και να φωνάζουν «ζήτω». Του πλοιοκτήτη γεμούσαν και τα καταγάλλανα μάτια του κι εγώ έκανα εξωτερικά τον αδιάφορο, θέλοντας με τον τρόπο αυτό να δείξω τη σιγουριά μου για το αποτέλεσμα, που εγώ πρώτος εφάρμοζα, σε νεοκατασκευαζόμενο πλοίο, στην Ελλάδα.

Μεταξύ αυτών που χάζευαν τις δοκιμές από την έξω μεριά του πλοίου ήταν και ο πλοιοκτήτης από τη Σαλαμίνα Ηλίας Γκούμας, που είχε φέρι-μπόουτ παντόφλης στην Κούλουρη-Λάιν και ετοιμάζονταν, μαζί με τον συνεταίρο του κ. Κοντό, να ναυπηγήσουν ένα μεγαλύτερο, που το βάφτισαν «Σοιώνάκι». Ο Γκούμας, περνώντας για να πάει στο γραφείο του, που



και αυτό ήταν στο ίδιο μέγαρο με το γραφείο του Φραγκουδάκη, στάθηκε να χαζέψει τις δοκιμές του νέου συστήματος.

Παρακολουθώντας το, δεν μπόρεσε να κρύψει το θαυμασμό του, και φώναξε στον καπετάν-Φραγκουδάκη:

- Μωρέ, τι ωραία που δουλεύει το σύστημα. Μπράβο!

Ο Φραγκουδάκης ανταπέδωσε την εξωτερική του συναδεήφου του με ένα ανόρεχτο:

- Να 'σαι καλά.

Τα ανεβοκατεβάσματα του καταπέλτη συνεχίστηκαν, μέχρι που ο Γκλιώιελ μου είπε:

- Μπορούμε να κάνουμε τώρα και τις δοκιμές υπερπιέσεως.

- Εντάξει, αφού έχετε τελειώσει με τις ρυθμίσεις των βαλβίδων, είπα.

- Τις έχω ελέγξει και ρυθμίσει όλες.

- Τότε ξεκινήστε.

Ο Γκλιώιελ πάτησε το μπουτόν ΑΝΩ. Ο καταπέλτης ανέβηκε, ακούμπησε τα στεγανοποιητικά λάστιχα, που είχαν τοποθετηθεί γύρω γύρω στα χείλη της πόρτας των οχημάτων. Εξακολουθούσε να το πατάει. Ένα μούγκρισμα ακούστηκε από το σύστημα και μετά από λίγο ένας θόρυβος σαν φύσημα.

- Πολύ ωραία, άνοιξε η βαλβίδα υπερπιέσεως. Το λιάδι γυρίζει πίσω στο τάνκι του. Άρα, το σύστημα δουλεύει.

- Ας κάνουμε το ίδιο και στην κάτω θέση, είπα.

Ο Γκλιώιελ πάτησε το κουμπί ΚΑΤΩ. Ο καταπέλτης άρχισε να ανοίγει και κάποια στιγμή ακούμπησε το μόλο. Ο Γερμανός συνέχισε το πάτημα. Ακούστηκε το μούγκρισμα, αλλά δεν ακολούθησε το φύσημα της επιστροφής του λαδιού στο τάνκι του. Ο καταπέλτης εξακολουθούσε να κατεβαίνει. Η τεράστια πόρτα άρχισε να πιέζει το μόλο προσπαθώντας να σηκώσει το καράβι στον αέρα από την πρύμη.

Μέχρι να πάρει χαμπάρι ο Γκλιώιελ ότι η βαλβίδα υπερπιέσεως δεν άνοιξε, γιατί φαίνεται ξέχασε να τη ρυθμίσει, έγινε το κακό. Τα έμβολα των κυλίνδρων που άνοιγαν την πόρτα δεν άντεξαν στην τεράστια καταπόνηση, για την οποία δεν είχαν υπολογιστεί, και ρύχισαν. Έγιναν σαν χαβλιόδοντες ελέφαντα.

Μαύρη απειλησία με έπιασε. Ο θρίαμβος των προηγούμενων ληπτών μεταβλήθηκε σε φιάσκο. Δεν είπα τίποτα, αλλά πρέπει να είχα γίνει κατά-

χλιμος. Το ένωσα από μια ελαφρά ζάλη στο κεφάλι.

Ο Γερμανός εξακολουθούσε να κοιτάζει το ανώφλι της τεράστιας πόρτας, που στο μέσον του ψηλά βρισκόταν η βαλβίδα υπερπιέσεως, που είχε ξεχάσει να ρυθμίσει.

Γυρνάω με φόβο να δω τον πηλοκτήτη, περιμένοντας βλαστήμιες και δικαιολογημένες φωνές απειλησίας.

Τίποτα απ' όλη αυτά.

- Μας μάτιασε ο Γκούμας. Το περίμενα, είπε σιγανά.

Δεν είχα κανένα λόγο να μη συμφωνήσω μαζί του, παρ' όλο που ποτέ δεν πίστεψα στο μάτιασμα και ήμουν σίγουρος ότι ο Γκλιώιελ είχε ξεχάσει να ρυθμίσει τη βαλβίδα υπερπιέσεως στην κάτω θέση της πόρτας. Ούτε στιγμή δεν πέρασε από το μυαλό μου να εναντιωθώ στην άποψη του πηλοκτήτη, που ήρθε σαν από μηχανής θεός. Κράτησα την ψυχραιμία μου.

- Ξεμοντάρετε τις μπουκάλες, έδωσε εντολή ο Καμίτσας, που παρακολουθούσε τη δοκιμή, στους ανθρώπους του και, γυρίζοντας στον Φραγκουδάκη, που γαλήνιος στεκόταν εκεί πλάι παίζοντας στα δάχτυλα των χεριών του ένα στουπύ:

Θα ισιώσουμε τα έμβολα στο μηχανουργείο μας. Είναι στασίλη καλής ποιότητας, θα επανέλθουν στο αρχικό τους σχήμα. Δεν είναι καμιά δύσκολη δουλειά.

Πράγματι, την όλη μέρα τα ισιωμένα έμβολα των κυλίνδρων με τις υδραυλικές μπουκάλες ξαναμπήκαν στις θέσεις τους. Η βαλβίδα υπερπιέσεως ρυθμίστηκε από μένα τον ίδιο αυτή τη φορά και, όταν ο καταπέλτης στο άνοιγμά του ακούμπησε πάλι το μόλο και το μπουτόν ΚΑΤΩ εξακολουθούσε να πιέζεται από το νευρικό μου αντίχειρα, ακούστηκε το γνωστό μούγκρισμα και μετά το αναμενόμενο φύσημα, που σήμαινε ότι η βαλβίδα άνοιξε, το λιάδι γύριζε στο τάνκι του κι έπαψε να πιέζει τα έμβολα να βγαίνουν έξω, να μεγαλώνουν το άνοιγμα της χαλύβδινης πόρτας κι αυτή, πιέζοντας το μόλο, να προσπαθεί να σηκώσει το καράβι στον αέρα, όπως χθες.

Το «Έλλη» ταξίδεψε επί χρόνια, «γέννησε» κι άλλα καράβια στην εταιρεία Φραγκουδάκη, κάποτε άλλαξε χέρια, αλλά ο πρώτος ηλεκτρουδραυλικός καταπέλτης, που εγκαταστάθηκε σε ελληνικό οχηματογωγό, λητουργούσε πάντα χωρίς πρόβλημα. ➡

Πριν 72 χρόνια

Όπως η αναζήτηση των πηγών σε κάθε τομέα έρευνας λογίζεται αναγκαία, έτσι και η αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας μας δεν νομίζουμε πως θα πάψει ποτέ να παρουσιάζει ενδιαφέρον. Πολύ περισσότερο όταν πρόκειται για ένα χρονικό άλμα που μας φέρνει εβδομήντα και πλέον χρόνια πίσω, στην εποχή που ο εμπορικός μας στόλος, πρώτη φορά, άγγιζε τα... μαγικά όρια του ενός εκατομμυρίου τόνων.

Μετά τις απώλειες του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η ναυτιλιακή ανασυγκρότηση είχε καταφέρει να ξεπεράσει την κρίση του 1923 και συνέχιζε την ανοδική πορεία της, την οποία παρακολουθούσαν τα ελάχιστα στατιστικά στοιχεία που έβλεπαν τότε το φως της δημοσιότητας. Ο ημερήσιος Τύπος δεν έδειχνε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία, και ειδικά ναυτιλιακά περιοδικά δεν κυκλοφορούσαν ακόμη. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν υπήρχε και η διοίκηση της ναυτιλίας υπαγόταν στο υπουργείο Ναυτικών, ασκουμένη από τη Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας (ΔΕΝ), της οποίας το Τμήμα Μελετών εξέδιδε από το 1925 την «Επιθεώρηση Εμπορικού Ναυτικού», μηνιαία έκδοση ναυτιλιακών μελετών, πληροφοριών και στατιστικών.

Από την εποχή εκείνη, λοιπόν, αντλούμε τα διαθέσιμα στοιχεία, που απεικονίζουν το πρόσφατο ναυτιλιακό παρελθόν μας.

Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

- Δημοσιεύεται το Προεδρικό Διάταγμα της 1ης Μαρτίου 1927 «Περί ιδρύσεως Οίκου Ναύτου», του οποίου το άρθρο 1 όριζε:

1. Ιδρύεται εν Πειραιά «Οίκος Ναύτου» σκοπόν έχων κυρίως την κατά τας διατάξεις του παρόντος προστασίαν και περίθαλψιν των ανέργων ναυτικών.

2. Ο Οίκος Ναύτου αποτελεί νομικόν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, τελούν υπό την ανωτέραν εποπτείαν του υπουργού των Ναυτικών

(Διεύθυνσις Εμπορικής Ναυτιλίας).

Η ίδρυση του Οίκου Ναύτου,

λέγει η σχετική έκθεσις, έχει σκοπό να περιβάλλει με προστασία

τους εργάτες θαλάσσης που, απολυόμενοι λόγω παροπλισμού ή

περιμένοντας το πλοίο στο οποίο θα ναυτολογηθούν, βρίσκονται

προσωρινά χωρίς εργασία. Στο διάστημα αυτό, ο Οίκος Ναύτου

θα τους δώσει στέγη να κοιμηθούν και τροφή να συντηρηθούν.

Θα έχει στη διάθεσιν των αρρώστων

γιατρούς και φάρμακα και στο μέτρο της

οικονομικής αντοχής του θα προσφέρει νοσοκομειακή περίθαλψιν,

ενώ θα επεκτείνει την ευεργετική προστασίαν του και στην οικογένειαν των ανέργων ναυτικών.

- Την 31η Δεκεμβρίου 1926 ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτε-
λείτο από 1.207 σηματολογημένα πλοία, ολικής χωρητικότητας

989.275 τόννων, εξ ων 472 ατμόπλοια 929.619 κοχ. και 735 ιστιο-
φόρα 59.656 κοχ. Στη διάρκεια του έτους 1926, νηολογήθηκαν στους

λιμένες του κράτους 23 ατμόπλοια 45.262 τόννων και διεγράφησαν

18 α/π 28.252 τόννων. Εκτός αυτών, απέκτησαν την ελληνική σημαία

και άλλα 24 α/π 55.000 τόννων, τα οποία ταξιδεύουν με ελληνική

σημαία, αλλά προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα. Με τη δύναμη αυτή,

η Ελλάδα κατέχει την δωδεκάτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία,

ενώ κατ' αναλογίαν πληθυσμού έρχεται στην έκτη θέση. Υπάρχουν

ακόμη και άλλα 53 πλοία, τα οποία, μολονότι ανήκουν σε Έλληνες,

φέρουν ξένας σημαίας, κυρίως την αγγλική. Τελευταία, παρατηρείται

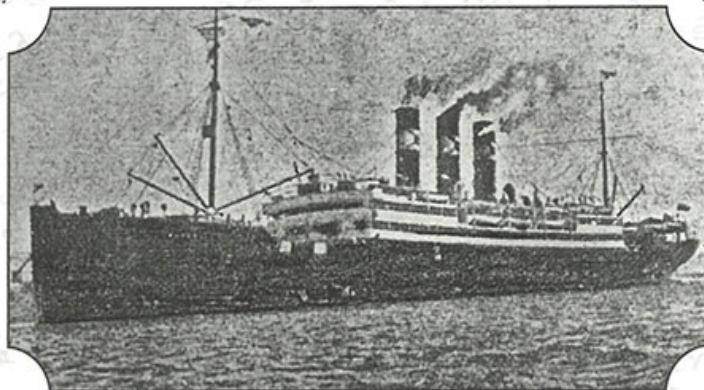
η τάση όπως ορισμένα από αυτά αλλάξουν τη σημαία τους με ελλη-
νική.

- Ο τιμάρημος της παγκόσμιας ναυλαγοράς τον Ιανουάριο του 1927

παρίσταται κατά τις στατιστικές της υπηρεσίας των Λούδ με τον

αριθμό 107,88 και είναι μικρότερος κατά 6% του προηγούμενου μηνός.

Η έκπτωση αυτή των τιμών των ναύλων, ύστερα από την παύση της



Το παλαιό υπερκοκίνητο «Μουσα» της Εθνικής Ατμοπλοΐας. Νηολογήθηκε στην Αθήνα το 1927 (από το βιβλίο του Α. Μπίστη «Ο αμείνων εμπορικός στόλος της Ανόρου»)

απεργίας των ανδρακωρύχων της Αγγλίας και την αποκατάσταση
σχετικής ευρυμνίας στις παγκόσμιες μεταφορές, μπορεί να θεωρη-
δει φυσιολογική, αφού πέρασε η εποχή των σπασμωδικών ναυλώσε-
ων για τη μεταφορά γαιανδράκων από Αμερική.

- Η κίνηση των ελληνικών λιμένων τον Ιανουάριο του 1927 ανήλθε
για τα εμπορεύματα σε 306.574 τόννους, εξ ων 209.673 προέλευσης

και προορισμού εξωτερικού και 96.905

εσωτερικού. Και για τους επιβά-
τες σε 40.929, εξ ων 6.604 εξω-
τερικού και 34.325 εσωτερικού.

- Μεταξύ Ελλάδος και Σουηδίας

υπογράφηκε σύμβαση εμπορίου

και ναυτιλίας, η οποία θα ισχύσει

15 ημέρες μετά την ανταλλαγή των

επικυρώσεων των συμβληθέντων

κρατών.

- Ο ισολογισμός του Ναυτικού

Απομαχικού Ταμείου αναφέρει

πραγματοποιηθέντα έσοδα δρχ.

36.086.109 και έξοδα 22.585.652,

ήτοι επιπλέον έσοδα 13.500.507 δρχ.,

τα οποία και κεφαλαιοποιήθηκαν. Από

τα έσοδα, 10 εκατομμύρια προέρχονται από τακτικές εισφορές, 7,5

εκατ. από εισφορές Λιμενικών Ταμείων, 7 εκατ. από εισφορές πλοι-
οκτητών και τα υπόλοιπα από διάφορους άλλους πόρους. Από τα

έξοδα διατέθηκαν για συντάξεις 21.103.269 δρχ. και για προικοδο-
τήσεις 505.600 δρχ. Η περιουσία του NAT υπολογίζεται σε 115

εκατ. δραχμές, εξ ων 80 εκατ. σε χρέογραφα, 18 εκατ. σε έντοκα γραμ-
μάτια, 5 εκατ. σε καταθέσεις σε χρυσό, 8 εκατ. σε καταθέσεις σε

χαρτονομίσματα και 3 εκατ. σε ακίνητα. Ο αριθμός των συνταξιούχων

ανήλθε σε 8.519, η δε μέση μηνιαία σύνταξη σε δρχ. 207.

- Επί ακαθαρσίτων εισπράξεων της ελληνικής ναυτιλίας, υπολογι-
ζομένων σε λίρες Αγγλίας 6.862.000, οι μεν δαπάνες των πλοίων

(μισθοτροφοδοσία, καύσιμα, φορτοεκφόρτωτικά, έξοδα λιμένων κ.λπ.)

ανέρχονται σε λίρες Αγγλίας 6.176.000, τα δε καταλειπόμενα καθα-
ρά κέρδη σε λίρες Αγγλίας 680.000.

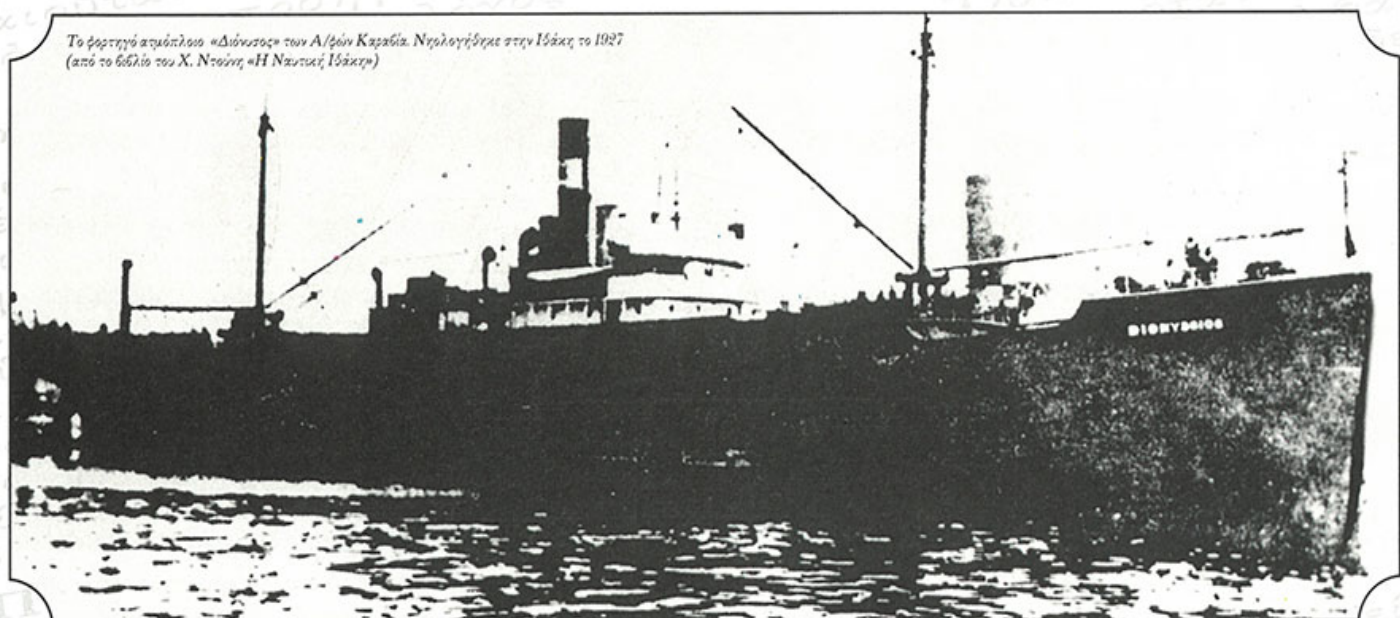
- Το σπουδαιότερο γεγονός για τη γερμανική εμπορική ναυτιλία μετά

τον πόλεμο θεωρείται η συγχώνευση της μεγάλης εταιρείας Hamburg-
America Line με τις ενωμένες ατμοπλοϊκές εταιρείες Austral και

Kosmos. Μετά τη συγχώνευση αυτή, η Hamburg-America γίνεται

και πάλι η μεγαλύτερη γερμανική ατμοπλοΐα με στόλο 879.00 τόν-
νων, χωρίς τον υπολογισμό των πλοίων που ναυπηγούνται ήδη για λογα-
ριασμό της.

♦♦♦ Για την αντιγραφή Ε.Α.Α



Το φορτηγό ατμόπλοιο «Διώνυσος» των Α/φών Καραβία. Νηολογήθηκε στην Ισάκη το 1927 (από το βιβλίο του Χ. Ντούνη «Η Ναυτική Ισάκη»)

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αριθμός αποφ.311/1999

Πρόεδρος: Ευγενία Προγάκη-Νικολοπούδη
Δικηγόροι: Ν. Αναγνωστόπουλος, Θ. Μητράκος

ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ (Διαδικασία Ασφ. Μέτρων)
 Αποτελούμενο από την Πρόεδρο Πρωτοδικών Ευγενία Προγάκη-Νικολοπούδη.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 13 Ιανουαρίου 1999, χωρίς τη σύμπραξη Γραμματέα, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

ΤΗΣ ΑΙΤΟΥΣΑΣ: Της τραπεζικής εταιρείας με την επωνυμία «THE FIRST NATIONAL BANK OF MARYLAND», η οποία έχει την έδρα της στην Βαλτιμόρη των ΗΠΑ και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παρυστάθηκε διά του πληρεξουσίου της δικηγόρου Νίκου Αναγνωστόπουλου.

ΚΑΤΑ

ΤΩΝ ΚΑΘ' ΩΝ Η ΑΙΤΗΣΗ: 1) Της εταιρείας με την επωνυμία «RAPPACCIOLI MCGREGOR S.A.», που εδρεύει στην Μανάνγκουα της Νικαράγουας και εκπροσωπείται νόμιμα, 2) της εταιρείας με την επωνυμία «COMPANIA COSTARRICENSE DEL CAFE S.A.», που εδρεύει στο Σαν Χοσέ της Κόστα Ρίκα και εκπροσωπείται νόμιμα, 3) Της εταιρείας με την επωνυμία «TERRENOS Y MATERIALES S.A.», που εδρεύει στο Γκουαγιακίλ του Ισημερινού και εκπροσωπείται νόμιμα, 4) Της εταιρείας με την επωνυμία «DELICORP. S.A.», που εδρεύει στο Γκουαγιακίλ του Ισημερινού και εκπροσωπείται νόμιμα, οι οποίες παρυστάθηκαν διά του πληρεξουσίου τους δικηγόρου Αθανασίου Θεοφύγιδη, και 5) Της εταιρείας με την επωνυμία «NITRON INTERNATIONAL CORPORATION» που εδρεύει στο Γκρίνουιτς της πολιτείας του Κονέκτικατ των ΗΠΑ και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παρυστάθηκε διά του πληρεξουσίου της δικηγόρου Θεοδώρας Μητράκου.

Η αιτούσα ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτησή της, που κατατέθηκε στη Γραμματεία αυτού του Δικαστηρίου με αριθμό 5504/14-12-1998, και προσδιορίστηκε δικάσιμος, μετά από αναβολή, η αρχικά αναφερόμενη ημερομηνία.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των διαδίκων, ανέπτυξαν τους ισχυρισμούς τους, και ζήτησαν να γίνουν δεκτοί.

Αφού άκουσε τους πληρεξουσισμούς δικηγόρους των διαδίκων,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΑΙ ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Επειδή από το συνδυασμό των διατάξεων 159 και 160 του ΚΙΝΔ, συνάγεται ότι εάν μετά την έναρξη του πλοίου παρεμποδίζεται η συνέχιση του ταξιδιού κατά διαταγή της πολιτείας, η σύμβαση της ναυλώσεως λύεται και αμφότερα τα μέρη που ενέχονται στη σύμβαση της ναυλώσεως, ήτοι εκναυλωτής και ναυλωτής, ελευθερώνονται. Κατά το άρθρο 166 του ίδιου Κώδικα «ο εκναυλωτής εξακολουθεί και μετά την λύση της σύμβασης, υποχρεούμενος εις πάσαν επιμέλειαν, διά την διατήρησιν των πραγμάτων και των περιούτων μέρων κατά την κρίσιν επιμελούς εκναυλωτού, εν όψει και των εν γένει συνθηκών, συνεννοούμενος κατά το δυνατόν μετά του ναυλωτού ή του κατ' άρθρον 171 νομιμοποιημέ-

νου. Εις την περίπτωση του προηγούμενου εδαφίου ο εκναυλωτής δικαιούται και υποχρεούται να αποστείλει, τα φορτωθέντα πράγματα, δι' άλλου πλοίου, εις τον λιμένα προορισμού ή να προκαλέσει την αποθήκευσήν αυτών. Δύνата επίσης προς τον σκοπόν τούτον και μετά προηγούμενην άδειαν του Προέδρου των Πρωτοδικών να ενεχυράση το φορτίον ή και να πωλήση μέρος αυτού...». Περιοιτέρω κατά τα άρθρα 713 παρ. 3 και 995 παρ. 2 ΚΠολΔικ., η αρχή που τηρεί το νηολόγιο, εγγράφει σ' αυτό τη συντηρητική ή την αναγκαστική κατάσχεση, ενώ αν πρόκειται για αλλοδαπό πλοίο που κατασχέθηκε σε ελληνικό λιμάνι, ο λιμενάρχης του λιμανιού όπου έγινε η κατάσχεση, έχει υποχρέωση, κατά το άρθρο 1013 του ίδιου Κώδικα να στείλει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης και το πρόγραμμα πλειστηριασμού σε εκείνον που τηρεί το νηολόγιο, όπου είναι νηολογημένο το πλοίο. Η κατάσχεση του πλοίου, συντηρητική ή αναγκαστική, επάγεται την υλική του δέσμευση, η οποία έχει ως επακόλουθο την απαγόρευση της μετακινήσεώς του, ήτοι του απόπλου του. Τούτο μοιωνότι είναι αναγκαία συνέπεια της υλικής του δεσμεύσεως αναγράφεται επί συντηρητικής κατασχεσεως ειδικά στο νόμο και συγκεκριμένα στο άρθρο 720 παρ. 1 και 2 του ίδιου Κώδικα κατά το οποίο «πλοίο το οποίο έχει κατασχεθεί συντηρητικώς απαγορεύεται να αποπλεύσει... Ο λιμενάρχης είναι υπεύθυνος για την αναχώρηση του πλοίου». Από την τελευταία αυτή διάταξη προκύπτει ότι το πλοίο, που έχει κατασχεθεί συντηρητικά και πολύ περισσότερο αναγκαστικά, δεν ανήκει πια στην κατά το ιδιωτικό δίκαιο ελεύθερη χρήση και κάρηση του κυρίου ή του κατόχου του, στα χέρια του οποίου επιβλήθηκε η κατάσχεση. Κύρια εκδήλωση αυτής της υποκατάστασης των εξουσιών του δημόσιου δικαίου που ήδη υπερισχύουν, είναι η απαγόρευση του απόπλου. Πρόκειται για απαγόρευση που ισχύει αδιάκριτα, ανεξάρτητα δηλαδή από το αν το πλοίο κατασχέθηκε στα χέρια του κυρίου ή τρίτου. Ο λιμενάρχης έχει προσωπική ευθύνη για την περίπτωση που θα επιτρέψει την αναχώρηση του κατεσχημένου πλοίου.

Η ευθύνη είναι πειθαρχική και ποινική για παράβαση καθήκοντος. Αστικώς ευθύνεται το Ελληνικό Δημόσιο -άρθρ. 105 ΕισΝΑΚ- (βλ. Κ. Μπέν, Ασφαλιστικά Μέτρα, άρθρ. 720 σελ. 550). Από τον συνδυασμό των παραπάνω διατάξεων συνάγεται ότι αν κατασχεθεί το πλοίο παρεμποδίζεται ο απόπλους κατά επιταγή της πολιτείας και εάν επομένως τούτο συμβεί μετά την έναρξη της ναυλώσεως η σύμβαση λύεται και τα μέρη ελευθερώνονται, ο δε εκναυλωτής έχει επί του φορτίου του πλοίου τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του άρθρου 166 του ΚΙΝΔ, μεταξύ των οποίων είναι η αποστολή του φορτίου με άλλο πλοίο στο λιμάνι του προορισμού του, ή η αποθήκευσή του ή η μετά από άδεια του δικαστηρίου ενεχύρση ή πώληση μέρους ή και ολόκληρου του φορτίου, σε περίπτωση που αυτό είναι ευπαθές και κινδυνεύει να καταστραφεί ολόκληρω-

τικά. Εκτός από τον εκναυλωτή ή τον πλοίαρχο (κατ' εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 47 του ΚΙΝΔ), άλλα πρόσωπα δεν νομιμοποιούνται, κατ' αρχήν, να ζητήσουν από το δικαστήριο να τους επιτρέψει να πουλήσουν το φορτίο. Το δικαστήριο όμως, κατ' εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 719 ΚΠολΔικ, μπορεί να διατάξει την εκποίηση του κατασχεμένου φορτίου, αν αυτό κινδυνεύει να καταστραφεί ή επιβαρύνεται με μεγάλα έξοδα για την αποθήκευση και φύλαξή του, χωρίς μάλιστα να απαιτείται η συναίνεση του τρίτου, στην περίπτωση που η κατάσχεση έχει γίνει στα χέρια του, το δε τίμημα, που θα είναι και αυτό κατασχεμένο, κατατίθεται δημόσια. Βέβαια στο νόμο δεν ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα γίνει η πιο πάνω εκποίηση, γίνεται όμως δεκτό, ότι αυτή θα γίνει σύμφωνα με το άρθρο 962 ΚΠολΔικ. Δηλαδή θα γίνει με δημόσιο πλειστηριασμό που θα διενεργηθεί με τις συνθησισμένες διατυπώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 953, 954, 956, 959, 962 επ. ΚΠολΔικ, ενώ από τις υπολοίπες διατάξεις (κυρίως των άρθρων 959, 960) θα εφαρμοστούν όσες συμβιβάζονται με τη φύση των πραγμάτων που θα εκπλειστηριαστούν (βλ. Ι. Μπρίνια, Αναγκαστική Εκτέλεση παρ. 330, σελ. 880). Εξάλλου κατά το άρθρο 130 του ΚΙΝΔ «ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο, εις τον προσκόντως νομιμοποιούμενον παραλήπτην, εφόσον έχουν καταβληθεί ο ναύλος και αι λοιποί τυχόν οφειλόμενοι παροχαί» κατά δε το άρθρον 131 «εάν εις τον ήμιν εκφορτώσεως ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται ή αρνείται να παραλάβη το φορτίο, ο εκναυλωτής δικαιούται, μετά προηγουμένης ειδοποίησης, εφόσον αυτή είναι εφικτή, να εκφορτώσει και παρακαταθέσει τούτο, όσο το δυνατόν ασφαλέστερον, ειδοποιών τον ναυλωτήν αμελητή. Εάν εμφανίζονται πλειόνες αξιούντες, έκαστος δι' εαυτόν, ότι είναι παραλήπτης, ο εκναυλωτής δύναται να προκαλέση τον διορισμόν μεσεγγυούχου...».

Τέλος, από το συνδυασμό των διατάξεων 943 και 944 ΚΠολΔικ συνάγεται, ότι επί πλοίου εφαρμόζεται ο άμεσος τρόπος εκτέλεσεως, δηλαδή ο δικαστικός επιμελητής αποβάλλει εκείνον, κατά του οποίου στρέφεται η εκτέλεση και εγκαθιστά εκείνον υπέρ του οποίου γίνεται η εκτέλεση. Για τα κινητά που βρίσκονται στο πλοίο και δεν είναι αντικείμενο της εκτέλεσης, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 943 παρ. 2, 3 και 4. Έτσι τα πράγματα παραδίδονται σε εκείνον κατά του οποίου στρέφεται η εκτέλεση και αν αυτός αρνείται να τα παραλάβει, παραδίδονται σε πρόσωπο που έχει εξουσία να τα παραλάβει και αν και αυτό αρνείται, διορίζεται από τον δικαστικό επιμελητή μεσεγγυούχος, ο οποίος, μετά από άδεια του Ειρηνοδίκη, τα εκθέτει σε πλειστηριασμό κατά τα οριζόμενα ειδικότερα στην παρ. 3 της προαναφερθείσας διατάξεως του άρθρου. Από τις διατάξεις αυτές συνάγεται ότι η ίδια διαδικασία θα ακολουθηθεί και για το φορτίο του εκπλειστηριασθέντος πλοίου, το οποίο (φορτίο) δεν ήταν αντικείμενο της εκτέλεσης που επισημειώθηκε. Τούτο δε γιατί οι διατάξεις αυτές ομιλούν αδιακρίτως για κινητά που βρίσκονται στο πλοίο, επί του οποίου ενεργείται η εκτέλεση και δεν υπάρχει κάποιο διάταξη στον ΚΙΝΔ που να οδηγεί σε διαφορετικό συμπέρασμα (βλ. άρθρ. 211-217 του ΚΙΝΔ).

Στην προκειμένη περίπτωση, στην κρινόμενη αίτηση και όπως αυτή παραδεκτά διευκρινίστηκε και συμπληρώθηκε κατά τη διαδικασία στο ακροατήριο (άρθρ. 591 παρ. 1 και 224 ΚΠολΔικ), εκτίθεται ότι το υπό σημαία Κύπρου φορτηγό πλοίο «PIERROS», που ήταν εκναυλωμένο στην πέμπτη καθ' ης, απέπλευσε στις 24-6-1998 από το λιμάνι Γιουνζύ της Ουκρανίας, με προορισμό τρία λιμάνια της Λατινικής Αμερικής, φορτωμένο με 20.804,933 μετρικούς τόνους λιπάσματος ουρίας, του οποίου παραλήπτριες ήταν οι τέσσερις πρώτες των καθ' ης και μάλιστα 8.154,933 μετρ. τόνων η πρώτη καθ' ης, 3.850 μετρ. τόνων η δεύτερη, 5.500 μετρ. τόνων η τρίτη και 3.300 μετρ. τόνων η τέταρτη καθ' ης. Ότι το πλοίο στις 11-7-1998 προσήγγισε για ανεφοδιασμό στο Πειραιά, από όπου μετά από αίτηση της αιτούσας, με προσωρινή διαταγή του δικαστηρίου, απαγορεύθηκε ο απόπλους του και στη συνέχεια επιβλήθηκαν σ' αυτό, από δανειστές του, και άλλες απογορεύσεις απόπλου, καθώς και συντηρητικές κατασχέσεις, ενώ στις 11-12-1998 επιβλήθηκε σ' αυτό, από την αιτούσα, αναγκαστική κατάσχεση, με βάση το από 5-9-1995 υποθηκικό

συμβόλαιο που έχει κηρυχθεί εκτελεστό στην Ελλάδα και εκτίθεται τούτο (το πλοίο) σε πλειστηριασμό στις 27-1-1999. Ότι οι τέσσερις πρώτες των καθ' ης, παρά τη λύση της ναυλώσεως λόγω της κατασχεσεως του πλοίου, δεν παραλαμβάνουν τα φορτία τους, τα οποία εξακολουθούν να παραμένουν στο εκτιθέμενο σε πλειστηριασμό πλοίο, με αποτέλεσμα να επικείται κίνδυνος στα συμφέροντα της επισημειώσας αιτούσας, αφ' ενός μεν γιατί αποτρέπεται η προσέλευση πλειοδότην, οι οποίοι θα αποφύγουν να αγοράσουν πλοίο σε κατάσταση φορτώσεως αλλιώς και χωρίς να μπορέσουν, λόγω του χύδην φορτίου, να επιθεωρήσουν τα κύτη του, αφ' ετέρου δε γιατί λόγω της παραμονής του φορτίου στο πλοίο, το τυχόν εκπλειστηρίασμα που θα επιτευχθεί θα υπολείπεται σημαντικότητας της αγοραίας αξίας του πλοίου.

Με βάση το ιστορικό αυτό και προς αποτροπή του προαναφερθέντος επικείμενου κινδύνου, ζητείται, για την προσωρινή ρύθμιση της καταστάσεως που έχει δημιουργηθεί, να υποχρεωθεί η καθεμιά από τις τέσσερις πρώτες των καθ' ης, να παραλάβει από το πλοίο το φορτίο που της ανήκει, ήτοι 8.154,933, 3.850, 5.500 και 3.300 μετρικούς τόνους λιπάσματος ουρίας αντίστοιχα, μέσα σε προθεσμία οκτώ ημερών από τότε που θα κοινοποιηθεί σε καθεμιά τους η παρούσα απόφαση και σε περίπτωση που οι εν λόγω καθ' ης δεν θα συμμορφωθούν με την απόφαση του δικαστηρίου, να επιτραπεί στην αιτούσα να προβεί στην ιδιωτική πώληση των φορτίων αυτών και να παρακαταθέσει υπέρ καθεμιάς των τεσσάρων πρώτων καθ' ης, το τίμημα της πωλήσεως, μετά την αφαίρεση των σχετικών εξόδων, στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Με τέτοιο περιεχόμενο η αίτηση, παραδεκτά εισάγεται στο δικαστήριο αυτό, που είναι καθ' ύλην αλλήλ και κατά τόπον αρμόδιο, αφού στην περιφέρειά του βρίσκεται το περιουσιακό στοιχείο επί του οποίου ζητείται να εκτελεστούν τα ζητούμενα ασφαλιστικά μέτρα (άρθρ. 683 παρ. 1 και 3, 40 ΚΠολΔικ.), κατά την προκειμένη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρ. 686 επ. ΚΠολΔικ) και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω ως προς τη νομική και ουσιαστική βασιμότητά της.

Επειδή από τις καταθέσεις των μαρτύρων που εξετάστηκαν ένορκα στο ακροατήριο (Νικολάου Βαλιαντάση-Κανέλλου της αιτούσας και Κων/νου Μισιτιλιόγλου των καθ' ης), από τα έγγραφα, τα οποία οι διάδικοι επικαλούνται και προσκομίζουν, τους ισχυρισμούς τους και γενικά τη διαδικασία, πιθανολογήθηκαν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «PIERROS» νηολογίου Λεμεσού 709716/36/1993, κοχ 12.412,42 κωχ 9024,63 και ΔΔΣ Ρ3UW4 ανήκει στην εδρεύουσα τυπικά στην Κύπρο και στην πραγματικότητα στον Πειραιά εταιρεία με την επωνυμία «NORTH COAST MARINE COMPANY LTD». Το πλοίο αυτό είχε αγοραστεί με χρηματοδότηση και της αιτούσας τράπεζας, η δε ιδιοκτήτρια του πλοίου, για την εξασφάλιση του σχετικού δανείου, είχε συστήσει υπέρ της αιτούσας, στις 5-9-1995 και κατά το κυπριακό δίκαιο, πρώτη προτιμώμενη υποθήκη επί του πλοίου, για ποσό 36 εκατ. δολλαρίων, η οποία (υποθήκη) την ίδια ημέρα είχε γραφτεί στα βιβλία του υποθηκοφυλακείου της Λεμεσού. Η συνοδούμενη το υποθηκικό συμβόλαιο δανειακή σύμβαση καταγγέλλθηκε από την αιτούσα στις 8-7-1998 λόγω μη τηρήσεως των όρων της και το υποθηκικό συμβόλαιο, το οποίο, κατά το δίκαιο της Κύπρου, όπως προαναφέρθηκε, το διείπε, ήταν εκτελεστός τίτλος, κηρύχθηκε εκτελεστό και στην Ελλάδα, με την υπ' αριθμ. 6046/30-10-1998 απόφαση του δικαστηρίου τούτου. Με βάση το υποθηκικό αυτό συμβόλαιο, και για την αναγκαστική είσπραξη απαιτήσεως 29.633.647,99 δολλαρίων ΗΠΑ, η αιτούσα στις 11-12-1998 επέβαλε αναγκαστική κατάσχεση στο παραπάνω πλοίο. Η κατάσχεση αυτή επιβλήθηκε με την υπ' αριθμ. 981/11-12-1998 έκθεση αναγκαστικής κατασχεσεως ενυποθήκου πλοίου, του δικαστικού επιμελητή Πειραιά Αποστόλου Χρήστου. Στη συνέχεια εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 984/15-12-1998 περίληψη κατασχετήριας έκθεσης του ίδιου δικαστικού επιμελητή, με την οποία το εν λόγω πλοίο εκτίθεται σε πλειστηριασμό, την Τετάρτη, 27-1-1998. Το πλοίο είναι φορτωμένο, με 20.804,933 μετρικούς τόνους λιπάσματος ουρίας. Το φορτίο αυτό δεν αποτελεί αντικείμενο της εκτέλεσεως.

Ειδικότερα, η προαναφερθείσα πλοιοκτήτρια του πλοίου στις 24-6-1998 συνήψε στο Όσλο με την πέμπτη καθ' ης σύμβαση ναυλώσεως τύπου GENCON, για τη μεταφορά από το λιμάνι Γιούζνυ της Ουκρανίας, σε λιμάνια της Λατινικής Αμερικής 20.804,933 μετρικών τόνων λιπάσματος ουρίας. Η πέμπτη καθ' ης, κατά τους όρους του ναυλοσύμφωνου, είχε κατά το χρόνο της ναυλώσεως την εκμετάλλευση και τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου, ήταν, δηλαδή, εφοπλιστριά του. Η εν λόγω ναυλώτρια του πλοίου, περάτωσε την φόρτωση στις 6-7-1998 και την ίδια ημέρα το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι φορτώσεως. Σχετικά με την φόρτωση η εν λόγω ναυλώτρια εξέδωσε, ως μεταφορέας, τέσσερις φορτωτικές, τύπου CONGENBILL, από τις οποίες προκύπτει ότι παραλήπτριες του μεταφερομένου φορτίου ήταν οι τέσσερις πρώτων των καθ' ων. Ειδικότερα, εκδόθηκαν οι εξής φορτωτικές: α) Νο 1, για 8.154,933 μετρ. τόνους, με παραλήπτρια την πρώτη καθ' ης και λιμάνι εκφορτώσεως το Κορίντο της Νικαράγουας, β) η Νο 1, για 3.850 μετρικούς τόνους, με παραλήπτρια τη δεύτερη καθ' ης, με διαμεσολήβηση της COMMERCIAL INTERNATIONAL BANK και λιμάνι εκφόρτωσης το Πόρτο Κολιντέρα της Κόστα Ρίκα, γ) η υπ' αριθμ. 1 για 5.500 μετρικούς τόνους, με παραλήπτρια την τρίτη καθ' ης, με διαμεσολήβηση της τράπεζας FILABANCO S.A. και λιμάνι εκφόρτωσης της τράπεζας BANCO DEL PROGRESO και λιμάνι εκφόρτωσης το Γκουαγιαλίλ του Ισημερινού και δ) η υπ' αριθμ. 2 για 3.300 μετρικούς τόνους, με παραλήπτρια την εταιρεία TIMSA S.A. με διαμεσολήβηση της τράπεζας BANCO DEL PROGRESO και λιμάνι εκφόρτωσης το Γκουαγιαλίλ του Ισημερινού. Νόμιμη κομίστρια της φορτωτικής αυτής και συνακόλουθα νομιμοποιούμενη για την παραλαβή του φορτίου, είναι η τέταρτη καθ' ης. Οι φορτωτικές αυτές έφεραν τους όρους «καθαρό επί του πλοίου» και «ναύλος προπληρωμένος». Το πλοίο, που, όπως προαναφέρθηκε, είχε αποπλεύσει από το λιμάνι φορτώσεως στις 6-7-1998 κατά τον διάπλου του από το Αιγαίο παρεξέκλινε της πορείας του και προσήγγισε στο λιμάνι του Πειραιά στις 11-7-1998. Η αιτούσα, που ήδη από τις 8-7-1998 είχε καταγγείλει τη δανειακή σύμβαση και είχε καταστήσει ληξιπρόθεσμο το οφειλόμενο από την πλοιοκτήτρια υπόλοιπο ποσό του δανείου εκ δολαρίων 28.718.010,06, κατέθεσε στο δικαστήριο αυτό την από 15-7-1998 και με αριθμό πράξεως καταθ. 3229/15-7-1998 αίτησή της περί συντηρητικής κατασχέσεως του πλοίου, προς εξασφάλιση της παραπάνω απαίτησής της και συγχρόνως ζήτησε να απαγορευθεί ο απόπλους του πλοίου, πράγμα το οποίο και έγινε, με την καταχώρηση σχετικής προσωρινής διαταγής, κάτω από την πράξη καταθέσεως της παραπάνω αιτήσεως, η οποία και διατηρήθηκε κατά τη συζήτηση της αιτήσεως στις 4-8-1998, μέχρι να εκδοθεί απόφαση επί της αιτήσεως. Από τα στοιχεία της δικογραφίας δεν προκύπτει ότι έχει εκδοθεί σχετική απόφαση μέχρι σήμερα, οπότε από το προσκομιζόμενο υπ' αριθμ. 39/7-1-1999 πιστοποιητικό του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά προκύπτει ότι η απαγόρευση αυτή ισχύει μέχρι σήμερα. Από το ίδιο πιστοποιητικό προκύπτει ότι μέχρι τις 15-10-1998 είχε διαταχθεί από το δικαστήριο, επί επτά ακόμη φορές, η απαγόρευση του απόπλου του πλοίου, ενώ δεν προκύπτει ότι στα οικεία βιβλία του Λιμεναρχείου είχαν γραφεί οι συντηρητικές κατασχέσεις του πλοίου, που έχουν διαταχθεί με τις υπ' αριθμ. 2941/1998 και 2953/1998 αποφάσεις του δικαστηρίου τούτου μετά από σχετική αίτηση τρίτων πιστωτών του πλοίου. Στις 14-12-1998 γράφτηκε στα βιβλία του Λιμεναρχείου η αναφερομένη στην αρχή της παρούσας απόφασής αναγκαστική κατάσχεση.

Λόγω όμως των απαγορεύσεων απόπλου του πλοίου και ιδιαίτερα της αναγκαστικής κατασχέσεως που επηκολούθησε, η σύμβαση υποναυλώσεως που συνέδεε την πέμπτη καθ' ης, με τις υπόλοιπες τέσσερις των καθ' ων λύθηκε, αφού όπως αναφέρεται στη νομική σκέψη η κατάσχεση του πλοίου επάγει παρεμπόδιση του απόπλου του κατ' επιταγήν της πωλητείας και συνακόλουθα επέρχεται, σύμφωνα με τα άρθρα 159 και 160 του ΚΙΝΔ «διάλυση» της ναυλώσεως. Παρά τη διάλυση της συμβάσεως υποναυλώσεως, οι παραλήπτριες του φορτίου δεν το έχουν μέχρι σήμερα παραλάβει. Η υποναυλώτρια πέμπτη καθ' ης, ανεξάρτητα από τις τυχόν αξιώσεις, που έχει κατά της πλοιοκτήτριας, εξακολουθεί να

έχει, κατά το άρθρο 166 του ΚΙΝΔ, την ευθύνη για το φορτίο. Αυτή μόνο έχει δικαίωμα και υποχρέωση να μεταφορτώσει σε άλλο πλοίο το φορτίο και να το αποστείλει στα λιμάνια προορισμού του ή να το αποθηκεύσει, ενώ της παρέχεται το δικαίωμα, μετά από σχετική άδεια του δικαστηρίου, να ενεχυρώσει το φορτίο ή να πουλήσει κάποιο μέρος του, για να καλύψει τα έξοδα υποθηκείσεως ή μεταφορτώσεως. Μάλιστα, η εν λόγω καθ' ης, μετά την υποβολή, στο δικαστήριο τούτο, σχετικών αιτήσεων κατά της πλοιοκτήτριας του πλοίου και των εταιρειών υπέρ των οποίων είχε χορηγηθεί η απαγόρευση απόπλου του πλοίου, έχει λάβει με τις υπ' αριθμ. 30/7-9-1998 και 3460/6-10-1998 όδεις για μεθόρμηση του πλοίου ώστε να μεταφορτώσει σε άλλο πλοίο το φορτίο, πράγμα το οποίο όμως τελικά δεν πραγματοποίησε. Περαιτέρω αν το φορτίο σταλεί στα λιμάνια προορισμού του και δεν παραλημβάνεται από τις φορτωτριες, τότε η υποναυλώτρια πέμπτη καθ' ης θα έχει τα αναφερόμενα στη νομική σκέψη δικαιώματα του άρθρου 131 του ΚΙΝΔ περί παρακαταθέσεως. Εφόσον όμως δεν υφίσταται κατά του ΚΙΝΔ υποχρέωση προς αναγκαστική παραλαβή από τις παραλήπτριες του φορτίου του πλοίου, ούτε ασφαλιστικό μέτρο με τέτοιο περιεχόμενο, και στα πλαίσια προσωρινής ρύθμισης της καταστάσεως, μπορεί να ληφθεί. Αλλά περαιτέρω ούτε και το άλλο μέτρο περί ιδιωτικής πώλησεως του φορτίου στηρίζεται στο νόμο, καθόσον όπως αναφέρεται στη νομική σκέψη δικαιώματα επί του φορτίου για πώληση μέρους του ή και ολική του, αν τούτο είναι ευπαθές, αναγνωρίζονται μόνο στον εκναυλωτή της θαλάσσιας μεταφοράς, στον πλοίαρχο, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 47 του ΚΙΝΔ, αλλά και στον επισπεύδοντα τον πλειστηριασμό κατεσχνημένου φορτίου -πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση- όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 719 ΚΠολΔικ, που και πάλη γίνεται με δημόσιο πλειστηριασμό και όχι με ιδιωτική πώληση. Η αίτηση, λοιπόν, κατά το μέρος που στρέφεται κατά των τεσσάρων πρώτων καθ' ων είναι νομικά αβάσιμη, ενώ ως προς την πέμπτη καθ' ης είναι αόριστη, γιατί ως προς αυτήν δεν υφίσταται αίτημα. Αυτά ανεξάρτητα από το ότι η αίτηση είναι απαράδεκτη γιατί το επικαλούμενο έννομο συμφέρον της αιτούσας δεν δικαιολογείται από ουσιαστικά δίκαιο καθόσον αυτή έχει δικαιώματα μόνο στο κατασχεμένο πλοίο και όχι στο φορτίο, από καμιά δε διάταξη του δικαίου της αναγκαστικής εκτελέσεως δεν συνάγεται ότι το επλειστηριαζόμενο πλοίο απαγορεύεται να είναι φορτωμένο (άρθρ. 1012-1013 ΚΠολΔικ.). Αντίθετα από το άρθρο 944 ΚΠολΔικ ότι μετά την κατακύρωση του πλοίου στον πλειστηριασμό και κατά την εκτέλεση της κατακυρωτικής έκθεσης, για την περίπτωση που αυτό είναι φορτωμένο, θα τύχουν εφαρμογής οι διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 943 περί παραδόσεως του φορτίου στα αναφερόμενα στο άρθρο 943 παρ. 2 πρόσωπα και σε περίπτωση που αυτά δεν το παραλάβουν, τότε θα γίνει από τον δικαστικό επιμελητή διορισμός μεσεγγυούχου, ο οποίος κατά τα οριζόμενα ειδικότερα στην παρ. 3 της εν λόγω διατάξεως, θα φροντίσει για το δημόσιο πλειστηριασμό του.

Εν όψει των προεκτεθέντων η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί προεχόντως ως απαράδεκτη για έλλειψη εννόμου συμφέροντος και κατά δεύτερο λόγο ως νομικά αβάσιμη για τις τέσσερις πρώτες των καθ' ων, και ως αόριστη για την πέμπτη. Τα δικαστικά έξοδα πρέπει, στο σύνολό τους, να συμπληφθούν μεταξύ των διαδίκων ένεκα της εύλογης αμβιβολίας που υπήρχε για την έκβαση της δίκης (άρθρ. 179 ΚΠολΔικ.).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει κατ' αντιμωλία των διαδίκων.

Απορρίπτει την αίτηση. Και

Συμπληφίζει, στο σύνολό τους, τα δικαστικά έξοδα.

Κρίθηκε, αποφασίστηκε και δημοσιεύθηκε στον Πειραιά στις 27 Ιανουαρίου 1999, σε έκτακτη και δημόσια συνεδρίαση, με την παρουσία και του Γραμματέα Θεόδωρου Δημητρακόπουλου.



7ο Διεθνές

Thalassa Forum

”Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ” ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΟΡΥΦΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ’99

ΖΑΠΠΕΙΟ ΜΕΓΑΡΟ
14-15-16 ΜΑΙΟΥ 1999



Με την Υποστήριξη και Συμμετοχή των:

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



Υπό την Αγίδα των:

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



Γραμματεία Οργανωτικής επιτροπής *Thalassa Forum '99*

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

e-mail: thalassaforum@ibm.net

Πολύς λόγος γίνεται εσχάτως για τον οργανισμό που παρατηρείται γύρω από την ανανέωση του επιβατηγού στόλου της χώρας μας. Πέρα από το αυτονόητο ενδιαφέρον που περικλείει η αναβάθμισή του, και μάλιστα εν όψει της μετά τετραετία περίπου άρσης του cabotage, η προσοχή έχει στραφεί στην ταχύτητα, που έχει καταστεί το βασικό χαρακτηριστικό της αλλαγής.

Είναι φανερό και εύκολα παραδεκτό ότι η μεταφορά σε μειωμένο χρόνο, εκτός από την αυτονόητη σημασία της (ο χρόνος είναι χρήμα), περιέχει και κάποια κρυφή γοητεία, θέλγει τον μέσο επιβάτη. Ίσως εκεί, και όχι στο επιχείρημα της μεγαλύτερης ασφάλειας μεταφοράς, πρέπει να αναζητηθεί η τάση για ολοένα και υψηλότερες ταχύτητες στα πάσης φύσεως επιβατηγά πλοία.

Υ

πάρχουν βέβαια περιπτώσεις όπου το στοιχείο «ταχύτητα» συνιστά καθοριστικό παράγοντα εκμετάλλευσής του πλοίου σε μια δεδομένη γραμμή. Παράδειγμα 1ον: Πλοίο με 28 κόμβους υπηρεσική ταχύτητα είναι σε θέση να εκτελεί τη γραμμή Πειραιά-Ρόδο-Πειραιά μέσα σε ένα εικοσιτετράωρο και να έχει έτσι τη δυνατότητα, μόνο του αυτό, να προσφέρει καθορισμένες ημερήσιες αναχωρήσεις και από τα δύο άκρα του δρομολογίου του. Το ίδιο τώρα πλοίο, στους 26,5 κόμβους, αδυνατεί να παράσχει σταθερές ημερήσιες αναχωρήσεις, επομένως, ή θα περιπέσει στην πολυπλοκότητα και τη σύγχυση μη καθορισμένου δρομολογίου ή θα απαιτηθεί παραπέρα επένδυση για ένα δεύτερο πλοίο. Παράδειγμα 2ον: Η γραμμή Πάτρα-Αγκόνα στους 26,0 κόμβους παρέχει την αυτή δυνατότητα, με τη διαφορά ότι εδώ απαιτούνται δύο πλοία, κατά προτίμηση αδελφά, της αυτής υψηλής ταχύτητας, οπότε το δρομολόγιο καθορίζεται με δύο διαφορετικά ανά ημέρα πλοία, χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στο marketing και την εκτέλεση του πλοίου.

Περιπτώσεις που προσομοιάζουν στα δύο παραπάνω παραδείγματα ασφαλώς υπάρχουν και άλλες. Άλλωστε, ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος, όσο και εκείνος της ευρύτερης «μεγάλης α-

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

Μήπως κάναμε την ταχύτητα δεύτερη θρησκεία;

κτοπιλοίας» στην περιοχή μας, παρέχει τόσες δυνατότητες σχεδιασμού, που η εξάντληση όλων των δυνατών περιπτώσεων καθίσταται πρακτικά ανέφικτη. Όμως, ίσως πρέπει να αναφερθούμε και στα προβλήματα που εκείνα περικλείουν. Ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του συστήματος προώσεως που έχει ένα τέτοιο πλοίο, είναι τάχα δυνατό η διατήρηση μιας τόσο υψηλής ταχύτητας, κάτω από όλες τις καιρικές συνθήκες; Ή μήπως τίθεται εν προκειμένω πρόβλημα εξουθένωσης του επιβάτη ή και ζημιών στα ευαίσθητα (ανοικτά) μέρη του πλοίου, ιδίως του καταστρώματος; Και αν πάλη κάτι τέτοιο, έστω και σπανίως, μοιραία οδηγήσει σε μείωση της ταχύτητας, τούτο δεν θα επιφέρει αναστάτωση στην περαιτέρω εκτέλεση των προγραμματισμένων αναχωρήσεων; Πράγμα που, για να αποκατασταθεί, απαιτεί είτε την ύπαρξη τρίτου παρόμοιου πλοίου ή τη μεταίωση ενός δρομολογίου.

Για όποιον, όπως ο γράφων, είχε την τύχη να παραστεί στην όλη διαδικασία σχεδιασμού, ή και της μετατροπής υπάρχοντος σχεδίου, σε πλοίο υπηρεσιακής ταχύτητας 28 κόμβων, οι ανακλύπτουσες τεχνικές (και, κατ' επέκτασιν, οικονομικές) συνέπειες είναι αντιληπτές. Χωρίς πρόθεση διείσδυσης σε τεχνικές λεπτομέρειες, φαίνεται ότι για ένα επιβατηγό-οχηματογφό πλοίο συμβατικού τύπου και ολικού μήκους 180 μ. περίπου, οι συνθήκες εφαρμογής εξαντλούνται στα 27 μίλια και ότι, πέραν αυτών, η προσαρμογή των ναυπηγικών γραμμών ή και η αύξηση της δύναμης πρόωσης μοιραία οδηγούν σε «θυσίες», όπως η υπερβολικά υψηλή εγκατεστημένη ιπποδύναμη, πολύ υψηλή σε καύσιμα κατανάλωση, ή και στην «αλλοίωση» των ναυπηγικών γραμμών ή και αύξηση των διαστάσεων του σκάφους, σε βαθμό που εμποδίζει την προσέγγιση σε κάποια από τα λιμάνια προορισμού.

Αν τα παραπάνω έχουν, όπως πιστεύει ο συντάκτης τους, κάποια βάση, είναι φανερό πλέον ότι για υπηρεσιακή ταχύτητα άνω των 28 κόμβων σχεδόν επιβάλλεται η στροφή προς νέους τύπους ταχυπλοίων, όπως τα καταμαράν και τα ελαφρά πλοία μιας στράκτου (monohull). Πρόκειται στην πράξη για μετακίνηση σε έναν «άλλο κόσμο», σε μια φιλοσοφία της μεταφοράς που, σε πολλή σημεία, βρίσκεται σε οσοβαρή διάσταση με το συμβατικό πλοίο. Κύρια χαρακτηριστικά εδώ είναι η ελαφρά κατασκευή του όλου σκάφους, συνήθως από κράμα αλουμινίου ή και χάλυβα υψηλής έλσεως, η μεγάλη εγκατεστημένη ισχύς πρόωσης και η έλλειψη ευκολιών για παρατεταμένο πλοίο.

Για να κατανοήσουμε την «ευαισθησία» των εν λόγω σκαφών στην πρόσθεση «περιττών» βαρών, αρκεί να αναφέρουμε ότι σε ένα συνήθη τύπο καταμαράν των 80 μ. η πρόσθεση 25 μόλις τόνων συνεπάγεται την πτώση της ταχύτητας κατά ένα (1) κόμβο. Τούτο με τη σειρά του συνεπάγεται τον περιορισμό της χωρητικότητας των δεξαμενών του πλοίου σε καύσιμα, με

άμεση παραπέρα συνέπεια τον περιορισμό της αυτοδυναμίας του πλοίου. Υπό την πίεση τέτοιων αναγκών, η διάρκεια του πλοίου ενός ταχυπλοίου πρέπει να θεωρηθεί πεπερασμένη, περιορισμένη σε «τοπικές» σημασίας πλοίες μόνο. Τούτο άλλωστε υπογορεύεται και από την ανάγκη αποφυγής έκθεσης του πλοίου, και του επιβάτη του, σε κακές καιρικές συνθήκες ανοικτής θάλασσας.

Και εδώ ακριβώς προβάλλει ένα άλλο, καίριο ίσως, ερώτημα: Με δεδομένη τη σχετικά μικρή διάρκεια του πλοίου ενός ταχυπλοίου, τόσο μεγάλη σημασία έχει η ταχύτητα ώστε στο βωμό της να θυσιάζονται μερικά εκατομμύρια δολλάρια, αφού τέτοια είναι η διαφορά σε ύψος επένδυσης και κόστος κατασκευής; Η απάντηση δεν είναι, δεν μπορεί να είναι, μονοσήμαντη. Ασφαλώς και υπάρχουν περιπτώσεις όπου τόσο ο πιθανός ανταγωνισμός ή και κάποια ζητήματα ασφαλείας επιβάλλουν υψηλές ταχύτητες. Στις πλείστες όμως των περιπτώσεων, οι εξ αρχής επιδιωκόμενες υψηλές ταχύτητες απλώς συνιστούν υπερβολή, άσκοπη σπατάλη χρήματος και καυσίμων.

Για μια διαδρομή, π.χ. Πειραιάς-Πόρος (28 μίλια), και δεδομένου του χρόνου που απαιτείται για την απομάκρυνση του πλοίου από τον προβλήτα και την προσάρμηση, ποια η διαφορά μεταξύ των 28 και 38 κόμβων; Μήπως η μόνη «αισθητή» διαφορά για πλοίο 80 μ. είναι τα 12 εκατομμύρια δολλάρια του υπερβάλλοντος κόστους κατασκευής;

Και κάτι άλλο, τελευταίο ίσως, πριν κλείσουμε το θέμα. Ο λόγος, περί της σκοπιμότητας μεταφοράς «βαρέων» αντικειμένων σε υψηλές ταχύτητες. Πολλή φοβούμαι, χωρίς να δύναμαι να το αποδείξω με τις παραδεδομένες αποδεικτικές μεθόδους, αλλά με μοναδικό στήριγμα πηλήθους εμπειριών του είδους, ότι η σύγχρονη τεχνολογία επιτρέπει ή «ανεχεται» τη μεταφορά σε υψηλές ταχύτητες προσώπων με κάποια «παροχώρηση» Ι.Χ. αυτοκινήτων, αλλά σχεδόν καθόλου αυτοκινήτων του μεγέθους φορτηγού των 20-40 τόνων, που συνιστά αδήγιστη σπατάλη ενέργειας προς ζημίαν του πλοίου. Το γράφω τούτο με έμφαση, διότι παρατηρώ εσχάτως μιαν ακατάσχετη τάση καλώς ή κακώς των αναγκών, με όλα τα μέσα. Πιστεύω ότι τούτο αποτελεί στοιχείο ανταγωνισμού, πέρα από τις πραγματικές ανάγκες. Εξακολουθώ, δηλαδή, να πιστεύω ότι τα βαρέα οχήματα πρέπει να είναι και να παραμείνουν πελάτες του συμβατικού πλοίου, ενώ, σαν «παροχώρηση», στο ταχύπλοο μπορεί να συγχωρηθεί η μεταφορά αριθμού ηεωφορείων, όχι τόσο γι' αυτήν καθ' εαυτήν τη μεταφορά, όσο για την εκάστοτε απαιτούμενη εκ των περιστάσεων διόρθωση του λόγου «αυτοκίνητο προς επιβάτη».

Θα ήταν παρανόηση αν το παρόν άρθρο ερμηνευόταν σαν τεχνική διατριβή. Απλώς, αποτελεί συνεισφορά στο ζήτημα, ιδωμένο από την εμπορική, τρόπον τινά, πλευρά, εκείνη του μεσίτη.

Αύξηση της δύναμης του εμπορικού στόλου

Αύξηση ως προς τον όγκο χωρητικότητας και μείωση ως προς το συνολικό αριθμό πλοίων που υπέστειλαν την ελληνική σημαία παρουσίασε το νηολόγιο κατά τον περασμένο μήνα. Σύμφωνα με στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τον Φεβρουάριο, από το ελληνικό νηολόγιο διεγράφησαν 10 πλοία και ενεγράφησαν επτά. Από την κίνηση του νηολογίου, προέκυψε αύξηση του όγκου χωρητικότητας κατά 80.000 τόρους.

Ήταν ο 25ος μήνας που το νηολόγιο παρουσίασε «αιμορραγία», με εξαίρεση τον Ιούνιο, πέρυσι, που οι εγγραφές ήταν περισσότερες από τις διαγραφές. Ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, κληθείς από τα «Ναυτικά Χρονικά», κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, να σχολιάσει την κίνηση του νηολογίου, τόνισε: «Ας σταματήσουμε να μετράμε συνεχώς τις διαγραφές πλοίων και ας στρέψουμε το ενδιαφέρον μας και στη χωρητικότητα. Από το νηολόγιο αποσύρονται μικρά πλοία, μεγάλης ηλικίας, και εγγράφονται σκάφη μεγάλης χωρητικότητας. Η ανανέωση του στόλου γίνεται πλέον με πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Στόχος μας είναι να φέρουμε όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία. Αυτό θα αποβεί προς το συμφέρον της Ελλάδος αλλά και των ιδίων των πλοιοκτητών».

Ο υπουργός δεν σχολίασε την απόκτηση εκατοντάδων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές και την εγγραφή τους σε ξένα νηολόγια. Απλώς είπε: «Αυτή είναι άλλη παράμετρος. Πάντως, απ' όσα γνωρίζω, ο ελληνόκτητος στόλος, δεκαετίες τώρα, είναι μεγάλος».

Ο κ. Σουμάκης ανέφερε ότι το τελευταίο διάστημα παρατηρείται σταθεροποίηση στις μεταφορές ξηρού φορτίου, κάτι που θα λειτουργήσει ευνοϊκά.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι	Ν.Π. 10609	1979	Φ/Γ-ΕΜΠ	ΤΟΚΙΟ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π. 10608	1972
ΔΕ-ΥΦ	ΟΛΥΜΠΙΚ	Ν.Π. 10611	1958	Δ/Ε	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Ν.Π. 10610	1999
Φ/Γ	ΤΖΟΑΝΝΑ Ι	Ν.Π. 10614	1971	Φ/Γ-ΕΜΠ	ΜΠΡΕΜΕΝ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π. 10612	1986
				Φ/Γ-ΕΜΠ	ΖΙΜ ΞΙΝΓΚΑΝΓΚ	Ν.Π. 10613	1986
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 4.110 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 30 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 314.995 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 17 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε	ΠΙΣΤΙΣ	Ν.Π. 9519	1962	Π.Α. (ΗΝ. ΑΡΑΒ. ΕΜΙΡΑ.)	Φ/Γ	ΦΟΙΝΙΣ	Ν.ΧΙΟΥ 349	1977	Π.Α. (ΒΡΕΤΑΝΟ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΚΑΠΤΕΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ν.Π. 4111	1971	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΓΓΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	Ν.Π. 4115	1971	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Ν.Π. 9265	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΤΖΙΝΙ	Ν.Π. 9407	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					ΕΓ-ΟΓ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10449	1992	Π.Α. (ΓΑΛΛΙΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΓΟΥΡΟΥΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	Ν.Π. 6110	1979	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΔΙΚΕΦΑΛΟΣ	Ν.Π. 10495	1975	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Ν.Π. 5060	1974	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 1 - ΚΟΧ: 499 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 37 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 9 - ΚΟΧ: 239.360 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 22 ΕΤΗ				

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYYS 5/1/99	ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΑ ASTRO MARIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.604	ΜΕΚ(1) 19.100 BHP	1998	56.841	27.856	USD \$38.442.091	OCEAN KING SHIPPING AND TRADING INC(LIBERIA) Αντικ: ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΗΣ τηλ.: 45.23.001
SX7035 12/1/99	Ο' ΡΕΑ O'REA	ΕΓ/-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.605	ΜΕΚ(2) 1.300 BHP	1982	272	91	USD \$1.650.000	ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ ΝΑΥΤ. Ε.Π.Ε. Αντικ: ΔΡΑΝΗΣ ΑΛ. τηλ. 96.70.360
SX7038 10/12/98	ΧΑΡΑΜΑ ΙΙ HARAMA II	ΕΓ/-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.606	ΜΕΚ(2) 2X1.958 BHP	1987	147	83	USD \$1.000.000	ΤΑΜΠΟΛΤ ΝΑΥΤ. Ε.Π.Ε. Αντικ: ΔΑΛΙΩΤΗΣ Β. τηλ. 94.13.777
SW8197 28/1/99	ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ AGIA ANNA	ΕΓ/-Ο/Γ PASS. F/B	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	228	ΜΕΚ(2) 2X400 BHP	1998	214	103	ΔΡΧ. 115.000.000	1) ΙΕΡΑ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ 2) ΑΘΩΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
JHJE 11/1/99	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ WORLD AEGEUS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤ. BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.109	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	20.905	13.390	USD \$1.750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZKW 18/1/99	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ARCHANGELOS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤ. BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.619	ΜΕΚ(1) 16.000 BHP	1976	35.103	21.635	USD \$1.075.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYKQ 21/1/99	ΚΑΛΙΣΤΗ KALISTI	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤ. BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.209	ΜΕΚ(1) 9.900 BHP	1977	15.625	10.255	USD \$1.725.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVKQ 21/1/99	ΝΗΡΗΣ Π. NEREIS P.	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤ. BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5.184	ΜΕΚ(1) 7.200 BHP	1973	13.661	8.832	USD \$593.543	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV4403 22/1/99	ΣΑΡΩΝΙΣ SARONIS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤ. BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.661	ΜΕΚ(1) 650BHP	1962	496	316	USD \$132.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYNN 8/1/99	ΛΟΝΔΟΝ ΜΑΕΡΣΚ LONDON MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.600	ΜΕΚ (2) 37.794 KW	1972	55.889	20.669	Μετονομάστηκε σε ΛΟΝΔΟΝ Renamed to LONDON
SWWM 8/1/98	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ ΜΑΕΡΣΚ EDINBURGH MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.601	ΜΕΚ(1) 37.794 KW	1973	55.889	20.669	Μετονομάστηκε σε ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ Renamed to EDINBURGH
SWXX 8/1/99	ΠΑΡΙΣ ΜΑΕΡΣΚ PARIS MAERSK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.602	ΜΕΚ(2) 37.794 KW	1973	55.889	20.669	Μετονομάστηκε σε ΠΑΡΙΣ Renamed to PARIS
SX6520 19/1/99	ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ OLOKLIROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.574	ΜΕΚ(1) 300 BHP	1967	822	624	Μετονομάστηκε σε ΧΡΙΣΤΙΝΑ Δ Renamed to CHRISTINA D
SVKL 25/1/99	ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ HELLAS MACEDONIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.953	ΜΕΚ(1) 16.980 BHP	1984	22.667	12.137	Μετονομάστηκε σε ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΚΑΡΑΚΑΣ Renamed to MSC CARACAS

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ
PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVLL 4/1/99	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι VASSILIOS I	Δ/Ε TANKER	ΠΝΕ/ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ(1) 3200 HP	1979	2.142	1.031	Δοθ. 1 ΗΠΑ και άλλες αξιόλογες παραχές	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ. Αντικρ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. Τηλ.: 41.28.552

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SVZN 30/12/98	ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΙΙ AEGEAN III	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.561	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2758	1347
SX7028 7/1/99	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ 2000 AQUARIUS 2000	Δ/Ε-Υ/Φ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.598	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	392	147
SVIK 28/1/99	ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΡΜΑΤΑ PANAGIA ARMATA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.582	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	53.074	28.469
SXHN 28/1/99	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΣ AFRICAN ADDAX	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.594	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	43.432	31.633
SYYS 29/1/99	ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΑ ASTRO MARIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.604	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	56.841	27.856

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX4503 14/1/99	ΒΕΡΤΙΝΑ VERGINA	Ρ/Κ TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	230	ΜΕΚ(1) 3.060 HP	1983	196	60	-	ΠΡΩΗΝ ΘΕΣΣ/ΝΙΚΗΣ 864 Α' ΚΛΑΣΗΣ EX THES/NIKIS

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV5192 28/1/99	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α DIMITRIOS A	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.124	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	1553	995
						1498	1074

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

7/4/1999

α) Ρ/Κ «ΑΡΜΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ» Ν.Π. 2609 ΚΟΧ 48,98
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΠΑΥΛΟΣ ΧΡΥΣΑΦΙΔΗΣ (ΣΥΡΟΣ - ΤΗΛ.: 88850)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΙΑΚΩΒΟΣ ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ (ΣΥΡΟΣ - ΤΗΛ.: 84920)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΣΥΡΟΥ
1η προσφορά: Δρχ. 15.000.000

14/4/1999

α) Θ/Γ «ΛΥΚΤΟΣ II» Ν.Π. 4726 ΚΟΧ 176
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ (ΤΗΛ.: 428510)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΕΤΡΑΤΟΣ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ
1η προσφορά: Δρχ. 150.000.000

21/4/1999

α) Ε/Γ - Τ/Ρ «ΒΑΝΤΙΛΙΑ» Ν.Π. 9854 ΚΟΧ 83,20
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΕΛΗΣ (ΤΗΛ.: 3622572)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΑΚΟΣ (ΑΘΗΝΑ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ

1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 350.000

β) Ε/Γ - Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π. 3795 ΚΟΧ 3.977,88
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (ΤΗΛ.: 3827429)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ (ΤΗΛ.: 4172596)
ΤΟΠΟΣ: ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 500.000

γ) Ε/Γ - Ο/Γ «ΑΡΣΙΝΟΗ» Ν.Π. 5337 ΚΟΧ 1.318,69
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΕΒΔΟΜΑΡΙΑΣ
(ΚΑΒΑΛΑ, ΤΗΛ.: 830160)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΤΣΑΛΙΚΗ ΕΛΕΝΗ (ΚΑΒΑΛΑ - ΤΗΛ.: 837800)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ
1η προσφορά: Δρχ. 800.000.000

δ) Ε/Γ «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» Ν.Π. 8975 ΚΟΧ 298,88
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΚΡΙΑΡΗΣ (ΤΗΛ.: 4186785)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (ΤΗΛ.: 4170018)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
1η προσφορά: Δρχ. 80.000.000

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΙΣΑΓΟΓΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σκεπτόνται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΔΕΛΤΑ

ΕΙΣΑΓΟΓΗ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σκεπτόνται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΔΕΛΤΑ

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Η πρόσφατη ανοδική πορεία της ναυλαγοράς στα πλοία ξηρού φορτίου και η γνώμη πολλών, ορθή ή λανθασμένη, ότι οι τιμές τους δύσκολα θα διορθωθούν περισσότερο, προκάλεσε σημαντική αύξηση της δραστηριότητας στις αγοραπωλησίες πλοίων. Παρατηρήθηκε έτσι μεγάλος αριθμός επιθεωρήσεων, ιδιαίτερα bulkcarriers ναυπηγημένων μετά το 1980, χωρίς βέβαια να εξαίρούνται και τα καλών προδιαγραφών containers και tweendeckers. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα την πραγματοποίηση πωλήσεων σε υψηλότερες τιμές από ό,τι αναμενόταν.

Επιπλέον, σε διάφορες δημοπρασίες που έγιναν πρόσφατα, η συμμετοχή ήταν σημαντικά υψηλή.

Στον τομέα των tankers τα πράγματα παρέμειναν όπως είχαν διαμορφωθεί τελευταία και, παρ' όλο που συνεχίζονται οι διακυμάνσεις και η αβεβαιότητα στη ναυλαγορά, αναφέρθηκαν πωλήσεις σε υψηλά επίπεδα τιμών. Σε αντιδιαστολή, από την αρχή του 1999 έως την ημέρα που γράφεται το παρόν, 30 tankers επωλήθησαν για διάλυση συμπεριλαμβανομένων και 7 VLCCs.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, παρ' όλο ότι αναμενόταν το αντίθετο, η κυβέρνηση της Ινδίας δεν επέβαλε με τον καινούργιο οικονομικό προϋπολογισμό επιπλέον επιβαρύνσεις στους διαλυτές, με αποτέλεσμα οι τιμές όχι μόνο να μη μειωθούν, αλλά να παρουσιάζουν σταθερά ανοδικές τάσεις. Έτσι, ο αριθμός των πωλήσεων παραμένει αυξημένος, με τους Ινδούς διαλυτές να αγοράζουν το μεγαλύτερο αριθμό των πλοίων ξηρού φορτίου, ενώ τα tankers, ως επί το πλείστον, οδεύουν προς το Μπανγκλαντές και το Πακιστάν.

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

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Capar «CHITA MARU», 182.000 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 14.100.000 στη Zodiac, το Panamax «ORANGE PHOENIX», 69.561 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 6.900.000 σε αγοραστής κυπριακών συμφερόντων, το Panamax «AMAPOLA», 67.896 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.650.000 σε Έλληνες αγοραστής, το Panamax «GRISCHUNA», 64.442 DWT ναυπηγήσεως 1987 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.100.000 σε Έλληνες αγοραστής, το Panamax «NORTHERN LIGHT», 65.592 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.900.000 σε Έλληνες αγοραστής, το «KAYAX», 42.230 DWT ναυπηγήσεως 1991 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.500.000 σε Έλληνες αγοραστής, το «GLORIOUS

FUTURE», 38.858 DWT ναυπηγήσεως 1994 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.700.000 σε Έλληνες αγοραστής, το «LAKE MARION», 38.173 DWT ναυπηγήσεως 1980 στη Βουλγαρία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.450.000 σε Έλληνες αγοραστής, το «SILS», 28.300 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.100.000 επίσης σε Έλληνες αγοραστής, το «OCEAN LILY», 28.024 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.000.000 σε αγοραστής της Ταϊβάν και το tweendecker «MONIQUE», 16.031 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.000.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστής. Επίσης, σε δημοπρασία επωλήθησαν τα «AGIOS NICOLAS», 65.400 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία, «PANTODINAMOS», 64.500 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία, «SOTIRAS», 64.900 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία και «PATERAS», 65.535 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Κορέα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το VLCC «C. BRIGHT», 309.000 DWT ναυπηγήσεως 1997 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 78.000.000 στην Dr. Peters, το «BLUE SKY RIVER», 90.000 DWT ναυπηγήσεως 1987 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 12.800.000 στην Teekay, το «ODENSE MAERSK», 50.600 DWT ναυπηγήσεως 1985 στη Δανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.850.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστής και το «ANINA», 40.293 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Κροατία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.300.000 σε Ιταλούς αγοραστής.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το bulkcarrier «SUPERITAS», 34.936 DWT ναυπηγήσεως 1973, αντί δολαρίων ΗΠΑ 119 ανά τόνο light σε αγοραστής της Ινδίας, το bulkcarrier «OSCAR», 17.600 DWT ναυπηγήσεως 1972 αντί δολαρίων ΗΠΑ 120 ανά τόνο light σε αγοραστής της Ινδίας, το bulkcarrier «LAKE WALES», 32.377 DWT ναυπηγήσεως 1971, αντί δολαρίων ΗΠΑ 102,5 ανά τόνο light σε αγοραστής της Κίνας, το tweendecker «KINZAN MARU», 14.291 DWT ναυπηγήσεως 1979, αντί δολαρίων ΗΠΑ 104,75 ανά τόνο light σε αγοραστής του Πακιστάν, το tweendecker «OLIVEBANK», 24.270 DWT ναυπηγήσεως 1977, αντί δολαρίων ΗΠΑ 122 ανά τόνο light σε αγοραστής της Ινδίας, το Tanker «APANEMO», 82.055 DWT ναυπηγήσεως 1975, αντί δολαρίων ΗΠΑ 125 ανά τόνο light σε αγοραστής του Μπανγκλαντές και το tanker «ALANDIA PRIDE», 83.986 DWT ναυπηγήσεως 1974, αντί δολαρίων ΗΠΑ 119,5 ανά τόνο light σε αγοραστής του Πακιστάν.

ΣΤΟ ΠΑΙΔΙΚΟ ΜΥΑΛΟ

ΠΟΛΛΕΣ ΦΟΡΕΣ

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΦΑΝΤΑΖΕΙ ΤΡΟΜΑΚΤΙΚΟΣ.

ΣΚΕΦΤΕΙΤΕ ΟΤΑΝ ΕΙΝΑΙ...

Πόλεμος στο Κονγκό.

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



Χάρη στη δική σας ευαισθησία προσφέρει έργο ζωής!

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

Επώνυμο: Όνομα:

Διεύθυνση: Πόλη:

Τ.Κ.: Τηλ: Επάγγελμα:

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

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

Ο τρόπος που θα στείλω τα χρήματα είναι:

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

☐ Μέσω της πιστωτικής μου κάρτας:

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

Αριθμός κάρτας: Ημ. Λήξης:

Ημερομηνία: Υπογραφή:

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

Οι δωρεές προς τη UNICEF εκπίπτουν από το φορολογητέο εισόδημα



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

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

του Κ. Τσόντου*

Η απασχόληση -σε ευρωπαϊκό επίπεδο- βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο, που χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά ανεργίας, μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές και πολλές κοινωνικο-οικονομικές επιδράσεις. Όλα αυτά συντελούν στην ανάγκη για δημιουργία ενός νέου πλαισίου ανάπτυξης καριέρας, το οποίο προϋποθέτει σύγχρονη και ευέλικτη προσέγγιση στο πρόβλημα εξεύρεσης εργασίας και περαιτέρω επαγγελματικού σχεδιασμού.



Στο παρόν άρθρο θα παρουσιαστεί αρχικά η «κλασική» μεθοδολογία επαγγελματικού σχεδιασμού και κατόπιν θα αναλυθούν οι λόγοι που, πλέον, την καθιστούν αναποτελεσματική, και, τέλος, θα προταθεί ένα νέο ευέλικτο σύστημα.

Τα τελευταία χρόνια, λοιπόν, ο νέος, αφού δημιούργησε ένα εκπαιδευτικό υπόβαθρο -ανάλογο με τις προτιμήσεις και κλίσεις του (π.χ. σχολή γραμματέων, αποφοίτηση από Τεχνολογικό Ίδρυμα ή Πανεπιστήμιο κ.λπ.)- άρχισε μια έρευνα των επαγγελμάτων στα οποία θα μπορούσε να εφαρμόσει τις θεωρητικές γνώσεις του. Κατόπιν (με την προϋπόθεση ότι είχε υιοθετήσει ένα σύστημα επαγγελματικού σχεδιασμού), ιεραρχούσε αυτά τα επαγγέλματα ανάλογα με τις κοινωνικο-οικονομικές απαιτήσεις του και τη ζήτηση που παρουσίαζαν οι συγκεκριμένες ειδικότητες (π.χ., κάποιος μπορεί να είχε την οικονομική δυνατότητα να περιμένει ακόμη και ένα χρόνο μέχρι να προκύψει κάποια θέση που να εμπίπτει ακριβώς στις προδιαγραφές του, ενώ κάποιος άλλος να επιθυμούσε την άμεση έναρξη κάποιας συναφούς με το αντικείμενό του εργασίας κ.λπ.). Παράλληλα, προσπαθούσε να αντιμετωπίσει το μεγαλύτερο πρόβλημά του, τη μη ύπαρξη προϋπηρεσίας, με διάφορους τρόπους

(π.χ. θερινή απασχόληση σε κάποια εταιρεία, πρακτική άσκηση μέσω συνεργασίας ΑΕΙ/ΤΕΙ - επιχειρήσεων, απόκτηση εφημεροσμένης κατάρτισης κ.λπ.). Εάν όλα αυτά δεν απέδιδαν, στρεφόταν προς την απόκτηση εξειδικευμένων προσόντων (π.χ., κατάρτιση σε κάποιο πρόγραμμα Η/Υ), που θα του προσέδιδαν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ύστερα από όλα αυτά, η διαδικασία ήταν τυποποιημένη: «αποστολή βιογραφικών σημειωμάτων προς όλες τις μεγάλες εταιρείες, όπου θα μπορούσε να αξιοποιηθεί», «απάντηση σε αγγελίες» και «συμμετοχή σε εκδηλώσεις ομαδικών συνεντεύξεων». Έπειτα από κάποιο διάστημα, υπήρχε μεγάλη πιθανότητα να προσληφθεί σε μια θέση, τουλάχιστον παρεμφερή με το υπόβαθρό του.

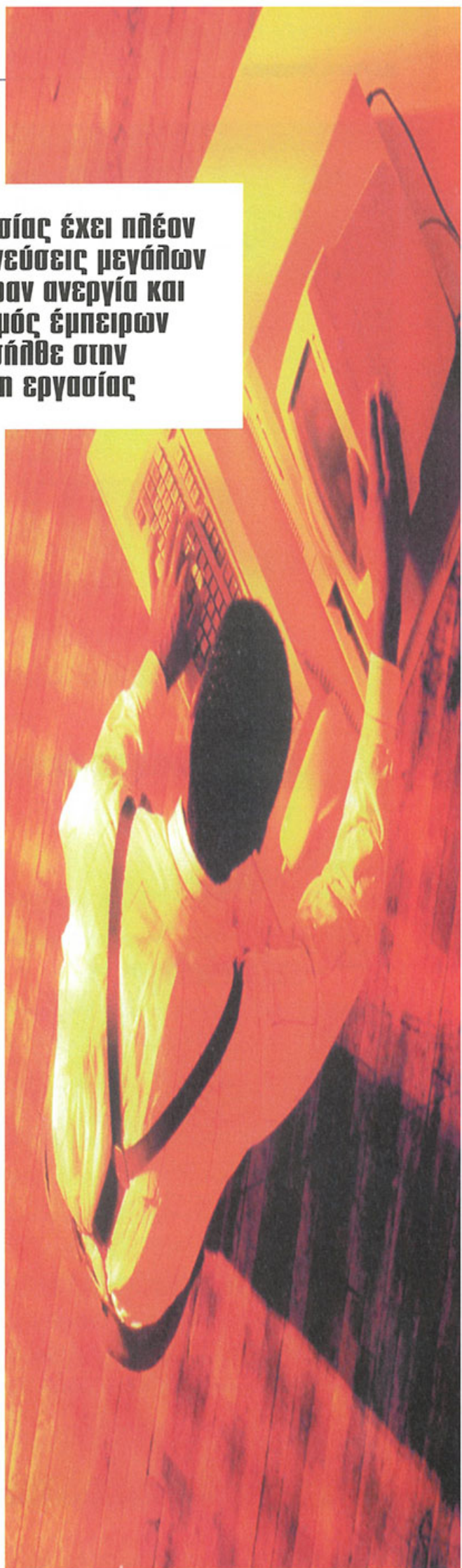
Όπως καταλαβαίνουμε, όλα αυτά έχουν ως βάση τη «μόνιμη και πλήρη απασχόληση», που κατά κάποιο τρόπο παρείχε μεγάλο βαθμό ασφάλειας και προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξης. Όμως, ο χάρτης της εργασίας έχει πλέον αλλιάξει. Οι συγχωνεύσεις των μεγάλων εταιρειών επέφεραν ανεργία και σημαντικός αριθμός έμπειρων στελεχών εισήλθε στην επαναζήτηση εργασίας, με αποτέλεσμα να αποκλείονται οι νεότεροι σε ηλικία και πείρα. Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι η υιοθέτηση, από τους εργοδότες, ευέλικτων μορφών απασχόλησης, όπως η μερική απασχόληση (part time), η απασχόληση ορισμένου χρόνου (σε περίοδο αυξημένου εργασιακού όγκου, π.χ. κλήσιμο ισολογισμών), καθώς και η υπεργολαβία (subcontracting, κατά την οποία μία επιχείρηση αποκεντρώνει μέρος των εργασιών της σε εξωτερικούς εξειδικευμένους συμβούλους, π.χ. την εξεύρεση προσωπικού σε εταιρείες επιλογής στελεχών, τη μισθοδοσία σε payroll specialists κ.ά.).

Οι σύγχρονες αυτές τάσεις, που αποτελούν πλέον καθεστώς για τις ΗΠΑ και τις προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες, θεσμοθετήθηκαν πρόσφατα και στη χώρα μας με το νέο Εργασιακό Νομοσχέδιο. Έτσι, η αντίληψη του «τέλους της εργασίας» (σύμφωνα και με το ομότιτλο βιβλίο) έχει αρχίσει να βιώνεται και στην Ελλάδα. Όμως, η κατάσταση που διαμορφώνεται είναι στην πραγματικότητα τόσο τραγική, ή είναι ένα μεταβατικό στάδιο όπου απλώς απαιτείται προσαρμογή του εργατικού δυναμικού; Πράγματι, η αποδυνάμωση των εργατικών σωμάτων, η εφαρμογή ευέλικτων μορφών απασχόλησης και ο αυξημένος ανταγωνισμός δημιουργούν πλῆθος ανασφάλειας. Πόσες όμως ευκαιρίες -πέραν της μισθωτής εργασίας- έχουν δημιουργηθεί; Για παράδειγμα, πολλοί νέοι, κάτοχοι μεταπτυχιακών διπλωμάτων, που δεν βρίσκουν μόνιμη εργασία, αξιοποιούν τις γνώσεις τους διδάσκοντας σε σεμινάρια της ειδικότητάς τους. Άλλοι, που έχουν γνώσεις Marketing, στρέφονται στον τομέα των πωλήσεων, που αρχικά δεν τους εξασφαλίζει οικονομικά, αλλά μελλοντικά δημιουργεί γι' αυτούς ικανοποιητικό εισόδημα. Άλλοι πάλι προσφέρουν κατά περίπτωση τις υπηρεσίες τους σε περισσότερες από μία εταιρείες, με αποτέλεσμα αφ' ενός να διασφαλίζουν τις ζητούμενες απολαβές και αφ' ετέρου να «εκτίθενται» περισσότερο στην αγορά εργασίας, δημιουργώντας «καλό όνομα».

Πώς μπορεί λοιπόν ο νέος να σχεδιάσει την επαγγελματική σταδιοδρομία του; Η απάντηση περικλείεται πλέον σε μία λέξη: ΕΥΕΛΙΞΙΑ. Η όρεξη για δουλειά, η μεγάλη κινητικότητα, οι συνεχείς επαφές με διάφορους εκπροσώπους εταιρειών ή άλλων οργανισμών και η έμφαση στην αποτελεσματικότητα για την επίτευξη των στόχων που θα του ανατεθούν, αποτελούν τα σύγχρονα εφόδια του νέου, σε συνδυασμό βέβαια με το εκπαιδευτικό του υπόβαθρο. Το επιχειρηματικό πνεύμα (ιδεομένου του ότι υπάρχουν σήμερα πολλά «προγράμματα στήριξης των νέων που αναλαμβάνουν επιχειρηματικές πρωτοβουλίες»), η ικανότητα διαπραγματεύσεων και η συνεχής ενημέρωση για τις ανάγκες της αγοράς εργασίας και τις ευκαιρίες (π.χ., το πρόσφατο πρόγραμμα STAGE του ΟΑΕΔ, κατά το οποίο θα τοποθετηθούν 4.000 άνεργοι πτυχιούχοι επί 11 μήνες σε εταιρείες, με όλο το κόστος καλυπτόμενο από τον ΟΑΕΔ) είναι σίγουρο ότι μπορούν να διασφαλίσουν στον νέο θετικό πλαίσιο για τη δημιουργία σταδιοδρομίας. «ΤΑ ΜΑΤΙΑ ΑΝΟΙΧΤΑ», λοιπόν, και με την εργατικότητα η ΕΠΙΤΥΧΙΑ είναι εξασφαλισμένη.

* Ο Κ. Τσόντος είναι σύμβουλος επιχειρήσεων, εξειδικευμένος σε θέματα Ανάπτυξης Προσωπικού και Επαγγελματικού Σχεδιασμού.

Ο χάρτης της εργασίας έχει πλέον αλλιάξει. Οι συγχωνεύσεις μεγάλων εταιρειών επέφεραν ανεργία και σημαντικός αριθμός έμπειρων στελεχών εισήλθε στην επαναζήτηση εργασίας



AIRBUS A340

ΥΠΕΡΟΧΗ ΣΤΙΣ ΜΑΚΡΙΝΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

του Ηλία Μπίσια



Στις 29 Ιανουαρίου προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο του Ελληνικού τα δύο πρώτα Airbus A340-300 της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τα νέα αυτά υπερσύγχρονα αεροσκάφη πρόκειται να αντικαταστήσουν τα παλαιότερης τεχνολογίας Τζάμπο (Boeing 747-200) και να συμβάλουν ουσιαστικά στην ανανέωση της γενικότερης εικόνας του εθνικού μας αερομεταφορέα. Τα «Ναυτικά Χρονικά» σας παρουσιάζουν το αεροσκάφος τύπου Airbus A340 και αναλύουν τις ανέσεις του για το επιβατικό κοινό, όπως τις παρουσίασαν η O.A., η Virgin Atlantic, η Sabena, η Air France, η Singapore Airlines και η Austrian Airlines.



Το Airbus A340 δημιουργήθηκε ως μια απάντηση της Airbus στο αμερικανικό Boeing 747 και στους διάφορους τύπους του. Η βασική καινοτομία που η Airbus θέλησε να εισαγάγει είναι η δυνατότητα για κάλυψη μεγαλύτερης ακτίνας δράσης σε συνάρτηση με μέτρια χωρητικότητα ως προς τη μεταφορά επιβατών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το Airbus A340 έχει την τεχνολογική δυνατότητα να καλύψει απόσταση από την Αθήνα στη Μελβούρνη της Αυστραλίας με μεγαλύτερη οικονομία σε καύσιμα από το 747, αφού ο μέγιστος αριθμός επιβατών που μπορεί να μεταφέρει είναι 300 (το 747 μεταφέρει έως και 450 επιβάτες). Η δυνατότητα κάλυψης μακρινών αποστάσεων χωρίς κενές θέσεις αποτελεί, μαζί με την προηγμένη τεχνολογία, τις μεγάλες ιδιαιτερότητες

του αεροσκάφους. Ως βασικό ανταγωνιστή η Boeing κατασκεύασε το 777, το οποίο όμως καταναλώνει κατά μέσο όρο περισσότερα καύσιμα.

Η Airbus παράγει σε δύο εκδόσεις το A340, με τους κωδικούς A340-200 και A340-300 (για τα γενικότερα τεχνικά χαρακτηριστικά βλ. πίνακα σελ. 76). Το A340 έχει την τεχνολογική φιλοσοφία του A330 ενώ μοιάζει σε αρκετά σημεία με τα αεροσκάφη A319, A320 και A321.

Ο Ολυμπιακή σχεδιάζει να δρομολογήσει και τα τέσσερα A340-300 στις πτήσεις μακρινών αποστάσεων, στις οποίες έχει δρομολογημένα τα πεπαλαιωμένα Boeing 747-200.

Παράλληλα, στόχος της εταιρείας είναι να εξυπηρετήσει και προορισμούς με μεγάλη κίνηση εντός της Ευρώπης (Λονδίνο, Παρίσι κτλ.). Τα τέσσερα A340 της Ο.Α. θα έχουν μόνο διακεκριμένη και οικονομι-

κή θέση (συνολικά, 295 επιβάτες) και θα προσφέρουν υψηλή επίπεδο ανέσεων σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Συγκεκριμένα, στη διακεκριμένη θέση όλα τα καθίσματα μετατρέπονται σε κρεβάτια και έχουν ατομικές οθόνες, video κτλ. Παράλληλα, στην καμπίνα της διακεκριμένης θέσης υπάρχουν δύο τηλεφωνικές συσκευές, ένα φαξ, καθώς και το σύστημα AirShow που απεικονίζει τη θέση του αεροσκάφους και τις παραμέτρους της πτήσης καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής. Στην οικονομική θέση υπάρχει ατομική οθόνη σε κάθε κάθισμα, ενώ παρέχεται η δυνατότητα για χρησιμοποίηση τηλεφώνου και φαξ.

Επιπλέον, η διαμόρφωση του χώρου στην οικονομική θέση, δύο καθίσματα στη σειρά σε κάθε παράθυρο και τέσσερα καθίσματα στη μέση, προσφέρει μεγαλύτερη άνεση στους επιβάτες.

Η Austrian Airlines ανέπτυξε ουσιαστικά τα δρομολόγια μακρινών αποστάσεων με την απόκτηση των Airbus A340. Τα A340 συμπληρώσαν τα Airbus A310 δίνοντας τη δυνατότητα στην εταιρεία να εγκαταστήσει δρομολόγια προς τη Νότια Αφρική και την Άπω Ανατολή. Τα A340 της εταιρείας διαθέτουν δύο θέσεις (διακεκριμένη και οικονομική) και πλήρες σύστημα ραδιοτηλεοπτικής ψυχαγωγίας. Στη διακεκριμένη θέση, τα δερμάτινα καθίσματα, η προσεγμένη διαμόρφωση του χώρου, η ιδιαιτερότητα των γεύσεων στο μενού που προσφέρεται, αποτελούν τα βασικά στοιχεία της ξεχωριστής απόλαυσης που παρέχει η Austrian.

Η Air France ήταν η πρώτη εταιρεία που απέκτησε τα A340 και αυτή τη στιγμή τα δρομολογεί κυρίως προς Νότια Αμερική και Άπω Ανατολή. Στο συγκεκριμένο αεροσκάφος, η Air France διαθέτει πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική θέση, με ξεχωριστές ανέσεις στην καθεμιά. Στην πρώτη θέση, το αεροσκάφος διαθέτει έξι καθίσματα που γίνονται κρεβάτια εξασφαλίζοντας μεγαλύτερο χώρο στους επιβάτες, ενώ στη διακεκριμένη έχει δημιουργηθεί ένα μικρό μπαρ για όσους προτιμούν να

πίνουν το ποτό τους όρθιοι! Σε όλες τις θέσεις υπάρχουν οθόνες, τηλεφώνια και fax για τους επιβάτες.

Η Singapore Airlines είναι η μόνη αθλοδοχή εταιρεία που δρομολογεί Airbus A340 από Αθήνα. Τα αεροσκάφη της Singapore Airlines αναχωρούν τρεις φορές την εβδομάδα για Σιγκαπούρη, χωρίς ενδιάμεσο σταθμό, προσφέροντας άνετες ανταποκρίσεις προς Αυστραλία. Παρέχουν πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική θέση, που θεωρούνται από τις καλύτερες στον κόσμο. Συγκεκριμένα, η Singapore Airlines «ανακαίνισε» πρόσφατα το εσωτερικό των αεροσκαφών της, με αποτέλεσμα να προσφέρονται διάφορες πολυτέλειες στους εκλεκτούς επιβάτες της. Ιδιαίτερα, η πρώτη θέση θεωρείται εναέριος παράδεισος. Στα A-340 της Singapore Airlines προσφέρονται εκλεκτά μέσα ψυχαγωγίας, όπως παιχνίδια Nintendo, πολλοί τίτλοι βίντεο κτλ.

Η Sabena διαθέτει τα A340 κυρίως στα δρομολόγια της προς Βόρεια Αμερική. Η αεροπορική εταιρεία προσφέρει στο επιβατικό κοινό της διακεκριμένη και οικονομική θέση. Το πλάτος του καθίσματος στη διακεκριμένη θέση είναι 20 ίντσες ενώ στην οικονομική 17 ίντσες, η δε κλίση του καθίσματος είναι 121 μοίρες και 113 αντίστοιχα. Η Sabena δρομολογεί τους τύπους Airbus και συγκεκριμένα το A340 και το A200.

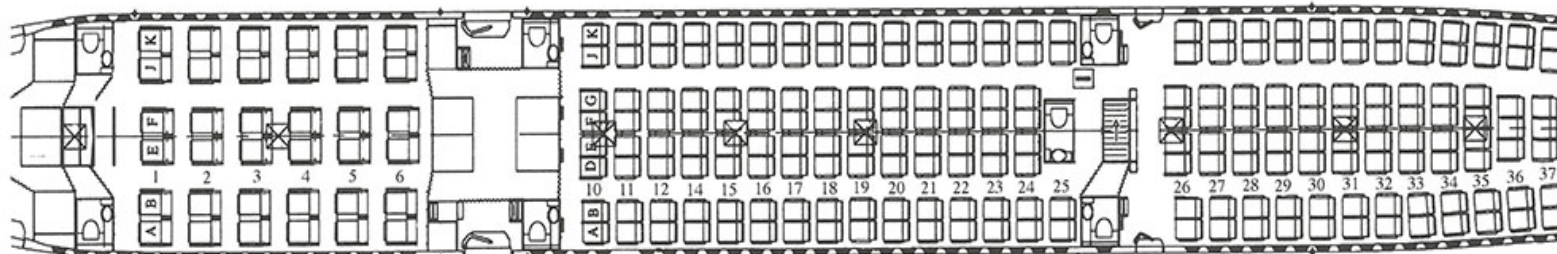
Η Virgin Atlantic παρέχει Upper Class, Premium Economy και Economy στα A340. Η Upper Class προσφέρει σε τιμές Business Class υπηρεσίες πρώτης θέσης, όπως ανακλινόμενα καθίσματα φάρδος έως 60 ιντσών, μπαρ και μικρό σαλόνι, υπηρεσίες αισθητικού κ.ά. Η Premium Economy είναι μια πρωτοποριακή θέση, που προσφέρεται σε όσους επιβάτες έχουν πληρώσει το «full fare» της οικονομικής θέσης. Η πολυθρόνα σε αυτή τη θέση φθάνει σε φάρδος τις 35 ίντσες, ενώ στην οικονομική τις 32. Και στις τρεις θέσεις προσφέρεται δυνατότητα επιλογής από 21

ΓΕΝΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

	A340-200	A340-300	A340-500*	A340-600*
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	54 C class/198 Y class	52 C class/242 Y class	313	380
ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ	59,42 m	63,69 m	67,8 m	75,3 m
ΑΤΡΑΚΤΟΥ				
ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΠΤΕΡΥΓΙΟΥ	60,30 m	60,30 m	63,6 m	63,6 m
ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΑΤΡΑΚΤΟΥ	5,64 m	5,64 m	5,64 m	5,64 m
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΥΨΟΣ	16,91 m	16,91 m	17,8 m	17,8 m
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΤΗΣΗΣ				
ΜΕ ΤΥΠΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	875-890 km/h	875-890 km/h	890 km/h	890 km/h
ΑΚΤΙΝΑ ΔΡΑΣΗΣ	14.800 km	13.500 km	15.750 km	13.900 km
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ	4	4	4	4
ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ	257	257	365	365
ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ (ΤΟΝΟΙ)				
ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ(ΤΟΝΟΙ)	185	190	240	254
ΜΕΓΙΣΤΟ ΩΦΕΛΙΜΟ ΒΑΡΟΣ (ΤΟΝΟΙ)	37,8	43,5	43,3	55,8
ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (L)	141.500	141.500	213.100	195.600

*Ημερομηνία παράδοσης 2002

Η κάτοψη της στρόκτου του A340-200 της Austrian Airlines



κανάλια βίντεο, 7 μουσικής, 10 παιχνίδια Nintendo και 5 για PC.

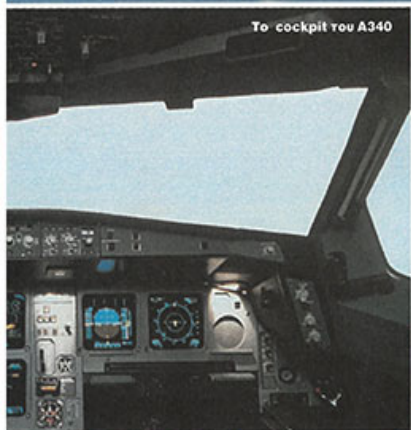
Το 1997, η Airbus ανακοίνωσε την κατασκευή των νέων μοντέλων A340-500 και A340-600. Το A340-600 θεωρείται βασικός αντικαταστάτης του Boeing 747-400, αφού θα προσφέρει έως και 420 θέσεις με μέγιστη ακτίνα δράσης τα 13.900 Km. Το A340-500 θα μεταφέρει έως 313 επιβάτες και θα διανύει αποστάσεις-ρεκόρ έως και 15.750 Km.

Η παράδοση των αεροσκαφών θα αρχίσει το 2002, με πολλές παραγγελίες να έχουν ανακοινωθεί έως τώρα. ➡

A340 της Singapore Airlines μετά την προσγίση στον Ανατολικό Αερολιμένα Αθηνών



Το bar της Upper Class της Virgin Atlantic



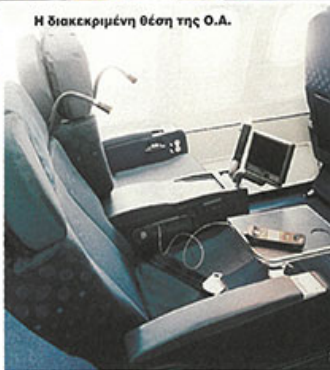
Το cockpit του A340



Αποψη του εσωτερικού χώρου του A340 της Austrian Airlines



Το A340-600, η νέα παραγγελία της Emirates με ημερομηνία παράδοσης το 2002



Η διακεκριμένη θέση της Ο.Α.



Η Upper Class της Virgin Atlantic

Η «ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ» ΤΗΣ AUSTRIAN

Βελτιωμένα αποτελέσματα παρουσίασε ο όμιλος της Austrian Airlines τα πρώτα τρία τρίμηνα του '98.

Συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα της χρήσης από συνήθειες εμπορικές δραστηριότητες (ECT) ανέρχονται στο ποσό των 1.288,5 εκατ. αυστριακών σελινίων, υπερβαίνοντας τα αντίστοιχα αποτελέσματα της περσινής περιόδου κατά 75,8%.

Μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου, η Austrian Airlines είχε μεταφέρει 3.398.746 επιβάτες (αύξηση 12,1%). Το Austrian Airlines Aviation Group -Austrian Airlines, Lauda Air και Tyrolean Airways- μετέφερε 6.019.047 επιβάτες -αύξηση 11,8% από την προηγούμενη χρονιά.

Στις τακτικές πτήσεις, το Austrian Airlines Aviation Group μετέφερε 4.723.372 επιβάτες, αύξηση 13,7%. Ο όγκος των πτήσεων charter αυξήθηκε κατά 5,4% (1.295.675 επιβάτες).

Ο συντελεστής πληρότητας στις προγραμματισμένες πτήσεις αυξήθηκε κατά 2,7 εκατοστιαίες μονάδες, ήτοι 69,2%. Ο μέσος συντελεστής πληρότητας (σε προγραμματισμένες και charter πτήσεις) βελτιώθηκε κατά 1,7 εκατοστιαίες μονάδες, ήτοι 72,2%. Ο όγκος εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά

8,5% (54.800 τόνοι).

Τα αποτελέσματα χρήσης για την Austrian Airlines AG από συνήθειες εμπορικές δραστηριότητες διαμορφώθηκαν από Ιανουάριο έως τέλη Σεπτεμβρίου 1998 σε 882,4 εκατ. αυστριακά σελίνια, υπερβαίνοντας τα αποτελέσματα χρήσης της αντίστοιχης περιόδου του 1997 κατά 512,9 εκατ. αυστριακά σελίνια (υπερδιπλασιασμός).

Συνολικά, το Austrian Airlines Aviation Group εγκαίνισσε το 1998 17 νέους προορισμούς και εξυπηρετεί 116 προορισμούς, συνολικά, σε 65 κράτη και στις πέντε ηπείρους! Επίσης, σχεδιάζει να ξεκινήσει προγραμματισμένες πτήσεις το 1999 προς Atyrau (Kazakhstan), Baku (Azerbaijan), Erewan (Armenia), Tashkent (Uzbekistan) και Μόντρεαλ (Καναδάς).

Το 1998, η Austrian Airlines πρόσθεσε στο στόλο της τρία Airbus A320, δύο Airbus A321 και ένα Airbus A330-200. Πουλήθηκαν δύο αεροσκάφη τύπου MD-81 και ένα Airbus A310-300.

Το 1999, η Austrian Airlines αναμένει να της παραδοθούν δύο αεροσκάφη για υπερατλαντικές πτήσεις, ένα Airbus A340-300 και ένα A330-200. Κατά το 1998, παρεδόθησαν στη Lauda Air ένα Boeing 737-800 και ένα Boeing 777-200 IGW.



Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ ΕΝΔΥΝΑΜΩΝΕΤΑΙ

Σε οριστική «ανεξαρτητοποίηση» της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας προχωρά το Δ.Σ της Ο.Α με σκοπό την περαιτέρω α-

νάπτυξη της εταιρείας και τη βελτίωση των αποτελεσμάτων της. Στο νέο στρατηγικό σχεδιασμό της εταιρείας περιλαμβάνεται η απόκτηση νέων αεροσκαφών jet μέχρι 100 θέσεων και η επέκτασή της προς νέους προορισμούς στα Βαλκάνια και την Ιταλία. Παράλληλα, στους άμεσους στόχους της είναι η ανάπτυξη του αεροδρομίου «Μακεδονία» σε περιφερειακό κόμβο για τα Βαλκάνια.

Σύντομα, η εταιρεία θα αναλάβει την εκτέλεση

των περισσότερων δρομολογίων της Ο.Α. -σε συνεργασία με τις Μακεδονικές Αερογραμμές- ούτως ώστε να ξεπεραστούν οι ελλείψεις που παρουσιάζει ο ελληνικός αερομεταφορέας.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

AIR
του Ηλία Μπίσια

Η AIR MANOS ΑΝΟΙΓΕΙ ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΗΣ

Από τις 2 Απριλίου ξεκινά εσωτερικές πτήσεις η ελληνική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που ανήκει στον όμιλο Manos Travel. Η Air Manos θα εκτελεί, με αεροσκάφη τύπου Auro RJ 100 και Shorts 360, καθημερινές και τακτικές πτήσεις προς τους ακόλουθους προορισμούς: Από Αθήνα για Θεσσαλονίκη (5 πτήσεις ημερησίως), Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Χίο, Χανιά (4 πτήσεις ημερησίως), Σαντορίνη. Από Θεσσαλονίκη για Μύκονο, Σάμο, Σαντορίνη, Χίο. Η Air Manos θα είναι επίσης η μοναδική αεροπορική εταιρεία που θα συνδέει την Αθήνα με το Αγρίνιο. Η διεύθυνση της εταιρείας στην Αθήνα είναι Πανεπιστημίου 39 και το τηλέφωνο 3233562-4



Η ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ ΕΙΝΑΙ ΠΑΛΙ ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ

Η Maersk Air ξεκίνησε από τις 28 Μαρτίου καθημερινές πτήσεις από Αθήνα προς Κοπεγχάγη, αναπληρώνοντας το κενό που δημιουργήθηκε με την αποχώρηση της SAS από την Αθήνα πριν από ένα χρόνο.

Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί η Maersk Air είναι Boeing 737-500 ενός έτους, ο νεότερος στόλος της Ευρώπης. Η χωρητικότητα των αεροσκαφών είναι 104 θέσεων (45 διακεκριμένες και 59 οικονομικής), ενώ η ποιότητα παροχής υπηρεσιών, όπως εναλλαγή γευμάτων -οκτώ διαφορετικά μενού το μήνα στη διακεκριμένη θέση και τέσσερα διαφορετικά μενού το μήνα στην οικονομική θέση-, ο άνετος χώρος ανά επιβάτη κτλ., αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα της εταιρείας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η Maersk Air επελέγη το 1997 ως ο καλύτερος αερομεταφορέας εσωτερικών πτήσεων για τη Δανία.

Πέραν της καθημερινής σύνδεσης Αθήνας-Κοπεγχάγης, η συνεργασία Code Share της Maersk Air με τη SAS εξασφαλίζει αεροπορική πρόσβαση μέσω Κοπεγχάγης σε όλη τη Σκανδιναβία και Φινλανδία.

Παράλληλα, η συνεργασία αυτή παρέχει τη δυνατότητα στους επιβάτες και των δύο εταιρειών να συμμετέχουν στο SAS EuroBonus, αξιοποιώντας τα μίλια που έχουν συγκεντρώσει από τα ταξίδια τους.

Η APG Hellas είναι ο επίσημος αντιπρόσωπος της Maersk Air στην Ελλάδα. Η διεύθυνσή της είναι Ακαδημίας 33, 1ος όροφος, και τα τηλέφωνα 3603120 και 3607741.



Ο SAIRGROUP ΦΘΑΝΕΙ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ

Ο όμιλος SairGroup παρουσίασε και πάλι ενθαρρυντικά αποτελέσματα όσον αφορά το τελευταίο επιχειρηματικό έτος. Τα αποτελέσματα του 1998 παρουσιάζουν αύξηση 6,4% στα μεικτά κέρδη και 11,4% στα καθαρά κέρδη, καθώς και αύξηση 26,4% στα διαθέσιμα. Έτσι, ο όμιλος πέτυχε όλους τους στόχους τους ο-

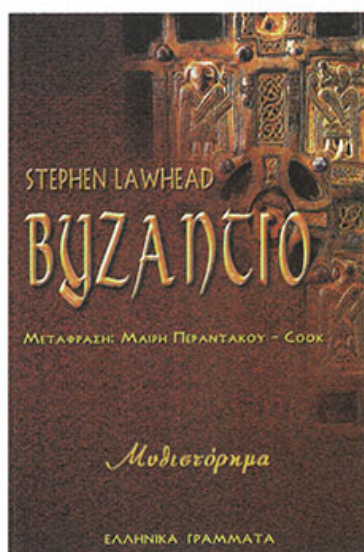
ποίους είχε θέσει κατά την αναδιοργάνωσή του πριν από τρία χρόνια. Και τα τέσσερα τμήματα του ομίλου παρουσίασαν ευνοϊκά αποτελέσματα. Επίσης, η εταιρεία ανακοίνωσε αύξηση των δρομολογίων της το καλοκαίρι προς τους ακόλουθους προορισμούς: Βρυξέλλες, Αμβούργο, Ανόβερο, Ντύσσελντοφ, Βερολίνο, Μόναχο, Βουκουρέστι, Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη, Λονδίνο, Όσλο, Βαρκελώνη, Παρίσι, Άμστερνταμ, Σκόπια και Σαράγεβο. Στη Βόρεια Ιταλία, η Swissair Express θα πετά προς Τορίνο, Βενετία και Μπολόνια.

Ο αριθμός των εσωτερικών γραμμών σύνδεσης Γενεύης-Ζυρίχης «Pendul Air» αυξάνεται επίσης σε 15 (μετ' επιστροφής) την ημέρα. Στην Αφρική, η Swissair πετά ξανά προς την Κινσάσα του Κογκό, ενώ σταματά τις πτήσεις προς Ντακάρ, Μπανζούλι και Μπαμάκο, πόλεις οι οποίες θα εξυπηρετούνται από τη Sabena, που ανήκει επίσης στη συμμαχία Qualiflyer Group.

Εξάλλου, νέες πτήσεις προστίθενται και προς την Τεχεράνη, το Τελ Αβίβ, τη Βηρυττό, το Γιοχάνεσμπουργκ, το Κέιπ-Τάουν και τη Σανγκάι, ενώ εγκαινιάζονται γραμμές για Μαϊάμι, Κοθωνία, Κινσάσα (Κογκό) και Stansted (Λονδίνο).



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

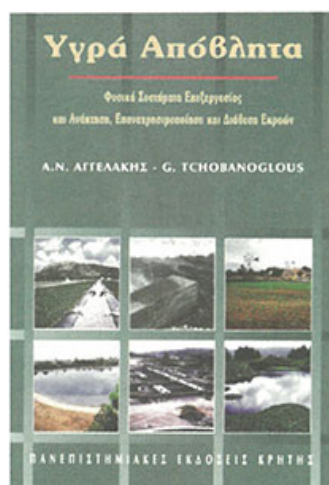


«BYZANTIO»
Μυθιστόρημα
Του Stephen Lawhead
Μετάφραση: Μαίρη Περαντάκου-Cook
Εκδόσεις: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ο Έινταν Μακ Κένα, μοναχός του 9ου αιώνα, επιλέγεται να συμμετάσχει σε ένα ταξίδι προσκυνήματος στα πιο απομακρυσμένα σημεία του γνωστού κόσμου της εποχής του, στην απαστράπτουσα πρωτεύουσα του Βυζαντίου, την Κωνσταντινούπολη, όπου μαζί με άλλους μοναχούς προσκυνητές πρόκειται να προσφέρει στον αυτοκράτορα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας το μοναδικό και ανυπέρβλητο διαφωτιστικό βιβλίο του Κελς.

Από τη μοναξιά και την αθωότητα του μοναστηριού ο Έινταν βρίσκεται βυθισμένος στην καρδιά μιας αστραφτερής αυτοκρατορίας.

Πρόκειται για ένα συναρπαστικό μυθιστόρημα, όπου αφθονούν δολοφονίες, φόντοι, προδοσίες...



«ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ»
Φυσικά συστήματα
επεξεργασίας και
Ανάκτηση, επαναχρη-
σιμοποίηση και διάθε-
ση εκροών
Των Α.Ν. Αγγελιάκη
και G. Tchobanoglous
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΡΗΤΗΣ

Με το βιβλίο αυτό επιχειρείται να καλυφθεί ένα σημαντικό βιβλιογραφικό κενό στη χώρα μας. Τα τρία κεφάλαια περιλαμβάνουν τα φυσικά συστήματα επεξεργασίας υγρών αποβλήτων και την ανάκτηση, επαναχρησιμοποίηση και διάθεση των εκροών τους. Η περιγραφή τους βασίστηκε στη διαθεσίμη μέχρι σήμερα διεθνή τεχνολογία, με έμφαση σε θέματα που έχουν σχέση με τα προβλήματα και τις συνθήκες του ελληνικού χώρου.

Τα βιβλία των Πανεπιστημιακών Εκδόσεων Κρήτης μπορείτε να τα βρείτε στην Αθήνα στο βιβλιοπωλείο της οδού Μάνης 5, τηλ: 3818.372.

ΟΜΙΛΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ
«ΝΕΟ ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚΟ & ΕΛΛΗΝΟΑΓΓΛΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ»
Μονοτονικό ήξεξικό, στη δημοτική, με 36.000 ήξηματα και κατάλογο ανωμάων ρημάτων
Εκδόσεις: ΟΛΥΜΠΙΑ

ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΑΓΓΛΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ
Μονοτονικό, 35.000 ήξηματα (τσέπη)
Εκδόσεις: ΟΛΥΜΠΙΑ



Γνήσιο σπορ ρολόι

Το μοντέλο Aquanaut της Patek Philippe είναι ένα γνήσιο σπορ ρολόι με πρωτοποριακό σχεδιασμό, διατίθεται σε τρία μεγέθη, με μπρασελέ από ατσάλι και χρυσό 18K και με tropical πουράκι.

Το tropical πουράκι είναι σπαθό και ευχάριστο στην αφή, από μαύρο συνθετικό υλικό, και κουμπώνει σε ατσάλινο κλιπ με τον διάσημο ανάγλυφο Calatrava σταυρό της Patek Philippe.

Όλα τα μοντέλα Aquanaut έχουν οκτάγωνο δακτύλιο, με ματ φινιρίσμα, καντράν σχεδιασμένο με 12 αραβικά νούμερα από λευκόχρυσο και διαθέτουν ένδειξη ημερομηνίας.

Αποκλειστική διάθεση: Symbol Hellas A.E., τηλ: 9359.423, και σε επιλεγμένα καταστήματα σε όλη την Ελλάδα.



Η Αμερική στη Βιέννη

Έργα γνωστών Αμερικανών καλλιτεχνών θα παρουσιαστούν στη Βιέννη το 1999. Μέχρι τις 2 Μαΐου το «Kunststhal Wien» θα παρουσιάσει έργα του Andy Warhol. Πρόκειται για μια έκθεση με περισσότερα από 700 εκθέματα του Αμερικανού καλλιτέχνη, με θέματα από pop ει-κόνες «art factory».

Επίσης, η αυστριακή γκαλερί στο Belvedere θα φιλοξενήσει έως τις 20 Ιουνίου μια έκθεση 100 πινάκων, οι οποίοι προέρχονται από μουσεία των ΗΠΑ, έργα που χρονολογούνται με-ταξύ της Διακήρυξης της Ανεξαρτησίας το 1776 και της εισόδου των ΗΠΑ στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθύνεστε στον Αυστριακό Οργανισμό Τουρισμού, τηλ: 01-96013.69 ή στη Βιέννη, τηλ: 0043-1-512 01 00/36 ή στο fax 0043-1-512 01 00/30.



Υψηλή ωρολογοποιία

Στην έκθεση υψηλής ωρολογοποιίας, που έγινε στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρεταννία», η παρουσία της Chopard με τη νέα σειρά «Ice Cube» όφισε τις καλύτερες εντυπώσεις.

Τα ρολόγια αυτά με το γεωμετρικό σχήμα, σε λευκόχρυσο ή χρυσό και τα 76 διαμάντια τετράγωνης κοπής, συγκέντρωσαν το ενδιαφέρον πολλών επωνύμων, όπως του κ. Μητσάκη, της κ. Μαρίας Λάτση, της κ. Βαρβιτσιώτη κ.ά.

Ο οικοδεσπότης, κοσμηματοπώλης κ. Ηλίας Κασσής, και η επί των δημοσίων σχέσεων κ. Τζένυ Οικονομοπούλου ξενάγησαν τους επι-σκέπτες στον κό-σμο του γνωστού ελβετικού οίκου Chopard.

Προσκεκλημένος του κ. Κασσή, ο γενικός διευθυντής του ελβετικού οίκου κ. Pilet, ο οποίος ήρθε από τη Γενεύη ει-δικά για να πα-ρευρεθεί στην έκ-θεση.



Τα Daniel Roth και στην Ελλάδα

Ο Daniel Roth, εγγονός ωρολογοποιού, ίδρυσε το 1988 τον ο-μώνυμο οίκο, με σκοπό την κατα-σκευή ρολογιών

με πίστη στην παραδοσιακή υψηλή τεχνολογία, σε συνδυασμό με τον πρωτοποριακό σχεδιασμό. Τα ρολόγια του Daniel Roth διαθέτουν μοναδικότητα σχεδιασμού και άριστες προδιαγραφές κατασκευής του μηχανισμού τους. Ο δημιουργός επιθέγει τις πολυτιμες πρώτες ύλες α-διαφορώντας για το κόστος, ενώ επεξεργάζεται κάθε κομμάτι ξεχωρι-στά.

Τα ρολόγια Daniel Roth θα τα βρείτε στο γνωστό κατάστημα κοσμη-μάτων «Βουράκης», Βουκουρεστίου 8, Σύνταγμα.

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έκθεσης γλυπτικής της Αλεξάνδρας Αθανασιάδη, στην Πινακοθήκη Πιερρίδη - Δήμος Γλυφάδας.

Όπως αναφέρει, μεταξύ άλλων, ο Τάκης Μαυρωτάς στην εισαγωγή του πολυσέλιδου καταλόγου της έκθεσης: «Η Αλεξάνδρα Αθανασιάδη αναζητά στο γλυπτικό της έργο την αίσθηση του χρόνου σαν αυτογνωσία ζωής. Η γλυπτική, για την ίδια, εκφράζει το αξεδιάρητο σμίξιμο του "τι" και του "πώς" έτσι ώστε η επόμενη μέρα να αρχίζει με την εμπειρία του χθες. Δουλεύει ασταμάτητα και ακούραστα, προ-σληγμένη στην απόδοση των προσωπικών μορφικών της μύθων, τα τελευταία 15 περί-που χρόνια, διεισδύοντας επίμονα στη βαθύτερη ουσία της ανθρώπινης ζωής».

Στην έκθεση παρουσιάζονται 50 πρωτόφанта γλυπτά της καλλιτέχνιδος, που καλύπτουν τη χρονική περίοδο 1988-1999 σε τέταρτη ατομική παρου-σίαση. Η διάρκεια της έκθεσης είναι μέχρι της 17 Απριλίου και οι ώρες λειτουργίας είναι καθημερινά 09:00-15:00 και 18:00-20:30, Σάββατο και Κυριακή 10:00-14:00.

Πινακοθήκη Πιερρίδη-Δήμος Γλυφάδας (Αίθουσα 1), Λεωφ. Ποσειδώνος 29, Γλυφάδα.



NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 15

April 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Marketing and Advertising Director:

Nelly Colybadis

Advertising Manager:

Manolis Kasimatis

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

Contents

84. NO MORE MEASURES

Interview of the Ministry of Mercantile Marine
Stavros Soumakis

86. THE ENFORCEMENT OF CUBAN MARITIME DEBTS IN THE CANADIAN COURTS

By Marc De Man

88. THE MARITIME SCENE NEWS

*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,*

T

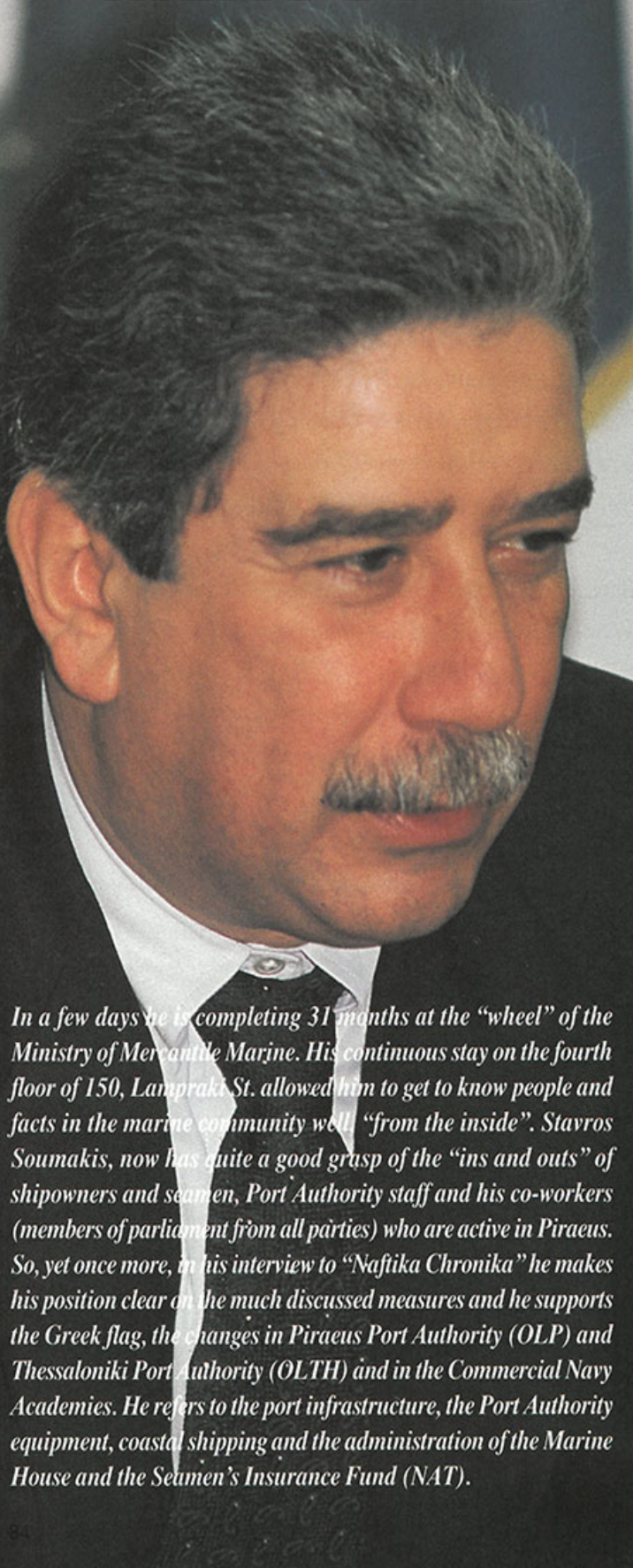
he Hellenic Union of Shipowners' (E.E.E.) suggestion to create a private Mercantile Marine Academy in our country, as a branch of Southampton Institute of Higher Education, UK, was not due to chance. It is about a desperate effort on the part of Hellenic shipowning to modernise the conditions of marine education in our country, something which the state ought to do. Evidently though, this modernisation cannot be brought about with law 2638. What is the target of the new Academy? To reassure the numeric efficiency of Mercantile Marine officers, to upgrade the academic staff of the Academies, to found a high level of specialised knowledge, to tighten the existing

educational network and others.

However, before E.E.E. goes forward with the relative initiative (on which there is some contradiction from non-popular factor in the pages of Naftika Chronika), it is necessary to examine certain things. First of all, what form the Academy will take in order to be recognised by the state? Will it be a Professional Qualification Institute (IEK) or a Free Studies Centre? In other words, the adjustment of the Academy will have to be decided based on what is valid at this point in Greece as far as private education is concerned, otherwise it will become a problematic Academy, which will not be able to attract the young. Furthermore, for it to have results, and in particular for there to be a motive, the degrees of the Academy have to be equivalent to those of the Mercantile Shipping Academies. And how is this possible, when the state will do anything it can to prevent this equivalence, because otherwise it would degrade the Academies which it sees as a great achievement? If the equivalence of the degrees is not reached, then the graduates-trial officers of the Academy will be led to attain a diploma from the British Mercantile Shipping! The cost of the Academy's operation has to be taken particularly into account, as far as the buildings, the equipment and the foreign professors are concerned. Under these circumstances, the cost will be rather high, which automatically leads to high fees. How beneficial will this be for the students? Unless the Academy is state supported.

Finally, it is not certain that the functioning of the Academy will be able to contribute to the numeric sufficiency of staff in Mercantile Shipping, given that it will be functioning together with the 13 existing Mercantile Shipping Academies, as a further "source", with a limited number of students. Under all these circumstances, in is of course doubtful if this Academy will be able to drag the state Marine Education up to its own high educational standards.

STAVROS SOUMAKIS NO MORE MEASURES



In a few days he is completing 31 months at the "wheel" of the Ministry of Mercantile Marine. His continuous stay on the fourth floor of 150, Lampraki St. allowed him to get to know people and facts in the marine community well "from the inside". Stavros Soumakis, now has quite a good grasp of the "ins and outs" of shipowners and seamen, Port Authority staff and his co-workers (members of parliament from all parties) who are active in Piraeus. So, yet once more, in his interview to "Naftika Chronika" he makes his position clear on the much discussed measures and he supports the Greek flag, the changes in Piraeus Port Authority (OLP) and Thessaloniki Port Authority (OLTH) and in the Commercial Navy Academies. He refers to the port infrastructure, the Port Authority equipment, coastal shipping and the administration of the Marine House and the Seamen's Insurance Fund (NAT).

Your family grew with the dawn of 1999. Do you believe that the Greek register will grow as well?

Look, I believe '99 will be the last bad year. Towards the end of the year, it is estimated that the international shipping market will breathe again, and thus the Greek flag will do better. However, at this moment there is steadiness in what concerns the flag matter.

It is true that in 1998, compared to 1997, the register moved with a more satisfying rhythm. The power of the fleet increased, while there were less cancellations. Will you proceed to taking measures, like the shipowners are asking?

Mr. Poulakidas, I have repeatedly referred to these much discussed measures. I have stated that the Greek shipowners possess a large Greek-owned fleet, and thus the number of seamen today is not enough to cover it. The return to the Greek flag is something that they as well should see with total certainty: that it is not the matter of cost, because of human potential, that they are mainly putting forward as the most serious measure. I believe that the return to the Greek flag does not pose a competition problem for them and, I repeat, as far as human potential is concerned, it is very much to their own credit and of course to Greece's. At this point, in the general sense of the term, there are not going to be any other measures.

The coastal seamen, but also the Union of Passenger Ship Owners are asking for brave motives to upgrade the fleet. At what point are the discussions between the Ministry of Mercantile Marine and the Ministry of Development currently?

A few days ago, for the first time in Greek history, we had the first formal beginning of construction of a passenger ship in Greek shipyards, at the Scaramagkas shipyards. This happened after many efforts in the last year, both by the Ministry of Development and by the Ministry of Mercantile Marine, in co-operation with ETBA, but also the general system, so that the renewal of the coastal fleet could happen in Greece. So, the first construction is already under way, the other coastal shipowners are in negotiations so that this effort is continued. I think that with a little more good will from all sides, this will become a very important reality for the Greek ship-repairing industry, for employment, for the national economy. At the same time, it is important that the renewal of the coastal fleet happens by Greek means. Let us not forget that in this way, for the first time, Greece acquires technical knowledge in the construction of such ships.

Do you hope that in 1999 OLP, OLTH and the other commercial ports of Greece will be saved, considering the change in the institutional framework?

Look, as I have stated many times, in the past two years the two ports have been on a very good development course. I dared say in the Houses of Parliament that the institutional change was necessary, and in fact now, when the ports are developing, so that the reform happens under the most positive conditions. My estimation is that from the moment that the other ports can compete in the basin of the south-west Mediterranean -let us not forget that Piraeus came back to first position in cargo and increased its potential in transit cargo, it means that now the workers' problems can be negotiated more easily, so that with their support as well, development can be more successful. I believe that employment, high pay and the survival of the port can be reassured only with development. I believe that we will do much better. Of course, this effort will be difficult. You do understand that a profound reform of organisations that have a history dating back to 1930 and operate with the same institutional framework is not an easy thing. I believe, however, that by taking on international counsellors, who will help in this respect, and with good communication and co-operation among everyone, this will happen with the smoothest and most effective way.

The new coastal shipping season is starting in a few weeks. Are the

Ministry's services ready?

I believe that yes. There are still some minor details to be taken care of on certain routes, mainly in the Dodecanese. Orders have already been given to all the port masters, so that they are ready for the adjustments they must make to the ports, with the port of Piraeus first, in order to repeat last year's picture, and even improve it.

So you believe that this year the ports will show a better picture than previous years? Because we are talking about ports with services dating back to the 60s.

Yes, but you saw that last year we had very good operation in ports, with the port of Piraeus first, as far as transferring passengers and vehicles is involved, and the orders are to improve these even more, with various interventions that have been planned and put on course with the responsibility of every port master. I believe that we are ready for the new summer tourist season.

What are your first feelings from the Commercial Navy Academies?

There was a large institutional change there, which completely overturns the form and contents of the syllabus, and I believe that we are slowly moving in this direction, following the law closely. At the same time -we weren't passively waiting for the law as you saw- very serious interventions have been made not only in the infrastructure of the academies but also in the equipment, the lessons, but also in the human potential, the professors. So, what we already started two years ago, with all these most important interventions, the new law on Marine Education will now put into effect. Let us not forget that Greek Shipping needs staff of a high educational status for the manning of Greek ships.

What are your targets this year for the Port Authorities Mr. Minister? As far as personnel is concerned, will the taking on of port guards and trial officers continue?

Very soon we are submitting a request for 500 port guards and warrant officers to the secretariat of the Ministerial Council. You do understand that this, in co-operation with the eight hundred and sixty top students of the past two years, creates the substantial renewal of the human potential, depending of course on the way they are taken on, which requires much higher standards. And don't forget that there was a great interest from the part of the Prime Minister. In a previous Ministerial Council there was talk about the Sengen treaty. As you know, the Port Authorities have taken on the guarding of sea borders. Thus, we have to respond to this treaty, not only with human potential, but also with the vessels that we are continuously acquiring.

I would like to ask something else here. It is true that in the last two years, there has been an increase in staff in the Port Authorities as far as technical means are concerned. This year, 1999, what has been**programmed to be received?**

Every month we receive vessels. So, the new fleet of 54 new vessels will be completed till the end of 1999. You understand that it has to do with something that has never happened in the Port Authorities. There is a substantial renewal of the fleet of the Port Authorities, if this expression could be permitted. There will be special attention given to the support of the islands in the Eastern Aegean, along the Turkish coastline...

... where of course there is an outbreak of illegal immigrants.

Exactly, for the fighting of this phenomenon. At the same time, let us not forget that at the end of 1999 the first two search and rescue helicopters are being delivered. Also, I have to mention the human potential that will be taken on, as well as some secondary regulations on the new system of

transfers for the Port Authorities, either in law enforcement or through internal procedures. After the change in the procedure for taking on people in the Port Authorities, we are examining how to make the transfer system objective, something that the majority of women and men in the Port Authorities have been expecting for years, because they shouldn't be the victims of any situation or intervention.

And one question for Seamen's Insurance Fund and sailors. Do you believe that they will see better days in 1999?

First of all, as you already know, the government -the Ministry of the Economy- provided, outside the estimated budget, 9 billion Drs for the Marine House. For the first time this funding happens directly to the Marine House and not through NAT. This makes it extremely easy to erase the debts of the past and from now on for the Marine House to be funded so that it works more smoothly.

As far as NAT is concerned, I believe that the database system that has commenced will help it to work at its best level. I would like to confirm that pensions will be paid just like last year,

with no problems. The database system will make the operation of NAT healthier, because things will be under control again, the simplification of procedures, the better control of the facts. This is also in the framework of the cleansing which we initialised with the first law in 1997. Besides, at least there are no complaints. The only complaint is for the increase of their pension.

This is the permanent request for 80% of the basic salary.

1999 is a crucial year for Greece, it is an important year for the induction to EMU. I would like to say that we can satisfy the demand, but things are very difficult. Let us not forget that last year we managed for the first time to stabilise pensions at 58%, with no slipping, but we increased by 50% for the low pensioned people; we are also improving medical care and cleansing NAT continuously. I believe that these are presumptions for its further improvement.

**S.SOUMAKIS:
I DON'T SUBMIT TO SHIPOWNING PRESSURES.**

No other measure for Ocean-going shipping is going to be taken by the Ministry of Mercantile Marine, which is remaining stable on its decisions of the 2nd July 1997.

When on the 10th of March the minister was asked if he will proceed to taking measures, as the shipowners are asking, his position was clear: "The ministry's measures affect the course of shipping very little. Shipping operates on its own rules and regulations. I am not taking any other measures. Let the shipowners and the sailors decide on their own and bring me suggestions". Also, Mr. Soumakis declared that he didn't give in to any "pressure" applied by the shipowners and he is fixed on the competitiveness measures that he announced about two years ago. "I don't give in to pressure" he said. He stated, yet once more, that the balance in the first two months of 1999 is positive in the Greek Register from the point of view of capacity.

Earlier, the New Democracy MP Giorgos Kalos had submitted a question to the government about the ministry, showing evidence according to which the fleeing of ships from the Greek Register is continuing with the same rhythms.

From evidence from the Greek Shipowner Union, in 1998 the Greek Register lost 97 ships and so the "bleeding", in a period of less than 3 years, reached 218 vessels, of a capacity of 4.181.393 register tons.

In the same period, we would have to include the 200 newly acquired vessels which did not raise the Greek flag, and also those disarmed in the gulf of Elefsina, amounting to 150. According to the contents of the question, the minister's thought that the loss of ships has to stop being measured in units and the increase in capacity of newer, bigger ships which are under the Greek flag has to be taken into account, was considered inefficient.

Canada has maintained a liberal commercial policy with Cuba since the Cuban Revolution of 1959. In the last decade, Canadians have invested in Cuba in areas such as real estate, tourism, health and technological assistance. This has enabled Cuban tramp ships to call on Canadian ports on a regular basis, and has even enabled the establishment of a liner service from Canada's eastern ports to La Habana.

MARC DE MAN: THE ENFORCEMENT DEBTS IN THE CAN

Simultaneously, Cuban vessels have continued to supply their ships with bunkers throughout the world. Cuba, through Cuflet Chartering, has chartered vessels from Greek, Israeli, and other shipowners, and it has contracted with ship repaired in Canada and worldwide. Despite the embargo pressures imposed by the American Helms Burton legislation, and the withdrawal of Soviet assistance, Cuba has managed to survive commercially, but it has encountered major difficulties in honouring its contractual commitments. Due to its internal policies, freight monies and export revenues are immediately allocated to social priorities, and are not preserved to maintain and consolidate its merchant shipping fleets. This creates a situation of major delays and defaults which are of great concern to foreign shipowners, bunker suppliers, ship repairers, and affected creditors in related areas.

To exacerbate the problem, Cuba has a tendency to shift its shipping interests from one Ministry to another. Up until 1995, entities such as Cuflet Chartering and Empresa de Navegacion Mambisa have been transferred from the Ministry of Transport to the Ministry of Fisheries, under a body presently named PESPORT. This latter has assumed control of various Cuban shipping fleets (FRIMAR, CORAL, POSEIDON, CUFLET) and related shipping activity.

During the year 1995, the jurisdiction of PESPORT was in turn reduced to the management and control of fishing fleets, and ANTARES, Asociacion de Navieras de Cuba, was created to manage and control the merchant shipping lines. These bureaucratic changes create havoc to creditors who seek payment for outstanding debts. Lines of communication are constantly discontinued, personnel replaced, and disquieting silences are created which only add to the anxiety of creditors.

A further development that has contributed to the insecurity of creditors has been the registration of Cuban ships in flags of convenience jurisdictions in the last five years. The Empresa de Navegacion Mambisa fleet has been substantially dismembered, and its remaining ships registered in Malta, Cyprus and Belize. The fleets under FRIMAR, TRANCARGO, CORAL and others have all suddenly acquired flag of convenience registrations.

From a juridical point of view, Canada enjoys the privilege of being imbued with two great legal traditions. The Common law and English admiralty recourses constitute the law of the land. However, added to this tradition, the Civil Code and the Code of Civil Procedure of Quebec supplement the Common Law recourses.

Thus, in Canada, there are four extraordinary

recourses which may be invoked by creditors to protect their claim against defaulting debtors who do not have permanent assets in the jurisdiction prior to judgement.

The first is the action in rem, or the arrest proceeding directed against the debtor ship. The second recourse is the sistership arrest, introduced in Canada in 1992. The third recourse is the Mareva Injunction, which requires the creditor to provide an undertaking for damages. The fourth recourse is the seizure before judgement (saisie avant jugement). This latter recourse is derived from the Civil Law and the Quebec Code of Civil Procedure.

The seizure before judgement has been utilised efficiently in the Province of Quebec against Empresa Cubana de Fletes (Cuflet) which is the chartering arm of Cuba. This entity does not own ships, and is thus immune to attack by way of an action in rem or sistership arrest. Moreover, the seizure before judgement does not require the presentation of security for eventual damages which is imposed by the Mareva Injunction.

More particularly, during the month of February 1993, Mr. George Argirakis, solicitor and partner at the prestigious English firm of solicitors, Richards, Butler, instructed us to act on behalf of P&I Clubs and Greek shipowners against Cuflet. This latter

OF CUBAN MARITIME ADIAN COURTS

had chartered two ships from Greek shipowners, and accumulated a large debt of \$2.5 Million for unpaid charter hire. Cuflet admitted the debt, and signed an agreement setting out instalment payments during the year 1992. Unfortunately, nothing was paid by December, 1992.

At the end of the month of February 1993, the ship "BAHIA DE LA HABANA" entered Canadian territorial waters, and berthed at Port Cartier, Province of Quebec. This vessel appeared in the Lloyd's Register as the property of Empresa de Navegacion Mambisa (Mambisa) and the Government of the Republic of Cuba. This information further appeared in Lloyd's World Shipowning Groups.

A writ of seizure before judgement was presented in front of the Quebec Superior Court against Mambisa, Cuflet and The Government of the Republic of Cuba. The superior Court Judge granting the seizure (Mr. Justice Melancon) was satisfied that the doctrine of sovereign immunity

could not be invoked, and on this ground, allowed the writ to be issued. The "BAHIA DE LA HABANA" was seized, and allowed to sail, under seizure, from Port Cartier to the Port of Montreal, Province of Quebec, Canada.

Mambisa attacked the seizure in two stages. The first was based on a jurisdictional issue. Mambisa claimed that the charterparties entered into with Cuflet provided that in the event of a dispute the only appropriate jurisdiction would be England, on account of the London arbitration clauses found in the charterparties. The issue was argued at length, but the Quebec Superior Court judge (Mr. Justice Gomersy) held that as the debt was admitted by Cuflet, there was no dispute between the parties, and the London arbitration clauses in the charterparties did not apply.

The second attack by Mambisa was to quash the seizure on grounds that the property seized, the Ship "BAHIA DE LA HABANA" did not belong to Cuflet or the Government of the Republic of Cuba, that Mambisa and the Government of the Republic of Cuba were not liable for the debts of Cuflet, and that since no fraud was alleged, in support of the seizure, there were no grounds for a seizure before judgement.

After considerable cross examination on Affidavits presented by representatives of the Greek shipowners,

representatives of Mambisa, the case was presented in front of Mr. Justice Tingley of the Quebec Superior Court (Med Coast Shipping Ltd. et al v. The Government of the Republic of Cuba et al., 1993, A.M.C. 2530).

On the issue of ownership of the "BAHIA DE LA HABANA", the learned Judge

stated that Mambisa had possession and use of the ship, and the right to dispose of same. Mambisa had assumed all the risk generally associated with an owner under the bareboat charter it entered into with the Spanish shipbuilder. Moreover, the vessel was registered under the Cuban flag as represented by the Ministry of the Interior of the Republic of Cuba. Mr. Justice Tingley quoted Lloyd's "World Shipowning Groups" as follows:

"Shipping is also the international industry par excellence. Though the subject of increasing regulation at operational levels, shipping still enjoys considerable freedom of movement. Ships change flags, shipowners move their operating base, subsidiaries are established, vessels change hands, restructurings are announced, there are bankruptcies and takeovers, buy-outs and sell-offs - and all on an increasingly international scale. Liberia may have the world's largest fleet, but who owns these ships and where are they based? A ship may fly the Cyprus flag but be owned by Russians. A German owner may operate out of Monte Carlo, register his ship in Panama, bareboat it out to the Philippines, and delegate the operation to managers in Hong Kong. The variety is kaleidoscopic. It is also baffling, even to those within the industry".

The learned judge concluded that Mambisa enjoyed all the incidents of ownership and the obligations of an owner.

He next proceeded with his analysis of the relationship between Mambisa and Cuba. At pages 2535/2536, he states:

"What then is the relationship between Mambisa and Cuba? The former was created as a consolidated state company by the latter in 1961 to take certain shipping assets seized from private corporations and banks following the revolution in 1959 and, with these assets, to operate a shipping business for Cuba. By its charter, it has one director who is responsible for the "government and control" of the company. That person is appointed by Cuba and may be removed by it. Cuba may also remove the company's management. The company was created for an unspecified period but may be dissolved at any time by decree. In substance, Mambisa is a creature of Cuba and subject to its complete control and governance. It is a state controlled agency, an arm of Cuba. From the evidence so far, adduced in these cases, the Court concludes that the property is in reality the property of Cuba. Mambisa mandate is to operate and administer the property given or assigned to it by Cuba for the benefit of Cuba. Mambisa is an agent of Cuba for the purpose of carrying on a shipping business world wide. Mambisa's debts are Cuba's debts and obligations. There is nothing in Mambisa's charter to prevent a creditor from reaching the

true owner of Mambisa's property and undertaking. On the second issue, relating to the liability of the Republic of Cuba for the debts of Cuflet, the learned judge stated that since Cuflet's debt arose from the contractual obligations to pay assumed by State Corporations of Cuba, including Mambisa and Cuflet. Since Cuflet and Mambisa were agents or departments of Cuba, this latter was liable for the debts claimed.

On the issue of fraud, the learned Judge held that the failure or refusal to pay an acknowledge debt when due constituted a fraud.

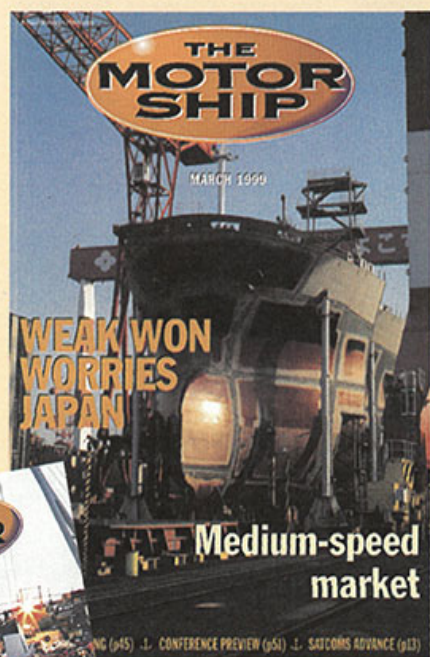
Shortly after the decision was rendered (April 6, 1993) - Mambisa appealed the decision - Cuflet appointed lawyers in Montreal, and a second attempt was made to quash the seizure. During examinations of a representative of Cuflet in Montreal, in preparation of a second hearing, the suggestion was made to organise a meeting between representatives of the Greek shipowners and Cuflet. This suggestion was adopted by both parties, and after several meetings, the parties agreed to settle their differences. An agreement was reached on a figure, and payment effected. Mambisa dropped its appeal.

The "BAHIA DE LA HABANA" sailed from Montreal on November 21, 1993, nine months after she was seized in Port Carrier.

The decision of Mr. Justice Tingley had immediate repercussions for creditors world wide. The decision permitted a foreign creditor of Cuba to invoke the Canadian Courts (in the Province of Quebec) to enable it to obtain satisfaction for its debt by seizing a Cuban asset (ship or other asset of value). Thus a series of creditors, including bunker suppliers, ship repairers, banks and others, sought relief in the Province of Quebec, Canada. The majority of the claims were eventually settled prior to the institution of legal proceedings, based on the "BAHIA DE LA HABANA" decision.

Today, Cuba continues to struggle to pay its creditors. Substantial sums remain unpaid to bunker suppliers, shipowners and ship repairers. However, since 1993, closer bonds resulting from extensive negotiations have been created and greater co-operation has been shown between Cuban entities and its foreign creditors. Both the Cuban entities and the creditors realise that paralysing Cuban assets exacerbates the problems. The seizure or arrest of a ship, whether in Canada or elsewhere, prevents the Cubans from raising freight revenue, which in turn prevents the payment of debts. Since both parties ultimately realise the consequences of drastic measures, Cuban shipping interests have generally attempted to resolve their debts with elaborate payment schedules which have to be continuously monitored by their creditors. During Cuba Maritime '98 in November 1998, Antares attempted to put forward a positive face towards maritime creditors yet, within three months of this Conference, the managing director of Cuflet Chartering was replaced, thus creating renewed uncertainty and suspicion. Today, debts remain unpaid, a trickle of payments subsists and the heated negotiations continue.

the maritime scene NEWS



THE MOTOR SHIP

The Motorship" is a monthly shipping magazine published by "Reed Business Information", UK. It contains a variety of articles on a wide range of subjects. For example, the latest issue of March 1999 concentrates on the "Medium Speed Market", while there was a report on how the financial crisis in Japan is affecting shipowners and on what the shipowners have to do to overcome the crisis.



ERASMUS UNIVERSITY, ROTTERDAM: MASTER OF SCIENCE IN GLOBAL TRANSPORT AND LOGISTICS

Prof. dr. H.E. Haralambides -Academic Director

Rotterdam, the world's biggest port, is proud of its own university, Erasmus, for distilling the country's knowledge infrastructure in its Master of Science (MSc.) programme in Global transport and Logistics; a programme aimed at transforming young professionals into tomorrow's leaders in business and government. Their objective is to prepare experts equipped with the most modern tools for efficient decision-making and the ability to evaluate their decisions in the context of the complex institutional framework of international transport.

The course offers a wide-ranging spectrum of electives, allowing students to tailor-make a curriculum according to their own interests and priorities, from international finance to economic development and globalization, and from multinational corporations to environmental management, these electives aim at preparing the global citizen of the 21st century.

ITF/ISF CONTINUE DIALOGUE

A joint meeting between the International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Shipping Federation (ISF), involving 30 representatives of shipowners' associations and seafarers' unions from 12 countries took place in London at ITF House. The agenda included discussions on the development of international labour standards, problems relating to crew claims and abandoned seafarers, co-operation on the eradication of piracy and the ITF review of its FOC Campaign. Once again the meeting was held in a positive atmosphere and the relations between the two organisations remain cordial.

NEW TECHNICAL BROCHURE FOR DREW MARINE PROVIDES SELECTION AND APPLICATION GUIDANCE FOR PACKINGS AND JOINTINGS

Sealing products designed to meet the rigid demands and high standards of the marine industry are the subject of a new brochure from Ashland Chemical Company's Drew Marine Division. The Sealing Products Application and Ordering Guide presents detailed product information for Drew Marine's comprehensive line of high-quality, non-asbestos compression packing, sheet jointing and on-deck sealing materials.

FOR MARINE SUPPLY SOLUTIONS

Sealing Technology that Sets the Marine Standard

SEALING PRODUCTS
Application and Ordering Guide

From The Jersey Financial Services Commission

JERSEY NEWS IN BRIEF

JERSEY PREPARES FOR THE EURO

The States of Jersey has approved Regulations to facilitate introduction of the Euro, dealing with the conversion of the ECU to the Euro and the continuity of contracts expressed in the currency of one or more participating countries, despite conversion to the Euro. The Regulations became immediately effective when they were approved in November 1998.

An amendment to the Companies (Jersey) Law 1991, also passed by the States and now awaiting Privy Council approval, will facilitate conversion to the Euro where the share capital of a Jersey company is denominated in the currency of a participating company. Jersey is in monetary union with the UK and issues its own, sterling denominated currency. If, or when, the UK adopt the Euro, Jersey will similarly adopt it as the Island's currency for internal trading purposes.

CHANNEL ISLANDS STOCK EXCHANGE OPENS FOR BUSINESS

The new Channel Islands Stock Exchange, based in Guernsey, began trading in October 1998, with an elected board of both Jersey and Guernsey representatives. The Exchange provides a "one stop-shop" service. Trading and listing facilities are provided for collective investment funds and debt instruments, primary and secondary listings of securities and shares issued by Channel Island companies, and secondary listings of securities and shares issued by overseas companies. In the future, research suggests that there is scope for widening the product range to include listing and trading of derivative products and insurance related instruments.

LIMITED LIABILITY PARTNERSHIPS LAW COMES INTO PRACTICE

The Limited Liability Partnerships (Jersey) Law 1997 came into force on 9 September 1998. The final piece of subordinate legislation which provides Regulations governing the winding up of insolvent limited liability partnerships also came into force on that day, enabling the Law to come into full effect.

NOTICE

As of February 1, 1999 the new address and the new telephone, telefax etc. numbers of the offices of lawyers **TH. THOLOGIDIS, C. LASCARATOS, TH. MITRAKOS and J. MYRILLOS** are: **4 SKOUZE STREET**
FAX: (+301) 4294025 TELEX: 211504 THEO GR
E-mail: timm@otenet.gr

TT STRIVES TO STOPLOSS

With nearly 30 years' experience, TT Club, the Intermodal Transport Insurer, has obtained invaluable knowledge as to the comings and goings of the world's criminal fraternity, securing comprehensive information on how to combat cargo and container loss and theft. In its most recently published StopLoss information sheet, the Club provides the transport industry with useful advice in confronting such losses. It notes that loss can occur through incorrectly entering data in a container inventory, and it also points out that outright theft does happen.



HUBS FOCUS ATTENTION AT TOC '99 IN GENOA

The port of Genoa is one of the largest and longest established ports in the Mediterranean. However, like its Spanish neighbours along the coast, its traditional dominant position is now under threat as the larger container carriers move their mainline services to hub ports closer to the direct Gibraltar-Suez Canal shipping lane. Therefore, Genoa couldn't be a more appropriate choice of location for TOC '99, the Terminal Operations Conference organised by IIR Exhibitions (IIRX).

MAF'S INTERPACK PREVIEW REPORT

The 1999 fully automatic carton packing version of the MAF (MAF-VERPACKUNGSTECHNIK GMBH, FURSTENAU) Combimatic universal has changed out of all recognition. A totally new look, together with improved system benefits ensure that the machine stands up to the multitude of its uses, which remains as impressive as ever.

WEATHERLINK SERVICE PROMISES FASTER INFORMATION AND BETTER GRAPHICS

WeatherLINK Service is an all-inclusive, single-source, marine weather graphics service, providing users with all necessary weather-navigation information, such as satellite imagery and wind and wave data. Accessible via most standard e-mail programmes, it provides highly illustrative graphic images that take the guesswork out of decision-making onboard. It is a vast improvement over age-old and hard-to-read HF weather fax transmissions, while it also provides users up to five-day, regional forecasts and data that are updated twice a day for surface pressure and wind and wave charts, every six hours for hurricane data and every hour for satellite imagery and text bulletins.



SYNOPSIS: HIGH PRESSURE WILL MOVE EASTWARD THROUGH THE GULF OF MEXICO TONIGHT. A TROUGH OF LOW PRESSURE DEVELOPING OVER THE SOUTHERN PLAINS WILL BEGIN TO MOVE SE AND APPROACH THE NEW GULF ON FRIDAY. (NOVEMBER 17, 1999)

INMARSAT SETS DATE FOR PRIVATISATION

The Inmarsat Council of Signatories, meeting in London, have decided that the Organisation will privatise on April 15 1999. The new structure comprises two entities: a two-tier private company, (InmarsatHoldings and Inmarsat Ltd), that will seek an initial public offering within approximately two years of formation and an intergovernmental body, called the International Mobile Satellite Organisation (IMSO) to oversee Inmarsat's delivery of its public service obligations, including the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). In February, the Inmarsat Assembly of 86 member governments, elected Jerzy Vonau of Poland as the director of IMSO.

ICF BANANA BLOCK TRAINS NOW IN SERVICE BETWEEN ANTWERP AND PRAGUE

Intercontainer-Interfrigo (ICF), the European combined and temperature-controlled transport operator has just completed its 10th banana block train movement between Antwerp and Prague. The first pilot banana train, which consisted of 20 specially insulated wagons, successfully met the stringent quality requirements laid down by banana producer Chiquita, thereby attracting more banana traffic to rail.

YOKOSUKA SHIPYARD: SUMIRE SYSTEM

Sumitomo Heavy Industries Ltd. (SHI) completed construction of the VLCC OSPREY for Mobil Shipping and Transportation at its Yokosuka Shipyard in January 1999. The OSPREY is the first vessel built by fully adopting the SUMIRE (Sumitomo Manufacturing Innovation and Re-Engineering) system, which is a so-called CIM (Computer Integrated Manufacturing) system. The SUMIRE system entered practical use for ship construction in 1997, by which SHI aims at further improvement of quality, reliability, and productivity in ship construction.

PRESENTATION BY BUREAU VERITAS

Mr. B. Dabouis and Mr. C. Spenser from Head Office, BUREAU VERITAS, and Mr. G. Kazantzis, Head of Piraeus Plan Approval Department, made a presentation at Chandris Hotel, Athens, on Oil and Chemical Tankers. The topics that were presented were: Tanker fleet analysis and evolution of Regulations; VeriSTAR Software (on design analysis and ship management); assessment and comparison of four designs of VLCC's established by major shipyards; and the VeriSTAR Machinery System, BV's latest product, designed to help shipowners with a safe and cost effective system.

NORTH OF ENGLAND REPORTS STRONG RENEWAL AND INCREASED FINANCIAL STRENGTH

The North of England P&I Association underwent a further successful renewal on 20 February 1999 despite having stayed firm on rate increases. It is the first renewal since the merge with Newcastle P&I Association last year and as such it is seen as a crucial test of the directors' decision to do so. US analysts Standard & Poor gave the club a BBB rating in its latest P&I industry survey published in February. The renewal will further consolidate the North of England's position as a financially strong, medium-sized club with a unique reputation for service and a proactive approach to loss prevention.

LR ISSUES LATEST 100A1 AND FOCUSES ON EUROPEAN SHIPBUILDING

The latest issue of 100A1, the magazine of the Lloyd's Register Group, focuses on European shipbuilding and highlights a number of topics including the Szczecin shipyard in Poland and how it has changed in the past 50 years, Gdynia, the most modern shipyard in Poland, and the family owned Boluda group, the third largest shipowner in Europe.



ECTUG ADDS TO ITS HALIFAX FLEET WITH NEW ACQUISITION

Eastern Canada Towing Ltd. (ECTUG), has purchased a newly-built azimuthing stern drive (ASD) harbour tug named Point Valiant. It replaces a much smaller tug, therefore increasing the power and manoeuvrability of ECTUG's Halifax fleet. Point Valiant cost C\$5.7 million and has a bollard pull of 45 tonnes. It is powered by twin 2,030hp Mitsubishi S16R-MPTA main engines driving Niigata ZP-21 (Z-drive) propellers for exemplary maneuverability.

1998: SIGNIFICANT YEAR FOR ASRY

During 1998 ASRY surpassed several milestones, including docking its longest vessel in 21 years of operation, renewing its largest ever tonnage of steel and carrying out the highest ever number of productive man-hours. Throughout the year, ASRY maintained its competitive position by a strategy of lower price levels, improved productivity and cost reductions that saw a small increase in the number of ships repaired at the Yard. Ship repair sales were also ahead of budget. 1999 set out positively with an encouraging level of enquiries and forward bookings. Strong demand was noted from owners in Brazil, Greece, India, Norway, Romania and the UK, as well as from owners in the Arab market which alone accounted for 31% of ASRY's bookings. ASRY experienced good demand for its services throughout the year and the volume of work carried out in 1998 increased noticeably.

ASRY has made a good start in 1999 with an encouraging level of enquiries and a broad mixture of tonnage for January and February bookings including 2 vessels from Bergesen, "Berge Eagle" and "Berge Borg", AND 2 FROM Odjell, "Bow Viking" and "Bow queen", as well as ships from Vela, Petrobas, The Shipping Corporation of India and NPCC.



INTEGRATED SCIENTIFIC NAVIGATION BRIDGES AND DATA MANAGEMENT SYSTEMS

KELVIN HUGHES's TRAC-C data acquisition and distribution system is shown at Oceanology International '99. The system is fully flexible, allowing the user to configure the data input and re-broadcast functions to suit their individual requirements. Ships fitted with the system include The Maritime University of Szczecin's training and research vessel, The Navigator XXI, NATO's RV Alliance and the as yet unnamed Commissioner of Irish Lights Aids to Navigation vessel. KELVIN HUGHES is one of the world's leading designers and manufacturers of marine navigation equipment and integrated bridge systems (IBS). To complement its hydrographic survey package, the company can supply and install a range of survey sensors from third party equipment manufacturers including ELAC Multibeam Echosounders and geographical information processing systems from CARIS.

taken from Seaborne Commerce Asia, the Kaiji Press Weekly.

HAPAG-LLOYD EYES 6,000 TEU BOXSHIPS

The head of Hapag-Lloyd Container Line, Gunther Casjens is quoted as saying that the prominent European operator is already talking to shipyards about 6,000 TEU box-ships and could enter the mega-ship stakes as early as 2002.

German media reports quote Casjens as saying that two or three 6,700 TEU vessels could enter service with Hapag-Lloyd from about that date. The only other European owner currently to have such ships in service is Denmark's Maersk Line.

The Hapag-Lloyd reports followed comments by Casjens to this correspondent last year that although Hapag-Lloyd is likely to use ships of the 4,800 TEU class until into the next century, larger boxships could be considered if transport volumes increased. That comment, and better than expected recent growth had lent weight to speculation

that an order by Hapag-Lloyd for ships of more than 6,000 might not be too far off.

Last year Hapag-Lloyd put four 4,600 TEU container ships from Samsung into service and ordered a further four 4,800 TEU ships at Hyundai. All four of those latter 29 meter-long and 32-meter wide vessels are for delivery in 2000. In addition Hapag-Lloyd has announced it will charter three 4,800 TEU newbuildings which Costamare in Greece has on order at Hyundai, also for delivery in 2000.

Casjens said the target now was a strategic fleet of 18 ships of the size. Such a fleet guaranteed some power in the Grand Alliance of which Hapag-Lloyd is a partner, he was quoted as saying. He noted that such ships could be used on their own for a weekly service on the three East-West routes or flexibly on Europe-Asia, trans Pacific and trans-Atlantic services.

But the Hapag-Lloyd liner shipping chief stressed that the German company was not planning to leave the Grand Alliance. It now has a fleet of 22 container ships of 2,181-4,600 TEU built between 1972 and 1998.

OWNERS TO FACE "100 YEAR CRISIS"

The shipping industry could face its most difficult crisis in 100 years over the next few years, according to a leading Greek shipowner.

The supply imbalance was pushing the industry towards long-term woes, as operators took advantage of low shipbuilding prices to order more vessels, Union of Greek Shipowners president Yiannis Lyras said.

"When you see that in the next three years, 82 new VLCCs will be delivered, almost half the total which were delivered in the entire 1970s, one can see the magnitude of the excessive tonnage problem", he said.

CHINA SHUTS DOWN 19 FREIGHT AGENTS

China has closed 19 freight forwarding companies which did not have proper authorisation certificates from international forwarding agents. The move, part of a crackdown on illegal operations since October last year, was aimed at improving the international freight forwarding market, said Wang Faxing, director-general in charge of transport at the Ministry of Foreign Trade and Economic Co-operation. The ministry had revoked the licenses of four companies for failing to do any business within a set time limit and of another 15 for failing to renew their licenses. China has 1,542 approved international forwarding companies, 444 of which are Sino-foreign joint ventures which handle 80 per cent of the country's imports and exports.

Lloyd's
Register

TAKING THE PLUNGE- PEKING TO PARIS MOTOR CHALLENGE 1907-1997

As I write this little piece in Goa it seems a million miles, firstly, from the rigours of the Peking to Paris car rally and, secondly, from the hot house which is the City of London.

The first "plunge" could be thought of in terms of whether to take a sabbatical or not. It amazes me how few of the Solicitors who are entitled to take sabbaticals do so. The most commonly expressed reason is the fear that the "practice" which has taken twenty years or more to build up may disappear, leaving the returning "warrior" with a deficit and no certainty that he can regain what had been built up over the preceding years.

In my case, the decision was taken rather promptly. I heard that a classic car rally from Peking to Paris was planned and read of the exploits of Prince Borghese who won the event in 1907 - the first ever car rally to cross several continents.

Three main elements attracted me to the event - vis (i) a competitive drive which would sort out winners from losers (ii) the adventure of travelling across a third of the world's land mass; and (iii) the opportunity to raise funds for a charity with which I'm actively involved - the International Bar Association's Human Rights Institute.

The cars entered for the event ranged from a 1907 La France to a 19678 Camaro - with many other models including ang on the overall rankings.

To qualify for overall ranking one had to retain the same crew from Beijing to Paris. Additionally there were various "classes" based on age of the car/engine size, etc. and prizes for class winners. Further, there were to be bronze medals for those who started each of the three legs under their own steam - namely (i) Beijing, (ii) Kathmandu and (iii) Istanbul; silver medals for those who clocked in on time at the start of each and every day; and gold medals for those who called at each and every time control during the event within the allowed time.

The departure from the Great Wall of China was quite emotional - speeches by senior Chinese Government Ministers and by the British Ambassador followed by the concurrent stirrings of Chinese and Western bands and the revving of 96 cars waiting for the "off".

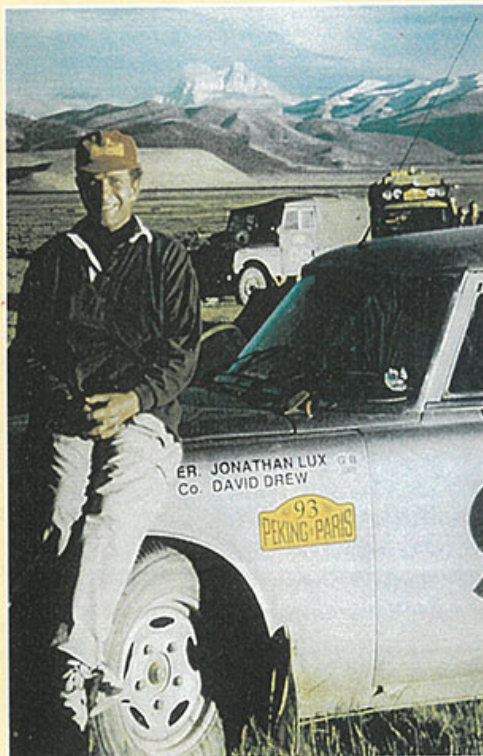
The first two days out of Beijing were in Police convoy and rightly so - God knows how many fearsome accidents there might have been with slow moving cyclists, rickshaws, horse-drawn carts and trucks had there not been an acclimatisation process.

We were driving through areas that no tourists frequented and the reception from the local populace was fantastic; they thronged our route into towns and villages and it was apparent that many had not formerly seen "westerners" in the flesh. The children were keen to touch us to see if we were real but, at least in China, there were no beggars.

The Rally achieved many "firsts": The first time rally drivers from some twenty-three different countries were driving their own cars with Chinese driving licences and on Chinese registration plates across the full breadth of China; the first international rally to traverse Tibet and across the "Friendship" bridge into Nepal; the rally passed across the highest point of some 5,200m higher than the base camp of Everest; the first rally to cross Iran in some twenty years; and, finally, the longest ever rally for classic cars.

Not all was toil: Between tough competitive sections there were rest days in Lanzhou (China), Lhasa (Tibet), Kathmandu (Nepal), Lahore (Pakistan), Zahedan (Iran), Esfahan (Iran) and Istanbul (Turkey).

As a one time racing driver and with an expert mechanic and navigator by my side my initial aim had been to win the event outright and that, it may be said, was not too far-fetched a goal. After the toughest of the three legs - that from Beijing to Kathmandu - we were lying joint fifth overall - joint fifth with the final overall winner of the event. However, disaster struck in Kathmandu. My co-driver had been suffering with an altitude induced medical problem which necessitated his repatriation to the UK from Kathmandu and our demotion from the overall rankings; the best we could thereafter hope for was a "class" win and gold medal. My substitute co-driver from Kathmandu to Delhi was a member of the Nepalese royal family and from Delhi to Esfahan Lord Montague (founder of our National Motor Museum) was at my side - his 1917 Vauxhall Prince Henry having expired on the first leg through China and his subsequent transport, a Rolls Royce Phantom V used by the Queen on state visits to Australia, having similarly given up the ghost.



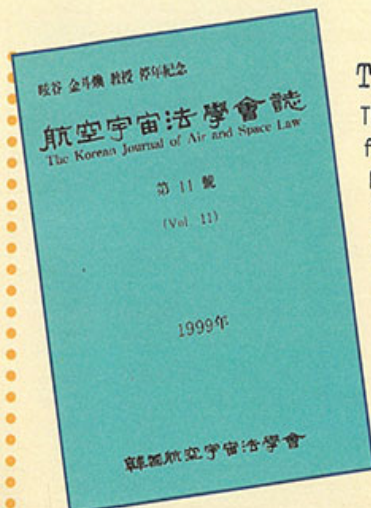
There were certainly some bleak moments in the rally: On the way up to Nainital (N. India) a British crew was lucky to escape with minor injuries when its Land Rover plunged over a mountainside. During one gruelling day in Pakistan the conditions were more harsh than anything encountered before or after and the tragic result was the death of a German father and son team - just a few kilometres before the planned overnight stop.

It's impossible to describe in a few short sentences both the joys and the rigours of the event. The only ones to advertise on their car who they

were "Disability Lawyers from Alabama"! There were multimillionaires and simple car enthusiasts but a great camaraderie developed which meant that we helped each other through the event.

The reception on our arrival at the finish in Paris (Place de la Concorde) was fantastic. There was joy at the fact that man and machine had made it; pleasure in achieving the gold medal and the Class win which had been hoped but also sadness at the fact that one's travelling companions of yesterday would all now be going in their separate directions. The return to the hothouse of the City of London will certainly present its own challenge.

by Jonathan Lux, INCE & Co



THE KOREAN ASSOCIATION OF AIR AND SPACE LAW.

The General Assembly and the 22nd Symposium of the Korean Association of Air and Space Law was held successfully at the conference room of the President Hotel at Seoul Korea on February 24, 1999.

Professor Dr. Doo Hwan was elected as a Honorary Chairman of the Korean Association and then Prof. Dr. Soon Kil Hong (Hankuk Aviation University) as a Chairman of the Korean Association.

Though he was retired from the Law College of Soongsil University from February 28 he will continue lecturing to the Graduate School of Hankuk Aviation University. Prof. Dr. Doo Hwan Kim sent kindly to "Naftika Chronika" a Korean Journal of Air Space Law (Vol. 11, 1999) referring to commemoration of his retirement.

"Naftika Chronika" wish Prof. Dr. Doo Hwan all the best on his retirement and for many more years of continuation to the field of Air and Space Law.

THE LAW OF FINANCIAL DERIVATIVES

by Alastair Hudson, Barrister and Lecturer of Law at Queen Mary and Westfield College, London.

The law of Financial Derivatives is the only comprehensive text on the practical legal treatment of the over-the-counter derivatives markets. The second edition encompasses the substantial development of English and US law in relation to derivatives and the changes in derivatives market practice. The text of this new edition has double the scope of the first edition.

Price £85

REGULATION OF FOREIGN BANKS: UNITED STATES AND INTERNATIONAL

By Michael Grunson and Ralph Reisner

This book fills an important gap in the regulatory literature by concentrating on how various host supervisory authorities seek to control the activities of foreign banks operating within their respective jurisdictions. The book, in two parts, goes about the process of "scrutinising" national regulations with considerable flair and resolve. Part one deals with various aspects of the law relating to the activities of foreign banks, and part two devotes a chapter each to the control of foreign banking activities in the European Communities (EC), France, Germany, the United Kingdom, Canada and Japan. The reader thus gains a useful comparative perspective of the legal obstacles facing bankers thinking of expanding their businesses into any of the jurisdictions dealt with. A companion volume dealing with the regulation of foreign banking activities in other jurisdictions, for example Spain and Switzerland, is planned by the editors and if the clarity of exposition and attention to detail that is found in the present book can be maintained, then it is to be keenly awaited.

EC SHIPPING LAW, FROM LLP. (LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY)

by Vincent Power.

EC Shipping Law, is a major work of reference for all professionals who are now clearly under pressure to provide advice to clients on how EC law affects their businesses and how to avoid pitfalls and take advantage of the extended market in any European transaction.

26 chapters cover every aspect of EC shipping law in detail and the author takes a commercial as well as a legal perspective throughout.

Chapters included cover EC marine environmental law; EC marine insurance law-freedom of establishment and freedom to provide shipping services in the EC. The second edition has been completely updated to include numerous recent developments.

Price £160.

THE ECONOMICS OF EC COMPETITION LAW: CONCEPTS APPLICATION AND MEASUREMENT

by Simon Bishop, Senior Consultant at National Economic Research Associates (NERA); and Mike Walker, Senior Regulatory Economist at British Telecommunications (BT).

This publication provides an overview of economic theory as applied to European competition law. The relationship between economics and the law is explored and key concepts are introduced including market power and the relevant market.

The application of economic principles to issues arising under each of Article 85, Article 86 and the Merger Regulation is examined. For each of these areas the main economic issues are analyzed and where appropriate illustrated with reference to Commission decisions and Court judgements. Among the issues covered are vertical restraints, cartels, tying, predatory pricing, aftermarkets and, mergers which potentially create positions of single firm or oligopolistic dominance.

Price £95.

the
maritime
scene
NEWS

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** για ένα χρόνο (11 τεύχη)

Εσωτερικό. ☐ Ιδιώτες: 17.000δρχ. ☐ Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000δρχ. ☐ Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000δρχ.

Εξωτερικό. ☐ Ευρώπη: US \$ 110 ☐ Λοιπά κράτη: US \$ 120

Στις παραπάνω τιμές περιλαμβάνεται Φ.Π.Α. και αεροπορική αποστολή.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε

☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε,

Τράπεζα Εργασίας Α.Ε., Τσαμαδού 7 Πειραιάς (Α/Γ. Νο002/62047-00/40)

Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

Παρακαλώ στείλατε

GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΕ

Φίλωνος 46, Πειραιάς 185 35,

Τηλ: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Greece. ☐ Individuals: Drs.17.000 ☐ Companies:Drs.20.000 ☐ Seafarers/Students:Drs.15.000

☐ Europe: US \$ 110 ☐ All other countries: US \$ 120

All prices include airmail postage & VAT

METHOD OF PAYMENT

☐ Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD

☐ Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A.,

7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No002/62047-00/40)

NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

COMPANY:

ADDRESS:

POST CODE:

TELEPHONE: FAX:

Please return this form to:

GRATIA PUBLICATIONS LTD

46, PHILONOS STR. PIRAEUS 185 35, GREECE

Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Date / /

Signature



**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"



TURBOTECHNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

BIKH ΔΑΝΙΗΛ

239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

TEL.: (01) 44 14 104, 44 15 963

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104

