



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 16 - ΜΑΪΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΧΡ. ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ:

Ισχυρή
η ναυτιλιακή
φωνή
της Ελλάδας



ΣΤ. ΜΑΝΟΣ:

Λαϊκιστές
όσοι αρνούνται
την προσφορά
του εφοπλισμού



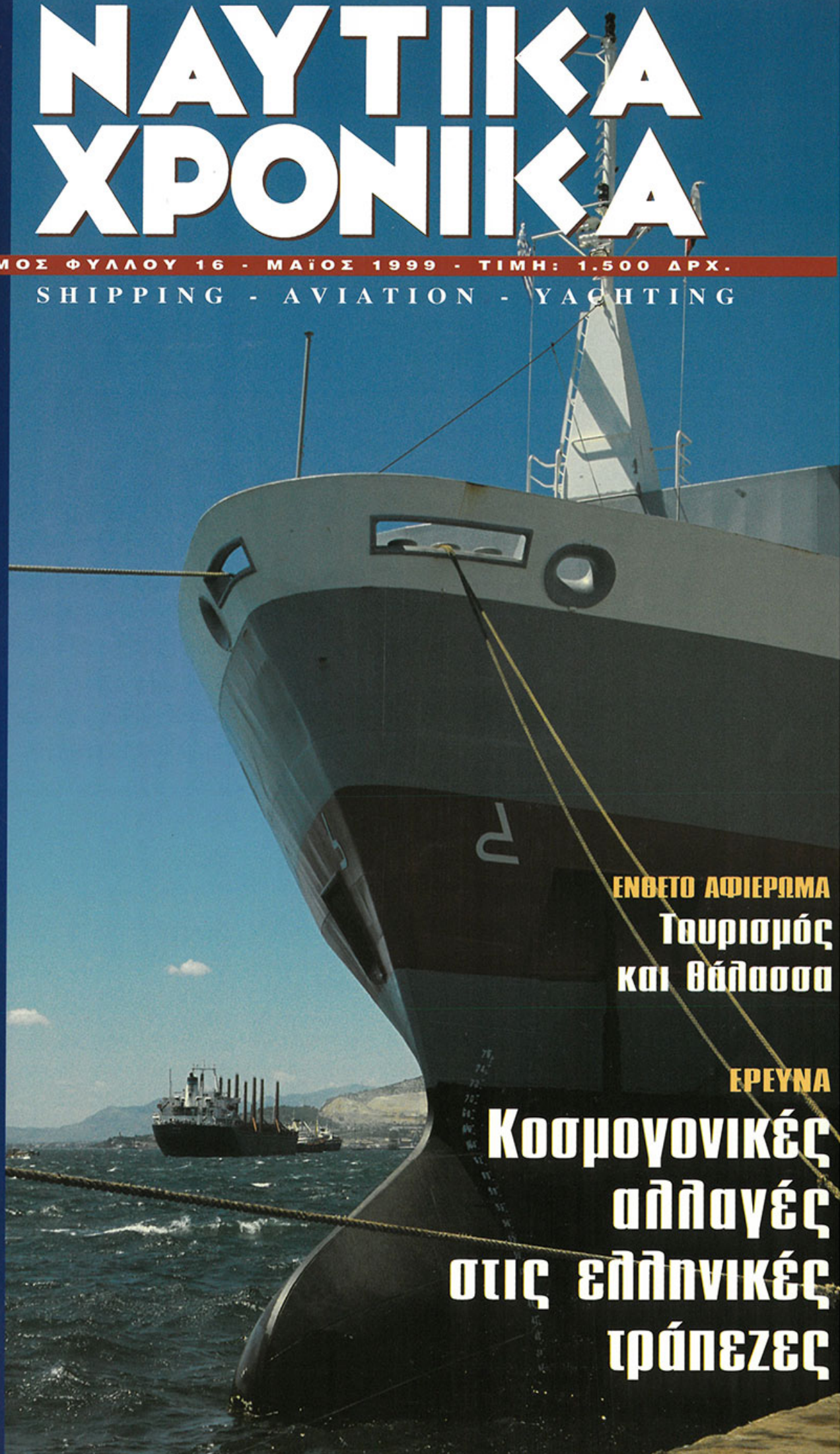
**1,16 ΤΡΙΣ. ΔΡΧ.
ΔΙΕΚΔΙΚΕΙ ΤΟ ΥΕΝ**

**WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT**

ΕΝΘΕΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ
Τουρισμός
και θάλασσα

ΕΡΕΥΝΑ

Κοσμογονικές
αλλαγές
στις ελληνικές
τράπεζες



NEO VOLVO S80

ΑΣΦΑΛΩΣ, Η ΠΙΟ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ.

S80	lt	HP	0-100 χλμ.	Ταχύτητα	Τιμή
T	2.0	163	9,2 sec	220 χλμ./ώρα	15.986.000
T5	2.0	225	7,5 sec	245 χλμ./ώρα	17.434.000
T6	2.8	272	7,2 sec	250 χλμ./ώρα	29.326.000

Η απόλυτη ασφάλεια ζωντανεύει στα χέρια σας με τρεις διαφορετικούς κινητήρες από 163 έως 272 ίππους και με δύο παγκόσμιες καινοτομίες: τα IC και WHIPS. Δεκαοκτώ ηλεκτρονικοί υπολογιστές υπηρετούν την προηγμένη τεχνολογία του. Standard εξοπλισμός που κάνει τον όρο "λιμουζίνα" να φαίνεται φτωχός. Τελικά, η ζωή είναι γεμάτη από ασφαλείς επιλογές. Τώρα, υπάρχει μία ασφαλής επιλογή γεμάτη ζωή. Νέο Volvo S80.

ΔΩΡΕΑΝ ΕΤΗΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

- Οδικής προστασίας
- Ιατρικής και Προσωπικής
- Βοήθειας οδηγού και επιβατών



S80 2.0 lt T5 Μηχ. κιβώτο: CO(g/km): 0,491 HC+NOx(g/km): 0,132

ATHENS ADVERTISING



Αποκλειστικοί Αντιπρόσωποι για την Ελλάδα:
ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε. ΤΗΛ.: (01) 341.4123
<http://www.saracakis.gr>

VOLVO

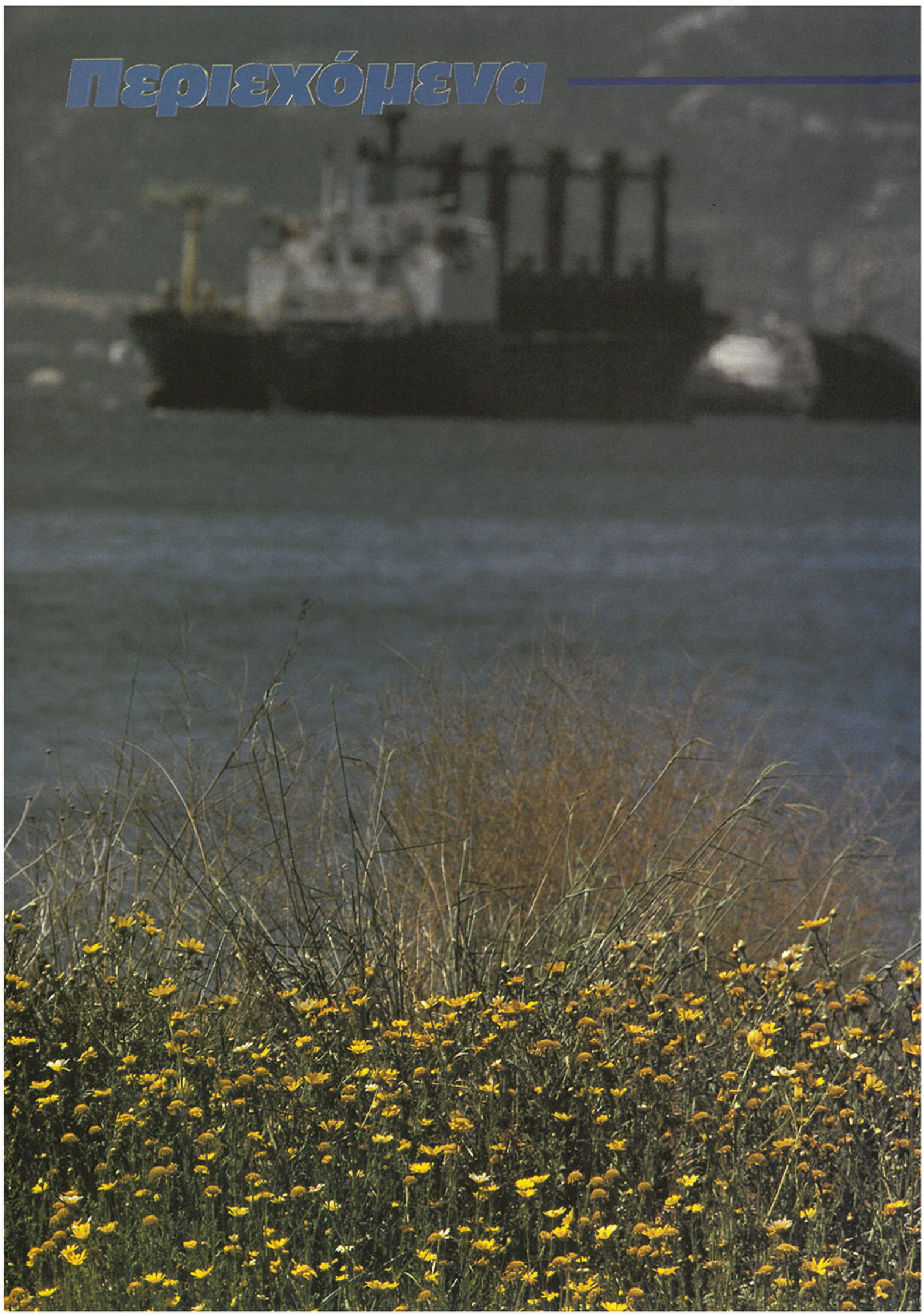


Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ: ΜΕΓΑΡΟ ΒΙΛΔΙΡΙΔΗ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 14-16
 ΤΗΛ.: 01/36 35 145, 01/36 33 582
 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΔΟ 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. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

18. ΣΕΒΑΣΤΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
Ο έλληνας Επίτροπος
Χρήστος Παπουτσής, σε μία εφ' όλης
της ύλης συνέντευξη

20. ΛΑΪΚΙΣΤΕΣ

ΟΣΟΙ ΔΕΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΝ
ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ
Συνέντευξη του προέδρου του κόμματος
«Φιλελεύθεροι», Στέφανου Μάνου

24. ΕΝ ΟΛΙΓΟΙΣ... ΠΟΛΛΑ

ΠΟΛΛΑ ΤΑ ΓΕΡΙΚΑ ΣΚΑΡΙΑ
Συνέντευξη του πρώην ευρωβουλευτή
της Ν.Δ. Γ. Σαριδάκι

ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

26. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ
Του δρ. Χαρίλαου Φ. Χαρίση

28. ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ

ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

36. ΥΕΝ: ΔΙΕΚΔΙΚΕΙ 1,16 τρισ.

ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΚΕΤΟ ΠΡΟΝΤΙ

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

40. ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

ΟΙ ΚΡΗΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

42. ΠΥΡΕΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

44. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

46. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

50. ΤΟ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

ΤΟΥ F/B «ΕΛΛΑΣ»
Άρθρο του Απ. Δόμβρου

52. ΠΡΙΝ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας μας
Του Ξεν. Αντωνιάδη

54. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

56. ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΧΕΡΙ

Ή ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ;
Του Γ. Μπάνου

58. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

62. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Του Τ. Μακρή

63. ΣΑΚΧΑΡΩΔΗΣ ΔΙΑΒΗΤΗΣ -

ΥΠΕΡΤΑΣΗ - ΣΤΕΦΑΝΙΑΙΑ ΝΟΣΟΣ
Του Σωτ. Α. Ράπτη

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙ

64. ΧΑΜΟΓΕΛΑ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Περισσότερες πτήσεις,
αυξημένα δρομολόγια

66. AIR NEWS

70. FORUM

ΜΕΛΕΤΗ

74. ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΥΠΟ-

ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

80. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 16

Μάιος 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 Μαρέθου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες:

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης:

Νέλλη Κοθουμάδη

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. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κηφισός 25, Περιστέρι

Τηλ. 5731461

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

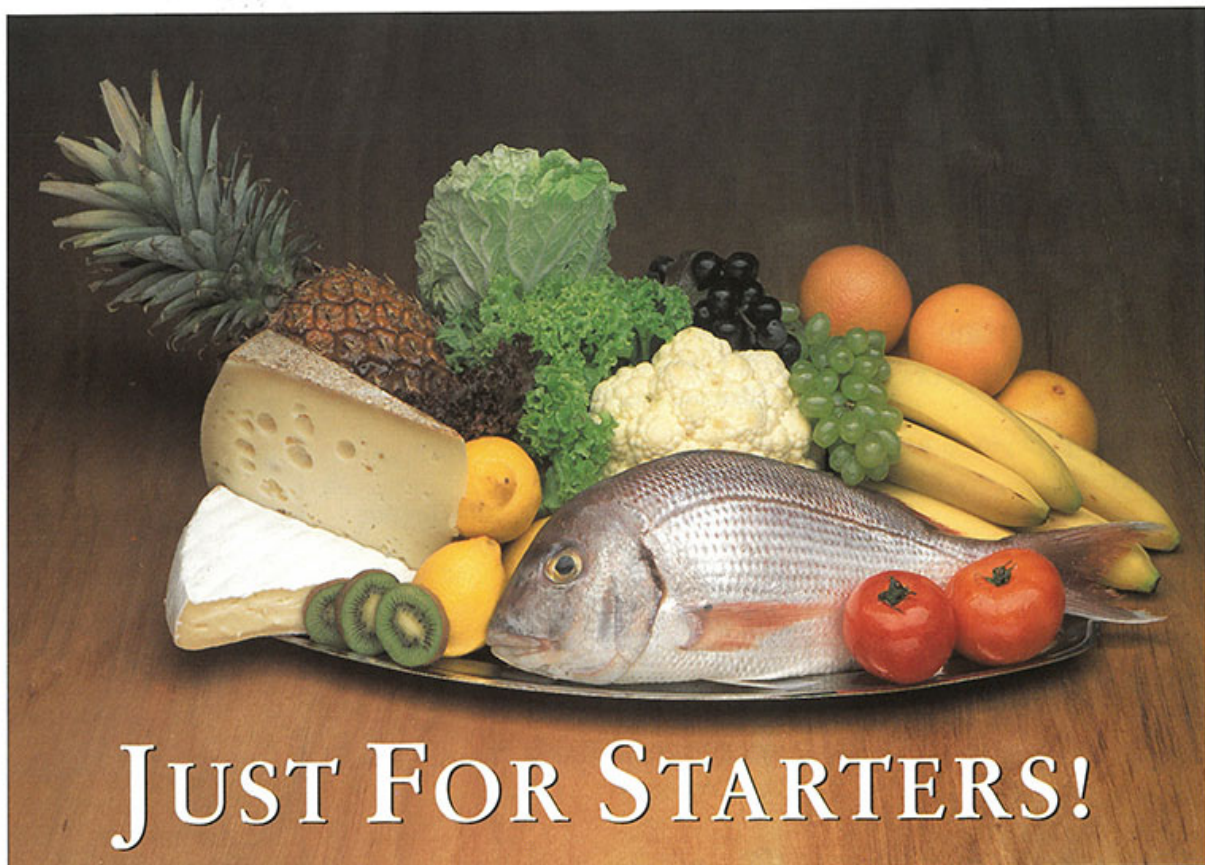
Φιήωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111- Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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



JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH., Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

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

Η κρίση συνεχίζεται και η διέξοδος από αυτήν είναι άδηλος. Η κυκλική περιοδικότητά της, πάντως, φαίνεται ότι συλλαμβάνει κάθε φορά τον εφοπλισμό σε κατάσταση υπεραισιοδοξίας, με αποτέλεσμα να μένει μεγάλη μερίδα εκπροσώπων του με καινούργη σκάφη σε αδράνεια, με τοκοχρεολύσια που δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν, με πολλά παροπλισμένα σκάφη και, βεβαίως, με χρεοκοπίες.

Το ερώτημα που τίθεται είναι, λοιπόν, αν από τη νέα και παρατεταμένη κρίση που διέρχεται η ναυτιλία ο εφοπλισμός άντλησε ορισμένα διδάγματα. Αν τα διδάγματα καταστούν επιχειρηματική συνείδηση, τότε μόνο θα είναι δυνατόν να χαραχθεί νέα πορεία, που θα οδηγεί στη σταθερή και όχι σε συμπτωματική επιτυχία. Ποια θα μπορούσε να είναι τα διδάγματα αυτά;

Πρώτον, ότι η ευφορία στις θαλάσσιες μεταφορές δεν έχει πλέον τη διάρκεια του παρελθόντος, ώστε τα ναυπηγικά προγράμματα του εφοπλισμού να είναι τόσο μεγαλεπήβολα και αισιόδοξα για το μέλλον της αγοράς. Αφού δεινοπαθεί με τα ακάλυπτα τοκοχρεολύσια ο εφοπλισμός, μήπως ο δρόμος του προς τις ναυπηγικές εσχάρες θα πρέπει να είναι περισσότερο συγκρατημένος;

Κατά δεύτερο λόγο, αποδεικνύεται ότι είναι περισσότερο συμφέρουσα η εμμονή στα σκάφη «από δεύτερο χέρι», διότι λόγω μικρότερων δανειακών υποχρεώσεων είναι και περισσότερο ανθεκτικά στην κρίση.

Τα διλήμματα, βεβαίως, είναι μεγάλα και οι απαντήσεις δύσκολες, ειδικότερα όταν ο εφοπλισμός έχει συνηθίσει σε επιθετική επιχειρηματική πολιτική, η οποία, κατά τα άλλα, έχει αποδώσει, με αποτέλεσμα ο ελληνόκτητος στόλος να παραμένει κυρίαρχη δύναμη στις θαλάσσιες μεταφορές. Όμως εξίσου ορθό είναι ότι οι καιροί που μπορούσε κανείς να αυτοσχεδιάσει, επιχειρηματικά, έχουν παρέλθει ανεπιστρεπτί. Με άλλα λόγια, με βάση τη συσσωρευθείσα εμπειρία και από τη νέα κρίση, απαιτείται σωστή προετοιμασία για τη νέα εξόρμηση της ναυτιλίας μας, διότι, αργά ή γρήγορα, θα έλθουν και καλύτερες ημέρες στην αγορά και ο εφοπλισμός θα πρέπει να αντιμετωπίσει τη νέα κατάσταση με επιχειρηματικά σχέδια που να αντέχουν στο ενδεχόμενο μια άλλης, μελλοντικής κρίσης.

Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Το 70% του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες

Η μεν κρίση στη διεθνή ναυτιλία μπορεί να παρατείνεται, πλην όμως αυτό ουδόλως έχει αναστείλει τη δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, ο στόλος των οποίων εξακολουθεί να είναι, από πλευράς χωρητικότητας, ο πρώτος στον κόσμο.

Τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping αναφέρουν ότι στο τέλος Μαρτίου ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος αριθμούσε 3.424 πλοία, 83.454.890 tdw. Σε ετήσια βάση, ο ελληνόκτητος στόλος σημείωσε αύξηση κατά 66 πλοία και κατά 5.608.353 tdw. Στη χωρητικότητα αυτή αναμένεται να προστεθούν και τα σκάφη που θα παραλάβουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες το προσεχές διάστημα και που ανέρχονται σε 118, 7,6 εκατομμυρίων τόνων d.w.

Παρά το γεγονός ότι φέτος το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει κάποια ισορροπία σε εγγραφές και διαγραφές και αύξηση ως προς τον όγκο, εν τούτοις δεν είναι ευθέως ανάλογα τα οφέλη για την ελληνική σημαία από τις αυξημένες προσακτήσεις πλοίων εκ μέρους του ελληνικού εφοπλισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο ελ-

ληνόκτητος στόλος είναι σήμερα κατεσπαρμένος σε 35 (!) νηολόγια. Ο στόλος αυτός κατά 27% είναι εγγεγραμμένος στο ελληνικό νηολόγιο, κατά 22% στο κυπριακό, κατά 16% στο παναμαϊκό, κατά 16% στο νηολόγιο της Μάλτας, κατά 5% στο λιβερτιανό, κατά 4% στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου, κατά 1% στο νηολόγιο της Ονδούρας, ενώ υπό άλλες σημαίες - τις υπόλοιπες 27 - πλέει το 3% του ελληνόκτητου στόλου. Με βάση τα ποσοστά αυτά, υπό ελληνική σημαία ταξιδεύουν 911 πλοία, υπό κυπριακή 748, υπό παναμαϊκή 552, υπό σημαία Μάλτας 547, υπό λιβερτιανή 186 και υπό σημαία Μπαχάμας 182. Σημειώνουμε ότι σε μία διετία (1997-1998), το ελληνικό νηολόγιο έχασε 218 πλοία, ενώ για περισσότερα από 200 σκάφη, που περιήλθαν σε ελληνικά χέρια, προτιμήθηκαν ξένες σημαίες.

Ας δώσουν λίγα για να λάβουν πολλά

Προφανώς, η άρνηση από την πλευρά της πολιτείας να δώσει κίνητρα στον εφοπλισμό για επαναπατρισμό των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο οφείλεται στο γεγονός ότι οποιαδήποτε μέτρα θεωρούνται ευνοϊκή μεταχείριση της ναυτιλίας. Όμως, άλλο ειδική μεταχείριση και άλλο ευνοϊκή. Η πρώτη είναι ορθή πολιτική. Η δεύτερη συνιστά χαριστική πράξη, την οποία ουδέποτε ζήτησε ο εφοπλισμός. Θα συμφωνούσαμε ίσως ότι το κράτος έχει κάνει πολλή για την ναυτιλία, προς αμοιβαίο, βεβαίως, όφελος. Όμως και το κράτος θα πρέπει να παραδεχθεί ότι η ελληνική ναυτιλία έχει προσφέρει πολλή στον τόπο. Και τα «πολλά» δεν είναι μόνο το συσσωρευμένο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το οποίο σε δύσκολους καιρούς έσωζε το Ισοζύγιο Εξωτερικών Πληρωμών. Τα «πολλά» (οφέλη) για τον τόπο υπήρξαν ο όγκος και η ποιότητα των εφοπλιστικών επενδύσεων που έγιναν στην ξηρά. Προετών, κάποιος δημόσιος παράγων είχε εύστοχα παρατηρήσει ότι αν η Ελλάδα ήθελε να υπερβεί το φρόνιμα της υπανάπτυξης και να εισέλθει στην τροχιά των ανεπτυγμένων χωρών, θα όφειλε να εξασφαλίσει τη βοήθεια των εφοπλιστών. Και δεν εννοούσε τη χρηματική βοήθεια. Αλλά το επιχειρηματικό τους δαιμόνιο. Και, πράγματι, η ναυτιλία απέδωσε. Και έγιναν

σοβαρότατες επενδύσεις σε διυλιστήρια, σε ναυπηγεία, σε εργοστάσια μηχανών, σε ξενοδοχεία και σε τουριστικά συγκροτήματα. Τώρα, αν ορισμένες από τις επενδύσεις αυτές δεν υπάρχουν ή βρίσκονται, υπό τον έλεγχο του κράτους, χρεοκοπημένες, ας όψεται ο σοσιαλισμός και η προϊούσα αποβιομηχανία της χώρας, που επέφερε. Η ναυτιλία όμως και οι εκπρόσωποί της είχαν κάνει το καθήκον τους. Διότι την αποβιομηχανοποίηση της Ελλάδος και την ανάπτυξη ισχυρών οικονομικών δεσμών με τη Δύση, την οφείλουμε και στη ναυτιλία.

Και κάτι ακόμη, εξίσου σημαντικό. Την αρωγή του ο ελληνικός εφοπλισμός την έχει προσφέρει χωρίς ιδιαίτερα κίνητρα, ενισχύσεις και ανταλλάγματα, όπως συμβαίνει με τη βιομηχανία και τον τουρισμό. Εχρειάσθη, απλώς, κλίμα κατανόησης. Ας λάβει υπ' όψιν της η πολιτεία ότι η ναυτιλία ζητεί λίγα για να προσφέρει πολλά. Αυτό έχει δείξει η ιστορία. Αν, πράγματι, η πολιτεία αναγνωρίζει την προσφορά του ελληνικού πλοίου, τότε οφείλει να παράσχει στην ελληνική ναυτιλία τα λίγα, χωρίς μεμψιμοιρίες, απλά με την πρόθυμη διάθεση ότι της τα οφείλει για τη μέχρι σήμερα προσφορά της.

Απτόητοι αγοραστές

Μπορεί η ναυτιλαγορά να υποφέρει, όμως η δραστηριοποίηση του ελληνικού εφοπλισμού στην αγορά πλοίων από «δεύτερο χέρι» συνεχίζεται αμείωτη.

Βεβαίως, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι είναι πολύ ελκυστικές πλέον οι τιμές των πλοίων και ο εφοπλισμός ακολουθεί το παραδοσιακό ένστικτό του, να αγοράζει χαμηλά και να πουλάει ψηλά.

Μία πρόσφατη επεξεργασία κάποιων στοιχείων δείχνει ότι η συχνότητα αγορών είναι ένα, τουλάχιστον, μεταχειρισμένο πλοίο καθημερινώς. Όπως έλεγε, χαρακτηριστικά, έμπειρος πλοιόκτητης στα «Ναυτικά Χρονικά», βγαίνει για πώληση ένα πλοίο στην αγορά και απευθύνει είκοσι επτά επιθεωρητές, αντιπροσωπεύοντας ισόριθμο ναυτιλιακό γραφείο, για να το ελέγξουν. Δεν χωρεί αμφιβολία ότι η αισιοδοξία των Ελλήνων εφοπλι-

στών είναι η κινητήριος δύναμη αυτής της αγοραστικής δραστηριότητας μεταχειρισμένων σκαφών. Και επαναλαμβάνουμε: Περισσότερο στηρίζει ο ελληνικός εφοπλισμός τις αγοραστικές διαθέσεις του στη χαμηλή τιμή των προσφερομένων πλοίων, λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως, και λιγότερο στη βραχυχρόνια απασχόληση του αγοραζόμενου σκάφους. Πρόκειται για μία επένδυση που πιστεύεται ότι θα αποδώσει μεθυστικά, μετά την ανάκαμψη της αγοράς. Τακτική που, πολλές φορές, έχει επιβεβαιωθεί στο παρελθόν. Απομένει να δούμε αν θα επληρωθεί η πολιτική αυτή και τώρα.

Περιστασιακή η αναζήτηση χειρών (I)

Η έλλειψη πληρωμάτων και στελεχών είναι θέμα, πρώτον, προσελκύσεώς τους και, στη συνέχεια, εκπαίδευσέως τους. Με άλλα λόγια, πριν από την ανάπτυξη των εκπαιδευτικών μας δυνατοτήτων, οι οποίες δεν είναι βέβαιο ότι διευρύνθηκαν, απλώς και μόνον επειδή οι Σχολές μετονομάστηκαν σε Ακαδημίες, θα πρέπει να εξασφαλισθεί το έμπυχο δυναμικό.

Εχει, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, περάσει η εποχή που η ύπαρξη, σε μία περιοχή, μιας Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού μπορούσε να επιδράσει ως παράγοντας προσέλκυσης των νέων στη ναυτική σταδιοδρομία. Επομένως, δεν αρκούν μόνο οι μελέτες για την ανάπτυξη της ναυτικής παιδείας. Χρειάζεται να καθιερωθεί ένας πάγιος μηχανισμός προσέλκυσης νέων.

Η έλλειψη έμπυχου δυναμικού, όπως και σε προηγούμενα σημειώματα έχουμε επισημάνει, είναι διεθνές πρόβλημα. Οι Γάλλοι μάλιστα, σε πρόσφατη μελέτη τους, είχαν διαπιστώσει ότι τα ποσοστά όσων εξέρχονται από τις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού της πατρίδας τους και συνεχίζουν τη ναυτική σταδιοδρομία, χωρίς να κάνουν στροφή σε κάποιο επάγγελμα της ξηράς, εί-

ναι πολύ χαμηλά.

Πολλοί θα θυμούνται ότι η αναζήτηση χειρών για τη ναυτιλία, μέχρι σήμερα, γινόταν μάλιστα περιστασιακά. Μήπως ήλθε η ώρα να εκπονηθεί μία μελέτη από τις μεγάλες εταιρείες επικοινωνίας, που είναι σε θέση να διακρίνουν, κατ' αρχάς, τα ψυχολογικά αντικίνητρα για την εγκατάλειψη από τους νέους της ιδέας της ναυτικής σταδιοδρομίας; Ασφαλώς, θα ήταν χρήσιμη μια σφυγμομέτρηση της κοινής γνώμης και, επί τη βάση των συμπερασμάτων που θα προκύψουν από τη σχετική έρευνα, να τεθεί σε εφαρμογή σχέδιο που θα αποσκοπεί στη μείωση των αντικινήτρων που υπάρχουν και, αντιστοίχως, στην αύξηση για το των κινήτρων στο ναυτικό προσανατολισμό των νέων;

Μικρές οι θητείες στα πλοία (II)

Εκτός, όμως, από την έλλειψη εργατικών χειρών στη ναυτιλία, διαπιστώνεται ένα επιπλέον πρόβλημα. Η μικρή θητεία των ναυτικών επί των πλοίων.

Με άλλα λόγια, όλο και λιγότερο χρόνο υπηρετεί επί ενός εμπορικού σκάφους, όχι μόνο ο πρωτόμπαρκος ή ο ναυτικός «της τελευταίας στιγμής», αλλά ακόμη και ο αξιωματικός ή το πλήρωμα που έχει να επιδείξει είτε επαγγελματική συνείδηση είτε, ακόμη, οικογενειακή παράδοση. Και αυτό γιατί η ζωή επί των πλοίων, παρά τα σύγχρονα μέσα και τις ανέσεις, παραμένει ανιαρή, ενώ η ζωή στη στεριά γίνεται όλο και πιο ελκυστική για όσους τη βλέπουν και την ακούν «εκ του μακρόθεν». Το να παραμένει κανείς σε ένα πλοίο της ίδιας εταιρείας, επί πολλά χρόνια, είναι κατόρθωμα που αποδεικνύει μεγάλη αντοχή και πολύ ψυχικό σθένος. Και τέτοια χαρίσματα δεν

υπάρχουν, πλέον, στην εποχή μας.

Αναμφισβήτητο, μεγάλο ρόλο στη μακρά παραμονή επί του πλοίου παίζει και ένας άλλος παράγοντας: η εταιρεία και η συμπεριφορά που επιδεικνύει ως προς τη μεταχείριση των ανθρώπων της. Αυτό σημαίνει ότι οι καλές συνθήκες εργασίας και οι προσφερόμενες αμοιβές μπορούν να επιδράσουν ανασχετικά στην έλξη που προκαλεί η στεριά και να κρατήσουν τον ναυτικό επί του πλοίου. Το ζήτημα επομένως που αφορά την έλλειψη χειρών είναι αμφίδρομο, μοιραία κυριαρχούσα αιτία είναι η απροθυμία των νέων προς τη ναυτική σταδιοδρομία.

Ψευδείς απαιτήσεις

Σε σοβαρό πρόβλημα έχει εξελιχθεί ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των απαιτήσεων που εγείρουν Φιλιππινέζοι ναυτικοί σε δικαστήρια της χώρας τους, αλλά και της αλλοδαπής, κυρίως στον Καναδά και στις Ηνωμένες Πολιτείες, γεγονός που έχει ως συνέπεια τις «συλλήψεις» πλοίων και τεράστια έξοδα για τους πλοιοκτήτες.

Του θέματος επιλήφθηκε η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία, η οποία και έστειλε αντιπροσωπεία της στις Φιλιππίνες, προκειμένου να αντιμετωπίσει επιτόπου την κατάσταση.

Οι περισσότεροι εκ των Φιλιππινέζων ναυτικών καλύπτονται από τυποποιημένο κυβερνητικό συμβόλαιο, που προωθεί η Υπηρεσία Απασχολήσεως στο Εξωτερικό των Φιλιππίνων, θέτουμε μάλιστα όριο στο ποσό των αποζημιώσεων που οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί μπορούν να λάβουν σε περιπτώσεις θανάτου και ανικανότητας προς εργασία. Παρ' όλη αυτά, τοπικοί δικηγόροι αναζητούν ναυτικούς που έχουν τραυματισθεί κατά τη διάρκεια της ναυτικής απασχόλησής τους ή τους συγγενείς αποβιωσάντων ναυτικών και τους πείθουν να εγείρουν

απαιτήσεις για ζημία που έχουν υποστεί, ζητώντας πολλαπλά εκατομμύρια στο εθνικό νόμισμα, έπειτα από προσφυγή στα τοπικά δικαστήρια εργατικών διαφορών, με το επιχείρημα ότι υπήρχε αμέλεια του πλοιοκτήτη ή ότι το πλοίο δεν εκπληρούσε τα στάνταρ ασφαλείας. Με τον τρόπο αυτό κατορθώνεται η απόσπαση αυθαίρετων αποζημιώσεων.

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία πρότεινε τη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Τμήματός της στις Φιλιππίνες, το οποίο θα επιλαμβάνεται, αποκλειστικώς, όλων των αγωγών που καταθέτουν οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί. Προτείνει, ακόμη, όπως το Ναυτιλιακό αυτό Τμήμα στελεχωθεί με διαιτητές ειδικευμένους στο ναυτεργατικό δίκαιο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εγκυρότητα των σχετικών αποφάσεων. ➡

Εν πλω



VERISTAR

Integrating design analysis and ship management

The new way of managing your ship for life

- VERISTAR offers shipyards and shipowners maximum safety at optimum cost.
- VERISTAR cuts shipyard design time by a factor of four.
- On-line access to ship database allows shipowners to monitor the condition of their ships at any time.

Cedex 44 - 92077 Paris La Défense - France - Tél. : 33 (1) 42 91 52 91 - Fax : 33 (1) 42 91 53 20



**BUREAU
VERITAS**

Η

ελληνική θεώρηση των διεθνών ναυτιλιακών εξελίξεων εν όψει του 2000 αναπτύχθηκε από τον πρόεδρο της Ενωσης Ελλήνων Εφορητών, κ. Βόνη Λύρα, στο πρόσφατο συνέδριο (17-3-1999) που πραγματοποιήθηκε στο Brisbane της Αυστραλίας με τίτλο «Η ναυτιλία στην νέα χιλιετία - Πρωτοβουλίες και προκλήσεις». Τη δεύτερη ημέρα του συνεδρίου, που διοργανώθηκε από την Ένωση Ναυτικού Δικαίου της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας και τον BIMCO, ο κ. Λύρας εισηγούμενος τον κύκλο των ομιλιών με αναφορά στην ενότητα «Ανταπόκριση της ναυτιλίας στις προκλήσεις της χιλιετίας», τόνισε μεταξύ των άλλων:

- Την ιδιόζουσα σημασία των χύδων μεταφορών με τις οποίες ασχολείται κυρίως ο ελληνικός εφορτισμός.

Στη συνέχεια της ομιλίας του, ο κ. Λύρας ανέλυσε διεξοδικώς, σε όλη τις πτυχές του, το θέμα της ασφάλειας των



bulk carriers, ενώ υπογράμμισε τη συγκριτική υπεροχή της ναυτιλίας ως μέσου μεταφοράς, δεδομένου ότι αυτή είναι φιλική προς το περιβάλλον, αθλή και οικονομικά συμφέρουσα. Επίσης, υπογράμμισε:

- Την ανάγκη να αναλάβουν οι λιμένες δικό τους μερίδιο ευθύνης στην προσπάθεια για ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές και προστασία του περιβάλλοντος.

- Να δοθεί σαφής και ρεαλιστικός ορισμός του υποβαθμισμένου πλοίου, ώστε τα αποτελέσματα των λιμενικών ελέγχων να οδηγούν σε δικαιολογημένες κρατήσεις, ανάλογες με τη σοβαρότητα των εκάστοτε παραβάσεων.

- Να εξετασθεί το θέμα των διαλύσεων πλοίων υπό συνθήκες ασφαλείας εργασίας και προστασίας του περιβάλλοντος, δεδομένου ότι η προστασία αυτή και η ύπαρξη αποτελεσματικής βιομηχανίας διαλύσεων πλοίων, διεθνώς, συνιστά προτεραιότητα για τον Έλληνα εφορτιστή.

Στο τέλος της ομιλίας του ο κ. Λύρας έθεσε το ακόλουθο ερώτημα:

- Μήπως η ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να βρει τρόπους ανταμοιβής του καλού πλοιοκτήτη, γιατί θα μπορούσε να προσφέρει σε αυτούς περισσότερο οικονομικά ασφάλιστρα, ευνοϊκότερη χρηματοδότηση, χαμηλότερες λιμενικές χρεώσεις και ασφαλίως υψηλότερους ναύλους. Όμως, για να διαμορφωθεί ανάλογο καθεστώς στηρίξεως του καλού πλοίου και του υπεύθυνου πλοιοκτήτη, θα πρέπει να διαμορφωθεί ένα δίκαιο και αντικειμενικό σύστημα προσδιορισμού αυτού του «καλού πλοίου» και αυτού του «υπεύθυνου πλοιοκτήτη».

Στην ενδιαφέρουσα ναυτιλιακή συνάντηση της Αυστραλίας, εκτός από τον κ. Λύρα, μετείχαν ως ομιλητές ο πρόεδρος της εταιρείας «Eletson» κ. Γρ. Χατζηθεοφάνης και ο διευθυντής της Helmera κ. Μπράτσος, ο οποίος είχε την ευκαιρία να εκθέσει λεπτομερώς τη συντονισμένη προσπάθεια της ελληνικής εφορτιστικής και ναυτικής κοινότητας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που ξεκίνησε με εξαιρετική επιτυχία πριν από 17 χρόνια στη χώρα μας.

Μ

ε εγκύκλιό της η ΕΕΕ διαβίβασε στα μέλη της οδηγίες των υπουργείων Εσωτερικών και Ναυτιλίας, αναφορικά με την ψηφοφορία στο εξωτερικό των ναυτικών, κατά τις εκλογές για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τον προσεχή Ιούνιο.

Οι οδηγίες αυτές αφορούν τους Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι τη 12η Ιουνίου 1999 και ημέρα Σάββατο θα βρίσκονται σε έδαφος κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφοδιασμένοι με τα εκλογικά βιβλιάρια και τα ναυτικά τους φυλλάδια. Οι ναυτικοί αυτοί θα ασκήσουν το εκλογικό τους δικαίωμα στα εκλογικά τμήματα για τους Έλληνες του εξωτερικού, που πρόκειται να συσταθούν αρμοδίως.

Η

Ολομέλεια της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στη συνεδρίαση της 24ης Μαρτίου, υιοθέτησε γνωμοδότηση επί σχεδίου οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναφορικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων.

Η γνωμοδότηση αυτή συντάχθηκε από ομάδα μελέτης, της οποίας πρόεδρος ήταν η δρ Άννα Μπρεδήμα-Σαββοπούλου, μέλος της Ομάδας Εργοδοτών (εκπρόσωπος της ΕΕΕ), και με εμπειρογνώμονα της Ομάδας Εργοδοτών τον κ. Ι. Πανόπουλο, προκειμένου να αποφανθεί επί του σχεδίου αυτού, που αποσκοπεί στη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης με την κατασκευή εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων σε όλους τους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων και αυτών των σκαφών αναψυχής:

- Απαιτεί την κατάρτιση, για κάθε λιμένα, προγράμματος διαχείρισης των αποβλήτων, που θα ελέγχεται και εγκρίνεται από τα κράτη-μέλη.

- Υποχρεώνει κάθε σκάφος που καταπλέει σε κοινοτικό λιμένα να εκβάλλει όλα τα απόβλητα και τα κατάλοιπα στις εγκαταστάσεις υποδοχής, εκτός εάν ο πλοίαρχός του μπορεί να αποδείξει ότι το σκάφος διαθέτει επαρκή ικανότητα εναποθηκεύσεώς τους έως τον τελικό προορισμό.

Βεβαίως, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή συμφωνεί σε γενικές γραμμές με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η γνωμοδότησή της όμως απηχεί σε μεγάλο βαθμό τις θέσεις του κοινοτικού και ελληνικού εφορτισμού, επισημαίνοντας μεταξύ των άλλων και τα εξής:

- Για να είναι αποτελεσματικό το κοινοτικό καθεστώς πρέπει, καταρχήν, να θεσπισθούν περισσότεροι ειδικοί κανόνες όσον αφορά την υποχρέωση των λιμένων των παράκτιων κρατών να διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής.

- Οι επιχειρησιακές δαπάνες αυτών των εγκαταστάσεων να μην υπερβαίνουν τα εύλογα όρια και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα να συμμετάσχει στις προσπάθειες για τον εξοπλισμό των λιμένων με τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις.

- Είναι σκόπιμο οι λιμένες να εφαρμόζουν πολιτική διαφανή, από πλευράς τελών, ώστε αυτά να αντιστοιχούν με δίκαιο και ανάλογο τρόπο στις υπηρεσίες που πράγματι προσφέρονται.

- Αυστηρό καθεστώς παραδόσεων των αποβλήτων, όπως το προτεινόμενο, απαιτεί τη στενή συνεργασία μεταξύ γειτονικών κρατών, όχι μόνο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και με τρίτες χώρες, σε θέματα ενημερώσεως και ελέγχων.

- Είναι αναγκαία η γενική εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας ώστε να διασφαλισθούν συνθήκες ουδετερότητας από πλευράς ανταγωνισμού.



ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΞΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Σύμφωνα με στοιχεία του YEN, κατά το 1998 κρατήθηκαν τα ακόλουθα ελληνικά πλοία σε ξένα λιμάνια, στο πλαίσιο επιθεώρησης Paris MOU.

1. ARCHANGELOS / SZKW : Σωσίβιες λέμβοι. Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.
2. IONIAN WIND / SZUV : Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.
3. MILENAKI / SVBV : Διάταξη καθαίρεσης σκάφους διάσωσης. Ασφάλεια γενικά. Ασκήσεις φωτιάς, ασκήσεις εγκατάλειψης πλοίου.
4. TOSCANIA / SYSR : Φωτισμός έκτακτης ανάγκης.
5. AGNI / SWDE : Ασφαλής κατασκευή φορτηγού πλοίου. Πιστοποιητικά ισάριθου γραμμής, ΙΟΡΡ. Πιστοποιητικά ικανότητας.
6. FERTILITY L / SZPY : Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.
7. ASTRO BETA / SZHY : Σωσίβιες λέμβοι.
8. MIMIS / SV4138 : Αντλίες. Σωσίβιες λέμβοι. Ανοίγματα μηχανοστασίου. Σωλήνες ύδατος και δεξαμενές.
9. OMIKRON VENTURE / SYWD : Εφεδρικές μηχανές. Διατάξεις εκροής ύδατος.
10. WHITE OPAL / SYQC : Σωσίβιες λέμβοι.
11. ATHINAI P / SYZU : Πρόωση κύριας μηχανής. Εφεδρικές μηχανές.
12. HELLESPONT PARADISE / SYKO : Εξοπλισμός ασφαλείας φορτηγού. Εφεδρικές μηχανές.
13. IOANNIS K. / SW5132 Epirb 406 MHz/1.6 GHz: Φανοί και ηχητικό σήμα. Ναυτικές εκδόσεις. Πρόωση κύριας μηχανής. Εφεδρικές μηχανές. Εγκατάσταση VHF. Διάταξη καθαίρεσης για σκάφος διάσωσης.
14. LYDIA PORTUNE / SX4381 : Εφεδρικές μηχανές.
15. NILOS / SXAA : Σωσίβιες λέμβοι. Πνευστές σωσίβιες σχεδίες. Διάταξη καθαίρεσης για σκάφος διάσωσης. Ζημία σκάφους που επηρεάζει την αξιοπλοία.

16. PEL RANGE / SVIG : Ασύρματος ασφαλείας φορτηγού. Πιστοποιητικό ασφαλείας ελάχιστης επάνδρωσης.

17. RODANTHI / SWEJ : Μαγνητική πυξίδα, ραντάρ. Έλεγχος απορροστών από απόσταση. Εφαρμογή αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας για σκάφος διάσωσης.

18. PROTOPOROS / SW3508 : Σωσίβιες λέμβοι. Φωτοβολήδες κινδύνου. Φωτισμός έκτακτης ανάγκης. Σχέδιο ασφαλείας. Ασύρματος ασφαλείας φορτηγού. Στοιβάσια σωσίβιων σχεδίων. Epirb για σκάφος διάσωσης. Προσωπικός εξοπλισμός - Πυρόσβεση.

19. YVONNE / SWZL : Σωσίβιες λέμβοι, κυκλικά σωσίβια. Αντλίες. Σωσίβιες ζώνες. Πυροσβεστικός εξοπλισμός.

20. CHEMSEA / SW7125 : Πιστοποιητικά ικανότητας. Σωσίβιες ζώνες. Ραντάρ. Στοιβάσια σωσίβιων σχεδίων. Στοιές καταδύσεων. Εγκατάσταση πυρόσβεσης. Αντλιοστάσιο φορτίου. Γενικός συναγερμός.

21. KLEON / S26B : Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.

22. AKROP / SWZU : Πνευστές σωσίβιες σχεδίες. Πιστοποίηση ISM.

23. ANTIPAROS / SYDD : Σωσίβιες λέμβοι.

24. WORLD PROLOGUE / SYKL : Διατάξεις αντλίων εκροής.

25. ATHENA / SXFQ : Αντλίες.

26. WORLD AEGEUS / J4JE : Σωσίβιες λέμβοι. Διατάξεις καθαίρεσης σωσίβιας λέμβου.

27. ALPHA INTELLIGENCE / SWIH : Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.

28. ZOODOOTIS / SVTL : Πιστοποίηση, εξακρίβωση και έλεγχος. Διατάξεις αντλίων εκροής.

29. TREASURE ISLAND / SVJS : Εξοπλισμός διαχωρισμού λαδόνερου.



Στις 29 Μαρτίου 1999, στο Λονδίνο, συνήλθαν στην πρώτη προγραμματισμένη για το τρέχον έτος κοινή συνάντηση τα Διοικητικά Συμβούλια της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee) Λονδίνου, με επικεφαλής τους προέδρους τους κ.κ. Ι.Κ. Λύρα και Ι.Α. Χατζηπατέρα, αντίστοιχα.

Στη συνάντηση, συζητήθηκαν εκτενώς τα θέματα της υπό ελληνικής διαχείρισης ναυτιλίας μετά τις πρόσφατες εξελίξεις στον εθνικό και διεθνή χώρο.

Ειδικότερα, στον εθνικό χώρο:

- Εκφράστηκαν φόβοι, λόγω της συνεχιζόμενης αναποφασιστικότητας της ελληνικής κυβέρνησης να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα, ότι η φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου από υπάρχοντα και νεότευκτα πλοία θα συνεχιστεί, με δυσμενείς επιπτώσεις για όλους τους ενδιαφερόμενους και την οικονομία της χώρας, γενικότερα.

- Όσον αφορά το διεθνή χώρο, εκρίθη ιδιαίτερα ανησυχητική η παρατεινόμενη παγκόσμια ύφεση, με επακόλουθο την πτώση της ναυτιλαγίας, που συνεχίζεται δίχως σημείο ανάκαμψης.

- Παρ' όλα αυτά, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το χρόνο που πέρασε ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος συνέχισε την ανοδική πορεία του, έστω και με μικρό ποσοστό, και εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως παρά τις απαισιόδοξες προβλέψεις περί καθοδικής πορείας.

- Διεπιστώθη, επίσης, η έγκαιρη και χωρίς προβλήματα προ-

σαρμογή της ελληνικής ναυτιλίας στις νέες απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων και ειδικότερα του Κώδικα ISM της αναθεωρημένης STCW 95 και του GMDSS.

Μεταξύ των κύριων επιδιώξεων της ελληνικής κυβέρνησης, προκειμένου να προωθηθεί με επιτυχία διαρθρωτικές επεμβάσεις στην οργάνωση και λειτουργία των εθνικών ναυτιλιακών υποδομών, είναι οι εξής:

- Η ανάγκη συγκράτησης της μείωσης του νηολογίου και η προσέλκυση νέων πλοίων.

- Η συνέχιση του διαλόγου κυβερνήσεως, εφοπλισμού και ναυτεργασίας.

- Η αύξηση της παραγωγής ικανών στελεχών Εμπορικού Ναυτικού για τη στελέχωση του ελληνόκτητου στόλου, που θα επιτευχθεί με τη βελτίωση του εκπαιδευτικού προγράμματος των δημοσίων σχολών Εμπορικού Ναυτικού, με την αύξηση του αριθμού των σπουδαστών τους και με την επαναλειτουργία των σχολών του ιδιωτικού τομέα.

- Η επιβεβλημένη προσεκτική μελέτη, οι προϋποθέσεις, καθώς και οι υγιείς βάσεις και οι ειδικοί όροι για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

- Απαιτείται να προωθηθεί η συνεργασία, η αλληλοενημέρωση και η υποστήριξη μεταξύ των μελών του εφοπλισμού, με ανάλογη συσπείρωση και συμπράταση των επαγγελματικών οργανώσεων.

Η δεύτερη κοινή συνάντηση των δύο συμβουλίων θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά, την Τρίτη 21 Σεπτεμβρίου 1999.

Περί τα τέλη Μαρτίου, το Baltic Exchange εδέχθη τον πρέσβη κ. Βασίλη Ζαφειρόπουλο σε γεύμα που οργάνωσε προς τιμήν του ο πρόεδρος και το συμβούλιο του Committee, λόγω της αποχώρησής του από την πρεσβεία του Λονδίνου, στην οποία παρέμεινε πάνω από τρία χρόνια.

Τον πρέσβη συνόδευαν ο γενικός πρόξενος της Ελλάδας κ. Ευάγγελος Καρόκης, οι σύμβουλοι κ.κ. Κ. Μπίτσιος, Ν. Γαρυηλίδης και Ν. Παπαδόκης και ο ναυτιλιακός σύμβουλος-πλοίαρχος Λ.Σ.Γ. Φουρνάρης. Από πλευράς Committee, εκτός του προέδρου, παρευρέθησαν οι αντιπρόεδροι κ.κ. Στ. Κουλουκουντής, Επαμ. Εμπειρίκος και Σπ. Πολύμης, πολλὰ μέλη του συμβουλίου και ο διευθυντής του.

Μετά έκτακτη γενική συνέλευση, στις 6 Μαρτίου 1999, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης Ελλήνων Πλοίαρχων Λονδίνου έχει ως ακολούθως:

Πρόεδρος: Π. Κορκόδειος.
Αντιπρόεδρος: Γ. Κουράκος.
Γραμματεία: Μ. Κούνουπας και Β. Μακρής.
Ταμείο: Κ. Στυλιανός και Σπ. Τρίγκαλης.
Μέλη: Α. Αημιός, Γ. Αναστασίου και Μ. Παπαδόπουλος.

Στο πλαίσιο της παράδοσης που επί 28 χρόνια ακολουθεί η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών βραβεύθηκαν, στις 4 Μαΐου και σε ειδική τελετή, οι δύο ναυτικοί που βγήκαν σε σύνταξη το 1995 με τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία σε ποταπόρα πλοία. Πρόκειται για τον πλοίαρχο κ. Ιωάννη Μάρκο, που συνταξιοδοτήθηκε έπειτα από συνολική υπηρεσία 28 ετών, ενός μηνός και δέκα ημερών, και τον πλοίαρχο κ. Εμμανουήλ Λεωνίδου με θαλάσσια υπηρεσία επίσης 28 ετών.

Στη διάρκεια της ίδιας εκδήλωσης απονεμήθηκε στον κ. Ιωάννη Χανδρή βραβείο στη μνήμη Αντώνιου Χανδρή, για μεταπτυχιακές σπουδές σε ευρωπαϊκό πανεπιστήμιο (Master Technology in the Shipping).



Από τον Φεβρουάριο (18-2-1999) άρχισε η ισχύς του Γενικού Κανονισμού Λιμένος με τίτλο «Προϋποθέσεις και μέτρα ασφαλείας για τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης χύμα πετρελίου ή χύμα υγρών χημικών ή χύμα υγροποιημένων αερίων, που μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια». Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού εφαρμόζονται:

- Στα δεξαμενόπλοια με ελληνική ή ξένη σημαία, στα οποία διενεργούνται εργασίες φορτοεκφορτώσεως σε εγκαταστάσεις ξηράς των ως άνω φορτίων.
- Στα δεξαμενόπλοια που διενεργούν φορτοεκφορτώσεις σε βυτιοφόρα βαγόνια και βυτιοφόρα οχήματα.
- Στα δεξαμενόπλοια απ' όπου διενεργούνται εργασίες μεταγίσεως φορτίων σε άλλα δεξαμενόπλοια.

Αναμένεται να εγκριθούν από την Επιτροπή του Paris Memorandum οι οδηγίες βάσει των οποίων θα διενεργούνται εφεξής οι τακτικοί έλεγχοι ως προς τη συμμόρφωση των πλοίων με τον Κώδικα Ασφαούς Διαχείρισεως (ISM Code).

Οι έλεγχοι αυτοί θα ακολουθούν βασικές κατευθύνσεις, μερικές από τις οποίες είναι οι εξής:

- Εξακρίβωση κατά πόσον το πλοίο είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά του ISM.
- Εάν και κατά πόσον εφαρμόζεται από το ελεγχόμενο πλοίο ο Κώδικας.
- Κατά πόσον τα πιστοποιητικά και τα στοιχεία αυτά είναι εντάξει.
- Εάν υπάρχει πολιτική της εταιρείας για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία και εάν, επίσης, είναι εξοικειωμένο με αυτή το προβλεπόμενο προσωπικό.
- Κατά πόσον είναι διαθέσιμα τα έγγραφα ασφαούς διαχείρισεως, αν και εφόσον ζητηθούν.
- Εάν είναι τα σχετικά έγγραφα του SMC στη γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσα κατανοητή από το προσωπικό του πλοίου.
- Εάν έχουν τη δυνατότητα τα ανώτερα στελέχη του πλοίου να αναφέρουν το όνομα του υπευθύνου της εταιρείας για τη λειτουργία του πλοίου και κατά πόσον συμπίπτει αυτό με το αναφερόμενο όνομα στα πιστοποιητικά ISM.

Οι παράκτιες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και ο Καναδάς, η Πολωνία, η Ρωσία και η Κροατία, ξεκινούν εκστρατεία στο πλαίσιο του Paris Memorandum για την ασφάλεια των μεγάλων bulk carriers. Πρόκειται για συντονισμένη προσπάθεια ελέγχου, η οποία αντικατοπτρίζει την ανησυχία που υπάρχει αναφορικά με τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων της κατηγορίας αυτής, ανησυχία που ενισχύθηκε πρόσφατα από τα στοιχεία τα οποία παρουσίασε ο IMO μετά την εφαρμογή μέτρων από χώρες της περιοχής του Ειρηνικού, με αποτέλεσμα παρόμοια bulk carriers αμφισβόλου αξιοπιστίας να δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Ατλαντικού.

Η εκστρατεία αυτή, που θα ολοκληρωθεί την 30ή Ιουνίου 1999, έχει ως στόχο τα πλοία άνω των 30.000 gt και ηλικίας μεγαλύτερης των 15 ετών, ειδικότερα δε εκείνα που μεταφέρουν φορτία «υψηλής πυκνότητας» ή φορτία διαβρωτικά, και δραστηριοποιούνται στην αγορά spot.

Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της εκστρατείας ελέγχου, οι κατά τόπους αρχές θα επιθεωρούν όσο το δυνατόν περισσότερα bulk carriers, τα οποία υποχρεούνται σε «ενισχυμένη επιθεώρηση» κάθε 12 μήνες.

Η «ενισχυμένη επιθεώρηση», που προβλέπει δοκιμές συστημάτων ασφαλείας και αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης, θα επικεντρώνεται κυρίως στην κατασκευή των πλοίων της κατηγορίας αυτής.

Εφόσον, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, διαπιστωθούν εκτεταμένες ρωγμές, φθορές ή άλλες ζημιές, ο έλεγχος θα διευρύνεται κατά την κρίση του επιθεωρητή, ο οποίος και θα ενημερώνει το νοσηρόνομο προ-

κειμένου να επιληφθεί της υποθέσεως.

Στην περίπτωση που η κατάσταση της κατασκευής, αναφέρεται σε σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της, είναι σαφώς επικίνδυνη για την ασφάλεια, το πλοίο θα κρατείται και θα ειδοποιείται αμέσως η αρχή της σημαίας και ο νοσηρόνομος. Για την απόφαση κρατήσεως θα λαμβάνεται υπόψη η αξιοπιστία του πλοίου και όχι η ηλικία του, με αποδοχή των επιτρεπόμενων ορίων φθοράς των μεταλλικών μερών. Σε περίπτωση αμφισβόλου, θα ζητείται η σχετική γνώμη του νοσηρόνομου. Ζημιές που δεν επηρεάζουν την αξιοπιστία δεν θα θεωρούνται λόγος κρατήσεως, ούτε και ζημιές που έχουν επισκευασθεί προσωρινά και αποτελεσματικά για την εκτέλεση του ταξιδιού σε λιμένα μονίμων επισκευών. Πάντως, για την εκτίμηση της σοβαρότητας της ζημιάς, ο επιθεωρητής θα λαμβάνει υπόψη του και τη θέση των χώρων ενδιαίτησεως του πληρώματος και εάν αυτή επηρεάζει τις συνθήκες διαβίωσης. Στην ίδια εγκύκλιο, η ΕΕΕ εφιστά την προσοχή των μελών της και στα ακόλουθα:

- Τα πλοία bulkcarriers από καιρό αποτελούν στόχο στους λιμένες του Καναδά και ορισμένους λιμένες της Ευρώπης. Κατόπιν τούτου, προβλέπεται ότι η αναληφθείσα εκστρατεία θα εντείνει τα προβλήματα που ενδεχομένως θα αντιμετωπίσουν τα πλοία της κατηγορίας και στον Καναδά και στη Βρετανία, τη Γαλλία και την Ολλανδία.

Επομένως, είναι σκόπιμο το ίδιο το πλοίο, πριν από τον κατάπλου του, να ελέγχει και να καταγράφει τυχόν φθορές και ζημιές και, σε περίπτωση που προγραμματίζονται ενέργειες για την τακτοποίησή τους, να ανακοινώνονται έγκαιρα στην αρχή για να αποφεύγεται κράτηση έπειτα από διαπίστωσή τους.

Σκόπιμο είναι, επίσης, όπου μπορεί να προκύψουν προβλήματα από διαφορετικές εκτιμήσεις και υπερβολικές απαιτήσεις των επιθεωρητών, ανεξάρτητα από τις ενέργειες της αρχής του λιμένα, να ενημερώνεται έγκαιρα ο νοσηρόνομος και από το ίδιο το πλοίο και να ζητείται η παρέμβαση της Αρχής της σημαίας του πλοίου, η οποία άλλωστε φέρει και την ευθύνη για την αξιοπιστία του και πρέπει να έχει τον τελικό λόγο.



ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΔΙΑΚΑ

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΟΑΕΝ), που προήλθε από τις αρχαιρεσίες οι οποίες διενεργήθηκαν από τις 5-3-99 έως τις 5-4-99, έχει ως εξής:

Πρόεδρος Μασούνης Αντώνιος, γεν. γραμματέας Τζαβάρας Ιωάννης, διοικητικοί σύμβουλοι Τσάμης Νικόλαος, Νικολιάδης Γεώργιος, Κονιδάκης Ευάγγελος, Ρέσκος Ιωάννης, Παπαδόπουλος Ιωάννης, Παναγιωτόπουλος Λεωνίδας, Δρίζος Γεώργιος, Μαρτζούκος Γεώργιος, Στάικος Άγγελος.

Γενική συνέλευση μετόχων

Στις 6 Απριλίου πραγματοποιήθηκε η έκτακτη επαναληπτική γενική συνέλευση των μετόχων της Εθνικής Τράπεζας, στην οποία αποφασίστηκε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με καταβολή μετρητών 21.522.384.800 δρχ. και την έκδοση 14.843.024 μετοχών, ονομαστικής αξίας 1.450 δρχ. η μία.

Έπειτα από εισήγηση του διοικητή της Εθνικής Τράπεζας, Θεόδ. Καρατζά, η γενική συνέλευση καθόρισε την τιμή διάθεσης της μετοχής σε 11.500 δρχ., οι δε νέες μετοχές θα προσφερθούν με αναλογία μία νέα προς δέκα παλαιές. Τα έσοδα από την αύξηση θα ανέλθουν σε 170.694.776.000 δρχ.

Σε περίπτωση που υπάρξει απομένον αδιάθετο ποσό από την αύξηση, το Διοικητικό Συμβούλιο της τράπεζας θα μπορεί ελεύθερα, έπειτα από τη δοθείσα έγκριση της γενικής συνέλευσης, να διανείμει τις μετοχές ως εξής:

- α) Στους συνταξιούχους και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.
- β) Στους μετόχους της τράπεζας.
- γ) Στις θυγατρικές του ομίλου και τους εργαζόμενους σε αυτές, με την ίδια τιμή διάθεσης.

Οι δηλώσεις εγγραφής για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα διαρκέσουν έως και τις 28 Μαΐου 1999.

Το «Century» καταφθάνει στο λιμάνι του Πειραιά

Ένα από τα πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου, το «Century» της Celebrity Cruises, θα καταπλεύσει στο λιμάνι του Πειραιά στις 20 Μαΐου. Το κρουαζιερόπλοιο θα αφιχθεί στον Πειραιά στο πλαίσιο δωδεκάμηρης κρουαζιέρας σε ιταλικά και ελληνικά λιμάνια. Η κρουαζιέρα περιλαμβάνει δύο ταξιδιωτικά προγράμματα, τα οποία ξεκινούν και καταλήγουν στην Ιταλία, με παράλληλους κατάπλους σε ελληνικά νησιά, αλλά και σε άλλα λιμάνια της ενδοχώρας. Ανάμεσα στους επιβάτες ταξιδεύει και μεγάλος αριθμός δημοσιογράφων, που αντιπροσωπεύουν τουριστικά και ταξιδιωτικά έντυπα των ΗΠΑ, οι οποίοι θα επισκεφθούν την Κρήτη, τη Σαντορίνη, το Κατάκολο και το Γύθειο.

Το κρουαζιερόπλοιο «Century», που έχει υψωμένη μη κοινοτική σημαία, πραγματοποίησε το παρθενικό ταξίδι του στις 20 Δεκεμβρίου του 1995, φιλοξενώντας 1.650 επιβάτες σε 875 υπερπολυτελείς καμπίνες, εκ των οποίων οι 52 είναι σουίτες πέντε αστέρων, με δικές τους βεράντες!

Το «Century» διαθέτει πλήρως εξοπλισμένο γυμναστήριο, σάουνες, πισίνα θαλάσσιοθεραπείας, καζίνο, δύο εξωτερικές πισίνες, πλήθωρα εστιατορίων και μπαρ, σινεμά, θέατρο χωρητικότητας 921 ατόμων, γήπεδα αθλητικών δραστηριοτήτων κ.ά.

Περισσότεροι από 850 άνθρωποι αποτελούν το πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιου, οι δε αξιωματικοί είναι στην πλειοψηφία τους Έλληνες. Αποκλειστική αντιπρόσωπος της Celebrity Cruises στην Ελλάδα είναι η Navigator Travel.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ CENTURY

Ναυπηγείο: Jos. L. Meyer GmbH & Co, Papenburg, Γερμανία
 Παρθενικό ταξίδι: 20 Δεκεμβρίου 1995
 Ανάδοχος: Μαρία-Χριστίνα Χανδρή
 Χωρητικότητα: 70.606 τόνοι
 Μήκος: 815 πόδια
 Πλάτος: 105 πόδια
 Ταχύτητα πλεύσης: 21,5 κόμβοι
 Επίπεδο: 10
 Πλήρωμα: 858 άτομα
 Επιβάτες: 1.750
 Καμπίνες: 875
 Σουίτες: 52



Αναπτυξιακοί στόχοι

Η Minoan Flying Dolphins ανακοίνωσε πρόσφατα συμφωνία με την εταιρεία Fragline Ferries LTD, που αφορά την πώληση του F/B «Ariadne» στην τιμή των USD 8.000.000

Όπως δήλωσε εκπρόσωπος της εταιρείας, η απόφαση αυτή εξυπηρετεί τους αναπτυξιακούς στόχους της Minoan Flying Dolphins, που είναι η ανανέωση του στόλου με νεότευκτα πλοία.

Η Διακομματική Επιτροπή του YEN

ενέκρινε ομόφωνα το πρακτικό της τεχνικής αξιολόγησης των προσφορών για την προμήθεια δύο αεροσκαφών προστασίας αθλητικών πόρων από τις εταιρείες Scorpion INT Service SA, Construction Aeronauticas SA και Reims Aviation. Οι προσφορές υποβλήθηκαν από την Επιτροπή Τεχνικών Εμπειρογνομόνων, η οποία ενέκρινε τη συνέχιση του διαγωνισμού και το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών από την αρμόδια επιτροπή.

Η ΕΛΜΕΣ γιορτάζει

Συμπληρώθηκαν εξήντα χρόνια από την ίδρυση της εταιρείας «Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμά», της ΕΛΜΕΣ. Η εταιρεία, που άνοιξε τη γραμμή Ελλάδα-Ιταλία τον Αύγουστο του 1960 με το ferry boat «Εγνατία», συνεχίζει να μεταφέρει κάθε χρόνο σημαντικό αριθμό τουριστών προς και από το Brindisi. Εκτός από τα κλασικά λιμάνια Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα, η ΕΛΜΕΣ έχει τακτικές αναχωρήσεις από Παξούς, Ζάκυνθο και Κεφαλονιά. Επίσης, η εταιρεία από το περασμένο καλοκαίρι έχει δρομολογήσει το νέο της ferry «Εγνατία II». Το πλοίο άρχισε τα φετινά δρομολογία του από την Πάτρα στις 30 Μαρτίου, ενώ καθημερινές αναχωρήσεις ξεκινά από τα τέλη Ιουνίου.

Για τα 60 χρόνια λειτουργίας της, η εταιρεία προσφέρει στους επιβάτες της, μεταξύ άλλων:

Δωρεάν καμπίνα για επιβάτες με Camber, δωρεάν μεταφορά μοτοσυκλετών, έως 50% έκπτωση στα εισιτήρια επιστροφής οχημάτων, ειδικές μειωμένες τιμές για επιβάτες από την Ελλάδα.

Οι Έλληνες ναυτικοί ψηφίζουν

Με εγκύκλιό του, το YEN παρέχει πληροφορίες και οδηγίες στους Έλληνες ναυτικούς που στις 12 Ιουνίου 1999, ημέρα Σάββατο, θα βρίσκονται στο έδαφος κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με την άσκηση του εκλογικού δικαιώματός τους.

Σύμφωνα με τις διαδικασίες, οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν μαζί τους τα εκλογικά βιβλιάρια και ναυτικά φυλλάδιά τους, προκειμένου να ασκήσουν το εκλογικό τους δικαίωμα στα εκλογικά τμήματα για την ψηφοφορία Ελλήνων εκλογέων του εξωτερικού, που προβλέπεται να συσταθούν με τη φροντίδα του υπουργείου Εσωτερικών. Αντίγραφο της εγκυκλίου YEN διατίθεται από τη γραμματεία του Committee.

Νέες επενδύσεις

Η Festival Cruises υπέγραψε με την εταιρεία Chantiers de l'Atlantique μια νέα σύμβαση ναυπήγησης δύο επιπλέον κρουαζιερόπλοίων προκειμένου να ικανοποιήσει τη συνεχώς αυξανόμενη κίνηση εκ μέρους Ευρωπαίων επιβατών. Τα νέα πλοία, επένδυση που ξεπερνά τα 500 εκατ. δολάρια, θα παραδοθούν στην εταιρεία στις αρχές του 2001 και 2002 και θα έχουν παρόμοια σχεδίαση με το πρώτο από τα νέα κρουαζιερόπλοια της Festival, το 48.000 τόνων «Mistral», το οποίο πρόκειται να παραδοθεί τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους.

Η χωρητικότητα των νέων πλοίων θα είναι λίγο μεγαλύτερη από του «Mistral», θα διαθέτουν περισσότερες σουίτες, με δικό τους μπαρ/κόνι, και γενικότερα οι επιβάτες θα βρουν όλες

τις αναμενόμενες ευκολίες από ένα πλοίο πέντε αστέρων. Η ταχύτητα πλεύσης τους θα είναι 21 κόμβοι.

Το «Mistral» θα ξεκινήσει την πρώτη κρουαζιέρα στις 17 Ιουλίου 1999 από τη Βενετία της Ιταλίας, για να ακολουθήσει το δρομολόγιο προς την Ανατολική Μεσόγειο, διάρκειας μιας εβδομάδας. Τον Δεκέμβριο, το υπό ναυπηγική σημαία κρουαζιερόπλοιο θα διαπλεύσει τον Ατλαντικό για το πρώτο του ταξίδι στα τροπικά νησιά της Καραϊβικής.



Ericsson Hydra Cup '99

Το Ericsson Hydra Cup '99 ανήκει πλέον στην ιστορία. Παρά τους ασθενείς ανέμους που συνάντησαν κατά την επιστροφή τους από την Ύδρα τα 52 σκάφη τα οποία έλαβαν μέρος, τερμάτισαν στο Φάληρο αργά το βράδυ της ίδιας μέρας.

Μία μέρα νωρίτερα, στο υδραίοκο νησί όλα τα πληρώματα, αθλητά και επισκέπτες, μαζί με τους κατοίκους της Ύδρας, διασκέδασαν στη γιορτή που είχαν οργανώσει ο χορηγός του αγώνα Ericsson και η Teletet, σε συνεργασία με το δήμο του ιστορικού νησιού και τον Υδραϊκό Ναυτικό Όμιλο. Την τελετή απονομής των επάθλων στους νικητές της πρώτης ιστιο-

δρομίας παρακολούθησε και ο πρόεδρος της Αργεντινής στη χώρα μας, κ. Bulrich.

Τα τελικά αποτελέσματα του αγώνα ανά κατηγορία είναι:

Κατηγορία ISM

1. ANEMOS-3 ΑΛΦΑ - κυβερνήτης Ε. Καραγεωργίου.
2. ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ - κυβερνήτης Κ. Μαρκοπουλιώτης.
3. ALPHACARD - κυβερνήτης Π. Κούρκουλος.

Κατηγορία ΕΑΘ

1. VANESSA - κυβερνήτης Γ. Ιωαννίδης.
2. ΜΑΡΑΚΙ - κυβερνήτης Μ. Μανουσάκης.
3. ΔΗΜΒΡΑ - κυβερνήτης Γ. Εμβολωμένος.

Κατηγορία ORC CLUB (Προσωρινά)

1. MASTER NICOLAS - κυβερνήτης Μ. Σκορδίλης.
2. WATER GIPSY - κυβερνήτης Ι. Μαραγκουδάκης.
3. ΑΡΤΕΜΙΣ-SONY - κυβερνήτης Ζ. Δημητρίου.



Φεστιβάλ ταχυπλοΐας

Η Κερκυραϊκή Λέσχη Ταχυπλοΐας και ο Δήμος Εσπερίων διοργανώνουν το πρώτο φεστιβάλ ταχυπλοΐας «Εσπερία '99» στο Σιδάρι Κέρκυρας, στις 5 και 6 Ιουνίου 1999.

Αναλυτικά, το πρόγραμμα των εκδηλώσεων περιλαμβάνει:

1. Αγώνα πανελληνίου πρωταθλήματος Jet Ski.
2. Αγώνα πανελληνίου πρωταθλήματος T850.
3. Αγώνες φουσκωτών σκαφών (offshore και τριγώνου).

Οι αγώνες Jet Ski και ταχυπλοΐας θα διεξαχθούν υπό την αιγίδα της Ελληνικής Λέσχης Ταχυπλοΐας. Το πρωτάθλημα των Jet Ski θα αποτελείται από 10 αγώνες, οι οποίοι θα διεξαχθούν σε διάφορα σημεία της χώρας, σε συνεργασία με τους τοπικούς Ναυταθλητικούς Ομίλους, το δε πρόγραμμα καταρτίζεται σε ετήσια βάση και σε συνεννόηση με τη Διεθνή Μοτοναυτική Ένωση (UIM).



ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Τα γραφεία του Πολωνικού Νοσηγνώμονα (Polish Register of Shipping) μεταφέρθηκαν στην οδό Αγίου Νικολάου 5-7, στον Πειραιά. Τηλέφωνο: 45 28 320 (4 γραμμές)
Fax: 41 85 845, e-mail: prs@otenet.gr

παραναυτιλιακό

For a really *rapid* turnaround...

Ship operators choose the C5AM-DF Semi-Automatic Twistlock.

The user-friendly design of the C5AM-DF makes operation smooth and easy, thus increasing personnel productivity at the terminal.

Using the C5AM-DF, deconing and coning can be handled safely and easily on the dock. This saves time and reduces "per-move" costs.

The C5AM-DF also operates as a traditional twistlock if required and is the only dual function twistlock that is safe to operate on board.

- ◆ The flexible cable with high-visibility handle is a unique All Set design that has proved its reliability during seven years of operation.
- ◆ No relocking minimizes cone failure and provides unbeatable productivity.
- ◆ 700,000 C5AM-DF's are now in use worldwide. The latest addition to the list of users is Maersk Line.
- ◆ Major ports prefer the C5AM-DF for its safety and productivity.

The original design and remarkably high reliability of the C5AM-DF Semi-Automatic Twistlock are the result of extensive product experience.

So why risk cone failure or operating delays? Choose the C5AM-DF Semi-Automatic Twistlock and reduce your operating costs!

The ultimate in safety and productivity.

Adapted already all major container operators:

APL, Evergreen Line, Lloyd Triestino, Sea-Land Service, Wan Hai Line, Regional Cont. Line, Hanjin Shipping, Neptune Orient Line, Costamare Shipping Co, Maersk, Unl Glory Line

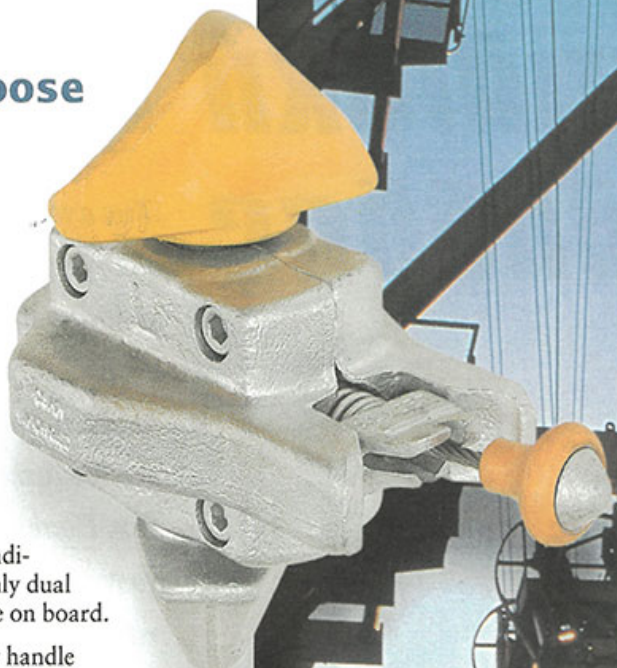
SEAMARK



SEAMARK
Marine Systems

STATUS CENTER
AREOS 2A
166 71 VOULIAGMENI
ATHENS - GREECE

TEL: (+30-1) 9671000
FAX: (+30-1) 9671001
E-mail: seamark@hol.gr
TLX: 210539 MARK GR



**ALL SET
MARINE LASHING**

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Σεβαστή στην Ευρώπη η ναυτιλιακή φωνή της Ελλάδας

Την ανάγκη να επιταχυνθούν οι διαρθρωτικές αλλαγές, ώστε να μπορέσει η οικονομία μας να προσαρμοστεί στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης και να γίνει ανταγωνιστική, υπογραμμίζει ο Έλληνας επίτροπος κ. Χ. Παπουτσης σε συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά».

Ο κ. Παπουτσης θεωρεί εφικτό, τελικώς, το στόχο της ΟΝΕ. Αναφερόμενος, ειδικότερα, στην ελληνική ναυτιλία, ο Έλληνας επίτροπος επισημαίνει ότι οι ιδιαιτερότητές της την οδηγούν στο να είναι πολλές φορές «ευαίσθητη» στις νομοθετικές παρεμβάσεις της Κοινότητας, πλην όμως το βάρος της είναι τέτοιο, ώστε η φωνή της να είναι σεβαστή από τα άλλα κράτη-μέλη, όπως συνέβη με την Οδηγία 98/18 της SOLAS, καθώς και με την κατάρτιση της Λευκής Βίβλου για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ζώντας από κοντά, επί τόσα χρόνια, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις ευρωπαϊκές συνθήκες, ποies πιστεύετε ότι είναι οι πιθανότητες της Ελλάδας να ικανοποιήσει τους όρους του Μάαστριχτ;

Όπως ξέρετε, η ελληνική κυβέρνηση έχει θέσει ως στόχο την ένταξη της χώρας μας στην ΟΝΕ το 2001, και πιστεύω ότι ο στόχος αυτός είναι εφικτός. Ο απολογισμός που έγινε πριν από 20 ημέρες από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πορεία της ελληνικής οικονομίας και οι προβλέψεις για το 1999 είναι θετικές. Έχουν, πράγματι, βελτιωθεί όλοι οι οικονομικοί δείκτες, παρά το γεγονός ότι οι προοπτικές για το 1999 αντιμετωπίζονται με συγκροτημένη αισιοδοξία λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζει η παγκόσμια οικονομία και που αναπόφευκτα επηρεάζουν και την ελληνική οικονομία. Ο πληθωρισμός και τα επιτόκια παρουσιάζουν πτωτική τάση, ωστόσο χρειάζονται στενή παρακολούθηση για να διασφαλισθεί ότι θα επαληθευθούν οι προβλέψεις και θα επιτευχθούν οι στόχοι. Θα έλεγα, λοιπόν, ότι βρισκόμαστε σε καλό δρόμο, αλλά δεν πρέπει να εφησυχάζουμε. Είναι ανάγκη να συνεχίσουμε τις προσπάθειες ώστε να πιάσουν τόπο οι θυσίες του λαού μας όλα αυτά τα χρόνια.

Πολλοί ήνευ ότι τα δύσκολα αρχίζουν μετά, από τη στιγμή που η οικονομική πολιτική των χωρών της ζώνης του «ευρώ» δεν μπορεί παρά να ακολουθεί τις συγκεκριμένες επιταγές



της κοινής ευρωπαϊκής οικονομικής πολιτικής. Οπότε ούτε λογιστικές αλλημείες επιτρέπονται ούτε άλλου είδους ονομαστικές συγκλίσεις. Πόσο η πραγματικότητα αυτή θα επηρεάσει από κοινωνικής πηλερράς τη χώρα μας;

Η χώρα μας δεν πρέπει να περιοριστεί στην ικανοποίηση των νομισματικών κριτηρίων σύγκλισης της οικονομίας. Χρειάζεται πολλή προσοχή στην παράλληλη εφαρμογή μέτρων που προωθούν την πραγματική σύγκλιση και την αναδιάρθρωση της οικονομίας. Οι διαρθρωτικές αλλαγές είναι αναγκαίες για την προσαρμογή της οικονομίας μας στις νέες τεχνολογίες, ώστε να αντιμετωπίσει την παγκοσμιοποίηση, να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική και να μπει σε πορεία βιώσιμης ανάπτυξης, που δημιουργεί περισσότερες θέσεις εργασίας. Έτσι μόνο μπορούν να διασφαλισθούν συνθήκες βιώσιμης σύγκλισης. Είναι γεγονός ότι, μετά την ένταξη στην ΟΝΕ, θα υπάρχει αυστηρό δημοσιονομικό πλαίσιο, και για τα θέματα νομισματικής πολιτικής δεν θα υπάρχουν περιθώρια διαμόρφωσης εθνικής πολιτικής. Επιπλέον, το Σύμφωνο Σταθερότητας προβλέπει ορισμένες κυρώσεις σε περίπτωση που μία χώρα δεν ανταποκρίνεται στους δημοσιονομικούς όρους της ΟΝΕ. Όμως, σε αυτό το πλαίσιο υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για την προώθηση πολιτικών που στοχεύουν στην ανάπτυξη, στην απασχόληση και στο κοινωνικό κράτος. Επιπλέον, τον τελευταίο καιρό καταβάλλεται προσπάθεια για τη διαμόρφωση ενός Ευρωπαϊκού Συμφώνου για την Απασχόληση, που ενισχύεται από τη Συνθήκη του Άμστερνταμ. Η χώρα μας θα πρέπει να συμμετάσχει ενεργά στη διαμόρφωση των κατευθύνσεων και στην υλοποίηση των μέτρων που στοχεύουν στην κοινωνική προστασία και αλληλεγγύη. Στην προσπάθεια αυτή, μπορεί να συμβάλει και το νέο ΚΠΣ. Μόλις πρόσφατα ολοκληρώσαμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις βασικές κατευθύνσεις για την εφαρμογή των διαρθρωτικών δράσεων την περίοδο 2000-2006. Το τρίτο ΚΠΣ έχει ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση της πραγματικής σύγκλισης της οικονομίας μας και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της χώρας μας.

Η τραγική κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στη Γιουγκοσλαβία δείχνει την ανυπαρξία ευρωπαϊκής πολιτικής. Μήπως, τελικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση παραμένει οικονομική κοινότητα συμφερόντων και τα άλλα όραματά είναι ανέφικτα;

Χωρίς αμφιβολία, οι δραματικές εξελίξεις στη Γιουγκοσλαβία αποτελούν πλήγμα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρώπη στάθηκε αδύναμη να αρθρώσει δικό της, αυτόνομο λόγο και να διαδραματίσει δικό της, πολιτικό ρόλο τόσο για την αποφυγή της κρίσης όσο και για την πολιτική διεύθυνσή της.

Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια, και μετά το Μάαστριχτ, προκρίθηκε η μονόπλευρη εξέλιξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης η οποία επικεντρώθηκε στην ΟΝΕ, ενώ έμεινε στάσιμη η Πολιτική Ένωση. Φοβάμαι ότι οι εξελίξεις αυτές θα σημάνουν σοβαρή οπισθοχώρηση στις προσπάθειες ανάπτυξης μιας Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας. Εάν όμως δεν υπάρξει στο άμεσο μέλλον ουσιαστική πρόοδος στην κατεύθυνση της Πολιτικής Ένωσης, τότε η ίδια η εξέλιξη της ΟΝΕ θα μείνει μετέωρη και θα καταστεί τελικά ευάλητη. Σήμερα οφείλουμε να αναδείξουμε ξανά το όραμα της Ενωμένης Ευρώπης της Ειρήνης, της Δημοκρατίας, της Ανάπτυξης και της Ευημερίας για όλους τους λαούς της.

Η αίσθηση που έχουμε είναι ότι η Ελλάδα, μοιονότι ναυτιλιακή χώρα κατά παράδοση, δεν έχει διαδραματίσει μεγάλο παρεμβατικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Πόσο αληθεύει αυτό και, αν ναι, πού οφείλεται;

Η ύπορξη αποτελεσματικών ανταγωνιστικών ναυτιλιακών υπηρεσιών έχει μεγάλη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σήμερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί την προέλευση ή τον προορισμό περίπου του 25% του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ το 90% του κοινοτικού εξωτερικού εμπορίου

διακινείται διά θαλάσσης. Η Ελλάδα είναι φυσικό να παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα θέματα της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς 50% του ευρωπαϊκού στόλου είναι ελληνικός. Είναι αλήθεια ότι έχει υπάρξει καθυστέρηση στην υιοθέτηση ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής στην Κοινότητα. Αυτό οφείλεται κυρίως στον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλίας, που ευνόησε την ανάπτυξη νομοθεσίας σε διεθνή, κυρίως, επίπεδο ώστε να διασφαλισθούν οι όροι του ανταγωνισμού.

Η σημερινή πολιτική της Κοινότητας στοχεύει στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας με διπλό στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη δημιουργία ίσων όρων ανάπτυξης του τομέα. Στοχεύει, επίσης, στο άνοιγμα των αγορών των Τρίτων Χωρών προς όφελος των πλοίων με κοινοτική σημαία, και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου μέσω της βελτίωσης της εκπαίδευσης των ναυτικών, της αξιοποίησης των διαφόρων προγραμμάτων έρευνας και της παροχής κοινοτικού πλαισίου για κρατικές ενισχύσεις προς όφελος του τομέα.

Η ελληνική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ως εκ τούτου υπόκειται περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη στο διεθνή ανταγωνισμό. Οι ιδιαίτερότητές της την οδηγούν στο να είναι πολλή φορές «ευαίσθητη» στις νομοθετικές παρεμβάσεις της Κοινότητας. Από την άλλη πλευρά, το βάρος της είναι τέτοιο ώστε η «φωνή» της να είναι σεβαστή από τα άλλα κράτη-μέλη. Πιστεύω ότι η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει όλο

και περισσότερο ενεργό ρόλο στα κοινοτικά θέματα και μάλιστα έχει συμβάλει στην επίτευξη συμβιβαστικών λύσεων προς όφελός της. Ένα παράδειγμα της ελληνικής συνεισφοράς σε θέματα ναυτιλίας είναι η Οδηγία 98/18 (SOLAS) που αναφέρεται στους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

Ήδη, κατά την κατάρτιση της Λευκής Βίβλου για τις θαλάσσιες μεταφορές συνεργαστήκαμε στενά με τον συνάδελφό μου κ. Κιρκοκ για τη νέα στρατηγική, αλλά και τα θέματα cabotage, που συζητήθηκαν στο Συμβούλιο. Η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του ελληνικού υπουργείου Ναυτιλίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Υπάρχει όμως μία διαφο-

ροποίηση στρατηγικής για τα υπερπόντια πλοία και για την ακτοπλοΐα. Αυτό μπορεί να εκληφθεί ως μειωμένη παρέμβαση, ενώ είναι πραγματικά διαφοροποιημένη στρατηγική, με στόχο την ελεύθερη διακίνηση σε παγκόσμιο επίπεδο και τη βαθμιαία απελευθέρωση στην Ευρώπη σε επίπεδο ακτοπλοΐας. Σε αυτή τη στρατηγική, οι ευρωπαϊκές και ελληνικές αρχές έχουν σημαντική παρουσία, σε συνεργασία πάντα με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις του τομέα.

Είς τα καθ' ημάς. Πώς βλέπετε την τύχη του ΠΑΣΟΚ στις ευρωεκλογές; Πιστεύετε ότι ο γειτονικός πόλεμος έχει ευνοήσει την κυβέρνηση και υπάρχει πιθανότητα να μειώσει τη διαφορά από τη Ν.Δ., την οποία όλες οι δημοσκοπήσεις δείχνουν να προηγείται του ΠΑΣΟΚ;

Η ελληνική κυβέρνηση, από την αρχή της κρίσης στη Γιουγκοσλαβία, έχει χειρισθεί το θέμα με αίσθημα ευθύνης, και είναι η μόνη που εξ αρχής υποστήριξε την ανάγκη πολιτικής λύσης του προβλήματος και σεβασμού των συνόρων. Πιστεύω ότι ο ελληνικός λαός κατανοεί και υποστηρίζει τους χειρισμούς της κυβέρνησης.

Όσον αφορά τις ευρωεκλογές, το ΠΑΣΟΚ έχει όλες τις προϋποθέσεις για μία νικηφόρα πορεία, καθώς έχει να προβάλλει την επιτυχημένη ευρωπαϊκή πολιτική του όλα αυτά τα χρόνια και τις κατακτήσεις του σε ευρωπαϊκό επίπεδο προς όφελος της χώρας μας, με πλέον πρόσφατη την απόφαση στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Βερολίνου σχετικά με την «Agenda 2000».

Ποιες είναι οι δικές σας φιλοδοξίες; Θα στοχεύσετε στην προεδρία του Κινήματος και ποιες είναι οι πιθανότητες υπό τις σημερινές συνθήκες;

Η φιλοδοξία μου είναι να είμαι χρήσιμος στη χώρα μου και στο κόμμα μου.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ

Λίγες ημέρες μετά την ανακοίνωση της καθόδου του Στέφανου Μάνου στις ευρωεκλογές με δικό του κόμμα, ο πρώην υπουργός της Ν.Δ. ανοίγει τα χαρτιά του και μιλάει για τη ναυτιλία, πρώτη φορά έπειτα από την ίδρυση του νέου κόμματος.

Λαϊκιστές όσοι
δεν αναγνωρίζουν την προσφορά
των **εφοπλιστών**

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Άγγ. Μπαφατάκης

T

εθικά το «πλοίο ανοχώρησε», θα πει, και στη συνέχεια δεν θα διστάσει να ταχθεί στο πλευρό των εφοπλιστών, λέγοντας πως τα κόμματα «φοβούνται να αναγνωρίσουν δημόσια την προσφορά τους, μήπως κατηγορηθούν ως εκπρόσωποι του μεγάλου κεφαλαίου». Ξέρετε γιατί είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη; Γιατί, κατά τον Στ. Μάνο,

τα κόμματα αφιερώνουν ελάχιστες γραμμές στα προγράμματά τους. Όσο για το κράτος; «Διαθέτουμε, θα πει, ένα κράτος που αντί να στηρίζει τις προσπάθειες, θέτει κατά κανόνα εμπόδια».

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο Στ. Μάνος μιλάει, ακόμη, για την «ψευδαίσθηση» του Κ. Σημίτη, για τον εκσυγχρονισμό του ΥΕΝ, για το στρατηγικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το υπουργείο, για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων, για τη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ, κλείνοντας, κάτι έχει να πει στον Έλληνα πλοιοκτήτη και εφοπλιστή...

Κύριε Μάνο, φαντάζομαι ότι με τόσους προέδρους γύρω σας, θα αισθάνεστε κάπως περίεργα.

Πρόεδροι στην Ελλάδα υπάρχουν σίγουρα περισσότεροι απ' όσους χρειαζόμαστε. Το ζητούμενο στην προσπάθειά μας δεν είναι, λοιπόν, ένας ακόμη πρόεδρος. Το ζητούμενο είναι να φέρουμε στην πολιτική νέους και ικανούς ανθρώπους, που έρχονται για να δώσουν και όχι για να πάρουν. Που έρχονται για να αλληλένδετη την Ελλάδα και όχι να συμβιβασθούν με τη σημερινή πραγματικότητα.

Τελικά το «πλοίο» αναχώρησε. Οι καιρικές συνθήκες ευνοούν το ταξίδι;

Νομίζω πως ναι. Οι περισσότεροι Έλληνες και Ελληνίδες αισθάνονται ότι η Ελλάδα μένει πίσω και, κοιτάζοντας προς το μέλλον, αντικρίνουν ένα πένητο ομίχλης, μέσα από το οποίο το μόνο που μπορούν να διακρίνουν είναι ασφάλεια και αβεβαιότητα. Υπάρχει ένα διάχυτο αίσθημα στη χώρα μας εναντίον των κρατικοδίαιτων κομμάτων και των πολιτικών, που οφείλεται στην υποταγή των κομμάτων και των πολιτικών στις σκοπιμότητες των μηχανισμών τους και στο διαρκή συμβιβασμό τους με τα οργανωμένα συμφέροντα και τις συντεχνίες.

Θέλω, πάντως, να επισημάνω ότι τα κόμματα δεν είναι τα μόνα που φέρουν ευθύνη για τη σημερινή κατάσταση. Ευθυνόμαστε όλοι, στο βαθμό που με την ανοχή μας και την ψήφο μας επιτρέψαμε τη δημιουργία αυτών των φαινομένων. Δεν θα αλληλένδετη η Ελλάδα αν πρώτα δεν αλληλένδετη εμείς. Αν δεν σταματήσουμε να ανεχόμαστε αυτές τις συμπεριφορές.

Αυτή είναι και η ουσία της προσπάθειάς μας. Η αλλαγή που επιζητούμε ξεκινά από την ενεργοποίηση και συμμετοχή των ίδιων των πολιτών. Γιατί μόνο αν οι ίδιοι οι πολίτες στρατευθούν σε μια πολιτική δύναμη που είναι αποφα-

σισμένη να συγκρουστεί με αυτές τις συμπεριφορές και νοοτροπίες, που εμποδίζουν την Ελλάδα και τους Έλληνες να προχωρήσουν μπροστά, μπορεί να αλληλένδετη κάτι σε αυτή τη χώρα.

Είχατε πει, κάποτε, πως το κόμμα σας θα είναι «ρυμουλκό» που θα οδηγεί τα μεγάλα πλοία στο λιμάνι. Ο χαρακτηρισμός ισχύει;

Στο αρχικό στάδιο, ασφαλώς και ο ρόλος μας θα είναι να τραβήξουμε όλο το σύστημα προς την κατεύθυνση που επιθυμούμε. Δεν το κρύβουμε, όμως, πως ο τελικός μας στόχος είναι η συμμετοχή στην εξουσία και, τελικά, η ανάληψή της στο μέλλον, για να προχωρήσουν οι μεταρρυθμίσεις που έχει ανάγκη η χώρα. Ο τελικός στόχος μας μπορεί να φαίνεται φιλόδοξος, ουτοπικός, αλλ' σε όσους δεν αρέσει μπορούν να συνεχίσουν να συμβιβάζονται με τη σημερινή πραγματικότητα.

Παρ' όλα αυτά, κ. Μάνο, τι μπορεί να κάνει ένα «ρυμουλκό», όταν το λιμάνι στερείται υποδομής;

Το ρυμουλκό χρειάζεται πολύ περισσότερο στα λιμάνια που στερούνται υποδομής. Ας πούμε όμως τα πράγματα με το όνομά τους. Αν κάτι λείπει σήμερα από την πολιτική, αυτό είναι η αξιοπιστία, η αποτελεσματικότητα και η διορατικότητα των σημερινών κρατικοδίαιτων κομμάτων. Αυτό το κενό φιλοδοξούμε να καλύψουμε, και θα σας έλεγα να εύχεστε να το καλύψουμε.

Είσεται, κ. Μάνο, τα προγράμματα των κομμάτων να αφιερώνουν πολύ λίγες γραμμές στη ναυτιλία. Το δικό σας;

Ίσως γι' αυτό να είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη. Ευτυχώς, θα έλεγα, γιατί όπου ανακατεύονται πολύ τα κόμματα, μόνο απο-

τυχίες έχουμε. Δείτε τι συμβαίνει στην Ολυμπιακή, για παράδειγμα. Στις αερομεταφορές, δηλαδή. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως τα κόμματα δεν είναι υποχρεωμένα να παρουσιάζουν στα προγράμματά τους σαφή στρατηγική για το πλοίο λειτουργίας του κλάδου αυτού. Και αυτό θα κάνουμε κι εμείς, με σαφήνεια και πληρότητα, όταν θα παρουσιάσουμε τις προγραμματικές μας θέσεις.

Σας έχει κάνει εντύπωση το γεγονός, ότι στα ίδια προγράμματα γίνονται ελάχιστες αναφορές στους εφοπλιστές;

Φοβούνται πως αν αναγνωρίσουν δημόσια την προσφορά τους, θα κατηγορηθούν ως εκπρόσωποι του μεγάλου κεφαλαίου. Είναι και αυτό μία απόδειξη του λαϊκού, από τον οποίο κατά κόρον παρασύρονται.

Ποια μπορεί να είναι, σήμερα, η φιλελεύθερη προσέγγιση στα προβλήματα της ναυτιλίας;

Είμαστε η πρώτη ναυτική δύναμη στον κόσμο. Πετύχαμε να κυριαρχήσουμε παντού. Η μοναδική αδυναμία μας είναι ότι διαθέτουμε ένα κράτος που, αντί να στηρίζει τις προσπάθειες, θέτει κατά κανόνα εμπόδια. Είτε με το να

**Η μοναδική
αδυναμία μας είναι
ότι διαθέτουμε ένα
κράτος που, αντί να
στηρίζει τις
προσπάθειες, θέτει
κατά κανόνα
εμπόδια**



Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσφέρει σε ένα νέο και φιλόδοξο πολιτικό να κάνει έργο σημαντικό

χειρήσεις, να προσφέρει χειρότερες υποδομές και να έχει την ψευδαίσθηση ότι μία τέτοια πολιτική μπορεί να φέρει αποτελέσματα. Και όμως, η κυβέρνηση Σημίτη φαίνεται να έχει αυτή την ψευδαίσθηση και στο χώρο της ναυτιλίας.

Πώς σχολιάζετε το γεγονός ότι τα λεγόμενα «πρωτοκλασάτα» στελέχη των κομμάτων αποφεύγουν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσφέρει σε ένα νέο και φιλόδοξο πολιτικό να κάνει έργο σημαντικό. Για παράδειγμα, κάποιος θα πρέπει να εξετάσει κάτω από ποιες προϋποθέσεις οι οργανισμοί λιμένος θα λειτουργούσαν αποτελεσματικότερα και, κυρίως, θα εξοικονομούσαν πόρους για τη βελτίωση των υποδομών τους. Κάποιος θα πρέπει να αξιολογήσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες, από κάθε οργανισμό λιμένος, σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να υπάρχει πλήρης εικόνα της πραγματικότητας. Κάποιος πρέπει να προωθήσει τον ανταγωνισμό στις εσωτερικές γραμμές, με στόχο την αισθητή βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών και τη ραγδαία ανάπτυξη της αγοράς. Το υπουργείο Ναυτιλίας προσφέρει για σημαντικό έργο, που μπορεί να βελτιώσει την οικονομική θέση και την ποιότητα ζωής εκατοντάδων χιλιάδων πολιτών, ιδίως των κατοίκων των νησιών. Το γεγονός ότι δεν υπάρχει ανάλογο ενδιαφέρον από το σημερινό πολιτικό σύστημα οφείλεται κατά κύριο λόγο στην πεποίθηση όσων ασχολούνται σήμερα με την πολιτική, ότι η ανάδειξή τους δεν γίνεται μέσα από το έργο που επιτελούν, αλλά μέσα από την εξυπηρέτηση ισχυρών συντεχνιακών μηχανισμών και συμφερόντων που συνδέονται με την κεντρική πολιτική σκηνή.

Ο εκσυγχρονισμός του υπουργείου αποτελεί ουσιαστικό βήμα

αρνείται να προσαρμόσει το θεσμικό της πλαίσιο στις νέες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού, είτε με το να προσφέρει απαρόδεκτες υποδομές, είτε διατηρώντας τον προστατευτισμό στις εσωτερικές γραμμές, που εμποδίζει τον εκσυγχρονισμό και αφαιρεί από τον τουρισμό και τη ναυτιλία μας εκατομμύρια πελάτες. Σε αυτά τα σημεία, και με την αρωγή των παραγόντων της υγιούς αγοράς, θα επικεντρώναμε τη μετορρυθμιστική μας προσπάθεια.

Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου προϋποθέτει αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο;

Στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον δεν μπορείς να ζητάς ως κράτος περισσότερα, σε σχέση με άλλες χώρες, από τις ναυτιλιακές επι-

για την αναβάθμισή του;

Είναι κάτι που πρέπει να γίνει, επιβάλλεται να γίνει, αλλά μπορείς πολλά πράγματα να κάνεις και με τη βοήθεια εξειδικευμένων συμβούλων από την αγορά. Για παράδειγμα, το σύστημα αξιολόγησης των Οργανισμών Λιμένος θα μπορούσε να προωθηθεί με τη βοήθεια τέτοιων συμβούλων.

Η πλήρης απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το 2004, θα περιορίσει τον παρεμβατικό ρόλο του κράτους;

Η καθιέρωση ανταγωνισμού στη γραμμή Ελλήδα-Ιταλία επιβεβαίωσε τη δυνατότητα των ελληνικών εταιρειών να ανταγωνιστούν. Οι τελευταίες επένδυσαν σε νέα σύγχρονα πλοία, βελτίωσαν την ποιότητα των υπηρεσιών τους και προσφέρουν τιμές εισιτηρίων πολύ χαμηλότερες απ' ό,τι πληρώνουν οι Έλληνες για να πάνε από τον Πειραιά στη Μυτιλήνη ή την Κρήτη.

Θεωρώ ότι εάν επικρατήσαμε σε αυτή τη γραμμή, το ίδιο θα συμβεί και στις εσωτερικές γραμμές. Το όφελος από την απελευθέρωση θα είναι ότι οι καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες θα φέρουν περισσότερους επιβάτες και τουρίστες στην Ελλάδα. Αυτό το όφελος πρέπει να μας κάνει να σκεφθούμε το ενδεχόμενο να μην περιμένουμε μέχρι το 2004. Να προχωρήσουμε πολύ γρηγορότερα.

Η είσοδος του ανταγωνισμού στις εσωτερικές γραμμές είναι, τέλος, βέβαιο ότι θα φέρει σημαντικά πρόσθετα έσοδα στο ελληνικό Δημόσιο. Τόσο, ώστε να μπορέσει να επενδύσει στη βελτίωση των υποδομών, αλλά και να επιδοτήσει με γνωστούς και διαφανείς κανόνες τις άγονες και ζημιολογικές γραμμές με πολύ μικρότερο (πραγματικό) κόστος για την οικονομία και εξασφαλίζοντας πολύ καλύτερες υπηρεσίες από ό,τι γίνεται σήμερα. Αυτός πρέπει να είναι ο νέος ρόλος του κράτους.

Η πρότασή σας για την αναγέννηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας;

Εάν η Ελλάδα (και κυρίως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στον κλάδο) κάνει ό,τι καλύτερο μπορεί για να προσφέρει ανταγωνιστικές συνθήκες λειτουργίας της ναυπηγικής βιομηχανίας, θα έχει πιθανότητες να προσελκύσει επενδυτικό ενδιαφέρον για την εξαγορά των μεγάλων κρατικών ναυπηγείων. Άλλωστε, οι όποιες διακηρύξεις για την αναγέννηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας θα αποδειχθούν κενό γράμμα.

Τι θα πει το κόμμα σας στον Έλληνα πλοιοκτήτη και στον Έλληνα εφοπλιστή;

Το ίδιο που θα πούμε και σε κάθε άλλο Έλληνα που συνδέεται με το χώρο της ναυτιλίας. Ότι στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη οικονομία, το ελληνικό κράτος οφείλει να δημιουργεί συνθήκες που να εξασφαλίζουν τη μεγαλύτερη δυνατή ανταγωνιστικότητα. Οφείλει, δηλαδή, αφ' ενός να μη ζητάει περισσότερα σε σχέση με άλλες χώρες από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αφ' ετέρου να φροντίζει να προσφέρει καλές υποδομές. Ταυτόχρονα, στις εσωτερικές γραμμές οφείλει να θεσπίσει καθαρούς κανόνες ανταγωνισμού (και επιδοτήσεων των άγονων γραμμών), με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, τη μείωση της τιμής των εισιτηρίων και την ανάπτυξη του τουρισμού και των ναυτιλιακών μεταφορών, γενικότερα. Όλα αυτά θα ωφεληθούν τελικά όλους τους Έλληνες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας. Φθάνει να είναι διατεθειμένοι να κάνουν αυτό που σίγουρα μπορούν. Να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά. ♦♦

3 - 6 OCTOBER 1999

THE WORLD'S SHIPPING COMMUNITY MEETS IN CYPRUS



"Shipping in the Dawn of a New Century"

The July-1998 deadline of the first phase implementation of the ISM Code has already passed, and not much has been said in its aftermath; in a few months the "Year 2000 Bug" will be upon us, with unpredictable consequences on shipboard operations and ashore; the STCW "White List" is still under preparation; will there be an end to the continually decreasing freight rates; the latest EU Maritime Safety developments; the ITF is adopting policy changes on its "FOC" Campaign...

These crucial issues are only but a few of the subjects to be covered of this year's "Maritime Cyprus" Conference to be held between 3 and 6 October 1999, in Limassol, Cyprus.

The first "Maritime Cyprus" Conference was organised in 1989, and had a phenomenal success. Since then, more than 1000 executives meet every two years in Cyprus to review the latest developments affecting international shipping, thus making "Maritime Cyprus" one of the most important maritime events in the international shipping calendar.

Participation fee for the Conference CY£250 (US\$500)

Organisers: Ministry of Communications and Works,
Central Bank of Cyprus and Cyprus Shipping Council

For more information please contact:

Mr. Demos Petropoulos or Ms. Christina Patsiou, Department of Merchant Shipping
P.O.Box 56193, CY 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 5 848246, 848247
Fax: +357 5 848249, E-mail: dms@cytanet.com.cy

Web site: www.shipping.gov.cy





Εν ολίγοις... **ΠΟΛΙΤΗ**

του Χάρη Παυρίδη

Πολλά τα γέρικα σκαριά

Αυτό το μήνα «επιβιβάζεται» στο «Εν ολίγοις.. πολλή» ο πρώην ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Γιώργος Σαρειδάκης και, απαντώντας λιτά, ήξει τόσο... πολλή σε λίγες μόνο γραμμές. Ο σημερινός γενικός διευθυντής του Ραδιοσταθμού της Εκκλησίας, στενός φίλος και συνεργάτης του Αρχιεπισκόπου Χριστόδουλου, σε αυτό το σύντομο ταξίδι δείχνει την αγάπη του για τη ναυτιλία. Και όχι τυχαία, μια και ως ευρωβουλευτής είχε ασχοληθεί με τα προβλήματά της.

Ο Γ. Σαρειδάκης «ίπταται» με τον Ίκαρο και «περιπλανάται» με τον Ποσειδώνα σε ένα «παιχνίδι» νοημάτων που υπερβαίνει αυτό που ο ίδιος αναφέρει ως ενασχόληση «περί ανέμων και υδάτων».

«Εν ολίγοις», μιλάει για την ελληνική σημαία («έχει σταυρό»), για το ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας («Μέγα το της ελληνικής θαλάσσης κράτος»), για τη ναυπηγική βιομηχανία («βρίσκεται τώρα σε καλό δρόμο») και άλλα... «Πολλή».

Αναρωτηθήκατε γιατί οι εφοπλιστές δεν έχουν προστάτη Άγιο;

Μα νομίζω πως έχουν πολλούς.

Εκτός από τον Άγιο Νικόλαο, που είναι όλων των ναυτικών, έχουν και τέσσερις τουλάχιστον «καροβοκύρηδες» Αποστόλους. Εκείνοι ψαράδικα βέβαια. Πάντως, ηθεούμενα.

Η ελληνική σημαία έχει Άγιο;

Θα έλεγα ότι έχει κάτι περισσότερο. Έχει το σταυρό.

Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

«Μέγα το της (ελληνικής) θαλάσσης κράτος». Είναι ανάγκη, μπορεί όληωστε, να γίνει μεγαλύτερο.

Ευρωπαίος με ελληνική σημαία;

Έλληνας με δύο σημαίες.

Θα «σαλπάρετε» για την Ευρωβουλή;

Πάντως το πρώτο ταξίδι ήταν, πιστεύω, πετυχημένο.

Τι σημαίνει για σας ο στίχος «Με αεροπλάνο και βαπόρια...»;

Ήταν περίπου δέκα χρόνια ευρωβουλευτής (1985-1994), εκπροσωπώντας δυναμικά και διεκδικητικά τα ελληνικά συμφέροντα στο Κοινοβούλιο των Λαών της Ευρώπης. Προηγούμενως, είχε διατελέσει υποδιοικητής της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως (1979-1981) και το διάστημα 1972-1979 στέλεχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (στενός συνεργάτης του γενικού γραμματέα Emile Noel). Τώρα είναι ο πρώτος μη κληρικός που διευθύνει το Ραδιοφωνικό Σταθμό της Εκκλησίας της Ελλάδος 89,4 FM, στο πνεύμα της δυναμικής παρουσίας της Εκκλησίας στα σύγχρονα κοινωνικά προβλήματα του λαού του Θεού, που εγκαινίασε ο Μακαριώτατος Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και πάσης Ελλάδος κ. Χριστόδουλος.

Η σημασία του, για μένα, είναι συμβολική και συναισθηματική.

Συμβολικά: ψηλά, γρήγορα και μακρινά.

Συναισθηματικά: η μοίρα της ξενιτιάς.

Γιατί master στη Ναυτιλία και στο Αεροπορικό Δίκαιο;

Όταν είσαι συμπατριώτης του Ίκαρου και του Ποσειδώνα, είναι μεγάλος ο πειρασμός. Άλλωστε, έχει τόσο ενδιαφέρον να ασχοληθείς επιστημονικά περί ανέμων και υδάτων.

Ποιο είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα της ναυτιλίας;

Σε ένα τόσο ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, υπάρχουν πάρα πολλά γέρικα σκαριά ελληνικής πλοιοκτησίας. Κάτι πρέπει να γίνει επείγοντως, με τη βοήθεια και του ελληνικού κράτους και

του τραπεζικού συστήματος.

Μια πρόταση για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία;

Βρίσκεται τώρα σε καλό δρόμο. Πρόταση; Να συνεχίσει δυναμικά.

Το όραμα για τον επόμενο αιώνα;

Όταν στα τέλη του 2000 οι άνθρωποι παίζουν ακόμη Τρωικούς Πολέμους, το όραμα για την επόμενη χιλιετία δεν μπορεί παρά να είναι το να βγούμε από αυτόν το μεσαίωνα. ➡

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί κλάδο αιχμής για την ελληνική οικονομία και για το λόγο αυτό έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η μελέτη του. Ξεκινώντας, θα πρέπει να κάνουμε το διαχωρισμό της ναυτιλίας σε liner και tramp, γεγονός που σημαίνει διαφοροποίηση όχι τόσο των αναγκών όσο των δυνατοτήτων των δύο αυτών τμημάτων.

Για την περίπτωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, θα πρέπει να υπάρχει διάκριση σε ελληνικότητα¹ και σε ελληνική². Τα δύο αυτά τμήματα χαρακτηρίζονται από συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες, όπως από υψηλό ανταγωνισμό, κυκλικότητα, υψηλή ρευστότητα-αστόθεια και υψηλό βαθμό εντάσεως κεφαλαίου³. Η ύπαρξη όλων αυτών των ειδών κινδύνου δίνει ίσως την εντύπωση μιας αγοράς που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως άγνωστο επενδυτικό τοπίο. Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι η ναυτιλιακή αγορά είναι και σε υψηλό βαθμό θεσμοθετημένη-νομοθετημένη και ίσως θα μπορούσαμε να πούμε υπερθεσμοθετημένη⁴. Μεγάλο μέρος των προβλημάτων δημιουργούνται από τη μη ύπαρξη ομοιότητας και από την αναποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων και θεσμών.

Το χαρακτηριστικό του υψηλού βαθμού εντάσεως κεφαλαίου έχει πολυάπληξη σημαντικότητας επιδράσεις τόσο στα χρηματοοικονομικά όσο και στα λειτουργικά θέματα του κλάδου. Η ανάγκη για αύξηση του στόλου των ναυτιλιακών εταιρειών αλλιά και για ανανέωση αυτού απαιτεί την επένδυση τεράστιων ποσών, κάτι το οποίο γινόταν και συνεχίζει μέχρι και σήμερα να γίνεται είτε μέσω των τραπεζικών δανείων είτε μέσω των ναυπηγικών πιστώσεων είτε μέσω ιδίας χρηματοδότησης είτε (πολύ πρόσφατα) μέσω του Χρηματιστηρίου είτε με συνδυασμό κάποιων ή όλων των παραπάνω. Οι ιδιαιτερότητες του κλάδου δημιουργούν συγκεκριμένες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι αναζητούν χρηματοδότες που γνωρίζουν άριστα τον κλάδο της ναυτιλίας και ασχολούνται αποκλειστικά με τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που προσφέρουν κεφάλαια χαμηλού κόστους, μικρή συμμετοχή στο επενδεδυμένο κεφάλαιο, μακροχρόνια χρηματοδότηση και μεγάλη διάρκεια προγράμματος αποπληρωμής και καινοτομικές λύσεις χρηματοδότησης.

Η απαίτηση για χρηματοδότηση από οργανισμούς και ιδρύματα που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυτιλία εξασφαλίζει τη γνώση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που τη θέτουν και ιδιαίτερα αυτό της κυκλικής της φύσης. Επιπρόσθετα, εξασφαλίζει τον αποκλεισμό χρηματοοικονομικών ενδοιασμών, οι οποίοι εισέρχονται στη χρηματοδοτική διαδικασία του κλάδου με μόνο σκοπό την πρόσκαιρη εκμετάλλευση στις βραχυπρόθεσμες περιόδους των υψηλών ναύλων και όχι την μακροπρόθεσμη επένδυση.

Η προαναφερθείσα μορφή χρηματοδότησης, που αφορά την εισαγωγή στο χρηματιστήριο, είναι ιδιαίτερα ελκυστική, αφού μέσα από τη διαδικασία της δημόσιας εγγραφής (initial public offering - IPO) τα οφέλη που απορρέουν, παρά τη δαπανηρή διαδικασία εισαγωγής στο Χρηματιστήριο, είναι πολλά 5,6. Αυτό συμβαίνει, καθώς δεν απαιτείται επιστροφή του επενδεδυμένου κεφαλαίου ούτε πληρωμή κάποιου τόκου, αλλά ούτε και υποχρέωση για συγκεκριμένο ύψος ετήσιας απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το πιο σημαντικό, όμως, πλεονέκτημα της διαδικασίας IPO είναι η δυνατότητα χρηματοδότησης του συνόλου της επένδυσης σε αντίθεση με το 60%-65% της επένδυσης που χρηματοδοτείται από τις εμπορικές τράπεζες.

Για τους πλοιοκτήτες που ενδιαφέρονται να χρηματοδοτήσουν τις επιχειρήσεις τους με ξένα κεφάλαια, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ελάχιστο κόστος και ατομική κεφαλαιακή συνεισφορά, οι χρηματιστηριακές αγορές των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής αποτελούν την κύρια διέξοδο όχι μόνο λόγω του όγκου των διαθέσιμων κεφαλαίων, αλλά και λόγω της πρακτικής που ακολουθείται στις δημόσιες εγγραφές (IPO), να βασίζονται αυτές περισσότερο στα κέρδη που πραγματοποιήσει η ναυτιλιακή επιχείρηση στο παρελθόν και σε αυτά που μπορεί να πραγματοποιήσει στο μέλλον και όχι τόσο στο μέγεθος των στοι-

του δρ. Καρ. Φ. Χαρίση,
του Πανεπιστημίου Πειραιώς,
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

χείων του ενεργητικού της, όπως θα συνέβαινε σε περίπτωση τραπεζικής χρηματοδότησης.

Στην περίπτωση που κάποια ναυτιλιακή εταιρεία ξεκινήσει τη διαδικασία δημόσιας εγγραφής για την εισαγωγή της σε χρηματιστήριο των ΗΠΑ, θα πρέπει οπωσδήποτε να ικανοποιήσει δύο βασικούς στόχους των αμερικανικών νόμων περί μετοχών, οι οποίοι προήλθαν μετά το χρηματιστηριακό κραχ του 1929 και είναι: α) η απαίτηση της αληθούς και ακριβούς αποκάλυψης πληροφοριακών στοιχείων που αφορούν τη ναυτιλιακή επιχείρηση και τις μετοχές που αυτή πουλάει και β) τον αποκλεισμό τυχόν λάθους παρουσίασης της ναυτιλιακής εταιρείας, με απώτερο σκοπό τον αποκλεισμό της απάτης και του δόλου από τις πωλήσεις μετοχών και τη λειτουργία των χρηματιστηριακών αγορών.

Η είσοδος των ναυτιλιακών εταιρειών στο χρηματιστήριο πρέπει να θεωρείται μονόδρομος και, αν κάποιος παραμείνει εκτός της αγοράς αυτής των φθινών κεφαλαίων, είναι σίγουρο ότι σύντομα θα αντιμετωπίσουν προβλήματα ανταγωνιστικότητας.

Η επέκταση του στόχου και η ανανέωσή του απαιτεί σημαντική κεφαλαιακή υποδομή. Η ανάγκη αυτή για νέα κεφάλαια σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση δεν είναι δυνατό να καλύπτεται συνεχώς με τη διαδικασία της επανεπένδυσης των κερδών. Λόγω των υψηλών κεφαλαίων που απαιτεί η επένδυση σε πλοία, είναι πολλές φορές αδύνατη η παροχή όλου του απαιτούμενου ποσού από ιδίους πόρους της επιχείρησης. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων, καθώς επίσης και της πολυπλοκότητάς τους. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη για κεφάλαια πέραν των ιδίων κεφαλαίων. Η ανάγκη αυτή για νέα κεφάλαια μπορεί να ικανοποιηθεί είτε με δανεισμό είτε με άντληση κεφαλαίων από την κεφαλαιαγορά.

Βέβαια, η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο και, εν προκειμένω, από το ΧΑΑ απαιτεί κάποιες προϋποθέσεις, όπως η σωστή επιχειρησιακή διάρθρωση, η προηγούμενη επιτυχημένη λειτουργία και συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα, η δημοσιοποίηση στοιχείων της εταιρείας και η

ανάπτυξη σχέσεων με τον επενδυτή, η προοπτική για υγιείς κερδοφόρες χρήσεις και η μακροχρόνια προοπτική επιχειρηματικού σχεδιασμού.

Μέχρι το 1994, ένας από τους πιο κερδοφόρους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, αυτός της ναυτιλίας, ήταν εκτός του ΧΑΑ. Ένας κλάδος αιχμής της ελληνικής οικονομίας δεν μετείχε στην πιο οργανωμένη αγορά άντλησης κεφαλαίων της χώρας, αυτή του ΧΑΑ. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτόν τον αποκλεισμό προέρχονταν κυρίως από το γεγονός ότι ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας αποτελούσε (και σε μεγάλο βαθμό αυτό ισχύει ακόμη) έναν ανεξερεύνητο τομέα για την ελληνική κεφαλαιαγορά και τις αρχές της. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ελληνική ναυτιλία, αν και επιστημονικά εντάσσεται στους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ουσιαστικά αναπτύσσεται και λειτουργεί εκτός του ελληνοδικού χώρου 7, 8 κάτι που ουσιαστικά αυξάνει το άγνωστο για πολλούς Έλληνες επενδυτές, που καλούνται να αξιολογήσουν τη δράση της με πιο πολυπλοκά εργαλεία και λαμβάνοντας υπόψη τους περισσότερους παράγοντες απ' ό,τι σε περιπτώσεις άλλων ελληνικών εταιρειών.

1. Ως ελληνική ναυτιλία ορίζεται, από την ΕΣΥΕ, εκείνο το τμήμα της ναυτιλίας του οποίου όλα τα πλοία, οσέως σημαίας, «ανήκουν» σε Έλληνες.

2. Εδώ περιλαμβάνονται πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και ανήκουν σε ποσοστό 50% και άνω σε Έλληνες.

3. Γουλιέλμος Α., «Η σχέση κεφαλαίου-εργασίας στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία: κλειδί για το διεθνή ανταγωνισμό της», ημερίδα «Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία - Παρούσα κατάσταση και προοπτικές», Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 15 Ιανουαρίου 1996.

4. Βλάχος Γ., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας», εκδόσεις Σάκουλα, 1998.

5. Χαρίλαος Χ., «Χρηματιστήριο και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις», Thalassa, 1996.

6. Χαρίλαος Χ., «Αποδόσεις των Μετοχών του ΧΑΑ και Επίδομα: Εμπειρική Διερεύνηση των Ναυτιλιακών Μετοχών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1999.

7. Γουλιέλμος Α., «Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική του ευρωπαϊκού νηολογίου», Κύκλος Συζητήσεων ΑΙΕΕΚ για την Ελληνική Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 12-14 Απριλίου 1994.

Γουλιέλμος Α., «Η Ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της από τον Έλληνα πλοιοκτήτη», Ναυτιλιακά Θέματα, Δελτίο ΝΕΕ 10, 1995.

8. Βλάχος Γ., «Ναυτιλιακή Οικονομία», εκδόσεις Σταμούλης, 1998.

Crisis response management

Plan development,

Maintenance & management

Drills & crisis simulation drills

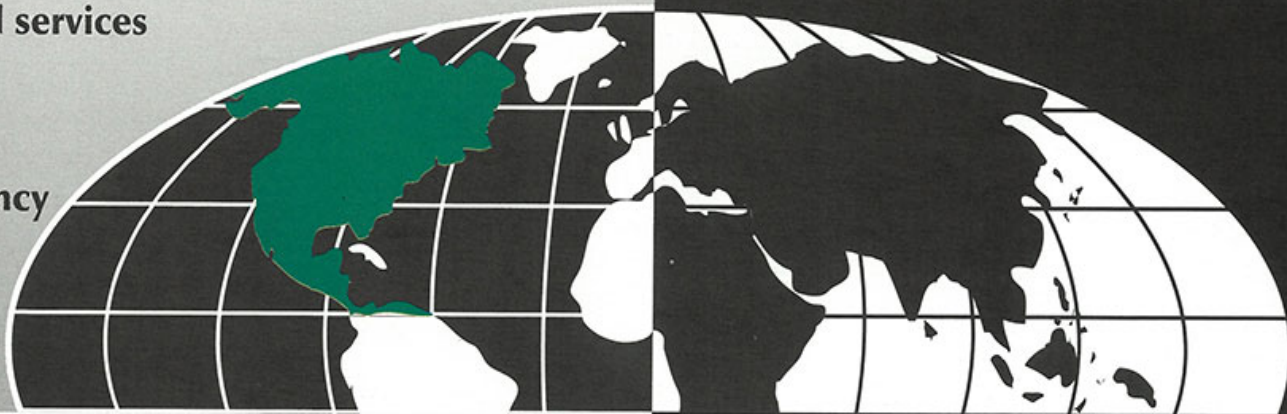
Training

Technical services

Marine

Consultancy

MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

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

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

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

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

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

ΤΡΑΠΕΖΕΣ Κοσμογοννικές αλλαγές

Συνταρακτικές είναι για την ελληνική πραγματικότητα οι αλλαγές που λαμβάνουν χώρα στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα: εξαγορές, συγχωνεύσεις και πάσης φύσεως συνεργασίες προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τραπεζών στη νέα κατάσταση που διαμορφώνει η ενιαία οικονομική πραγματικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία βρίσκεται υπό διαμόρφωση.



Για όσα συμβαίνουν στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα, τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνθηκαν σε δύο ευρωβουλευτές, τους κ.κ. Τ. Χριστοδούλου και Γ. Κατηφόρη, ένα βουλευτή Επικρατείας και καθηγητή Οικονομικών, τον κ. Γ. Αλογοσκούφη, και 4 τραπεζίτες, τους κ.κ. Χρ. Κοκκίνη της Alpha Τράπεζας Πίστεως, Δ. Αναγνωστόπουλο της ABN AMRO Bank, Αλ. Ροδόπουλο της Royal Bank of Scotland και Στ. Νιώτη σύμβουλο Διοίκησης της Πειραιώς Prime Bank. Οι ερωτήσεις τις οποίες υποβάλαμε για αυτή την τραπεζική έρευνα ήταν οι ακόλουθες:

- 1.** Η ελληνική τραπεζική αγορά εμφανίζει συνθήκες συνταρακτικών αλλαγών. Πώς κρίνετε τη νέα δομή του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, που τείνει να δημιουργηθεί;
- 2.** Τίθενται, στο πλαίσιο της κοσμογονίας αυτής στον τραπεζικό χώρο, δύο ουσιαστικά ερωτήματα: Πρώτον, ποιες τράπεζες τελικώς θα επιβιώσουν και, δεύτερον, αν γενικώς το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα μπορέσει να καταστεί ανταγωνιστικό έναντι των ευρωπαϊκών τραπεζών.
- 3.** Η συσσώρευση κεφαλαιακών πόρων στο τραπεζικό σύστημα, κατά τρόπο τόσο ενθουσιώδη, δεν ενέχει τον κίνδυνο να μην έχουν γίνει σωστοί υπολογισμοί και να διαμορφωθούν προϋποθέσεις κρίσεων, όπως συνέβη στην περίπτωση της Νοτιοανατολικής Ασίας;
- 4.** Ποιο ρόλο βλέπετε, πλέον, να διαδραματίζουν ή να μπορούν να διαδραματίσουν οι κρατικές τράπεζες, στο σημερινό πλέγμα των ιδιωτικών πιστωτικών ιδρυμάτων;
- 5.** Πιστεύετε ότι το υπό νέα δομή ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα μπορέσει να διεκδικήσει κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς, και κυρίως σε ποιο είδος τραπεζικών υπηρεσιών;

Τίμος Χριστοδούλου, ευρωβουλευτής Νέας Δημοκρατίας

1. Η αυξημένη κινητικότητα που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στον τραπεζικό χώρο είναι απόρροια της προσπάθειας των τραπεζικών ιδρυμάτων να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, που θα επικρατήσουν στο άμεσο μέλλον. Σε παγκόσμιο επίπεδο παρατηρείται τάση διεθνοποίησης των τραπεζικών εργασιών, με βασικό χαρακτηριστικό τη δημιουργία megabanks, ενώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο η υιοθέτηση του ευρώ σημαίνει για τις τράπεζες αφ' ενός αλλαγή στη διάρθρωση των εσόδων τους και αφ' ετέρου αυξημένο ανταγωνισμό, αφού σε μία μεγάλη ενιαία ευρωπαϊκή χρηματοπιστωτική αγορά το πεδίο δράσης είναι για όλους ανοικτό και επί ίσους όρους. Ταυτόχρονα, το μερίδιο των κησικών τραπεζικών εργασιών στο συνολικό κύκλο εργασιών των σύγχρονων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων περιορίζεται, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη διάθεσης πόρων για την ανάπτυξη νέων προϊόντων, ενώ η επαφή με τον πελάτη παίρνει τελείως διαφορετική μορφή.

Το μικρό μέγεθος των ελληνικών τραπεζών, τους δημιουργεί εξ αρχής ένα συγκριτικό μειονέκτημα για την αντιμετώπιση των νέων συνθηκών ανταγωνισμού. Είναι πλέον γνωστό ότι οι τραπεζικές εργασίες αποτελούν κατ' εξοχήν δραστηριότητα που προσφέρεται για αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακος, αφού με την προϋπόθεση της καλής διοίκησης όσο αυξάνεται ο κύκλος εργασιών τους τόσο μειώνεται το κόστος τους. Ακόμη, όμως, και η Εθνική Τράπεζα, που το 1997 κατείχε περίπου το 34% της εγχώριας εμπορικής τραπεζικής αγοράς, βρίσκεται μόλις σε μία από τις τελευταίες θέσεις του καταλόγου των εκατό μεγαλύτερων ευρωπαϊκών τραπεζών, οι οποίες ήδη θεωρούνται μικρές και προχωρούν σε συγχωνεύσεις (Ελβετία, Βέλγιο, Γαλλία κτλ.). Από την άλλη πηγή, μέχρι πριν από τρία χρόνια λειτουργούσαν στη χώρα μας τριάντα ελληνικές και ξένες τράπεζες, με μερίδιο αγοράς μικρότερο του 1,5%.

Η προοπτική μείωσης των εσόδων λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού επέβαλε, πέρα από την αναζήτηση τρόπων για τη

μείωση του λειτουργικού κόστους, και την ανάπτυξη τρόπων πρόσβασης στην ευρύτερη διεθνή αγορά που διαμορφώνεται, τμήμα της οποίας είναι και η Ελλάδα. Σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, εντάσσεται η διαδικασία μετασχηματισμού που παρατηρείται στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Οι ιδιωτικοποιήσεις, συγχωνεύσεις και εξαγορές τραπεζών αλληλόζυγοι ραγδαία το τοπίο της παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

2. Η διεθνοποίηση των ελληνικών τραπεζών και η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών αποτελούν το κλειδί για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Προς αυτή την κατεύθυνση, οι τράπεζες είτε πρέπει να εξειδικευθούν σε κάποιο τομέα των τραπεζικών εργασιών όπου θα περιορίζουν τις δραστηριότητές τους είτε να αναπτύξουν μορφές συνεργασίας με μεγάλες διεθνείς τράπεζες, τις megabanks, προσφέροντας τις δυνατότητες που έχουν διαμορφώσει όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή. Έτσι, θα επιτρέψουν στις megabanks να αποτύχουν το κόστος εγκαθίδρυσης νέων δικτύων, ενώ οι ίδιες θα έχουν επαρκή διεθνή πρόσβαση. Οι τράπεζες που θα προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες θα είναι και αυτές που τελικά θα επιβιώσουν και, ασφαλώς, η νέα τραπεζική διάρθρωση που θα προκύψει από αυτή τη διαδικασία μετασχηματισμού θα είναι ανταγωνιστική σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στον ευρωπαϊκό χώρο έχουμε περιπτώσεις χωρών, όπως η.χ. της Ισπανίας, που σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα εκσυγχρόνισαν το τραπεζικό σύστημά τους παρ' όλο που αρχικά είχαν να αντιμετωπίσουν πολύ μεγαλύτερες δυσκολίες προσαρμογής. Για τη χώρα μας οι προοπτικές είναι ευοίωνες, καθώς και στην εγχώρια και στην περιφερειακή τραπεζική αγορά υπάρχουν πολλή περιθώρια ανάπτυξης. Για παράδειγμα, οι σχέσεις καταναλωτική πίστη/ΑΕΠ, στεγαστικά δάνεια/ΑΕΠ, εταιρικά δάνεια/ΑΕΠ, υπολείπονται ακόμη σημαντικά των μέσων ποσοστών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

3. Όπως γνωρίζετε, περίπου το ήμισυ του συνόλου της

Γιώργος Αθωοσκούφης, καθηγητής Οικονομικών, βουλευτής Επικρατείας Ν.Δ.

Η προοπτική ένταξης της Ελλάδας στην ΟΝΕ από τις αρχές του 2001 αποτελεί σημαντική πρόκληση για την οικονομία μας. Η εισαγωγή του ευρώ θα επιφέρει πολλές ριζικές αλλαγές σε όλους τους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, τόσο στην Ε.Ε. όσο και παγκοσμίως. Η καθιέρωσή του δεν θα είναι όμως ανέξοδη και απλή διαδικασία.

Ένας από τους τομείς που θα βιώσουν πολύ σύντομα, και στο μεγαλύτερο ίσως βαθμό, τις συνέπειες του νέου ενιαίου νομίσματος είναι ο τραπεζικός. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών, το κόστος προσαρμογής των λειτουργικών συστημάτων των ελληνικών πιστωτικών ιδρυμάτων, λόγω της εισαγωγής του ευρώ, εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ποσό των 10 έως 30 δισ. δρχ., περίπου, με πιθανότερη την προσέγγιση στο άνω όριο του εκτιμώμενου εύρους, ενώ ο ίδιος ο πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών υπολόγισε σε ομιλία του, το Νοέμβριο 1998, το κόστος της προσαρμογής στο ευρώ στα 40 δισ. δρχ., ποσό που αντιπροσωπεύει το 4,5% των λειτουργικών εξόδων των ελληνικών τραπεζών. Περισσότερο ανα-

μένεται ότι θα επηρεαστούν τομείς εργασιών, όπως η διαχείριση χαρτοφυλακίου, η διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, η χρηματοδότηση σε μεγάλες επιχειρήσεις, οι επενδυτικές εργασίες, ενώ λιγότερο θα επηρεαστεί η χρηματοδότηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων και οι υπόλοιπες εργασίες με μικρή αξία συναλλαγής. Οι σημαντικότερες αλλαγές που θα απαιτηθούν στο χώρο των τραπεζών αφορούν την προσαρμογή των μέσων συναλλαγών, των προγραμμάτων λογισμικού, των πληροφοριακών συστημάτων και, φυσικά, την κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού.

Ήδη, κατά την τελευταία πενταετία παρατηρείται διεθνώς τάση ενίσχυσης των συγχωνεύσεων και εξαγορών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, στο πλαίσιο της προσπάθειας για τη δημιουργία βιώσιμων, ισχυρών και ανταγωνιστικών ομίλων. Στη χώρα μας, η πολιτική των συγχωνεύσεων εγκαινιάστηκε τον Απρίλιο του 1998 με την επίσημη ανακοίνωση της δημιουργίας ενός τραπεζικού κολοσσού για τα ελληνικά δεδομένα από τη συνένωση της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος με τη θυγατρική της Κτηματική. Προς την κατεύ-

θυνση αυτή πραγματοποιήθηκαν και η απορρόφηση της Εθνικής Στεγαστικής από την Κτηματική στην αρχή του 1998, η εξαγορά των τραπεζών Interbank, Αθηνών και Κρήτης από την Eurobank, η εξαγορά της Τράπεζας Μακεδονίας-Θράκης από την Τράπεζα Πειραιώς, η εξαγορά της Τράπεζας Κεντρικής Ελλάδος από την Εγνατία Τράπεζα και η απόφαση για συνεργασία μεταξύ της Τράπεζας Πειραιώς και της ΧίοςBank. Στο πλαίσιο αυτών των σημαντικών αλλαγών πρέπει να προστεθεί και η πώληση της Ιονικής Τράπεζας, προσφάτως, στον όμιλο της Alpha Τράπεζας Πίστωσης.

Η ελεύθερη και ευκολότερη πρόσβαση των πολιτών της Ε.Ε. σε όλες τις ευρωπαϊκές τράπεζες μετά την κυκλοφορία του ευρώ και η τάση εξίσωσης των επιτοκίων σε όλες τις χώρες της Γηραιάς Ηπείρου θα επιβάλει και στη χώρα μας τη μείωση του κόστους του χρήματος, που εξακολουθεί να βρίσκεται σε υψηλά και μη ανταγωνιστικά επίπεδα, παρά την πτωτική τάση του πληθωρισμού. Δεν είναι τυχαίο, εξάλλου, ότι η χώρα μας εξακολουθεί, ακόμη και σήμερα, να έχει ένα από τα υψηλότερα περιθώρια μεταξύ επιτοκίων χορηγήσεων και καταθέσεων (spreads) ανάμε-

χρηματοπιστωτικής αγοράς στην Ελλάδα ελέγχεται από οργανισμούς κρατικού ενδιαφέροντος, ορισμένοι από τους οποίους έχουν συσσωρεύσει πολύπλοκη βάρη με τη μορφή ενός ελάχιστου αποδοτικού χαρτοφυλακίου χορηγήσεων και μιας οργάνωσης με υψηλά λειτουργικά έξοδα. Οι δυσκολίες προσαρμογής των κρατικού ενδιαφέροντος τραπεζών στις νέες συνθήκες του ανταγωνισμού είναι μεγάλες, κυρίως επειδή έχει δημιουργηθεί μία «κουτίουρα» αντίδρασης. Η εξυγίανσή τους δεν μπορεί παρά να ξεκινήσει με τη μείωση του λειτουργικού κόστους τους, με τον εκσυγχρονισμό των εργασιών τους και με την απλοποίηση από μια σειρά εργασιών που δεν έχουν καμία σχέση με τραπεζικές δραστηριότητες. Το Δημόσιο, αντιλαμβανόμενο την αδυναμία του να εξυγιάνει τις τράπεζες αυτές και προ του κινδύνου η διατήρησή τους υπό κρατικό έλεγχο να συμπαράσχει σε απρόβλεπτες εξελίξεις το σύνολο του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, αναγκάζεται να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση ορισμένων από αυτές. Πιστεύω ότι η ισχύς και η εμπειρία της Τράπεζας Πίστηως θα επιτρέψουν τη σωστή εξέλιξη της Ιονικής, η περίπτωση της οποίας θα είναι μία ελπιδοφόρα ένδειξη.

Ελπίζω, πάντως, ότι ο ρυθμός των ιδιωτικοποιήσεων δεν θα παραμείνει βραδύς και η κυβέρνηση θα παύσει να δείχνει απρόθυμη να προχωρήσει σε ευρείες αποκρτικοποιήσεις.

4. Η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού αναμένεται να είναι ισχυρότερη στον τομέα των τραπεζικών εργασιών «χονδρικής» (επενδυτική τραπεζική, παροχή υπηρεσιών σε μεγάλες επιχειρήσεις, διαχείριση διαθεσίμων, πράξεις dealing rooms), ενώ στον τομέα «λιανικής» (χρηματοδότηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων και γενικά εργασίες μικρής αξίας συναλλαγών) είναι αναμενόμενο ότι οι ελληνικές τράπεζες, λόγω της γνώσης της τοπικής αγοράς και της μακροχρόνιας σχέσης με τους πελάτες τους, θα διατηρήσουν ορισμένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματά τους.

Ταυτόχρονα, όμως, δίδεται η δυνατότητα μετεξέλιξης ορισμένων ελληνικών τραπεζών σε περιφερειακές. Η προοπτική σύσφιξης των σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ορισμένες από τις χώρες της Βαλκανικής και η αυξανόμενη παρουσία ελληνικών επιχειρήσεων στην περιοχή δημιουργεί προϋποθέσεις επέκτασης ελληνικών τραπεζών και δημιουργίας περιφερειακών τραπεζών. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και έρχεται να ενδυναμώσει την τάση διεθνοποίησης ορισμένων ελληνικών τραπεζών με άνοιγμα υποκαταστημάτων σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις και ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών. Υπό αυτές τις συνθήκες, όπως ανέφερα και προηγουμένως σε σχέση με τη διαμόρφωση συνεργασιών, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα έχει τις δυνατότητες να διεκδικήσει ένα κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς.

Γιώργος Κατηφόρης, ευρωβουλευτής ΠΑΣΟΚ

1. Οι αλλαγές που έχουν αρχίσει να συντελούνται στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι πράγματι μεγάλες και με τα κριτήρια της αδράνειας και της ακινησίας, που χαρακτηρίζαν μέχρι αρκετά πρόσφατα το χώρο αυτό -ιδιαίτερα το κρατικοποιημένο τμήμα του-, ίσως μπορούν να χαρακτηρισθούν συγκλονιστικές. Αν, όμως, τις συγκρίνει κανείς είτε με τις συγχωνεύσεις ευρωπαϊκών τραπεζών και τους κολλοσσούς που προκύπτουν είτε με τη ριζοσπαστικότητα των καινοτομιών στα

προϊόντα ή στον τρόπο οργάνωσης, στην Ευρώπη και διεθνώς, δεν βλέπει τίποτε το συγκλονιστικό. Βλέπει αρκετά καθυστερημένη έμπρακτη αναγνώριση της ανάγκης να διαμορφωθούν μεγαλύτερες μονάδες ώστε να αξιοποιηθούν οι οικονομίες κλίμακος και να αυξηθεί έτσι η ανταγωνιστική ικανότητα των τραπεζών μας για να αποκτήσουν τη δυνατότητα αντιμετώπισης, μέσα στη χώρα, του ανταγωνισμού που επέρχεται με το ευρώ, αλλά και την ικανότητα να ξανοιχτούν σε δραστηριότητες στο εξωτερικό, στο πλαίσιο της ΟΝΕ. ➔

σα στις χώρες του ΟΟΣΑ.

Οι αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής στην ελληνική τραπεζική αγορά περιορίζονται κυρίως σε συνεργασίες και συγχωνεύσεις μικρού μεγέθους τραπεζικών ιδρυμάτων, και δεν φαίνονται ικανές να αλλάξουν ριζικά το τραπεζικό τοπίο στη χώρα μας. Η προνομιακή πρόσβαση του ελληνικού Δημοσίου επί δεκαετίες στο εγχώριο χρηματοπιστωτικό σύστημα, η τακτική χρηματοδότησης συγκεκριμένων τομέων της εθνικής οικονομίας με χαμηλή παραγωγικότητα, και μάλιστα με προνομιακούς όρους, η διατήρηση αρνητικών πραγματικών επιτοκίων επί πολλά χρόνια, η πολιτική προσλήψεων, κυρίως στις κρατικές τράπεζες, με άμεσο επακόλουθο το υψηλό λειτουργικό κόστος των ιδρυμάτων αυτών συνετέλεσαν στη δημιουργία ενός προβληματικού τραπεζικού συστήματος. Η προοδευτική ενίσχυση του ανταγωνισμού μετά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 επέφερε έως ένα βαθμό βελτίωση της κατάστασης, η οποία όμως δεν είναι αρκετή για να ανταποκριθούν οι εγχώριες τράπεζες στις προκλήσεις της νέας ευρωπαϊκής αγοράς και στον εντεινόμενο παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Για να επιβιώσουν με αξιώσεις οι ελληνικές τράπεζες στο νέο αυτό παγκόσμιο σκηνικό, πρέπει να επιτευχθεί πρωταρχικά ο περιορισμός του λειτουργικού κόστους τους, να προωθηθούν με μεγαλύτερη αποφασιστικότητα οι ιδιωτικοποιήσεις στον κλάδο, να προχωρήσει η επimόρφωση και επανακατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού με βάση τα νέα δεδομένα, να επικεντρωθούν οι εργασίες τους σε τομείς όπου υπάρχει συγκριτικό πλεονέκτημα και ικανά περιθώρια για περαιτέρω ανάπτυξη. Από τη μέχρι σήμερα εξέλιξη των ελληνικών τραπεζών προκύπτει ότι στο νέο περιβάλλον που διαμορφώνεται στην Ευρώπη, οι εγχώριες τράπεζες θα μπορέσουν να επικεντρωθούν κυρίως σε εργασίες retail banking. Μόνο αν πραγματοποιηθούν το συντομότερο δυνατόν οι μεταρρυθμίσεις αυτές, θα μπορούν να ελπίζουν οι ελληνικές τράπεζες σε επιβίωση στο πλαίσιο αυτού του νέου ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού περιβάλλοντος.

Από τη σύνθεση του χαρτοφυλακίου των ελλη-

νικών τραπεζικών ιδρυμάτων διαπιστώνει κανείς ότι μόλις τα τελευταία δύο χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια εξυγίανσης στις κρατικές τράπεζες, οι οποίες επιδιώκουν τη μείωση των προβληματικών δανείων που έχουν χορηγήσει κατά καιρούς και περιορισμό της συμμετοχής τους σε επιχειρήσεις που δεν είναι συμφέρουσες για τις ίδιες τις τράπεζες. Τον τελευταίο καιρό σημειώθηκε αύξηση των τραπεζικών εσόδων από χρηματιστηριακές συναλλαγές, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, αν λάβει κανείς υπόψη του τις πρόσφατες νομισματικές κρίσεις στη Ρωσία και τη Νοτιοανατολική Ασία. Πάντως, από



την πρόσφατη δημιουργία των τραπεζικών ισολογισμών του 1998, προκύπτει ότι η άνοδος της συγκεκριμένης πηγής εσόδων τείνει να περιοριστεί, ενώ αυξάνονται πάλι τα έσοδα από τόκους και προμήθειες, τις παραδοσιακές και πιο ασφαλείς τραπεζικές εργασίες.

⇒ **2.** Δεν υπάρχει κανένα άμεσο πρόβλημα επιβίωσης. Η κερδοφορία των ελληνικών τραπεζών είναι υψηλότερη απ' ό,τι των ανταγωνιστών τους στην Ευρώπη. Διάφορες ελληνικές τράπεζες έχουν ίσως εις βάρος τους το μικρό μέγεθός τους, αλλά αυτό δεν τις καταδικάζει αυτόματα σε αφανισμό, εφόσον εξειδικεύσουν τις δραστηριότητές τους και εκλογικεύσουν τη λειτουργία τους. Η πτώση των επιτοκίων με το ευρώ θα συμπίψει οπωσδήποτε τα σημερινά τραπεζικά κέρδη, αλλά παράλληλα η ΟΝΕ θα δημιουργήσει δυνατότητα για νέες δραστηριότητες (investment banking), ικανές να αντισταθμίσουν τη μείωση των κερδών από τον κλασικό δανεισμό.

3. Ορισμένοι κίνδυνοι πάντοτε υπάρχουν, και είναι φυσικό να αυξάνονται όταν αυξάνεται η δραστηριότητα και μεγαλώνει ο κύκλος εργασιών. Παράλληλα, όμως, δεν πρέπει να υποτιμάται το γεγονός ότι είχαν βελτιωθεί και βελτιώνονται συνεχώς οι έλεγχοι που ασκεί η Τράπεζα της Ελλάδος, με την εντολή προς τις τράπεζες να

δημιουργήσουν εσωτερικά συστήματα ελέγχου των κινδύνων που αναλαμβάνουν. Η ποιότητα των συστημάτων αυτών ελέγχεται από την Τράπεζα της Ελλάδος και πρόκειται να επιβληθούν ποινές σε όσους καθυστερούν να συμμορφωθούν. Στο βαθμό που η κρίση στη Νοτιοανατολική Ασία προκλήθηκε από την «ανομία» των τραπεζικών συστημάτων εκείνων των χωρών -ασφαλώς η ανομία δεν ήταν ο μόνος λόγος-, αντίστοιχες αδυναμίες δεν φαίνεται να υπάρχουν στην Ελλάδα.

4. Οι κρατικές τράπεζες βαθμιαία αποκρατικοποιούνται, τόσο με τη μείωση της ποσοστιαίας συμμετοχής του κράτους στο μετοχικό κεφάλαιο όσο και με την υιοθέτηση κανόνων και κριτηρίων εμπορικής και όχι κρατικής λειτουργίας. Με την εξαίρεση της Αγροτικής και της ΕΤΒΑ, δεν βλέπω να υπάρχει ειδικός ρόλος για κρατικές τράπεζες στο μέλλον. Οι σημερινές κρατικές τράπεζες, με νέα μορφή, πολύ περισσότερο ή και ολοκληρωτικά ιδιωτικοποιημένες, θα διαδραματίσουν φυσικά ρόλο μεγάλων τραπεζικών ιδρυμάτων.

5. Ασφαλώς μπορεί το ελληνικό τραπεζικό σύστημα να διεκδικήσει κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς, μπαίνοντας ανταγωνιστικά στο χώρο των ευρωπαϊκών υπηρεσιών. Πρώτιστα θα έβλεπα δραστηριοποίηση στο investment banking με ειδική αναφορά στην επενδυτική δραστηριότητα στα Βαλκάνια.

Αλέξιος Ροδόπουλος, διευθυντής καταστήματος Ελλάδας της Royal Bank of Scotland

1. Η διεθνής τραπεζική αγορά εμφανίζει συνθήκες συνταρακτικών αλλαγών με μεγάλες συγχωνεύσεις, που δημιουργούν τραπεζικούς κολλοσσούς. Η εξέλιξη αυτή είναι στο πλαίσιο του κλίματος ανταγωνιστικότητας που καθιερώνεται διεθνώς και αφορά, επίσης, και άλλους οικονομικούς οργανισμούς. Η ελληνική τραπεζική αγορά δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί από τον κανόνα αυτό. Κατά τη γνώμη μου, υπήρξε καθυστέρηση στις αλλαγές αυτές και γι' αυτό το λόγο παρουσιάζεται έντονη κινητικότητα, τελευταία.

2. Στο ερώτημά σας ποιες τράπεζες, τελικώς, θα επιβιώσουν, πιστεύω ότι θα επιβιώσουν αυτές οι οποίες θα προσαρμοστούν στο κλίμα της ανταγωνιστικότητας και θα μπορέσουν να αναπτύξουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών για τους πελάτες τους. Αυτό αφορούν όλες τις τράπεζες, είτε ελληνικές είτε ξένες. Αυτό που περιμένουμε να δούμε είναι κατά πόσον όλες αυτές οι -πολλές- συγχωνεύσεις και εξαγορές θα μπορέσουν πρακτικά να αφομοιωθούν από το προσωπικό κάθε τράπεζας. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η οργάνωση και η προσαρμογή του προσωπικού

κάθε τραπεζικού οργανισμού σε συγκεκριμένες λειτουργικές διαδικασίες της τράπεζας δεν είναι εύκολη υπόθεση.

3. Παρότι πάντα υπάρχει ο κίνδυνος να διαμορφωθούν προϋποθέσεις κρίσεως στον τραπεζικό τομέα, δεν πιστεύω ότι μια κρίση τύπου ΝΑ Ασίας θα μπορούσε να συμβεί στη χώρα μας. Άλλωστε, οι εξαγορές και συγχωνεύσεις, που τελευταία παρουσιάζονται, έχουν σκοπό να προλάβουν τέτοιου είδους κρίσεις.

4. Οι τραπεζικοί οργανισμοί, είτε κρατικοί είτε ιδιωτικοί, θα πρέπει να προσαρμοστούν στο κλίμα της ανταγωνιστικότητας που προείπα και, αν αυτό γίνει, τότε και μόνον τότε οι οργανισμοί αυτοί θα επιβιώσουν. Σε διαφορετική περίπτωση, θα πρέπει να απορροφηθούν από περισσότερο ανταγωνιστικούς.

5. Βεβαίως και πιστεύω ότι το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα μπορέσει να διεκδικήσει κομμάτι της ευρωπαϊκής αγοράς σε πολλούς τομείς. Ήδη, στο ναυτιλιακό τομέα υπάρχουν ελληνικές τράπεζες που διεκδικούν ανάλογο των δυνατοτήτων τους κομμάτι της ναυτιλίας.

Ειδικότερη αναφορά στις σχέσεις του ελληνικού τραπεζικού συστήματος και της ελληνικής ναυτιλίας κάνουν στην έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών» οι κ.κ. Χρ. Κοκκίνης, Αλ. Ροδόπουλος, Δημ. Αναγνωστόπουλος, Στ. Νιώτης και Γ. Αλογοσκούφης. Η αναφορά τους καλύπτει, εκτός από το μέγεθος της συνεργασίας των τραπεζών με τον ελληνικό εφοπλισμό, το ζήτημα των χρηματοδοτήσεων, καθώς και τις προοπτικές της για τη συνεργασία αυτής, στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος. Οι ερωτήσεις που ετέθησαν από τα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν:

1. Γιατί δεν έχει αναπτυχθεί, στις διαστάσεις που θα ευνοούσε ο όγκος της ελληνικής ναυτιλίας, η συνεργασία των εν Ελλάδι τραπεζών με τους Έλληνες εφοπλιστές;
2. Ποια είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η χρηματοδότηση της εμπορικής ναυτιλίας από τα πιστωτικά ιδρύματα (τράπεζες);
3. Ποιες είναι οι προοπτικές περαιτέρω συνεργασίας, στο πλαίσιο και του ενιαίου νομίσματος, τραπεζών και ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας;

Χρήστος Κοκκίνης, Διευθυντής Διευθύνσεως Ναυτιλιακών Εργασιών Alpha Τράπεζας Πίστωσης

1. Η δραστηριοποίηση των τραπεζών στο ναυτιλιακό χώρο είναι αναγκαία για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών, τόσο από πλευράς χρηματοδότησεως όσο και από πλευράς παροχής άλλων τραπεζικών προϊόντων. Το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων για την αγορά πλοίων είναι τέτοιο, που καθιστά τον τραπεζικό δανεισμό (μέσω μακροπρόθεσμων δανείων) απαραίτητο για την υλοποίηση αυτών των αγορών. Είναι ελάχιστα οι περιπτώσεις αγοράς πλοίων με ίδια κεφάλαια. Το ανωτέρω, σε συνδυασμό με το χαρακτηρισμό της ναυτιλίας ως «βιομηχανίας υψηλού κινδύνου», απαιτεί μεγάλη κεφαλαιακή επάρκεια από την πλευρά των τραπεζών και ήταν δύσκολο οι ελληνικές τράπεζες να ανταποκριθούν σε αυτές τις απαιτήσεις. Ο στενός έλεγχος του τραπεζικού συστήματος από το κράτος μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90, εμπόδιζε την ανάπτυξη των εμπορικών τραπεζών σε αυτόν τον τομέα. Πρέπει να συνυπολογίσουμε και τον περιορισμό στη συναλλαγματική δραστηριότητα του τραπεζικού συστήματος. Με τη σταδιακή απελευθέρωση, οι ελληνικές τράπεζες όλο και περισσότερο δραστηριοποιούνται στο χώρο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

2. Πιστεύω ότι οι παραδοσιακές τράπεζες βλέπουν τις εξελίξεις

μακροπρόθεσμα, παρά τις παρούσες αντιξοές συνθήκες υποστηρίζουν τους πελάτες τους, παρότι κάποιοι όροι των δανείων βρίσκονται σε υπερημερία (breach of covenants). Παρόλ'αυτα, κυριαρχεί η λογική ότι η παρούσα κατάσταση μπορεί να αναδείξει μεγάλες ευκαιρίες για πλοιοκτήτες που έχουν την απαραίτητη ρευστότητα.

Από την άλλη, παρατηρείται, μία ακόμη φορά, το φαινόμενο να μειώνεται ο αριθμός των τραπεζών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία, με θύματα κυρίως τράπεζες που εισήλθαν στο χώρο επιθετικά και χωρίς την αναγκαία εμπειρία.

3. Η σχέση τραπεζών και ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας θα παραμείνει στενή, καθώς ο τραπεζικός δανεισμός θα αποτελέσει την κύρια πηγή χρηματοδότησης και παρά τις εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης που κατά καιρούς εμφανίζονται. Όπως έχει γίνει και στο παρελθόν, η συνεργασία αναμένεται να επηρεάσει άμεσα τον τομέα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, όσο τουλάχιστον το αμερικανικό δολάριο παραμένει το κύριο νόμισμα συναλλαγής των διεθνών εμπορικών δραστηριοτήτων. Οι όποιες αλλαγές θα είναι έμμεσες και περιορισμένης έντασης και θα αφορούν κυρίως τις τράπεζες.

Αλέξιος Ροδόπουλος, διευθυντής καταστήματος Ελλάδας Royal Bank of Scotland

1. Νομίζω ότι η συνεργασία των εν Ελλάδι τραπεζών με τους Έλληνες εφοπλιστές έχει αναπτυχθεί στις πραγματικές διαστάσεις που επιτρέπει ο όγκος της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι, πριν από κάποια χρόνια, για να επιτύχει κάποιος Έλληνας εφοπλιστής ναυτιλιακή χρηματοδότηση, έπρεπε να ταξιδέψει στο εξωτερικό. Αυτό έχει αλλοίξει εδώ και αρκετά χρόνια και, αντίθετα, για να επιτύχει κάποια ξένη τράπεζα ναυτιλιακή χρηματοδότηση πρέπει να ταξιδέψει στην Ελλάδα από το εξωτερικό. Βέβαια, η συμμετοχή κάθε τράπεζας, είτε ελληνικής είτε ξένης, στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις είναι ανάλογη με τη δυνατότητα καθεμιάς.

2. Αυτό το διάστημα υπάρχει κάποια κινητικότητα στον τομέα των χρηματοδοτήσεων για secondhand πλοία και πιο έντονη κινητικότητα για new buildings. Από την πληθώρα των αγοραστών που

παρουσιάζονται τώρα τελευταία, καταλαβαίνει κανείς ότι δεν υπάρχουν καλὰ πλοία secondhand (bulk carriers) προς πώληση και οι τιμές έχουν αυξηθεί κατά 10%-15%, περίπου.

3. Η συνεργασία τραπεζών και ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας θα επηρεαστεί διαδικαστικά, δηλαδή ως προς το κόστος των συναλλαγών. Το ενιαίο νόμισμα δεν φαίνεται, τουλάχιστον με τα σημερινά δεδομένα, ότι θα μπορέσει να αντικαταστήσει το δολάριο στις ναυτιλιακές συναλλαγές, δηλαδή ναυτιλίες κ.λπ. Επομένως, το ενιαίο νόμισμα θα πρέπει να θεωρείται ένα άλλο νόμισμα σε σχέση με το δολάριο, παρότι θα αντικαταστήσει κάποια νομίσματα. Οι ναυτιλιακές δανειοδοτήσεις, επομένως, σε ενιαίο νόμισμα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με προσοχή, λόγω του κινδύνου που πάντα υπάρχει σε πιθανές διακυμάνσεις μεταξύ του νομίσματος του δανείου και του νομίσματος των εσόδων του πλοίου.

Δημήτριος Αναγνωστόπουλος, γενικός διευθυντής Ναυτιλιακού ABN AMRO Bank

1. Από την εποχή που απελευθερώθηκε η αγορά συναλλαγματός, έχουν γίνει σημαντικά βήματα περαιτέρω ανάπτυξης ναυτιλιακής πολιτικής και χρηματοδοτήσεων από μέρους των ελληνικών τραπεζών. Η βελτίωση είναι σημαντική. Ικανά ελληνικά στελέχη ξένων τραπεζικών ιδρυμάτων, με πολυχρονη πείρα στη ναυτιλία, μετακινούνται στον ελληνικό τραπεζικό χώρο. Η εφαρμογή, τώρα, αυστηρότερων ιδιωτικοοικονομικών (και όχι... πολιτικών!) κριτηρίων στην επιλογή πελατών (εφοπλιστών), μαζί με τις αυξημένες δανειοδοτικές δυνατότητες που έχουν σήμερα οι τράπεζες, θα δημιουργήσει τη βάση για την αύξηση του μικρού σχετικά μεριδίου αγοράς (12%) που κατέχουν

οι ελληνικές τράπεζες, π.χ. στον τομέα των ναυτιλιακών δανείων.

2. Λόγω της πτώσης της ναυλαγοράς, επιφυλακτική και σε στάση αναμονής, καθώς η πλειονότητα των ισχυρών οικονομικά εφοπλιστών δεν έχει ακόμη προβεί σε μαζικές αγορές πλοίων. Υπάρχουν, βέβαια, και κάποια τραπεζικά ιδρύματα που είτε διαπραγματεύονται αναδιάρθρωση υπορχόντων προβληματικών δανείων είτε προχωρούν σε κατασχέσεις πλοίων.

3. Δεν θα είναι διαφορετικές από τις σημερινές.

Στέλιος Νιώτης, σύμβουλος Διοίκησης Πειραιώς Prime Bank

1. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα θέση στις διεθνείς μεταφορές. Δεν υπάρχει επίσης καμιά αμφιβολία ότι την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν ακολουθούσε αντίστοιχη ανάπτυξη τραπεζικών προϊόντων από ελληνικές τράπεζες (ή αντίστοιχη προσαρμογή από ελληνικές τράπεζες) και επισημαίνω τους πιο κάτω λόγους:

Α) πολλή παραδοσιακή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια δεν

έχουν χρησιμοποιηθεί με λήθος τρόπο

2. Ο αριθμός των τραπεζών που ασχολούνται διεθνώς με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας αυξομειούται συνεχώς και κυμαίνεται από 50-200, εξαρτώμενος από το σημείο ανάπτυξης του κύκλου της ναυτιλίας. Έτσι, η αίσθηση που κυριαρχεί και η γενικότερη εικόνα προσδιορίζει τις κινήσεις περίπου 150 εμπλεκόμενων με τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας οργανισμών. Ο κύριος κορμός περίπου 50 χρηματοδοτικών οργανισμών, που παραμένει στη ναυτιλία σε καλές και κακές περιόδους, αντιλαμβάνεται τη ναυτιλιακή πραγματικότητα και μπορεί να επιλέξει με ποιον μπορεί να συνεργασθεί και πότε. Γνωρίζει να συνεργάζεται στενά με τους πλοιοκτήτες και να στηρίζει τις προσπάθειές τους. Σε αυτούς τους κύριους οργανισμούς επικεντρώνεται το βάρος των ναυτιλιακών εργασιών και διατηρείται σωστή σχέση.

Η ναυτιλία έχει αρνητική εικόνα μεταξύ τραπεζών, που προήλθε κυρίως από απώλειες δανείων περιορισμένου αριθμού πλοιοκτητών, στρέβλωση διαφόρων μορφών χρηματοδότησης, κυρίως στα χρηματιστήρια, από αριθμό πλοιοκτητών και περιορισμένη γνώση της ναυτιλίας από τις τράπεζες. Πρόσφατα, βρήκαμε ενδιαφέρον από παραδοσιακά επενδυτικές τράπεζες για τη ναυτιλία και προσφορά νέων προϊόντων όπως *hyb*. Η περιορισμένη επιτυχία στην εκμετάλλευση αυτών των προϊόντων έχει δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα για τη ναυτιλία στα χρηματιστήρια. Παρά το εύρος της αγοράς των *high yield* για τις περισσότερες επιχειρήσεις, παραμένει κλειστή για τις ναυτιλιακές εκμεταλλεύσεις, τουλάχιστον προς το παρόν. Η ναυτιλία όμως παραμένει κερδοφόρα για τις τράπεζες και κυρίως γι' αυτές που εστιάζουν το ενδιαφέρον τους, πέραν της κερδοφορίας των επιτοκίων, και σε αποδόσεις από λιγότερες εργασίες της ναυτιλιακής δραστηριότητας και πλέον εξειδικευμένα χρηματοδοτικά προϊόντα.

3. Εξυπηρετούν τις ανάγκες των πλοιοκτητών, με συνέπεια και με ανταγωνιστικές τιμές σε σχέση με τις ξένες τράπεζες. Πιστεύω ότι οι δυνατότητες για καλύτερη συνεργασία είναι μεγάλες και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες θα στραφούν στις ελληνικές τράπεζες, με την προϋπόθεση ότι οι τράπεζες θα μπορούν:

- * να προσφέρουν καλή εξυπηρέτηση,
- * να καταλαβαίνουν τις ανάγκες και στρατηγικές των πλοιοκτητών και να συνεισφέρουν με δημιουργικές ιδέες και σχήματα τέτοια, που να προσθέτουν στην εικόνα του πλοιοκτήτη,
- * να προσφέρουν ποικιλία προϊόντων, ξεκινώντας από την παραδοσιακή ναυτιλιακή χρηματοδότηση και συνεχίζοντας σε πιο εξειδικευμένα επενδυτικά τραπεζικά προϊόντα. ➡

Γιώργος Αθωοσκούφης, καθηγητής Οικονομικών, Βουλευτής Επικρατείας Ν.Δ.

«Αναφορικά με τη συνεργασία των τραπεζών της χώρας μας με τους Έλληνες εφοπλιστές, διαπιστώνεται ότι αυτή δεν έχει αναπτυχθεί όσο θα περίμενε κανείς βάσει του όγκου της ελληνικής ναυτιλίας. Το γεγονός ότι πολλά ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία είναι υπό ξένη σημαία και συχνά οι παραγγελίες για επισκευές ή νέες κατασκευές δίνονται σε ξένα ναυπηγεία αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη μονιμότερης συνεργασίας με τις ελληνικές τράπεζες. Εξάλλου, λίγες είναι και οι τράπεζες στη χώρα μας που έχουν δημιουργήσει εξειδικευμένα τμήματα με αντικείμενο τη συνεργασία με τον κλάδο της ναυτιλίας. Δεδομένης της παράδοσης της χώρας μας στον τομέα αυτό και της σημασίας που έχει για τους άδηλους πόρους μας και γενικότερα για την εθνική οικονομία, θα πρέπει στο πλαίσιο του ενιαίου νομίσματος να ενισχυθεί η προσπάθεια των τραπεζών για στροφή προς τη ναυτιλία και να αξιοποιηθεί επαρκώς το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας έναντι άλλων ευρωπαϊκών κρατών».

βασίζονται σε σύγχρονα πιστοδοτικά προϊόντα για να στηρίξουν την ανάπτυξη του στόλου τους.

Β) Είναι πολύ λίγες οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν οργανωμένο χρηματοοικονομικό τμήμα/οικονομικό διευθυντή. Οι περισσότερες συναλλαγές με τις τράπεζες βασίζονται στις σχέσεις/γνώσεις του φορέα/πλοιοκτήτη, με αποτέλεσμα την έλλειψη της απαιτούμενης τεχνογνωσίας για την επιλογή πλεονεκτικών τραπεζικών προϊόντων.

Γ) Οι τράπεζες, και ειδικότερα οι ελληνικές, παρουσιάζουν ολιγωρία ανταπόκρισης/προσαρμογής στο γρήγορο ρυθμό μεταβολών των ναυτιλιακών εκμεταλλεύσεων.

Δ) Τα προϊόντα που προσφέρουν οι ελληνικές τράπεζες είναι περιορισμένα στην παρούσα φάση.

Ε) Πολλές τράπεζες παλινδρομούν, ακολουθώντας τους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς, σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι οι πλοιοκτήτες να διατηρούν επιφυλάξεις και να είναι διστακτικοί σε μακρόχρονες δεσμεύσεις με την τράπεζα.

ΣΤ) Διάφορα χρηματοοικονομικά προϊόντα, όπως *ipo's* και *hyb*,

Lombard Odier

Our first 200 years
as private bankers

11, rue de la Corraterie
1204 Geneva - Switzerland

trust

in the art of asset management

"Lombard Odier & Cie is not regulated in the United Kingdom. The protection provided by the UK regulatory system does not apply and compensation under the investors compensation scheme is not available. This advertisement has been approved for issue in the United Kingdom by Lombard Odier Private Asset Management Limited, regulated by IMRO."



Lombard Odier

Geneva - Zurich - London - Amsterdam - Frankfurt - Gibraltar - New York - Montreal - Bermuda - Tokyo - Hong Kong

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διεκδικεί 1,16 τρισ. από το πακέτο Πρόντι

Κονδύλια συνολικού ύψους 1,158 τρισ. δραχμών διεκδικεί από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ώστε να εδραιωθούν οι βασικές δομές και να υλοποιηθούν όλες οι ανάγκες και της επόμενης δεκαετίας. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου προχώρησαν στην εκπόνηση μελετών σχεδιασμού και συνέταξαν σχέδια ανάπτυξης, τα οποία στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ υποβλήθηκαν για έγκριση στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Τα σχέδια αυτά χωρίζονται στα βασικά ανάπτυξης, ύψους 376,7 δισ. δραχ., η υλοποίηση των οποίων θα επιτρέψει την εδραίωση των βασικών δομών, και σε σκόπιμα σχέδια ανάπτυξης, ύψους 781,3 δισ. δραχ., η υλοποίηση των οποίων θα επιτρέψει την εδραίωση των δομών που απαιτούνται για την κάλυψη όλων των αναγκών μέχρι το 2010.

«**Μ**ε τα προγράμματα του Β' Πλαισίου θέσαμε τη βασική υποδομή που απαιτείται για τον εκσυγχρονισμό του ΥΕΝ, η οποία όμως δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι επαρκής για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της εποχής» δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρος Σουμάκης, και συμπλήρωσε: «Με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε και στόχο την πλήρη οργάνωση, τη βέλτιστη παροχή ενεργειών και υπηρεσιών στον πολίτη, τη δραστική βελτίωση της ασφάλειας των διακινουμένων στη θάλασσα, τον περιορισμό της ρύπανσης, τη δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για τον τουρισμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη του ευαίσθητου νησιωτικού χώρου υποβάλαμε τα σχέδια και τις μελέτες προς έγκριση».

Για την εκπόνηση των σχεδίων ανάπτυξης ελήφθη υπόψη ότι τη νέα χιλιετία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα συμβούν τα παρακάτω:

- Αύξηση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου με τη δραστηριοποίηση μεγαλύτερου αριθμού και μεγαλύτερων δυνατοτήτων (από πλευράς μεγέθους και ταχύτητας) πλοίων.
- Συνεπακόλουθη αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και, συνεπώς, των κινδύνων ναυσιπλοΐας και ρύπανσης της θάλασσας.
- Αύξηση των παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, ως αποτέ-

ήλεσμα των πολιτικών ανακατατάξεων στις γειτονικές χώρες, καθώς και ανάπτυξη των επιτευγμάτων της τεχνολογίας και της χρήσης των προϊόντων της.

- Ανάγκη βελτίωσης και αναβάθμισης της διοικητικής και της λιμενικής υποδομής.

Με την υλοποίηση των ανωτέρω σχεδίων θα επιτευχθεί η ανάπτυξη των δυνατοτήτων για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων με αυτοματοποιημένο τρόπο, βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και μείωση της πιθανότητας ρύπανσης της θάλασσας.

Από τα 376,7 δισ. δρχ. των βασικών σχεδίων, ο τομέας έρευνας και διάσωσης διεκδικεί 28,5 δισ. για ελικόπτερα, ναυαγσώστικά και σταθμούς εδάφους, ο τομέας προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος 12,5 δισ., ασφάλειας ναυσιπλοΐας και εφαρμογής νομοθεσίας 123 δισ., βελτίωσης λιμενικής υποδομής 129,2 δισ., πληροφορικής 4,3 δισ., ανθρώπινου δυναμικού 47,1 δισ. δρχ. κ.ά.

109,17 ΔΙΣ. ΓΙΑ NAT, ΟΛΠ ΚΑΙ ΟΛΘ

- Για εκπαίδευση προσωπικού του NAT, ανάπτυξη πληροφοριακού δικτύου, ποιοτικό έλεγχο των υπηρεσιών και αλληλαγή τρόπου είσπραξης ασφαλιστικών εισφορών διεκδικείται το ποσό των 4,17 δισ. δρχ.

- Ο ΟΛΠ για έργα στο κεντρικό λιμάνι, κατασκευή προβλήτα, αποχετευτικό δίκτυο, ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού, εκσυγχρονισμό του εκθεσιακού κέντρου κ.ά., διεκδικεί 57,5 δισ., ενώ ο ΟΛΘ 47,5 δισ. δρχ. για επέκταση του 6ου προβλήτα, ανάπτυξη επιβατικού σταθμού, ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού, μηχανοργάνωση υπηρεσιών, κατασκευή οικόδημιτριάκων και ανακατασκευή του κτιρίου ΠΑΕΓΑ.

Ο εκσυγχρονισμός του YEN

Το YEN, στο πλαίσιο υλοποίησης του Β' ΚΠΣ, προχώρησε στην ολοκλήρωση σημαντικών προγραμμάτων, οι στόχοι των οποίων θεωρείται ότι επιτεύχθηκαν στο σύνολό τους. Με τα προγράμματα αυτά τέθηκε η βασική υποδομή που απαιτείται για τον εκσυγχρονισμό του YEN, η οποία όμως με κανέναν τρόπο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι επαρκής για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της εποχής. Παρόληθις, με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε από το προηγούμενο πρόγραμμα και με στόχο την πλήρη οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό του YEN, τη βέλτιστη παροχή ενεργειών και υπηρεσιών στον πολίτη, τη δραστηκή βελτίωση της ασφάλειας των διακινουμένων στη θάλασσα (επιβατών, φορτίων και πλοίων), το δραστηκό περιορισμό της ρύπανσης της θάλασσας, την ουσιαστική βελτίωση της εφαρμογής του νόμου στη θάλασσα (εσωτερικό δίκαιο, κοινοτικό δίκαιο, διεθνείς συμβάσεις), την ανάπτυξη της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, στο πλαίσιο ένταξής τους στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και τις συνδυασμένες μεταφορές, τη δημιουργία ενός ευνοϊκού πλαισίου ανάπτυξης του τουρισμού, την προοπτική στη βιώσιμη ανάπτυξη του ευαίσθητου νησιωτικού χώρου με τη διασφάλιση της οειφόρου κινητικότητας μέσω βέλτιστου δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και τη σύγκληση της περιφέρειας με το κέντρο σε ό,τι αφορά την ποιότητα ζωής και τον οικονομικό τομέα, προχώρησε στην εκπόνηση μελετών σχεδιασμού και συνέταξε σχέδια ανάπτυξης, τα οποία στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ υπεβλήθησαν προς έγκριση στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Τα σχέδια αυτά χωρίζονται σε βασικά σχέδια ανάπτυξης, ύψους 376,7 δισ. δρχ. (Παράρτημα Ι), η υλοποίηση των οποίων θα επιτρέψει την εδραίωση των βασικών δομών, και σε σκόπια σχέδια ανάπτυξης, ύψους 781,3 δισ. δραχμών (Παράρτημα ΙΙ), η υλοποίηση των οποίων θα επιτρέψει την εδραίωση των δομών που απαιτούνται για την κάλυψη όλων των αναγκών της επόμενης δεκαετίας.

Για την εκπόνηση των σχεδίων ανάπτυξης ελήφθη υπόψη ότι, με τη νέα χιλιετία, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα συμβούν τα ακόλουθα:

- Αύξηση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου με τη δραστηριοποίηση μεγαλύτερου αριθμού και μεγαλύτερων δυνατοτήτων (μεγέθους ταχύτητας) πλοίων.

- Συνεπακόλουθη αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συνεπώς των κινδύνων ναυσιπλοΐας και της ρύπανσης της θάλασσας.

- Αύξηση των παρόντων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, ως αποτέλεσμα των πολιτικών ανακατατάξεων στις γειτονικές χώρες.

- Ανάπτυξη των επιτευγμάτων της τεχνολογίας και της χρήσης των προϊόντων της.

- Αύξηση των υποχρεώσεων της χώρας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που καθιερώνει το πλέγμα της διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

- Ανάγκη βελτίωσης και αναβάθμισης της διοικητικής και της λιμενικής υποδομής ώστε να ανταποκριθούν στα ανωτέρω.

Με την υλοποίηση των σχεδίων θα επιτευχθούν οι παρακάτω στόχοι:

- Ανάπτυξη των δυνατοτήτων για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

- Ανάπτυξη των δυνατοτήτων για διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων με αυτοματοποιημένο τρόπο.

- Βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και μείωση της πιθανότητας ρύπανσης της θάλασσας.

- Βελτίωση της εφαρμογής του νόμου στη θάλασσα, τις ακτές και τα λιμάνια.

- Βελτίωση της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

- Ανάπτυξη και βελτίωση αποτελεσματικότητας της λιμενικής υποδομής.

- Ανάπτυξη υποδομής για ευκολίες υποδοχής καταπολέμησης και υποδομής για τη δημιουργία Περιφερειακών Σταθμών Καταπολέμησης της Ρύπανσης (ΠΣΚΡ).

- Βελτίωση εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ YEN (376,7 δισ.)

ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (28,5 δισ.)

- Ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης.
- Ναυαγσώστικά σκάφη.
- Σταθμοί εδάφους για τη λήψη δορυφορικών μηνυμάτων κινδύνου (LUT).

ΤΟΜΕΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (12,5 δισ.)

- Προμήθεια πλοίων καταπολέμησης ρύπανσης.
- Αποθήκη υλικών και μέσων καταπολέμησης ρύπανσης στην Ελευσίνα.
- Εγκατάσταση εξοπλισμού έρευνας και εντοπισμού ρύπανσης στη θάλασσα σε αεροσκάφη πολλαπλών ρόλων.
- Ευκολίες υποδοχής καταπολέμησης.
- Κατασκευή Σταθμών Καταπολέμησης Ρύπανσης.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ & ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΤΙΣ ΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (123 δισ.)

- Προμήθεια-εγκατάσταση Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS, Vessel Traffic Management and Information System).
- Δημιουργία συστήματος ραδιοεπικοινωνιών.
- Προμήθεια αεροσκαφών πολλαπλών ρόλων (multi-role fixed wing aircraft) - επιτήρησης και αλληλεπίδρασης με τη ναυσιπλοΐα, έρευνας και εντοπισμού ναυαγών, έρευνας και εντοπισμού της ρύπανσης και εντοπισμού υπαίτιων πλοίων.
- Προμήθεια ελικωπτερών πολλαπλών ρόλων (multi-role helicopters) - επιτήρησης και αλληλεπίδρασης με τη ναυσιπλοΐα, έρευνας και εντοπισμού ναυαγών, εφαρμογής του νόμου.
- Προμήθεια περιπολικών πλοίων ανοικτής θαλάσσης (OPVs, Offshore Patrol Vessels).
- Προμήθεια παρακτινών ταχυπλόων περιπολικών σκαφών (CFPBs, Coastal Fast Patrol Boats).
- Προμήθεια ταχυπλόων περιπολικών σκαφών (FPC, Fast Patrol Craft).

- Προμήθεια περιπολικών οχημάτων 4X4 (4-Wheel Drive Vehicles).
- Προμήθεια και εγκατάσταση σε σκάφη εξοπλισμού νυκτερινών αποστολών:
- α) Κάμερες θερμικής απεικόνισης, φορητές.
- β) Διόπτρες φωτεινισχυτικές, φορητές.
- γ) Εγκατάσταση φωτισμού συμβατού με τις διόπτρες.
- Προμήθεια εξοπλισμού για τον εντοπισμό ναρκωτικών ουσιών, όπλων και εκρηκτικών.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (1 δισ.)

- Προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου συστήματος κράτησης εισιτηρίων για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (31,1 δισ.)

- Δημιουργία βάσεως τεχνικής υποστήριξης πλωτών - χερσαίων μέσων.
- Δημιουργία βάσεως διοικητικής - τεχνικής υποστήριξης ενσέρων μέσων.
- Κέντρο εκπαίδευσης προσωπικού στην Έρευνα / Διάσωση, Port State Control και Καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή.
- Κατασκευή κτιρίων λιμενικών Αρχών.
- Έργα λειτουργικών παρεμβάσεων στα λιμάνια της χώρας με μέριμνα του ΥΕΝ.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (129,2 δισ.)

- Επέκταση / Ανάπτυξη λιμένων Δ. Πύλης (Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα).
- Επέκταση / Ανάπτυξη λιμένων Βορείου και Ανατολικού Τόξου (Θεσ/νίκη - Αλεξ/πολη - Καβάλα - Βόλος).
- Ανάπτυξη λιμένα Πειραιώς (επιβατηγός - εμπορικός).
- Λοιποί λιμένες ηπειρωτικού χώρου.
- Λιμένες νησιωτικού χώρου.

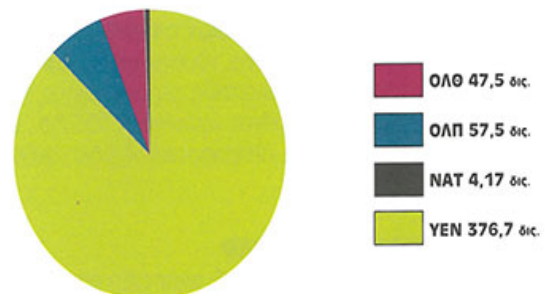
ΤΟΜΕΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ (τεχνολογίες πληροφορικής στην υπηρεσία του πολίτη) (4,3 δισ.)

- Βελτίωση υποδομής υπουργείου, περιφέρειας και εποπτευόμενων φορέων.
- Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Παροχή υπηρεσιών τεχνικής στήριξης και τεχνικής διαχείρισης κατά την υλοποίηση των έργων.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ (47,1 δισ.)

- Επαγγελματική κατάρτιση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
- Προμήθεια τεχνικού και εκπαιδευτικού εξοπλισμού Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.
- Κτιριακές υποδομές δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης.
- Ενίσχυση/εξουχρονισμός ναυτικής κατάρτισης.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Γ' ΚΠΣ ΥΕΝ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ (ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΚΟΠΙΜΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΥΕΝ (781,3 δισ.)

ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (57 δισ.)

- Ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης.
- Ναυαγοσωστικά σκάφη.
- Σταθμοί εδάφους για τη λήψη δορυφορικών μηνυμάτων κινδύνου (LUT).

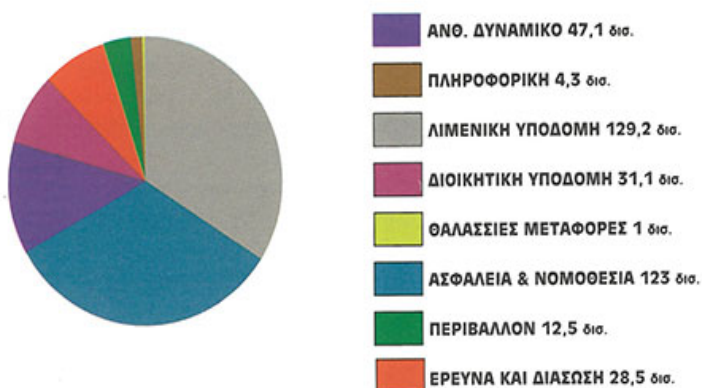
ΤΟΜΕΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (25 δισ.)

- Προμήθεια πλοίων καταπολέμησης ρύπανσης.
- Αποθήκη υλικών και μέσων καταπολέμησης ρύπανσης στην Ελευσίνα.
- Εγκατάσταση εξοπλισμού έρευνας και εντοπισμού ρύπανσης στη θάλασσα σε αεροσκάφη πολλαπλών ρόλων.
- Ευκολίες υποδοχής καταλοίπων.
- Κατασκευή σταθμών καταπολέμησης ρύπανσης.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ & ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΤΙΣ ΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (246 δισ.)

- Προμήθεια-εγκατάσταση Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS, Vessel Traffic Management and Information System).
- Δημιουργία συστήματος ραδιοεπικοινωνιών.
- Προμήθεια και εγκατάσταση δικτύου DGPS.
- Προμήθεια αεροσκαφών πολλαπλών ρόλων (multi-role fixed wing aircraft)-επιτήρησης και αλληλεπίδρασης με τη ναυσιπλοΐα, έρευνας και εντοπισμού ναυαγών, έρευνας και εντοπισμού της ρύπανσης και εντοπισμού υπαίτιων πλοίων.
- Προμήθεια ελικωπτέρων πολλαπλών ρόλων (multi-role helicopters) - επιτήρησης και αλληλεπίδρασης με τη ναυσιπλοΐα, έρευνας και εντοπισμού ναυαγών, εφαρμογής του νόμου.
- Προμήθεια περιπολικών πλοίων ανοικτής θαλάσσης (OPVs, Offshore Patrol Vessels).
- Προμήθεια παρακτινών ταχυπλοίων περιπολικών σκαφών (CFPBs, Coastal Fast Patrol Boats).
- Προμήθεια ταχυπλοίων περιπολικών σκαφών (FPC, Fast Patrol Craft).
- Προμήθεια περιπολικών οχημάτων 4X4 (4-Wheel Drive Vehicles).
- Προμήθεια και εγκατάσταση σε σκάφη εξοπλισμού νυκτερινών αποστολών:
- α) Κάμερες θερμικής απεικόνισης, φορητές.
- β) Διόπτρες φωτεινισχυτικές, φορητές.
- γ) Εγκατάσταση φωτισμού συμβατού με τις διόπτρες.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΕΝ



- Προμήθεια εξοπλισμού για τον εντοπισμό ναρκωτικών ουσιών, όπλων και εκρηκτικών.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (2 δισ.)

- Προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου συστήματος κράτησης εισιτηρίων για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (57,12 δισ.)

- Δημιουργία βάσεως τεχνικής υποστήριξης πλωτών - χερσαίων μέσων.

- Δημιουργία βάσεως διοικητικής - τεχνικής υποστήριξης εναέριων μέσων.

- Κέντρο εκπαίδευσης προσωπικού στην Έρευνα / Διάσωση, Port State Control και Καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή.

- Καταπολέμηση κτιρίων λιμενικών Αρχών.

- Έργα λειτουργικών παρεμβάσεων στα λιμάνια της χώρας με μέριμνα του ΥΕΝ.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (342,7 δισ.)

- Επέκταση / Ανάπτυξη λιμένων Δ. Πύλης (Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα).

- Επέκταση / Ανάπτυξη λιμένων Βορείου και Ανατολικού Τόξου (Θεσ/νίκη - Αλεξ/πολη - Καβάλα - Βόλος).

- Ανάπτυξη λιμένος Πειραιώς (επιβατηγός - εμπορικός).

- Λοιποί λιμένες ηπειρωτικού χώρου.

- Λιμένες νησιωτικού χώρου.

ΤΟΜΕΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ (τεχνολογίες πληροφορικής στην υπηρεσία του πολίτη) (4,3 δισ.)

- Βελτίωση υποδομής υπουργείου, περιφέρειας και εποπτευόμενων φορέων.

- Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

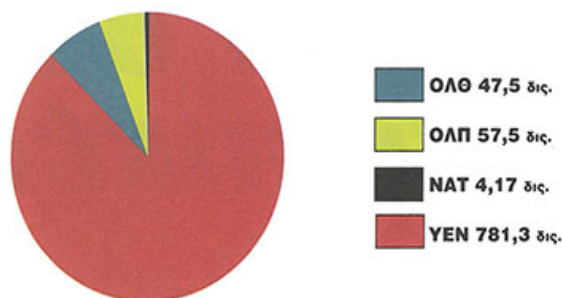
- Παροχή υπηρεσιών τεχνικής στήριξης και τεχνικής διαχείρισης κατά την υλοποίηση των έργων.

ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ (47,1 δισ.)

- Επαγγελματική κατάρτιση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

- Προμήθεια τεχνικού και εκπαιδευτικού εξοπλισμού Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Γ' ΚΠΣ ΥΕΝ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ (ΣΚΟΠΙΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ)



- Κτιριακές υποδομές δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης.
- Ενίσχυση/εκουγχρονισμός ναυτικής κατάρτισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ NAT (4,17 δισ.)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΑΣΗΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

- Εκπαίδευση του προσωπικού στις νέες τεχνολογίες.
- Κατάρτιση - απασχόληση (δημιουργία τομέου επιδότησης της αναγκαστικής ανάπαυσης των ναυτικών).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΑΣΗΣ: ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

- Μελέτη - απλοποίηση.
- Ψηφιοποίηση και αποθήκευση αρχείων.
- Ανάπτυξη πληροφοριακού δικτύου.
- Αλληλαγή του τρόπου εισπραχής των ασφαλιστικών εισφορών.
- Ανάπτυξη πληροφοριακού δικτύου μεταξύ NAT και ναυτιλιακών εταιρειών.
- Ποιοτικός έλεγχος των υπηρεσιών του NAT.

ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ OΛΠ (57,5 δισ.)

- Έργα κεντρικού λιμένος.
- Κατασκευή Προβλήτα ΙΙΙ σταθμού εμπορευματοκιβωτίων «Εθ. Βενιζέλος» στο Ν. Ικόνιο.
- Αποχετευτικό δίκτυο OΛΠ.
- Ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού OΛΠ.
- Εκουγχρονισμός εκθεσιακού κέντρου OΛΠ.
- Κατάσκευή σταθμού αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.
- Κατασκευή λιμενικών έργων για την επέκταση των εγκαταστάσεων διακίνησης αυτοκινήτων (Car Terminal).
- Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα διοίκησης.
- Λιμενικά έργα στο κεντρικό λιμάνι στην περιοχή Βασιλειάδη.

ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ OΛΘ (47,5 δισ.)

- Επέκταση 6ου Προβλήτα.
- Ανακατασκευή κτιρίου ΠΑΕΓΑ.
- Ανάπτυξη επιβατικού σταθμού.
- Ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Εκβάθυνση λιμενοδεκανών και κρηπιδότοιχων.
- Κατασκευή σιλό δημητριακών.
- Μηχανοργάνωση υπηρεσιών.

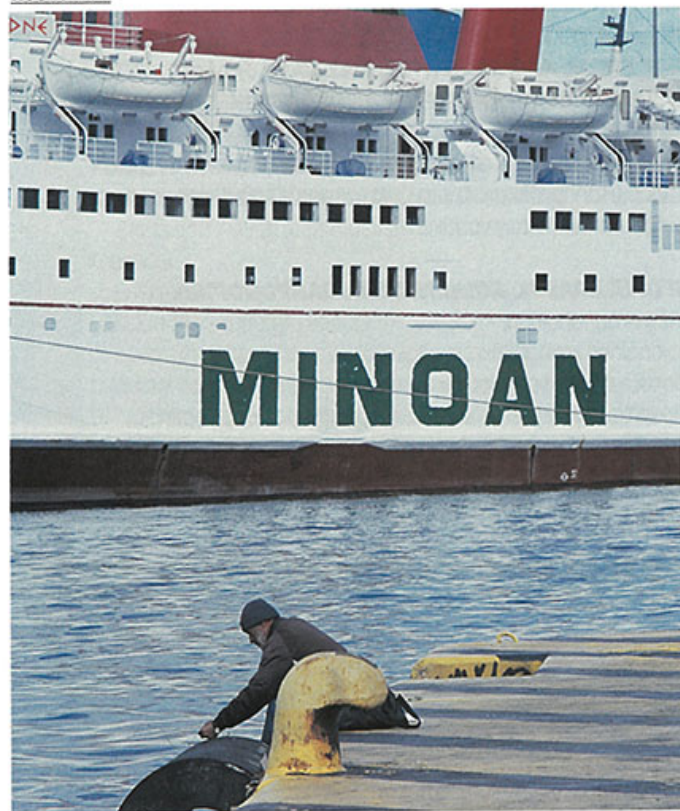
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΚΟΠΙΜΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΕΝ



Κυρίαρχες των θαλάσσιων οι κρητικές εταιρείες

**Εξαγορές, συγχωνεύσεις και επέκταση σε νέες γραμμές
τα... συστατικά της επιτυχίας**

του Νόσου
Πουθακίδα



Τέσσερα χρόνια πριν από την άρση του cabotage και οι κρητικές εταιρείες Μινωικές και ANEK καθίστανται κυρίαρχες στο σύνολο, σχεδόν, των ακτοπλοϊκών γραμμών της χώρας. Με στρατηγικές κινήσεις των διοικητικών συμβουλίων τους έχουν αλλάξει ριζικά τους τελευταίους μήνες τον ακτοπλοϊκό χάρτη! «Η ισχύς εν τη ενώσει» για τις κρητικές εταιρείες, που με συμμαχίες και συνεργασίες με άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, έχουν πλέον το «πάνω χέρι», όχι μόνο στις γραμμές της Κρήτης, αλλά και στον Αργοσαρωνικό, τις Σποράδες, το Ιόνιο, την Παροναξία, τα Δωδεκάνησα, τη Χίο και τη Μυτιλήνη.

**Με τέσσερα πλοία
θα ενισχύσουν οι Μινωικές
Γραμμές, τα προσεχή
χρόνια, το στόλο τους.
Οι Μινωικές έχουν ήδη
προχωρήσει σε σημαντικό
βαθμό τον εκσυγχρονισμό,
με τη δρομοπόηση
των «Πασιφάη», «Ίκαρος»
και «Αρετούσα»**

M

ε το μέλλον συμπλέουν Μινωικές και ANEK. Οι κρητικές πολυμετοχικές εταιρείες, που πηγαίνουν καλά και στο ταμινό της Σοφοκλέους, θεωρούνται από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ευρώπης και έχουν καταξιωθεί στη συνείδηση του κοινωνικού συνόλου.

ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Με τη συμπλήρωση 26 χρόνων ζωής, οι Μινωικές πλέουν οδοταχώς προς τον 21ο αιώνα ανοίγοντας νέους ορίζοντες και προοπτικές στις θαλάσσιες μεταφορές:

Στις 16 Μαΐου, η εταιρεία θα προχωρήσει στη μεγαλύτερη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που έγινε ποτέ από ελληνική εταιρεία, εκτός τραπεζικού χώρου. Η αύξηση θα ξεπεράσει τα 50 δις. δρχ. με έκδοση 11.821.000 νέων μετοχών που θα προέλθουν από την κεφαλαιοποίηση οποιεσδήποτε υπέρ το όριον και οι οποίες θα διανεμηθούν δωρεάν στους μετόχους της εταιρείας με αναλογία 1 νέα μετοχή ανά 2 παλαιές. Ακόμη, αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με την έκδοση 17.731.500 μετοχών με καταβολή μετρητών. Οι μετοχές αυτές θα διατεθούν κατά 60% σε ξένους και Έλληνες θεσμικούς επενδυτές και κατά το υπόλοιπο 40% στους παλαιούς μετόχους με άσκηση του δικαιώματος προτίμησης και σε αναλογία 1 νέα μετοχή ανά 5 παλαιές, συμπεριλαμβανομένων και των μετοχών που θα διανεμηθούν δωρεάν.

Το ποσό που θα συγκεντρωθεί από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα χρησιμοποιηθεί και για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος ναυπήγησης τεσσάρων πλοίων υψηλών ταχυτήτων, αλλιά και για τις νέες επενδυτικές κινήσεις (εκτός των αερομεταφορών) που σύντομα θα ανακοινωθούν.

Οι Μινωικές έχουν πάρει ήδη άδειες σκοπιμότητας για τα Χανιά -παρά την αντίδραση της ANEK ότι η γραμμή εξυπηρετείται κατά τον καλύτερο τρόπο-, για τη γραμμή Πάτρας-Σάμης-Κέρκυρας (στο Ιόνιο μπόϊνγκ «σφήνα» στον Στρίντζη), η παρουσία τους στην Παροναξία θα συνεχιστεί και φέτος, ενώ η θυγατρική MFD θα κάνει την εμφάνισή της στον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες, μετά τη συγχώνευση με τη Ceres. Σύντομα και η MFD θα «πληύσει» προς το Χρηματιστήριο.

«Εδώ και 26 χρόνια, οικοδομούμε σχέσεις εμπιστοσύνης και προσφοράς όχι μόνο προς το επιβατικό κοινό, αλλά γενικότερα και προς το κοινωνικό σύνολο. Διορατικότητα, ποιότητα και έγκαιρη αντίληψη των απαιτήσεων της αγοράς είναι το τρίπτυχο στο οποίο εδράζεται η επιτυχία μας, μαζί βεβαίως με την αμέριστη στήριξη της προσπάθειας αυτής από τη συντριπτική πλειοψηφία των μετόχων μας» υποστηρίζει ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Κων. Κληρονόμος.

ANEK

Έπειτα από 32 χρόνια δραστηριοποίησης στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας, αυτή η περίοδος θεωρείται ως η πλέον σημαντική για την ANEK. Το τελευταίο διάστημα, υπήρξε ραγδαία η εξέλιξη της κερματικής εταιρείας, που εκφράστηκε με την απόκτηση και δρομολόγηση νέων πλοίων, την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων, των πωλήσεων και των κερδών, καθώς και των συνεργασιών και συγχωνεύσεων.

Η ANEK θα απορροφήσει τη λασσιωτική ANE, ήδη έχουν προχωρήσει οι συζητήσεις με τη

Ρεθυμνιακή για κοινή πλεύση, ιδρύθηκε η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Νότου, πριν από ένα μήνα ανακοινώθηκε η συνεργασία με τη ΝΕΛ, ενώ ύστερα από θυελλώδη συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών επισημοποιήθηκε η συνεργασία με τη ΔΑΝΕ, με την επαναχορήγηση της άδειας σκοπιμότητας στη δωδεκανησιακή εταιρεία για το «Λέρος». Αυτή η άδεια ήταν ο λόγος του «γάμου» ANEK και ΔΑΝΕ.

Το προσεχές δίμηνο, η ANEK θα αποκτήσει το 20% του μετοχικού κεφαλαίου της ΝΕΛ, μετά την αύξησή του, ενώ η συνεργασία με τη ΔΑΝΕ προβλέπει, σύμφωνα με τους όρους και τις υποθέσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τα ακόλουθα:

- Προσωρινή δρομολόγηση του επιβατηγού-οχηματογωγού «Κάντια» στη γραμμή Πειραιάς-Δωδεκάνησος μέχρι τις 31 Οκτωβρίου του '99.

- Επανακίνηση του επιβατηγού-οχηματογωγού «Πάτμος» στη γραμμή Πειραιάς - Δωδεκάνησος μέχρι τις 15 Μαΐου.

- Ρύθμιση οφειλών της ΔΑΝΕ προς φορείς του Δημοσίου, όπως το ΝΑΤ και ο ΟΛΠ. Για την υλοποίηση των ανωτέρω, καθώς και την απρόσκοπτη λειτουργία όλων των πλοίων της ΔΑΝΕ, η διοίκηση της ANEK θα υποβάλει έγγραφη δήλωση στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα σχέδια της ANEK για τα προσεχή χρόνια προβλέπουν τη ναυπήγηση ενός ακόμη πλοίου, το οποίο αναμένεται να δρομολογηθεί το 2001, την πλήρη αναβάθμιση των πλοίων της εταιρείας, τη σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων εσωτερικών γραμμών, εκεί όπου οι ανάγκες το επιβάλλουν, με νέα, σύγχρονης τεχνολογίας. Ακόμη, τη δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών στον εθνικό ακτοπλοϊκό χώρο. Στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό περιλαμβάνεται και η ανάπτυξη γραμμής με χώρες της Μέσης Ανατολής, αξιοποιώντας τη στρατηγική θέση της Κρήτης στη νοτιοανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Με 11 πλοία στη γραμμή Πάτρα-Ιταλία

Με 11 πλοία, οι δύο κερματικές εταιρείες έχουν τον πρώτο λόγο και στις γραμμές Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ιταλία. Βέβαια, εδώ σημαντικό μερίδιο της πίτας παίρνουν και οι Επιχειρήσεις Αττικής, αλλιά και οι γραμμές Στρίντζη.

Ο στόλος της ANEK στην Αδριατική αποτελείται από τα «Κρήνη 1» και «Κρήνη 2», το μεγαλύτερο πλοίο της Μεσογείου «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το «Τόπος», ενώ από τον Ιούλιο ξεκινάει δρομολόγηση και το «Σοφοκλής Βενιζέλος», το οποίο αυτή την περίοδο μετασκευάζεται (το κόστος εργασιών θα ανέλθει σε 3 δις.δρχ.) στο Πέραμα.

- Από πλευράς Μινωικών, έξι πλοία εκτελούν καθημερινά δρομολόγια στη διεθνή αυτή γραμμή. Πρόκειται για τα «Πασιφάνη», «Αρετούσα», «Ίκαρος», «Ερωτόκριτος», «Φαίδρα» και «Δαίδαλος».



Πυρετός ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα



«Βροχή» οι νέες άδειες για Αιγαίο-Σποράδες

Έχασαν το... λογαριασμό τα μέλη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κατά την τελευταία συνεδρίαση και χορηγούσαν αφειδώς άδειες σκοπιμότητας για το Βορειοανατολικό Αιγαίο και τη γραμμή των Σποράδων!

Για τη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης εγκρίθηκαν οι αιτήσεις για νέες άδειες και στις Μινωικές και στις Γραμμές Στρίντζη, ενώ για τις Σποράδες χορηγήθηκαν άδειες στον Γ. Γούτο και στις Μινωικές. Ακόμη, ικανοποιήθηκε το αίτημα του Α. Νομικού για αντικατάσταση του «Σκόπελος» με νεότευκτο.

Το συμπέρασμα από τη συνεδρίαση ήταν πως οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες θα επιζήσουν με την άρση του cabotage μόνο με συμμαχίες και συγχωνεύσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, οι «κολλοσάσι» μάλλον θα εξαφανίσουν τους μικρούς. Άλλωστε, δεν ήταν τυχαία και η τοποθέτηση του Γ. Γούτου προς τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αθην. Τσουροπλή: «Πρέπει να υποστηρικθούν και οι μικροπλοιοκτήτες. Να μη μας κατασπαράξουν οι μεγάλοι της ακτοπλοΐας! Ο Γερ. Στρίντζης για τις Γραμμές Στρίντζη και ο κ. Βκάτος εκ μέρους της Minoan Flying Dolphin υποστήριξαν ότι πρέπει να τους χορηγηθούν άδειες για τη γραμμή Πειραιά ή Ραφήνα-Χίο-Μυτιλήνη με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και την αναβάθμιση της περιοχής.

Τόνισαν ότι μετά την παρέλευση διετίας θα έχουν δρομοποιηθεί πλοία που για τις Γραμμές Στρίντζη θα αναπτύσσουν ταχύτητα 27 κόμβων, θα έχουν πλάτος 21 μέτρο, μήκος 135 και μεταφορική ικανότητα 2.000 επιβατών και 380 Ι.Χ. αυτοκινήτων, ενώ για τις Μινωικές θα έχουν την ίδια μεταφορική ικανότητα και σχεδόν παρόμοια τεχνικά χαρακτηριστικά.

Από πλευράς ΝΕΛ υπήρξε έντονη αντίδραση από τον γενικό διευθυντή της, κ. Αθηναίο, που ισχυρίστηκε πως αυτή τη στιγμή η εταιρεία εξυπηρετεί με τον καλύτερο τρόπο τη γραμμή, ενώ αναφέρθηκε και στην κοινωνική προσφορά της ΝΕΛ. Ακόμη, ζήτησε ισορροπία στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας, ανάλογα με τους κανόνες της αγοράς. Υπέρ της ΝΕΛ τάχθηκε και η ΑΝΕΚ.

Ο ανταγωνισμός που παρατηρείται στον ακτοπλοϊκό χώρο βοηθάει στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου

Για τη γραμμή Βόλος-Σποράδες-Θεσσαλονίκη ικανοποιήθηκαν όλα τα αιτήματα των ενδιαφερομένων (Γούτου-Μινωικών και Νομικού) και, όπως φαίνεται, θα παρατηρηθεί κορεσμός από πλευράς πλοίων δυσανάλογος με τις υπάρχουσες ημενικές εγκαταστάσεις. Ο κ. Τσουροπλής παραδέχθηκε τις ελλείψεις των ημενικών εγκαταστάσεων και τόνισε ότι καταβάλλονται προσπάθειες με το ΥΠΕΧΩΔΕ για την καλύτερη των συνθηκών και την εξυπηρέτηση των ημενικών όλης της χώρας.

Η ΓΕΑΣ ενέκρινε τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας σε νεότευκτο των Μινωικών στη γραμμή Πειραιάς-Κυκλάδες (Σίφνος, Σύρος, Τήνος, Μύκονος, Πάρος, Νάξος, Θήρα και, επιπλέον, προσέγγιση

στη Φολεγάνδρου) και ακόμη δύο άδειες για ταχύπλοα στη γραμμή Πειραιάς-Αργολοαρινικός σε αντικατάσταση δύο υδροπτερυγών.

Σύμφωνα με την εισήγηση της υπηρεσίας, θα καθοριστούν τα δρομολόγια του «Δημητρώλια» της εταιρείας Αγούδημου για Πειραιά-Ανατ. Κυκλάδες-Ρόδος, ενώ ο κ. Αγαπητός διαφώνησε με την τακτική να δρομολογούνται πλοία σε γραμμές-φιλέτο μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες.



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



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

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

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

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

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1996 - 1998

από την ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

Η ανάλυση του δραχμικού όγκου των συναλλαγών, βασίζεται στις συναλλαγές της τριετίας 1996 - 1998 και ειδικότερα στην κατανομή της μεταξύ των ιδιωτών, των θεσμικών επενδυτών του εσωτερικού και των θεσμικών επενδυτών του εξωτερικού.

Σημαντικό στοιχείο συνιστά η πολιτική προμηθειών των χρηματιστηριακών εταιρειών, καθώς η μέγιστη προμήθεια εφαρμόζεται στους ιδιώτες επενδυτές και ποικίλλει από 0,40% έως 1%, ενώ για τους θεσμικούς επενδυτές η προμήθεια ποικίλλει από 0,10% έως 0,25% επί της αξίας της συναλλαγής. Το χαμηλό επίπεδο προμηθειών, ήτοι 0,10%, εφαρμόζεται στις θυγατρικές τραπεζών (ΑΕΔΑΧ και ΕΕΧ, δηλαδή ανώνυμες εταιρείες διαχείρισης αμοιβαίων κεφαλαίων και εταιρείες επενδύσεων χαρτοφυλακίου), όπως επίσης και στους περισσότερους από τους θεσμικούς επενδυτές του εξωτερικού.

Η συνολική δραχμική αξία των αγοραπωλησιών το 1996 ανήλθε σε 3.986,4 δισεκατομμύρια δραχμές, με τους θεσμικούς επενδυτές να καλύπτουν στο σύνολό τους το 52,4% των συναλλαγών σε ετήσια βάση και τους ιδιώτες, που αριθμητικά δεν υπερβαίνουν τις 150.000, το 47,6%. Η κατάσταση αυτή ανεστράφη το 1997, καθώς η δραχμική αξία σχεδόν τριπλασιάστηκε, φθάνοντας τα 11.749 δισεκατομμύρια δραχμές, λόγω κυρίως της αθρόας εισόδου ιδιωτών, οι οποίοι υπερέβησαν τις 350.000 και κάλυψαν το 61,1% των συναλλαγών σε ετήσια βάση, με τους θεσμικούς επενδυτές στο σύνολό τους να περιορίζονται στο 38,9% αντίστοιχα.

Σε απόλυτα μεγέθη, οι συναλλαγές των ιδιωτών σχεδόν τετραπλασιάστηκαν το 1997, σε σχέση με το 1996 (η μέση συναλλαγή έτους ανά ιδιώτη αυξήθηκε από 12,6 εκατομμύρια δραχμές σε 20,3 εκατομμύρια δραχμές), αυξάνοντας απότομα το βάθος της αγοράς και προκαλώντας αρκετά προβλήματα στις κινήσεις των εγχώριων θεσμικών επενδυτών, ειδί-

κά με την επιτυχημένη δεύτερη δημόσια εγγραφή του ΟΤΕ και την ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004, καθώς υποεκτιμήθηκε η ισχύς τους.

Σε αντίθεση με το 1997, οι καταλυτικές εξελίξεις του 1998 προήλθαν από τις στρατηγικές κινήσεις των θεσμικών επενδυτών του εξωτερικού, οι οποίες παρά το γεγονός ότι κάλυψαν και πάλι το μικρότερο μέρος των συναλλαγών, εν τούτοις τετραπλασιάστηκαν σχεδόν, σε απόλυτα μεγέθη. Οι μεγάλες συναλλαγές των αλλοδαπών θεσμικών επενδυτών εκδηλώθηκαν σχεδόν αιφνιδιαστικά με την υποτίμηση της δραχμής τον Μάρτιο του 1998 και οδήγησαν στην κάλυψη του 6% σχεδόν της αγοράς εντός ενός μηνός (ποσοστό που κατέχουν ακόμη), όπως και τον Οκτώβριο του 1998, κατά τη διάρκεια της κρίσης.

Οι κινήσεις αυτές, σε συνδυασμό με την αθρόα είσοδο ιδιωτών, που στα τέλη του έτους προσήγγισαν τις 600.000, συνεισέφεραν στη δυναμική της αγοράς, η οποία κατά περιόδους εμφάνισε ισχυρές τάσεις αυτοτροφοδότησης που αποτέλεσαν κατά κύριο λόγο συνέπεια της νέας αιφνιδιαστικής μεταβολής του βάθους της. Η μέση συναλλαγή έτους ανά ιδιώτη αυξήθηκε στα 23,2 εκατομμύρια δραχμές, διευρυμένη κατά 14%, στοιχείο που υποδηλώνει μεγαλύτερη κινητικότητα έναντι του 1998, αλλά όχι σε επίπεδα που να δικαιολογούν τις περιοδικές ισχυρές τάσεις ανατροφοδότησης της αγοράς. Οι κινήσεις αυτές οφείλονται κατά κύριο λόγο στους εγχώριους θεσμικούς επενδυτές, οι οποίοι πολλαπλασίασαν την κινητικότητα τους, χωρίς ανάλογη διεύρυνση των επενδυμένων κεφαλαίων τους. Στα τέλη του έτους οι ιδιώτες κατείχαν το 20% της συνολικής κεφαλαιοποίησης, οι αλλοδαποί θεσμικοί επενδυτές το 1,5%, τα μεικτά αμοιβαία κεφάλαια το 2,8% και τα μετοχικά κεφάλαια το 2,3%. ➡

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 1/3	Τιμή 1/4	Απόδοση (%)
Τραπεζικός	3.394,47	3.121,39	-8%
Κατασκευαστικός	923,17	838,84	-9%
Συμμετοχών	2.604,14	2.266,17	-13%
Βιομηχανικός	2.072,49	1.764,37	-15%
Ασφαλιστικός	1.818,18	1.792,05	-1%
Επενδύσεων	1060,06	1044,36	-1%
Leasing	421,81	384,96	-9%
Διάφορες	2.696,26	2.352,43	-13%
Παράλληλη	350,62	308,26	-12%
FTSE/ASE 20	2.106,06	1.934,16	-8%

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΑ (1/3-1/4)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
3.555	154.581

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΑΑ

Τιμή 1/3	Τιμή 1/4	Απόδοση (%)
3.394,47	3.121,39	-8

Π Ο Ρ Ε Ι Α Μ Ε Τ Ο Χ Ω Ν

Μετοχή	Τιμή 1/3	Τιμή 1/4	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.820	1.520	-16%	0,284	937.230
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ*	2.725	2.369	-13%	0,24	5.338.956
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	4.040	3.090	-24%	0,575	264.720
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	7.820	6.585	-16%	0,292	2.325.823
ΝΕΛ*	1.580	1.086	-31%	0,688	2.029.845
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.772	1.436	-19%	1,522	10.967.947
ΑΝΕΚ	3.360	2.967	-12%	0,43	2.688.269

Μ Ε Γ Ι Σ Τ Α - Ε Λ Α Χ Ι Σ Τ Α

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.870	1-Mar	1.515	5-Mar
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	2.850	19-Mar	2.369	1-Apr
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	4.325	15-Mar	3.000	1-Apr
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	7.990	9-Mar	6.440	1-Apr
ΝΕΛ	1.600	2-Mar	1.086	1-Apr
ΑΝΕΚ	3.820	15-Mar	2.967	1-Apr
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.875	2-Mar	1.436	1-Apr

Χ Ρ Η Μ Α Τ Ι Σ Τ Η Ρ Ι Α Κ Η Α Ξ Ι Α 1 / 4 / 9 9

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 1/4	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	1.520	6.776
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	75.686.400	2.369	179.301
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	3.090	7.823
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	23.642.000	6.585	155.683
ΝΕΛ	10.884.980	1.086	11.821
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	1.436	53.312
ΑΝΕΚ	30.919.764	2.967	91.739

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

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

MEMORIES

ΦΩΤΟ: ΑΡΧΕΙΟ ΝΙΚΟΥ ΣΙΜΟΥ



Δεκαετία του '50. Η Εμπορική Τράπεζα συμπληρώνει πενήντα χρόνια παρουσίας στον τραπεζικό βίο της χώρας και η επέτειος εορτάζεται στο νέο κτίριο της Εμπορικής,

στην οδό Σοφοκλέους. Στους προσκεκλημένους απευθύνεται ο πρόεδρος της τραπεζής Στρατής Ανδρεάδης. Στην πρώτη σειρά, καθήμενοι, διακρίνονται ο πρόεδρος της Τραπεζής της Ελλάδος, Χέλμης, και ο υπουργός Συντονισμού στην κυβέρνηση Καραμανλή, Π. Παπαληγούρας.



Δεκαετία του '50. Από την Αμερική έρχονται τα νέα αλιευτικά. Η επιτροπή παραλαβής αποτελείται από τους Καρπέτη, Πετρίδη και Βαλούρη, ως εκπροσώπους του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τους Κουρούκλη και Δημητρόπουλο της Αγροτικής Τράπεζας και τους Σταυρίδη και Πολίτη της UNRA. Στη φωτογραφία, η επιτροπή μαζί με τους Αμερικανούς πλοιάρχους των αλιευτικών.



Ένα από τα καλύτερα κρουαζιερόπλοια της εποχής, το «Στέλλα Μάρις» της Sun Line, που ανήγε στον Μπάμπο Κιοσέογλου, υψώνει την ελληνική σημαία. Στον πρώτο κατάπλου του στο λιμάνι του Πειραιά, παρατίθεται γεύμα προς τιμήν του τότε πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή. Ο Κ. Καραμανλής συνοδεύεται από τη σύζυγό του Αμαλία, τον πρόεδρο της Βουλής Ροδόπουλο και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανδριανόπουλο. Παραπλεύρως της κ. Καραμανλή, υποδεχόμενος τους επισήμους, ο τότε διευθυντής της Sun Line, Κώστας Σαμαράκης.



Την 1η Σεπτεμβρίου του 1963, φθάνει στην Αθήνα η πριγκίπισσα Μαργαρίτα της Αγγλίας, συνοδευόμενη από τον σύζυγό της Λόρδο Σνόουντεν. Στο αεροδρόμιο την υποδέχεται η Τίνα Λιβανού.

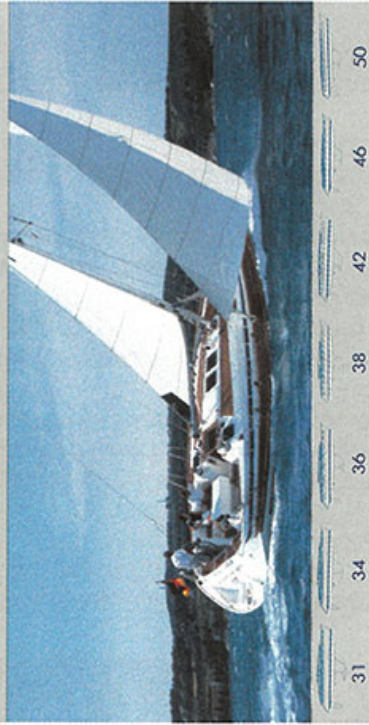


Ο Ραδιοτηλεφωνικός Σταθμός της Βάρης, ένα μεγάλο επίτευγμα για την επικοινωνία με τα ελληνικά και ξένα πλοία, είναι έτοιμος. Ο υφυπουργός Συγκοινωνιών, Λαβάκης, εγκαινιάζει το σταθμό, απευθύνοντας τον πρώτο χαιρετισμό στα ταξιδεύοντα ελληνικά σκάφη.

Ομογενείς της ελληνοαμερικανικής οργανώσεως ΓΚΑΠΑ φθάνουν στον Πειραιά, τέλη της δεκαετίας του '50, με το υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη» και επικεφαλής τον δικηγόρο του Μίτσιγκαν, Φίλιπς Ουίλιαμς (Φίλιππο Αθανασούλη). Τους εκλεκτούς εκπροσώπους της ελληνικής ομογένειας υποδέχθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.



BAVARIA



Η KIRIACOULIS

MEDITERRANEAN

διαθέτει σκάφη όλων
των κατηγοριών και
πρωτοστατεί στην

ανάπτυξη

του θαλάσσιου

ALUBAT



ΕΝΑΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Κ Υ Ρ Ι Α Ρ Χ Ε Ι
ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΚΑΙ ΩΚΕΑΝΟΥΣ!

FONTAINE PAJOT



τουρισμού. Έτσι

κατέχει επάξια την

πρώτη θέση

σε αριθμό

ναυλώσεων και

υπηρεσιών γνώπικ.

RIO



KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN

GREECE • CARIBBEAN • TURKEY • CROATIA • ITALY

Α. Ποσειδώνος 51, 175 62 Παλαιό Φάληρο, Τηλ: 98 86 187-91 Fax: 98 18 979, Τlx: 223721



Το δοκιμαστικό ταξίδι του F/B «ΕΛΛΑΣ»

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



Πάνω στη γέφυρα του φέρι-μπόουτ «Ελλάς», που έκανε το δοκιμαστικό του ταξίδι, υπήρχε πολύς κόσμος. Στον μακρύ καναπέ πίσω από το τιμόνι, πρώτοι και καλύτεροι οι πλοιοκτήτες Αλεξιάδης, Λεφάκης και Σπανός. Από τα αρχικά των επιθέτων τους η πλοιοκτήτρια εταιρεία ονομάστηκε ΑΛΣ. Ο σχηματισμός της ομηρικής ρέξης για τη θάλασσα, από τα αρχικά των επιθέτων των πλοιοκτητών, ήταν έμπνευση του ναυπηγού του σκάφους, του Γιάννη Παπανικολάου, ο οποίος, νεαρός επιστήμονας τότε, μιλούσε για τις αρχές της δεκαετίας του '70, άφησε το Λονδίνο, όπου σπούδασε, και κατέβηκε στο Πέραμα, για να φτιάξει το πρώτο φέρι-μπόουτ ανοικτού τύπου με νηογνώμονα και με ναυπηγικές γραμμές.

Το «Ελλάς» φτιάχτηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς του AMERICAN BUREAU OF SHIPPING και ήταν ανοικτού τύπου, δηλαδή «παντόφλα», αλλιώς η γάστρα του είχε ναυπηγικές γραμμές και όχι ορθογώνια διατομή, όπως οι κλασικές παντόφλες.

Οι τρεις πλοιοκτήτες αγωνιούσαν, όπως όλοι στο δοκιμαστικό ταξίδι, να μάθουν πώς πάει το καινούργιο απόκτημά τους, που για να το αποκτήσουν

πούλησαν τα θεωροφεία τους και κατέβηκαν στον υγρό στίβο, και μάλιστα στον δύσκολο του Αργοσαρωνικού, που από τότε ήταν μια πισίνα, όπου κολλούσαν καρχαρίες.

Πηλαί τους, όρθιοι, οι ιδιοκτήτες του ναυπηγείου, όπου κατασκευάστηκε το πλοίο, ο Δημήτρης Αναστασιάδης και ο συνεργάτης του Ανέστας Τσορτανίδης. Ο πρώτος, με πουκάμισο με ανοιχτό γιακά και σακάκι, ο δεύτερος με φόρμα. Πηλαί στον καπετάνιο στεκόταν όρθιος ο ναυπηγός Γιάννης Παπανικολάου. Το σκάφος που εκτελούσε το δοκιμαστικό ταξίδι ήταν το πρώτο ναυπηγικό δημιουργήμα του στην Ελλάδα.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι το «Ελλάς» κατασκευάστηκε «αρχοντικά», με τον καλύτερο εξοπλισμό, μια και πρώτη φορά ξένος νηογνώμονας ανέλαβε να παρακολουθήσει την κατασκευή του και να δώσει πιστοποιητικό, και μάλιστα της ανώτατης κλάσης, για τον τύπο του πλοίου. Τον εξοπλισμό αυτό μελέτησε και προμήθευσε το γραφείο μου «Technoship».

Αριστερά, στη γέφυρα, ο σερβέγιερ του ABS, ο Μπενάς, με μεγάλο μπλοκ στο χέρι, κρατούσε σημειώσεις και τσεκάρει τις διάφορες παραγράφους

ΑΛΗΘΙΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

που απαιτούσε ο νηογνώμονας για το δοκιμαστικό ταξίδι.

Εγώ στεκόμουν πίσω από τον καπετάνιο και το μάτι μου άλλοτε έπεφτε πάνω στον διηρήδη ηλεκτρικό τηλεγράφο, που τώρα έδειχνε «πρόσω οηο-ταχώς», ή στο στεγανό ηλεκτρομαγνητικό τηλέφωνο ή στους διάφορους πίνακες και υποπίνακες ηλεκτρικής διανομής, αγγελίας πυρκαγιάς, φώτων ναυσιπλοΐας, στο γωνιοδείκτη του πηδαλίου, στους ηλεκτρικούς καθαριστήρες των υποπινάκων των παραθύρων της γέφυρας ή στον μηχανισμό του πηδαλίου, που ήταν ηλεκτροϋδραυλικός, και μάλιστα προηγμένου τύπου.

Ο καπετάνιος καθόταν σε ένα ψηλό σκαμνί και χειριζόταν το μηχανισμό του πηδαλίου με ένα μικρό μοχλούδάκι. Φαίνεται ότι το χειριστήριο αυτό του έκανε κέφι, γιατί συχνά άλλαζε κατεύθυνση, ήες και ήθελε να δει αν ο μηχανισμός αυτός ήταν αξιόπιστος.

Εκτός από τους πιο πάνω, στη γέφυρα μπαίνονβγαίνουν ηλεκτρολόγοι, υδραυλικοί, καζαντζήδες, που ή κάτι έκαναν ή έρχονταν από το μηχανοστάσιο, κυρίως, και ζητούσαν οδηγίες για διάφορα πράγματα, διότι δοκιμαστικό ταξίδι χωρίς δουλειές σε εξέλιξη δεν νοείται.

Τέλος, στο καστρώμα πίσω από τη γέφυρα, τεχνίτες άπλωναν μια μάζα σαν τσιμέντο πάνω στις λαμαρίνες.

Είχαμε περάσει το «μίλι» της ακτής της Σαλαμίνας, τις δύο μικρές πυραμίδες-στήλεις, που απείχαν μεταξύ τους ακριβώς 1.852 μέτρα, όπου από το χρόνο που χρειάζονταν το σκάφος να τις περάσει υπολογιζόταν η ταχύτητά του.

Φυσικά, για να είναι αξιόπιστη η μέτρηση αυτή, δεν χρειάζεται μόνο χρό-

Την ίδια στιγμή, στον πίνακα αγγελίας πυρκαγιάς άρχισε να χτυπάει μια κόρ-να μπαταρίας, επειδή το σύστημα έμεινε χωρίς ρεύμα. Ο ναυπηγός, νομίζοντας ότι από εκεί προέρχεται η γενική διακοπή του ρεύματος, ανοίγει τον πίνακα και αρχίζει αδιάκριτα να κλείνει διακόπτες, νομίζοντας ότι έτσι θα βοηθήσει. Ο σερβέγιρας του νηογνώμονα φωνάζει προς τον καπετάνιο:

- Βάλε τον τηλεγράφο στο ανάποδο.

Εκτελεί ο καπετάνιος, αλλή ο τηλεγράφος ήταν κι αυτός ηλεκτρικός, και φυσικά δεν δούλευε.

Αμέσως τότε, ο σερβέγιρας Μπενάς ανοίγει την πόρτα και φεύγει προς το μηχανοστάσιο, για να ειδοποιήσει να κάνουν ανάποδα τις μηχανές. Έξω από την πόρτα δούλευε ένας εργάτης, που άπλωνε την ειδική λάσπη στο καστρώμα. Ο Μπενάς πέφτει μέσα και τρώει και μια μιστριά στα πισινά. Παρ' όλα αυτά, συνεχίζει το τρέξιμο προς το μηχανοστάσιο.

Οι πλοιοκτήτες και οι ναυπηγοί κοίταζαν με ολάνοιχτα μάτια την ακτή, που ζύγωνε, χωρίς να βγάζουν άνα.

Τότε σκέφτηκα να δράσω, αλλή με διακριτικότητα, ως προς τον καπετάνιο, στον οποίο πολλές φορές είχα εξηγήσει ότι παράληλη προς το ηλεκτρικό σύστημα του πηδαλίου λειτουργούσε και το χειροϋδραυλικό, κάτι που, όπως φαινόταν, πάνω στην αναμνησμού ο καπετάνιος ησυχάζει.

- Καπετάνιε, το χειροϋδραυλικό, του ήέω με ψυχραιμία.

Αυτός γυρίζει και με κοιτάζει, χωρίς να έχει καταλάβει τι του ήέω.

Είχε πάρει έκφραση απορίας στο πρόσωπό του, σαν να μου ήλεγξε:

Οι πλοιοκτήτες και οι ναυπηγοί κοίταζαν με ολάνοιχτα μάτια την ακτή, που ζύγωνε, χωρίς να βγάζουν άνα. Τότε σκέφτηκα να δράσω, αλλή με διακριτικότητα...

νόμετρο ακριβείας, αλλή και δύο ραντάρ για να εξασφαλιστεί η απόλυτη παραληλη του σκάφους προς το πρότυπο μίλι.

Αν' όλα αυτά δεν γινόταν τίποτα, παρά μόνο αυτός που ρύθμιζε την μαγνητική πυξίδα του σκάφους, προσθέτοντας ή αφαιρώντας μαγνήτες δεξιά και αριστερά της, κανόνιζε τα πάντα και ανάλογα με το δώρο που του έταζε ο ναυπηγός πρόσθετε ή αφαιρούσε μίλια από την ταχύτητα.

Άλλωστε, ανεξάρτητα από την πραγματική ταχύτητα, όλοι πάνω στο σκάφος είχαν λόγους να τη μεγεθύνουν -και οι πλοιοκτήτες και οι ναυπηγοί και οι προμηθευτές των μηχανών, των προπελών και των λοιπών μηχανημάτων.

Η πραγματική ταχύτητα του σκάφους φαινόταν αργότερα, στα ταξίδια του μεταξύ Πειραιά, Αίγινας, Πόρου, Ύδρας και των λοιπών λιμανιών, που θα έπιανε το νεότευκτο. Κανείς όμως δεν ήταν μικροπρεπής με την ταχύτητα. Έτσι, όλα τα πλοία του Αργοσαρωνικού έπιαναν σχεδόν είκοσι μίλια.

Κάποια στιγμή συνέβηκε το κακό. Πάνω στις διάφορες δοκιμές που γίνονταν, γι' αυτό άλλωστε κάναμε δοκιμαστικό ταξίδι, έγινε «μπλακ-άουτ». Έπεσε δηλαδή ο γενικός ηλεκτρικός διακόπτης και όλο το σκάφος έμεινε χωρίς ρεύμα.

Ο καπετάνιος, που μέχρι τη στιγμή εκείνη έπαιζε κυριολεκτικά με το μικρό χειριστήριο μοχλό του πηδαλίου, διαπίστωσε ότι το πηδάριο έπαψε να λειτουργεί, και μάλιστα σε μια στιγμή που το σκάφος ήταν στραμμένο προς τη βραχώδη πελοποννησιακή ακτή, κοντά στον Κάβο-Καβαλάρη.

- Δεν ακούει το πηδάριο, φώναξε, και γύρισε να κοιτάξει όλους αυτούς που ήταν πίσω του, ενώ το νεότευκτο «Ελλάς» τραβούσε γραμμή για τα βράχια της ακτής, την οποία μέχρι τη στιγμή εκείνη παρέπλεε σε μικρή απόσταση.

«Εμείς εδώ χανόμαστε, πέφτουμε στα βράχια, κι εσύ δεν το 'χεις πάρει πρέ-φα ακόμη».

Εκείνη τη στιγμή συνειδητοποίησα ότι αν δεν ενεργούσα αμέσως, θα πέφαμε στα βράχια, και όλοι θα ήλεγαν ότι «το πηδάριο του Δόμβρου μπλόκαρε και μας πήρε στο λαιμό του».

Αρπάζω λοιπόν την ξύλινη ρόδα του χειροκίνητου πηδαλίου και αρχίζω να τη γυρίζω αριστερά και με το βήμα μαρφωμένο στον γωνιοδείκτη του πηδαλίου, που εργαζόταν με μπαταρία και λειτουργούσε παρά το «μπλακ-άουτ». Σταμάτησα μόλις ο γωνιοδείκτης έφθασε τέρμα αριστερά. Στο μεταξύ, το «Ελλάς» έκανε μια μεγαλόπρεπη αριστερή στροφή και πήρε κατεύθυνση για τα ανοιχτά του Σαρωνικού.

Οι πλοιοκτήτες έπεσαν βαθιά στον καναπέ, οι ναυπηγοί έβγαλαν τσιγάρο να καπνίσουν, ο καπετάνιος έπιασε τη ρόδα του τιμονιού κι έφερε ξανά το σκάφος σε παράληλη πορεία προς την ακτή.

Εκείνη τη στιγμή το πλοίο τραντάχτηκε -οι μηχανές του δούλεψαν ανάποδα. Ο Μπενάς, φαίνεται, είχε φθάσει στο μηχανοστάσιο. Σήκωσα το μαγνητικό τηλέφωνο, που κι αυτό δούλευε χωρίς ρεύμα, και έδωσα εντολή στον πρώτο μηχανικό:

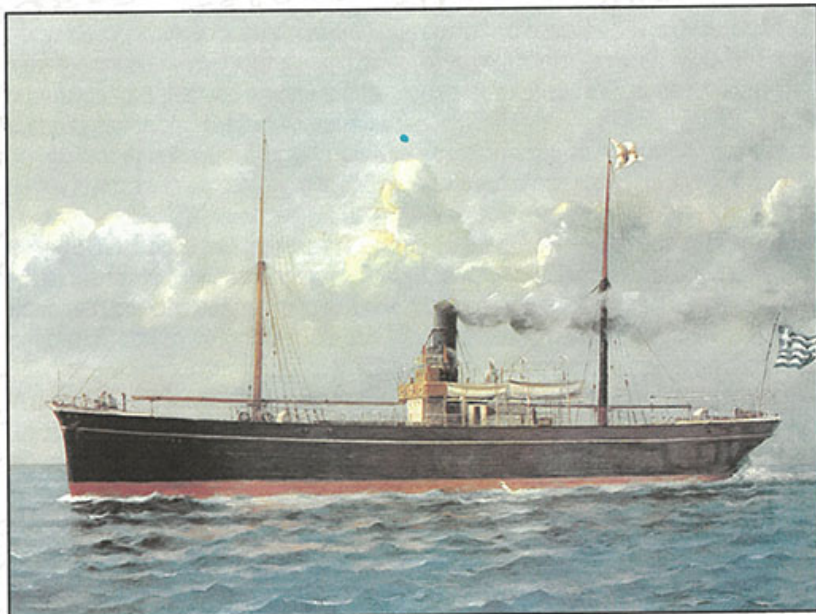
- Επανάφερε σιγά σιγά τις μηχανές στο «πρόσω ημπαχώς», δεν έχουμε πρόβλημα στο πηδάριο.

Σε λίγο άναψαν και τα φώτα, η αιτία του μπλακ-άουτ είχε εντοπιστεί και θεραπευθεί.

Μετά μισή ώρα, το «Ελλάς» έριχνε τον καταπέλτη του στον Πόρο, και από τότε κανείς πιο δεν ξαναμίλησε για τη σύντομη αυτή περιπέτεια.

Έτσι ζήσαμε εμείς καλά και το «Ελλάς» ταξιδεύει μέχρι σήμερα με το ίδιο σύστημα στο πηδάριό του. ➡

Πριν 72 χρόνια



-Από τους πίνακες της ναυτιλιακής στατιστικής εξάγεται ότι το πρώτο τετράμηνο του 1927 αναγνωρίσθηκαν ως ελληνικά, νηλογυφθέντα σε διάφορους λιμένες, 8 πλοία, από τα οποία 6 ατμόπλοια 11.411 κ.ο.χ. και 2 ιστιοφόρα 251 κ.ο.χ. Διαγράφηκαν όμως 14 πλοία 16.723 κ.ο.χ. Συνεπώς, την 1η Μαΐου 1927, ο ελληνικός εμπορικός στόλος περιελάμβανε 1.201 πλοία 984.214 κ.ο.χ., από τα οποία

470 ατμόπλοια και 731 ιστιοφόρα. Από τα 470 ατμόπλοια, τα 335 είναι φορτηγά, τα 121 επιβατηγά και 13 διάφορα. Εξάλλου, από τα διαγραφέντα 8 φορτηγά, τα 5 ναυάγησαν και 3 πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς.

-Στις αρχές του μήνα, αργούσαν σε ελληνικά λιμάνια 63 ατμόπλοια 58.529 τόνων. Ως προς το λόγο του παροπλισμού σημειώνεται ότι 13 φορτηγά και 29 επιβατηγά αργούσαν από έλλειψη ναύλου, ενώ 11 φορτηγά και 12 επιβατηγά αργούσαν λόγω επισκευών.

-Η εδρεύουσα στην Αμβέρσα Ναυτική Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (Comite Maritime International) προγραμματίσει διεθνή διάσκεψη στην οποία θα μετέσχουν όλα τα κράτη που μετέχουν στο CMI, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Τα θέματα με τα οποία θα ασχοληθεί η διάσκεψη είναι: α) Υποχρεωτική ασφάλιση των επιβατών των πλοίων, β) Επικύρωση των συμβάσεων των Βρυξελλών περί περιορισμένης ευθύνης πλοιοκτητών, περί προνομίων και υποδότησης και περί των κανόνων της Χάγης, γ) Εξέταση του θέματος περί κατασχέσεως πλοίων. Την ελληνική αντιπροσωπεία θα αποτελέσουν ο καθηγητής του Διεθνούς Δικαίου κ. Σ. Σεφεριάδης και οι δικηγόροι κ.κ. Τ. Χαλαμπίδης και Ν. Παπαδημητρίου.

-Η κίνηση του λιμένος Πειραιώς στο τέλος Απριλίου παρουσιάζεται ως ακολούθως: Φορτηγά πλοία 142, 163.228 κ.ο.χ. και 489 επιβατηγά 271.820 κ.ο.χ. Φορτίκι τόνου 156.454, επιβάτες 18.613.

-Μέσα στο μήνα, συνήλθε στο Παρίσι η Γενική Συνέλευση της «Ενώσεως Βαλτικής και Λευκής Θαλάσσης». Η Ένωση αυτή ξεκίνησε ως ένωση εφοπλιστικών οίκων πλοίων τραμπς και κατάρτισε, μάλιστα, το γνωστό ναυλοσύμφωνο «Baltimex», αλλά αργότερα επεξέτεινε τα ενδιαφέροντά της σε όλα τα ζητήματα της θαλάσσιας συγκοινωνίας. Εκπροσωπεί σήμερα 15 κράτη, κυρίως της Βόρειας Ευρώπης, αλλά και τις ΗΠΑ και Ιταλία.

-Κυρώθηκε η σύμβαση εμπορίου και ναυτιλίας μεταξύ Ελλάδος και Αλβανίας, η οποία είχε συνυπολογηθεί τον Οκτώβριο του 1926. Ο αριθμός των κατά το

1926 απογραφέντων ναυτικών ανήλθε σε 6.941. Δεδομένου ότι το 1923 ο αριθμός των απογραφέντων είχε φθάσει τους 11.493, παρατηρείται έκτοτε συνεχής ελάττωση (10.950 το 1924 και 8.198 το 1925), η οποία αποδίδεται εν μέρει στη μείωση της τάσης που είχε εμφανισθεί στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο προς απόκτηση ναυτικού φύλλου για υπηρεσία στο

Ναυτικό και εν μέρει στην

επάρκεια του ναυτεργατικού προσωπικού για τις ανάγκες της ναυτιλίας. Από τους λιμένες απογραφής πρώτος έρχεται ο Πειραιάς και ακολουθούν η Πάτρα, η Σύρος και η Χίος.

-Το ίδιο έτος απονεμήθηκαν 65 διπλώματα αξιωματικών καταστρώματος, 173 κυβερνητών, 134 μηχανικών, 10 ραδιοτηλεγραφήτων και 107 οικονομικών αξιωματικών.

-Στο εσωτερικό ναυτολογήθηκαν 39.758 ναυτικοί, εξ ων 2.225 πλοίαρχοι και αξιωματικοί καταστρώματος, 2.492 κυβερνήτες, 2.681 μηχανικοί κάθε τάξεως, 457 ασυρματιστές, 20.894 κατώτερο προσωπικό καταστρώματος, 9.469 κατώτερο προσωπικό μηχανής και 6.541 προσωπικό γενικών υπηρεσιών. Μεταξύ των ανωτέρω υπάρχουν και 648 μη απογεγραμμένοι, καθώς και 250 αλλοδαποί. Στο εξωτερικό, εξάλλου, ναυτολογήθηκαν 1.761 ναυτικοί, εξ ων 963 απογεγραμμένοι, 455 μη απογεγραμμένοι και 343 αλλοδαποί.

-Τέλος, κατά το 1926 υπέστησαν ναυτικά ατυχήματα 193 πλοία, εξ ων 7 ολικές απώλειες (ναυάγια, συγκρούσεις, πυρκαγιές) και 186 μικροζημιές.

-Στις αρχές του 1927, υπήρχαν στην Ελλάδα οι ακόλουθες 14 ανώνυμες ναυτικές εταιρείες με τον σημειούμενο σε παρένθεση αριθμό πλοίων και χωρητικότητά: 1) Ιονική Γιαννουλάτου (15/20.891), 2) Ατμοπλοία Δ.Ε. Σταθάτος (3/14.555), 3) Ελληνική Εταιρεία Θαλασσίων Επιχειρήσεων (11/12.163), 4) Εθνική Ατμοπλοία Ελλάδος (3/9.845), 5) Ναυτ. Εταιρεία Μεγαλήνως (3/6.786), 6) Χιακή Ατμοπλοία (1/4.572), 7) Ανατολική Εταιρεία Θαλασσίων Μεταφορών (1/3.039), 8) Θεσσαλική Ατμοπλοία (2/2.676), 9) Ατμοπλοία Μανουηλίδου (2/2.037), 10) Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Ποσειδών (1/1.539), 11) Ναυτ. Εταιρεία Αστέρ (1/847), 12) Γεν. Εταιρεία Ναυτ. Επιχειρήσεων (1/324), 13) Ανών. Ναυτ. Εταιρεία Μεγαρίδος (2/244), 14) Ατμοπλοία Παγασητικού (1/129).



**Αποτελεί τη Νοτιοανατολική Πύλη
της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

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

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



**Διαθέτει σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή και εξειδικευμένο
προσωπικό**

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



Ακτή Μιαούλη 10 , 185 38 Πειραιάς

τηλ: 4520911-17 , fax: 4520852 & 4519258 , telex: 212187 OLP GR , internet: [//www.netor.gr.olp](http://www.netor.gr.olp)

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αριθμός αποφ. 1573/1998

Πρόεδρος: Γρηγόριος Λαπατάς

Δικηγόροι: Μαρία Φράγκου, Γεώργιος Αρκουμάνης,
Νικόλαος Μανουσάκης

Το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά
(Διαδικασία Ασφ. Μέτρων)

Αποτελούμενο από τον πρόεδρο Πρωτοδικών Γρηγόριο Λαπατά.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 16 Μαρτίου 1998, χωρίς τη σύμπραξη γραμματέα, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

ΤΗΣ ΑΙΤΟΥΣΑΣ: της εταιρείας με την επωνυμία «MASTER MARITIME INTERNATIONAL CO S.A.», που εδρεύει στη Μονροβία της Λιβερίας, είναι νόμιμα εγκατεστημένη στην Ελλάδα και εκπροσωπείται νόμιμα, την οποία εκπροσώπησε στο δικαστήριο ο πληρεξούσιος δικηγόρος της, Μαρία Φράγκου.

ΚΑΤΑ

ΤΩΝ ΚΑΘ' ΩΝ Η ΑΙΤΗΣΗ: 1) της εταιρείας με την επωνυμία «OCEAN CREST SHIPPING LTD», που εδρεύει στην πόλη Βαλέτα της Μάλτας, εκπροσωπείται δε νόμιμα στην Ελλάδα από τη νόμιμη εκπρόσωπο, πράκτορα και αντίκλητό της, εταιρεία με την επωνυμία «EUROPEAN SEAWAYS INC», που εδρεύει στη Μονροβία της Λιβερίας, είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα και εκπροσωπείται νόμιμα από τον Νικόλαο Αρκουμάνη, την οποία εκπροσώπησε στο δικαστήριο ο πληρεξούσιος δικηγόρος της Γεώργιος Αρκουμάνης, και 2) της εταιρείας με την επωνυμία «TAURUS NAVIGATION LTD», που εδρεύει στην πόλη της Μάλτας και εκπροσωπείται νόμιμα στον Πειραιά από το νόμιμο αντιπρόσωπό της, πράκτορα και αντίκλητο Μιχαήλ Μπογιώκα, την οποία εκπροσώπησε στο δικαστήριο ο πληρεξούσιος δικηγόρος της, Νικόλαος Μανουσάκης.

Η αιτούσα ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτησή της, που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου αυτού με αριθμό 931/27-2-1998 και προσδιορίστηκε για την αρχικά αναφερόμενη δικάσιμο.

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

Αφού άκουσε τους πληρεξούσιους δικηγόρους των διαδίκων,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Ι. Με την κρινόμενη αίτηση και κατ' ορθή εκτίμηση του περιεχομένου της, ζητείται, λόγω επείγουσας περίπτωσης και προς αποτροπή επικείμενου κινδύνου, να διαταχθεί, ως ασφαλιστικό μέτρο, η συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας των καθ' ων και ειδικότερα του υπό

σημαία Μάλτας πλοίου «EUROPEAN PRIDE», το οποίο ανήκει κατά πλοιοκτησία στη δεύτερη καθ' ης, μέχρι του ποσού των 18.000.000 δραχμών, για την εξασφάλιση απαιτήσεως της αιτούσας, η οποία προέρχεται από την αναφερόμενη σε αυτή (αίτηση) σύμβαση μεσιτείας, που καταρτίστηκε στον Πειραιά μεταξύ της αιτούσας και της πρώτης καθ' ης, η οποία (πρώτη καθ' ης) ήταν πλοιοκτήτρια του παραπάνω πλοίου κατά την κατάρτιση και εκτέλεση της επίδικης συμβάσεως μεσιτείας, ακολούθως δε η ίδια (πρώτη καθ' ης) μεταβίβασε τούτο (πλοίο) στη δεύτερη καθ' ης, ως μοναδικό περιουσιακό της στοιχείο, χωρίς να αλλοιάσει σημαία και όνομα. Έχοντας το πιο πάνω περιεχόμενο, η υπό κρίση αίτηση αρμοδίως και παραδεκτώς εισάγεται στο παρόν δικαστήριο (άρθρα 3, 4 33, 37, 40 και 683 παρ. 1-3 ΚΠολΔ), και είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 707 επ., 709 ΚΠολΔ, σε συνδυασμό με αυτές των άρθρων 361, 703 επ. και 479 Α.Κ. Επομένως, η ένδικη αίτηση πρέπει να ερευνηθεί ημεριτέρω, για να κριθεί αν είναι βάσιμη και από ουσιαστική άποψη.

ΙΙ. Από την εκτίμηση των ενόρκων καταθέσεων των μαρτύρων Αλεξάνδρου ΜΑΥΡΙΚΟΥ του Νικολάου (αιτούσας), Νικολάου ΑΡΚΟΥΜΑΝΗ του Ιωάννη (πρώτης καθ' ης) και Σπυρίδωνος ΜΠΟΓΙΩΚΑ του Μόσχου (δεύτερης καθ' ης), που εξετάστηκαν παραδεκτώς και νομίμως στο ακροατήριο του δικαστηρίου τούτου, όλα τα έγγραφα που επικαλούνται και προσκομίζουν νομίμως οι διάδικοι, ως και, γενικά, από το σύνολο των στοιχείων της αποδεικτικής διαδικασίας, πιθανολογήθηκαν, κατά την κρίση του δικαστηρίου, τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Η εδρεύουσα στη Μονροβία Λιβερίας και νομίμως εγκατεστημένη στην Ελλάδα αιτούσα εταιρεία τυγχάνει ελληνικών συμφερόντων και ασχολείται με τη μεσιτεία αγοραπωλησιών πλοίων και ναυλώσεων, ως και τη διαχείριση εμπορικών πλοίων. Κατά μήνα Σεπτέμβριο του έτους 1997, η εδρεύουσα στη Μονροβία Λιβερίας και νομίμως εγκατεστημένη στην Ελλάδα εταιρεία με την επωνυμία «EUROPEAN SEAWAYS INC», ενεργώντας ως αντιπρόσωπος και για λογαριασμό της εδρεύουσας στη Μάλτα πρώτης καθ' ης ναυτικής εταιρείας («OCEAN CREST SHIPPING LTD»), η οποία (πρώτη καθ' ης) ήταν τότε πλοιοκτήτρια του υπό σημαία και νηολογίου Μάλτας πλοίου «EUROPEAN PRIDE», απευθύνθηκε στην αιτούσα και έδωσε σε εκείνην (αιτούσα) την εντολή να μεσολαβήσει για την ανεύρεση αγοραστή του προαναφερομένου πλοίου. Κατά την 21η Νοεμβρίου 1997, η αιτούσα, ως ναυλομεσίτρια, υπέδειξε στην πρώτη καθ' ης

ναυτιλιακή εταιρεία, με την αποστολή σχετικού τηλετυπικού μηνύματος, ως υποψήφιο αγοραστή του πλοίου τον Παναγιώτη DE LEONARDO, ο οποίος θα αγόραζε τούτο είτε ατομικά είτε για λογαριασμό κάποιας εταιρείας, επί πλόν δε με το ίδιο τηλετυπικό μήνυμα ανέφερε στην πρώτη καθ' ης όλη τους προτεινόμενους όρους για την πώληση αυτού (πλοίου). Ενώ, όμως, η αιτούσα ανέμενε την απάντηση της πωλήτριας-πρώτης καθ' ης εταιρείας, πληροφορήθηκε κατά τις αρχές Δεκεμβρίου 1997 ότι η τελευταία (πρώτη καθ' ης) είχε προσεγγίσει απ' ευθείας τον προαναφερόμενο υποψήφιο αγοραστή (Παναγιώτη DE LEONARDO). Αυτός εδήλωσε στην πρώτη καθ' ης ότι η εδρεύουσα στη Μάλτα δεύτερη καθ' ης ναυτική εταιρία («TAURUS NAVIGATION LTD», την οποία εκείνος πρακτόρευε στην Ιταλία, ενδιαφερόταν για την αγορά του πλοίου. Τελικώς, εντός του μηνός Δεκεμβρίου 1997, η πρώτη καθ' ης κατόρθωσε απ' ευθείας με τη δεύτερη καθ' ης τη σύμβαση πωλήσεως του παραπάνω πλοίου, αντί συμφωνηθέντος τιμήματος 1.450.000 δολαρίων ΗΠΑ. Με βάση, λοιπόν, τα πιο πάνω πραγματικά περιστατικά, πιθανολογήθηκε, κατά την κρίση του δικαστηρίου, ότι, ύστερα από την πιο πάνω υπόδειξη ευκαιρίας εκ μέρους της αιτούσας, καταρτίστηκε η επίδικη σύμβαση πωλήσεως πλοίου και συνεπώς η πρώτη καθ' ης οφείλει στην αιτούσα τη συμφωνηθείσα μεσιτική αμοιβή (ΑΠ 1565/1986- ΕΝΔ 16.33), δηλαδή ποσοστό 2% επί του καταβληθέντος τιμήματος, η οποία ανέρχεται σε (1.450.000 δολ. ΗΠΑ επί 2% ίσον) 29.000 δολ. ΗΠΑ και αντιστοιχεί σήμερα σε 8.500.000 δραχμές περίπου. Περαιτέρω, από τα ίδια παραπάνω αποδεικτικά στοιχεία, πιθανολογήθηκε ότι, για την επίδικη πώληση του πλοίου, καταρτίστηκε στον Πειραιά, μεταξύ της πρώτης και δεύτερης των καθ' ων, το από 12-12-1997 «MEMORANDUM OF AGREEMENT (MOA)», το οποίο είναι διατυπωμένο στην αγγλική γλώσσα. Στη συνέχεια, με το από 30-12-1997 «BILL OF SALE», που καταρτίστηκε στη Μάλτα, η πρώτη καθ' ης μεταβίβασε στη δεύτερη καθ' ης το πιο πάνω πλοίο, το οποίο καταχωρήθηκε αυθημερόν (30-12-1997) στο νηολόγιο Μάλτας, χωρίς να αληθάξει όνομα και σημαία. Με τον όρο υπ' αριθμόν 15 της προαναφερόμενης ενοχικής υποσχετικής συμβάσεως (MOA) ορίστηκε ότι οποιαδήποτε διαφορά, σχετική με τη σύμβαση αυτή, θα επιλύεται σύμφωνα με το αγγλικό Δίκαιο. Από τη ρήτρα αυτή προκύπτει ότι τα μέρη υπέβαλαν την ενοχική αυτή σύμβαση της πωλήσεως στο αγγλικό Δίκαιο, το οποίο δεν έχει διάταξη αντίστοιχη προς αυτή του άρθρου 479 Α.Κ. (Εφ. Πειρ. 406/1985 - ΕΝΔ 13.267) και δεν προβλέπει ευθύνη του νέου κτήτορος περιουσίας ή επιχειρήσεως. Η υπαγωγή αυτή στο αγγλικό Δίκαιο είναι έγκυρη και ισχυρή, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Συμβάσεως της Ρώμης, που κυρώθηκε με το Ν. 1792/1988, και δεν έγινε προς καταστρατήγηση του όλης εφαρμοστέου ελληνικού Δικαίου και ειδικότερα δεν έγινε για την αποφυγή εφαρμογής της διατάξεως του άρθρου 479 Α.Κ. Το δικαστήριο τούτο καταλήγει στην κρίση αυτή από το γεγονός ότι η προαναφερόμενη σύμβαση εμφανίζει ισχυρό σύνδεσμο προς το αγγλικό Δίκαιο. Ειδικότερα: 1) η κατάρτιση τόσο του «MEMORANDUM OF AGREEMENT» όσο και του «BILL OF SALE» συντελέστηκε κατά τα αγγλικά πρότυπα και στην αγγλική γλώσσα, 2) οι συμβαλλόμενες προαναφερόμενες εταιρείες, δηλαδή η πρώτη καθ' ης, ως πωλήτρια, και η δεύτερη καθ' ης, ως αγοράστρια, έχουν την έδρα τους στη Μάλτα, επί πλόν δε η δεύτερη καθ' ης είναι ιταλικών συμφερόντων, 3) το πλοίο έφερε και εξακολουθεί να φέρει σημαία Μάλτας, και 4) το όνομα τούτου (πλοίου), δηλαδή «EUROPEAN PRIDE», είναι κατ' εξοχήν αγγλικό.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω γενόμενα δεκτά, ως πιθανολογηθέντα πραγματικά περιστατικά, η συγκεκριμένη πώληση του πλοίου καταλαμβάνεται και διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο, όσα δε αντίθετα υποστηρίζει η αιτούσα, δηλαδή περί εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση του ελληνικού Δικαίου, είναι απορριπτέα, ως αβάσιμα (πρβλ. Ποθ. Πρωτ. Πειρ. 3025/1997 - αδημοσίευτη, Ποθ. Πρωτ. Πειρ. 881/1990 - ΕΝΔ 19.80, ως και τις σε αυτές περαιτέρω παραπομπές στη βιβλιογραφία και νομολογία). Εξάλλου, εν όψει του ότι, όπως προαναφέρθηκε, το αγγλικό Δίκαιο δεν έχει διάταξη αντίστοιχη προς αυτή του άρθρου 479 Α.Κ., η δεύτερη καθ' ης δεν ευθύνεται για την παραπάνω οφειλή (μη καταβολή της συμφωνηθείσας μεσιτικής αμοιβής) της πωλήτριας - πρώτης καθ' ης εταιρείας προς την αιτούσα, εις ολόκληρον με εκείνην (πωλήτρια - πρώτη καθ' ης εταιρεία) και μέχρι της αξίας του πλοίου της. Επομένως, η υπό κρίση αίτηση, κατά το μέρος που στρέφεται κατά της δεύτερης καθ' ης, πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμη κατ' ουσίαν, για έλλειψη παθητικής νομιμοποίησής της (δεύτερης καθ' ης), συμψηφισμένης, στο σύνολό της, της δικαστικής δαπάνης μεταξύ της αιτούσας και της δεύτερης καθ' ης, όσον αφορά την απορριπτική αυτή διάταξη (άρθρο 179 ΚΠολΔ). Εν όψει, λοιπόν, των όσων προεκτέθηκαν, αφ' ενός μεν πιθανολογείται ότι η αιτούσα έχει κατά της πρώτης καθ' ης απαίτηση, που πηγάζει από τη μη καταβολή της συμφωνηθείσας μεσιτικής αμοιβής και ανέρχεται σε 8.500.000 δραχμές και η οποία (απαίτηση της αιτούσας), μέχρι της πλήρους ικανοποίησής αυτής (αιτούσας), θα ανέλθει, με τους τόκους και τα έξοδα, στο συνολικό ποσό των 12.000.000 δραχμών, αφ' ετέρου δε ότι η πρώτη καθ' ης τυγχάνει ηλθατωμένης περιουσιακής καταστάσεως, καθόσον δεν έχει εμφανή περιουσιακά στοιχεία. Επομένως, εφόσον συντρέχει κατεπείγουσα περίπτωση λήψεως του αιτουμένου ασφαλιστικού μέτρου, πρέπει η ένδικη αίτηση, κατά το μέρος που στρέφεται κατά της πρώτης καθ' ης, να γίνει δεκτή, ως βάσιμη και από ουσιαστική άποψη, όπως ορίζεται ειδικότερα στο διατακτικό της παρούσας. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν επιδικάζονται, υπέρ της αιτούσας, δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 178 παρ. 3 του «Κώδικα περί Δικηγόρων», το δε σχετικό αίτημά της είναι απορριπτέο, ως μη νόμιμο.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει αντιμωλία των διαδίκων.

Απορρίπτει την ένδικη αίτηση, κατά το μέρος της που στρέφεται κατά της δεύτερης καθ' ης, ως και ό,τι άλλο κρίθηκε απορριπτέο στο σκεπτικό της παρούσας.

Δέχεται, κατά τα λοιπά, την ένδικη αίτηση.

Διατάσσει τη συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας της πρώτης καθ' ης εταιρείας («OCEAN CREST SHIPPING LTD»), που βρίσκεται στα χέρια της ή σε χέρια τρίτων, προς εξασφάλιση της απαιτήσεως της αιτούσας κατ' αυτής (πρώτης καθ' ης), που αναφέρεται στο σκεπτικό, με τους τόκους και τα έξοδα, και μέχρι του συνολικού ποσού των δώδεκα εκατομμυρίων (12.000.000) δραχμών. ΚΑΙ

Συμψηφίζει, στο σύνολό της, τη δικαστική δαπάνη μεταξύ της αιτούσας και της δεύτερης καθ' ης, όσον αφορά την παραπάνω απορριπτική διάταξη της παρούσας.

Κρίθηκε, αποφασίστηκε και δημοσιεύθηκε στον Πειραιά στις 30 Απριλίου 1998, σε έκτακτη και δημόσια συνεδρίαση, με την παρουσία και του γραμματέα Θεόδωρου Δημητρακόπουλου.

ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΧΕΡΙ

Το ερώτημα δεν είναι καινοφανές και έχει απασχολήσει όχι και λίγες φορές την πλοιοκτησία και, φυσικά, τον γράφοντα, στο πλαίσιο των επαγγελματικών ενδιαφερόντων του. Και σαν μία ακόμη επιβεβαίωση της αρχής, ότι τίποτε δεν παραμένει σταθερό σε αυτόν τον κόσμο, κάθε φορά απαιτεί διαφορετική μέθοδο προσέγγισης. Και αυτό, απλούστατα, διότι, κάθε φορά, διαμορφώνεται υπό διαφορετικές συνθήκες αγοράς και άλλο οικονομικό περίγυρο.

Ας προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε τους συντελεστές της τρέχουσας στιγμής και, μέσω αυτών, ας αποπειραθούμε να δώσουμε, ακόμη μία φορά, απάντηση στο ερώτημα. Και γράφω «ακόμη μία φορά», αφού η ορθή απάντηση δεν είναι, και δεν μπορεί να είναι, μονοσήμαντη. Εδώ η αξιοποίηση των δεδομένων γίνεται με όσο το δυνατόν ευρύτερη γενίκευση, ενώ η μελέτη και τα συμπεράσματα μάλλον επικεντρώνονται στα «καθ' ημάς», στην ελληνική δηλαδή ναυτιλία και πραγματικότητα -αφού αυτή είναι που άμεσα μας ενδιαφέρει.

1. Παγκόσμια ναυλαγορά

Στο μεν ξηρό φορτίο, η ζήτηση και τα τρέχοντα επίπεδα των ναύλων βρίσκονται γενικά σε πολύ χαμηλό επίπεδο, χωρίς σαφείς προοπτικές εξελίξεως. Στη μεταφορά πετρελαιοειδών η κατάσταση είναι φαινομενικά καλύτερη, η αγορά δεν έχει περάσει πρόσφατα κρίση, όμως, η παραγωγή, η ζήτηση και οι μέθοδοι διακίνησης του πετρελαιοίου κατά τα επόμενα λίγα έτη παραμένουν στοιχεία εν πολλοίς αδιευκρίνιστα. Ως αντίλογος όμως στα ανωτέρω, έρχεται η αντίληψη ότι η βαθμιαία πληθυσμιακή αύξηση και η άνοδος, σε σημαντικό ποσοστό, των οικονομικών δεικτών σε πολλές περιοχές του πλανήτη μας, σε στενό συνδυασμό με την παραμονή του υγρού στοιχείου ως του βασικού μέσου μεταφοράς αγαθών, σημαίνει σε μεσο-μακροπρόθεσμη βάση ανάκαμψη.

2. Ηλικία του υπάρχοντος στόλου - ανανέωση

Παρά τις φιλότιμες προσπάθειες μεγάλου αριθμού ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά τα τελευταία έξι χρόνια, τόσο η μέση ηλικία όσο και η εξ εκείνης «τεκμαίρομένη» ποιότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου παραμένουν προβληματικές. Υπάρχει, ως εκ τούτου, επείγον μάλλον ζήτημα ανανέωσης.

3. Διεθνής περίγυρος (ασφάλεια και περιβάλλον)

Η διαρκώς εντεινόμενη κριτική γύρω από θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη και τη συστηματικοποίηση των επιθεωρήσεων λιμένων, δίνει στο πρόβλημα διαστάσεις που εκτείνονται πέρα από όποια στενή επιχειρηματική σκοπιμότητα, κάνοντάς το έτσι οξύτερο.

4. Διαθέσιμα ίδια κεφάλαια και χρηματοδοτικές δυνατότητες

Γενικά, πιστεύεται ότι στη μετά τη μακρά ναυτιλιακή κρίση της δεκαετίας του '80 περίοδο (1987-97), σημειώνεται αξιόλογη συσσώρευση χρήματος από ένα σχετικά ικανό αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αν σε αυτό προστεθεί και η παιδιόθεν ρευστότητα του «παραδοσιακού» εφοπλισμού, καθώς και η μεταβολή των όρων πρόσβασης σε δάνεια, εν πολλοίς νέες, μορφές χρηματοδοτικών και επενδυτικών κεφαλαίων, γίνεται φανερό ότι για σημαντικό μέρος του ελληνικού εφοπλισμού η χρηματοδότηση προγραμμάτων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του στόλου δεν αποτελεί πρόβλημα. Ίσως η τελευταία διετία χαμηλής ναυλαγοράς να σήμανε αισθητή οπισθοδρόμηση, τούτο όμως αναφέρεται, ιδίως, σε επιχειρήσεις με μικρό ή μεσαίο οικονομικό υπόβαθρο.

5. Διαλύσεις πλοίων

Με δεδομένο ότι η ανανέωση του στόλου προϋποθέτει σε σημαντικό βαθμό και την «απαλλογή», από μέρος τουλάχιστον, της παλαιάς χωρητικότητας, μια εύρυθμη αγορά διαλύσεων αποκτά εν προκειμένω εξαιρετική σημασία. Δυστυχώς, δεν είναι δυνατόν οι σήμερα κρατούσες συνθήκες στο χώρο των διαλύσεων πλοίων να θεωρηθούν ικανοποιητικές. Αυτό, βέβαια, συνιστά γενική αναστολή στην προσπάθεια ανανέωσης, δεν συνιστά όμως σημαντικό στοιχείο στην επίλυση του διλήμματος που υποδηλώνει ο τίτλος μας.

6. Διαθέσιμα προς αγορά πλοία

Στη σκιά των παραπάνω διαπιστώσεων αναπτύσσεται έτσι μια αντίληψη, σύμφωνα

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

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ;

με την οποία «τώρα είναι ώρα για ανανέωση». Η θέση όμως αυτής της αντίληψης, στην πράξη, προσκρούει στο ότι εκείνα ακριβώς τα πλοία που από απόψεως ηλικίας και ποιότητας συνιστούν το στόχο των υποψηφίων αγοραστών ελέγχονται κυρίως από πλοιοκτήτες με δυνατό οικονομικό υπόβαθρο, οι οποίοι δεν έχουν κανένα λόγο να πουλήσουν στις τρέχουσες χαμηλές τιμές. Έχουμε έτσι μια κατάσταση όπου μεγάλος αριθμός υποψηφίων αγοραστών επιδίδεται στο «κυνήγι» μικρού σχετικά αριθμού προς πώληση πλοίων, με την προσδοκία χαμηλής τιμής, που συχνά διαψεύδεται, ενώ, ακόμη συχνότερα, η ελπίδα πρόσκτησης του πλοίου χάνεται λόγω του πηθήτους των επιθεωρήσεων και προσφορών και της σύγχυσης που αυτές προκαλούν. Εμείς οι μεσίτες αγοραπωλησιών, δηλαδή και όσοι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες-αγοραστές, εύκολη, πιστεύω, θα συμπεριστούμε τις θέσεις αυτής της παραγράφου.

7. Ναυπηγεία

Παρά την τεχνολογική πρόοδο και τη δραστηκή βελτίωση της παραγωγικότητας στη ναυπηγική βιομηχανία, τα ναυπηγεία είναι και παραμένουν εργατοβόρος οικονομική έκφανση που, ως τέτοια, αποτελεί αντικείμενο ενδιαφέροντος και προστασίας εκ μέρους των κυβερνήσεων, που πράττουν ό,τι είναι θεμιτό ή και αθέμιτο προς υποστήριξή τους. Παράλληλα, σειρά γεγονότων και επιλογών, όπως η χρονίζουσα οικονομική κρίση στην Άπω Ανατολή, η αύξηση του παραγωγικού δυναμικού της Νοτίου Κορέας, η χαμηλή ισοτιμία του νομίσματος της Τσεχίας, η αλληγορική ναυπηγική πολιτική στην Ιαπωνία («συντηρητικές» προ-

διαγραφές και παραγωγή εν σειρά), μια Κίνα που συνθλίβεται ανάμεσα σε τεχνολογική καθυστέρηση και σκληρό ανταγωνισμό, όλα συντείνουν σε δραστηκή μείωση των τιμών ναυπηγήσεως, που για πολλούς παρατηρητές των πραγμάτων, όχι αβόσιμα, βρίσκονται κάτω του κόστους.

Έτσι, στο επιχείρημα ότι η αγορά μεταχειρισμένου πλοίου προσφέρει το σοβαρό πλεονέκτημα της «κατά τεκμήριο» πλήρους εκμεταλλεύσεως μιας πολύ χαμηλής αγοράς, οι τρέχουσες συνθήκες αντιπαράσσουν συγκριτικά εξίσου χαμηλές τιμές ναυπηγικής, όπου προστίθενται: 1) Άνετη επιλογή ναυπηγείου και δυνατότητα διαπραγμάτευσης. 2) Σχετικά εύκολη χρηματοδότηση. 3) Παραλαβή σε χρόνο που οι συνθήκες της αγοράς πιθανόν να είναι καλύτερες και 4) Ενσωμάτωση στις προδιαγραφές του πλοίου όλων εκείνων των προσφάτων τεχνολογικών βελτιώσεων που ευθέως αναφέρονται στην ασφάλεια και την οικονομική διαχείριση.

Ως συμπέρασμα, στο ακανθώδες ερώτημα του τίτλου μας, εμείς ΣΗΜΕΡΑ θα απαντούσαμε με την επιλογή της ναυπηγικής. Βεβαίως, δίνουμε έμφαση στο «σήμερα» και, παράλληλα, με την ίδια έμφαση, σημειώνουμε ότι, σε κάθε περίπτωση, μια ναυπηγική παραγγελία αποτελεί «τόσημα» που απαιτεί καλή οικονομικό υπόβαθρο, ταμιακή άνεση και τεχνική οργάνωση της επιχείρησης.

Θα υπενθυμίσουμε, επίσης, ότι το ζήτημα της διατήρησης της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης είναι παγκόσμιο και επίκαιρο. Η διόλωση των παιδιών μονάδων αποτελεί ανάγκη επιτακτική, που μάταια αναζητεί την πραγμάτωσή της στο σημερινό χάος.

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που, με την επιμέλεια του Γεωργίου Κ. Καραγιάννη, προσφέρει στον αναγνώστη μια αντικειμενική, ανεξάρτητη και υψηλής ποιότητας ενημέρωση. Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που, με την επιμέλεια του Γεωργίου Κ. Καραγιάννη, προσφέρει στον αναγνώστη μια αντικειμενική, ανεξάρτητη και υψηλής ποιότητας ενημέρωση. Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που, με την επιμέλεια του Γεωργίου Κ. Καραγιάννη, προσφέρει στον αναγνώστη μια αντικειμενική, ανεξάρτητη και υψηλής ποιότητας ενημέρωση.

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

ΜΙΚΡΕΣ ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Μικρές απώλειες ως προς τον αριθμό πλοίων παρουσιάζει από την αρχή του έτους το ελληνικό νηολόγιο. Τα στοιχεία των πρώτων τριών μηνών θεωρούνται αρκετά ενθαρρυντικά τόσο από πλευράς εγγραφών-διαγραφών όσο και από πλευράς όγκου. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της αρμόδιας Διεύθυνσης του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τον περασμένο μήνα διεγράφησαν από το νηολόγιο 15 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 22 χρόνια, η συνολική χωρητικότητά τους ήταν 370.000 κόροι. Το ίδιο χρονικό διάστημα, ύψωσαν την ελληνική σημαία 11 πλοία, με μέσο όρο ηλικίας τα 7 χρόνια και χωρητικότητα 350.000 κόρους. Τον περασμένο Ιανουάριο είχαν υποστεί την ελληνική σημαία πέντε σκάφη και άλλα τόσα είχαν εγγραφεί στο νηολόγιο, ενώ τον Φεβρουάριο διεγράφησαν 10 πλοία και ενεγράφησαν επτά. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης υποστήριξε πρόσφατα ότι το 1999 θα είναι πιο προσοδοφόρο για τη ναυτιλία απ' ό,τι η περασμένη χρονιά, ενώ τόνισε ότι το νηολόγιο θα είναι στο τέλος του έτους ισοσκελισμένο και δεν θα υπάρχουν απώλειες, όπως την τελευταία διετία. Να σημειωθεί πως άνω των 200 πλοίων ήταν η απώλεια του ελληνικού νηολογίου κατά τη διετία 1997-98. Ο υπουργός κάλεσε, ακόμη μία φορά, τον ελληνικό εφοπλισμό να εμπιστευθεί την ελληνική σημαία και να εγγράψει στο νηολόγιο τα πλοία που διατηρεί υπό ξένες σημαίες. Όπως προκύπτει από στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, περισσότερα από 230 πλοία τα δύο τελευταία χρόνια πέρασαν σε ελληνικά εφοπλιστικά χέρια και ενεγράφησαν σε ξένα νηολόγια. Από τα 11 πλοία που ύψωσαν τον Μάρτιο την ελληνική σημαία, τα 10 είναι δεξαμενόπλοια και το ένα φορτηγό.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΡΤΙΟΥ 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	ΙΜΠΡΟΣ	N.Π. 10622	1970	Δ/Ε	ΑΣΦΑΛΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	N.Π. 10615	1981
				Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ VII	N.Π. 10617	1984
				Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ VIII	N.Π. 10618	1984
				Δ/Ε	ΘΕΟΔΩΡΟΣ I.B.	N.Π. 10620	1999
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΠΕΡΣΕΥΣ	N.Π. 10621	1993
				Δ/Ε	ΟΛΥΜΠΙΑ	N.Π. 10623	1999
				Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ	N.Π. 10624	1999
				Δ/Ε	ΜΑΡΙΒΙΚ	N.Π. 10625	1981
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΑΙΑ	N.Π. 10626	1999
				Φ/Γ	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ	N.Π. 10628	1999
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1-ΚΟΧ: 1.233 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 29 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 10-ΚΟΧ: 347.728 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 7 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
Ε/Γ	ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ	N. ΒΟΛΟΥ 22	1965	Π.Α. (ΑΓΓΛΙΑ)	Δ/Ε	ΕΦΕΣΟΣ	N.ΑΝΔΡΟΥ 468	1975	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ	N.Π. 9809	1972	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)	Φ/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	N.ΧΟΥ 342	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	N.Π. 2473	1917	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΤΟΝ ΧΙΛ	N.Π. 8956	1978	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΜΕΝΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	N.Π. 7969	1980	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΣΟΦΙΑ Κ.	N.Π. 6755	1978	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Δ/Ε	ΝΗΝΕΜΙΑ	N.Π. 9990	1975	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΡΟΥΜΠΙ	N.Π. 10022	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΜΑΡΤΑΡΩ Ρ.	N.Π. 9833	1973	Π.Α. (ΗΠΑ)
					Φ/Γ	ΤΟΠΑΣ	N.Π. 9902	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	N.Π. 6389	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΠΡΑΙΜ ΒΙΓΚΟΡ	N.Π. 10295	1982	Π.Α. (ΜΑΡΟΚΟ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΜΟΛΙΑΝΗ	N.Π. 8446	1975	Π.Α. (ΗΠΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 3- ΚΟΧ: 15.248 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 48 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 12-ΚΟΧ: 354.017 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	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYTQ 8/2/99	ΤΟΚΙΟ ΕΞΠΡΕΣ TOKIO EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.608	ΜΕΚ(1) 29.830 BHP	1972	57.802	22.232	USD 2.330.000	FALANI SHIPPING CO. (LIBERIA) Αντικ/ρ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ τηλ.: 93.90.000
SVLL 10/2/99	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι VASSILIOS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.609	ΜΕΚ(1) 3.200 BHP	1979	2.842	1.031	1 Δορ. ΗΠΑ και όλητες οξείδες παροχές	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι - ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικ/ρ: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. τηλ.: 41.28.552
SVDR 12/2/99	ΧΡΙΣΤΙΝΑ CHRISTINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.610	ΜΕΚ(1) 36.960 BHP	1999	158.110	109.865	USD 84.317.417	ORINOCO SHIPPING CO. LTD Αντικ/ρ: ΛΑΡΙΖΙΜΟΣ Μ. τηλ.: 42.92.730
SX7049 15/2/99	ΟΛΥΜΠΙΚ OLYMPIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.611	ΜΕΚ(2) 1706 KW	1958	1.469	440	USD 410.000	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΥΔΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικ/ρ: ΗΛΙΑΚΩΗΣ Δ., τηλ.: 45.94.753
SXFA 19/2/99	ΜΠΡΕΜΕΝ ΕΞΠΡΕΣ BREMEN EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.612	ΕΝΑΣ (1) ΑΤΜΣ/ΛΟΣ 29.830 KW	1971	57.803	22.232	USD 2.330.000	ANGISTRI CORPORATION (LIBERIA) Αντικ/ρ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ τηλ.: 93.90.000
SWBB 25/2/99	ZIM ΞΙΝΓΑΝΓΚ ZIM XINGANG	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.613	ΜΕΚ(1) 32.426 BHP	1986	41.280	14.199	1 Δορ. ΗΠΑ και όλητες οξείδες παροχές	TYRON ENTERPRISES S.A. (LIBERIA) Αντικ/ρ: DANAOS SHIPPING COMP. LTD τηλ.: 42.93.350
SX7052 25/2/99	ΤΖΟΑΝΝΑ Ι JOANNA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.614	ΜΕΚ(1) 1000 BHP	1971	499	304	D.M. 610.000	ΠΡΟΟΔΟΣ III ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ. Αντικ/ρ: ΣΥΡΕΤΕΛΑΣ Π. τηλ.: 41.72.914
SWBZ 18/1/99	Σ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ S. VENIZELOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F/B	ΧΑΝΙΑ CHANIA	26	ΜΕΚ(2) 36.600 BHP	1990	29.378	8.813	USD 36.000.000	A.N.E.K. A.E.

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWVY 8/2/99	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ CAPTAIN DIAMANTIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4.111	ΜΕΚ(1) 15.500 BHP	1971	37.282	21.813	USD 1.383.445	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVCD 8/2/99	ΑΓΓΕΛΙΚ ΓΡΕΗΣ ANGELIC GRACE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4.115	ΜΕΚ(1) 15.500 BHP	1971	37.282	21.813	USD 1.383.445	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW5306 9/2/99	ΠΙΣΤΙΣ PISTIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.519	ΜΕΚ(1) 675 BHP	1962	499	291	1 Δορ. ΗΠΑ και όλητες οξείδες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXFG 15/2/99	ΣΤΕΦΑΝΟΣ STEFANOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.265	ΜΕΚ(1) 9.250 BHP	1978	9.938	6.728	USD 400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYGX 16/2/99	ΤΖΙΝΙ JEANNIE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.407	ΜΕΚ(1) 9.900 BHP	1977	15.627	10.255	USD 1.725.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZNG 18/2/99	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ IONIAN STAR	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.449	ΜΕΚ (2) 15.668 BHP	1992	19.308	5.792	USD 32.450.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4JF 18/2/99	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ WORLD AMFION	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.110	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1979	20.905	13.390	USD 1.850.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXOX 24/2/99	ΔΙΚΕΦΑΛΟΣ DIKEFALOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.495	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1974	17.877	11.560	10 Δορ. ΗΠΑ και όλητες οξείδες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVCM 25/2/99	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ PONTOPOROS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5.060	ΜΕΚ (1) 11.550 BHP	1974	16.486	9.878	USD 1.050.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 4662 25/2/99	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ AGIA TRIAS	Α/Κ FISHING VESSEL	ΚΑΛΑΜΑΤΑ KALAMATA	270	ΜΕΚ(1) 460 BHP	1977	109	32	-	ΔΙΑΛΥΣΗ Dissolution
SVJV 5/2/99	ΦΟΙΝΙΞ FINIX	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	349	ΜΕΚ(1) 23.900 BHP	1977	64.655	44.855	USD 1.620.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVLL 10/2/99	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι VASSILIOS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	-	ΜΕΚ(1) 3.200 HP	1979	2.142	1.031	1 Δολ. ΗΠΑ και όλητες οξείες ποροχές	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: Αγγελόπουλος Π. τηλ.: 41.28.552 Νηολογήθηκε οριστικά στο Ν.Π

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			
SWWJ 1/2/99	ΧΑΝΤΖΙΝ ΦΕΛΙΞΣΤΟΥ HANJIN FELIXSTOWE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.558	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	37.193	15.205
SYQD 1/2/99	ΧΑΝΤΖΙΝ ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ HANJIN HAMBURG	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.569	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	37.193	15.205
SWGN 8/2/99	ΣΗΣΤΑΡ SEASTAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.589	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	61.617	32.750
SVRE 24/2/99	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚ M.S.C ADRIATIC	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.585	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	57.950	30.471
SVJO 24/2/99	ΕΣ ΝΤΙ ΓΛΟΡΥ S.D. GLORY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.587	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	20.408	7.743
SXXY 24/2/99	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ CAPETAN LEFTERIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.573	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	35.954	21.952
						23.594	13.370
						23.594	13.370

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SYFK 8/2/99	ΣΗΚΟΥΗΝ SEAQUEEN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.557	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ	61.617	32.750
						57.950	30.471

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SZQK 2/2/99	ΜΕΚ ΜΠΟΥΣΑΝ MSC BUSAN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.358	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.425	Μετονομάστηκε σε ΜΕΚ ΡΟΜΑΝΙΑ Renamed to MSC ROMANIA
SWS712 4/2/99	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ Ι CATAMARAN I	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.810	ΜΕΚ(2) 2X2780 BHP	1991	397	321	Μετονομάστηκε σε ΜΑΝΗ Renamed to MANI
SW8503 26/2/99	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ VII MAGALOCHARI VII	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5.712	ΜΕΚ(1) 960 BHP	1966	147	33	Μετονομάστηκε σε ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ Renamed to AGIA MARINA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Κατά τη διάρκεια του Απριλίου οι δείκτες της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, μετά την πρόσκαιρη άνοδό τους και το άγγιγμα του 1.000 από τον BIFFEX, άρχισαν πάλι να ακολουθούν την κατιούσα και οι αγορές αδράνησαν λόγω των αργιών του Πάσχα. Θα περίμενε, λοιπόν, κανείς ότι και η δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών θα ήταν μειωμένη ή ότι, τουλάχιστον, θα γινόταν αντιληπτή κάποια στασιμότητα. Αντίθετα, παρατηρήθηκε το φαινόμενο τα κάποια ποιότητας πλοία που προσφέρθηκαν προς πώληση να συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό αγοραστών και σε δύο περιπτώσεις να τα επιθεωρούν συγχρόνως 30 και πλέον ενδιαφερόμενοι.

Τούτο είναι φυσικό να συντηρεί αυξημένες τιμές σε σύγκριση με το σχετικά πρόσφατο παρελθόν και περιόδους όπου επικρατούσαν τα ίδια περίπου δεδομένα ναυλαγοράς. Στον τομέα των tankers, αντίθετα, όπου και εκεί η ναυλαγορά ακολουθεί πτωτική πορεία, οι τιμές διορίσθησαν ίσως και έως 20% σε σύγκριση με το πρόσφατο παρελθόν, όμως πλοία κάποιων συγκεκριμένων τύπων και καλής ηλικίας αντιμετωπίζουν καλύτερες συνθήκες αγοραστικού ενδιαφέροντος και έτσι η διορίσθησή τους αξίας τους ήταν μικρότερη.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων συνεχίστηκε η αυξημένη δραστηριότητα τόσο στα πλοία υγρού όσο και ξηρού φορτίου και, παρά το μεγάλο αριθμό προσφερόμενου tonnage, οι τιμές διατηρήθηκαν σε επίπεδα πλέον των USD 120 ανά τόνο light, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις έφθασαν και τα USD 130. Η κατάσταση αυτή δεν αναμένεται να αλλοιάσει προς το παρόν, εκτός -μόνον- αν η πτώση της ισοτιμίας της ινδικής ρουπίας ως προς το δολάριο ΗΠΑ φθάσει σε επίπεδα μεγαλύτερα του αναμενόμενου. Ενδεικτικά, αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες πωλήσεις έως και τα μέσα Απριλίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Capar «CONCORDE SPIRIT», 181.880 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 11.600.000 στην Zodiac, το Panamax «CARRIBEAN SKY», 64.282 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Κορέα, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 9.650.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, το Panamax «PETRA», 61.636 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 3.500.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, το Panamax «HYUNDAI ATLANTIC», 61.973 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Κορέα, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 2.500.000 σε επίσης ελληνικά συμφέροντα, το «MULTIPURPOSE 2», 41.520 DWT ναυ-

πηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.200.000 στην Millenium, το «HANEI PEARL», 37.725 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 5.700.000 σε ελληνικά συμφέροντα (πιθανόν PANKAR), τα αδεήφα «EAST TRADER» και «GOLDEN ALPHA», 26.563 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 10.000.000 enbloc στην Millenium, το «GEORGIA», 24.941 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.785.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων και τα Fortunes «ANANGEL HONOUR», «LIBERTY», «PROSPERITY», «TRIUMPH», 22.000 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ περίπου 900.000 το καθένα, σε επίσης ελληνικά συμφέροντα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το «SANKO PAGEANT», 96.136 DWT ναυπηγήσεως 1992 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 22.000.000 στην Stelmar, το «SANKO EXPRESS», 81.275 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 5.250.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων και το «SELENDANG BAIDURI», 46.862 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Πορτογαλία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 7.100.000 στην Byzantine.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το Bulkcarrier «LACKENBY», 119.500 DWT ναυπηγήσεως 1977, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 121 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το Bulkcarrier «AFROS», 31.915 DWT ναυπηγήσεως 1970, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 124.50 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το Tweendecker «OMIS», 13.450 DWT ναυπηγήσεως 1977, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 125 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το ψυγείο «AMAZON REEFER», 10.963 DWT ναυπηγήσεως 1971, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 134.50 ανά τόνο light επίσης σε αγοραστές της Ινδίας, το Tanker «ATHENIAN PRIDE», 83.466 DWT ναυπηγήσεως 1976, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 118 ανά τόνο light σε αγοραστές του Πακιστάν, το Tanker «LACONIA», 22.455 DWT ναυπηγήσεως 1960, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 131 ανά τόνο light σε αγοραστές του Μπανγκλαντές, το VLCC «MOSKING», 285.000 DWT ναυπηγήσεως 1975 αντί δοθαρίων ΗΠΑ 124 ανά τόνο light επίσης σε αγοραστές του Μπανγκλαντές και το Bulkcarrier «JOHNY C.», 54.600 DWT ναυπηγήσεως 1976, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 108 ανά τόνο light σε αγοραστές της Κίνας.

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

12-5-1999

α) Δ/Ξ «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Ν.Π. 4249, ΚΟΧ 463,19

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΔΗΜΟΣ,

ΤΗΛ.: 3826683

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΑ ΓΙΑΛΑΜΠΡΙΝΟΥ (ΑΘΗΝΩΝ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 5.000.000

β) Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» Ν.Π. 2937, ΚΟΧ 825

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ,

ΤΗΛ.: 4125822

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΓΚΟΥΜΑ-ΚΟΥΣΑΗ (ΠΕΙΡΑΙΑ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 150.000.000

γ) Ε/Γ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ» Ν.Π. 9512, ΚΟΧ 224,508

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ,

ΤΗΛ.: 4125822

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 25.000.000

19-5-1999

α) Α/Κ «ΖΕΥΣ» Ν.Π. 9364, ΚΟΧ 447

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΣ ΡΟΥΜΑΝΑΣ,

ΤΗΛ.: 3827019

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

(ΣΩΤΗΡΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΑ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 154.000.000

β) Φ/Γ «PERSI» σημαίας Παναμά, ΚΟΧ 2166

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΕΛΗΣ,

ΤΗΛ.: 3622572

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ (ΑΘΗΝΑ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δολ. ΗΠΑ 20.000

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ

action

ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΑΕ KWON DO

KICK BOXING

ΞΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΞΟΒΟΛΙΑ

ΤΕΝΙΣ



SAILING TEAM



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

Το μοιραίο σταυροδρόμι

ΣΑΚΧΑΡΩΔΗΣ ΔΙΑΒΗΤΗΣ-ΥΠΕΡΤΑΣΗ-ΣΤΕΦΑΝΙΑΙΑ ΝΟΣΟΣ

Τα καρδιαγγειακά νοσήματα και τα αγγειακά εγκεφαλικά επεισόδια κρατούν τα δυο πρώτα σκήπτρα όχι μόνο στη νοσηρότητα, αλλά και στη θνητότητα παγκοσμίως.

Από την άλλη πλευρά, εκτιμάται ότι 6%-10% των ατόμων στις Δυτικές χώρες πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη. Δυστυχώς, ακόμη και στις πλέον προηγμένες χώρες υπολογίζεται ότι το 1/3 των διαβητικών δεν γνωρίζουν ότι πάσχουν από τη νόσο. Περίπου 800.000 νέες περιπτώσεις διαβήτη διαγιγνώσκονται κάθε χρόνο στη Βόρεια Αμερική, ενώ ο διαβήτης αποτελεί την έβδομη κύρια αιτία θανάτου στις ΗΠΑ.

Με τον όρο «σακχαρώδης διαβήτης» αποδίδονται περίπλοκες μεταβολικές διαταραχές, ποικίλης αιτιολογίας και με διαφορετική κλινική έκφραση. Στο σακχαρώδη διαβήτη, ο οργανισμός είτε δεν παράγει καθόλου (διαβήτης τύπου 1), είτε σε επαρκή ποσότητα, είτε δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά την ινσουλίνη (διαβήτης τύπου 2), που παράγεται από το πάγκρεας. Ως αποτέλεσμα, οι υδατάνθρακες, τα λίπη και τα λευκώματα της τροφής δεν μπορούν να μετατραπούν στην απαιτούμενη για τις καθημερινές δραστηριότητες ενέργεια.

Το αίτιο του διαβήτη δεν είναι γνωστό, παρ' όλο που τόσο γενετικοί όσο και περιβαλλοντικοί παράγοντες, όπως η παχυσαρκία και η έλλειψη σωματικής άσκησης, φαίνεται να αποτελούν προδιαθεσικούς παράγοντες. Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι διαβήτη:

Διαβήτης τύπου 1. Ο παλαιότερα αποκαλούμενος νεανικός. Συνήθως εμφανίζεται σε παιδιά και νεαρούς ενήλικους. Σε αυτόν τον τύπο, που αποτελεί αυτοάνοσο νόσημα, το σώμα δεν παράγει ινσουλίνη. Η ινσουλίνη είναι η ορμόνη που «ξεκλειδώνει» τα κύτταρα, επιτρέποντας στη γλυκόζη να εισέλθει σε αυτά και να τους δώσει την απαιτούμενη ενέργεια. Είναι αυτονόητο ότι σε αυτούς τους ασθενείς η καθημερινή χορήγηση ινσουλίνης είναι απόλυτα απαραίτητη για την ίδια τη ζωή.

Διαβήτης τύπου 2. Ο παλαιότερα αποκαλούμενος διαβήτης των ενηλίκων. Αποτελεί το 90%-95% των περιπτώσεων διαβήτη. Σε αυτόν τον τύπο διαβήτη το πάγκρεας παράγει ινσουλίνη, αλλά αυτή είτε δεν επαρκεί ως ποσότητα είτε δεν χρησιμοποιείται κατάλληλα. Η μορφή αυτή διαβήτη τείνει να λάβει διαστάσεις επιδημίας. Η παχυσαρκία και η καθιστική ζωή ενέχονται για την αύξηση της συχνότητας της νόσου. Αλλά και η χαμηλή τιμή της HDL χοληστερόλης και οι υψηλές τιμές τριγλυκεριδίων φαίνεται να συσχετίζονται με τη νόσο.

Ο διαβήτης αποτελεί χρόνια νόσο, δεν υπάρχει θεραπεία, παρά μόνο αντιμετώπιση.

Δεν είναι υπερβολικός, ούτε άδικος, ο χαρακτηρισμός του διαβήτη ως «αθόρυβου δολοφόνου», και αυτό γιατί πολλοί ασθενείς μαθαίνουν πρώτη φορά ότι πάσχουν όταν έχουν πλέον αναπτύξει κάποια από τις σοβαρές επιπλοκές. Οι επιπλοκές περιλαμβάνουν:

Τύφλωση. Ο διαβήτης αποτελεί την κύρια αιτία τύφλωσης για άτομα ηλικίας 20-74 ετών.

Νεφρική ανεπάρκεια. Ο διαβήτης αποτελεί την κύρια αιτία τελικού σταδίου νεφρικής ανεπάρκειας. Το 40% των νέων περιπτώσεων νεφρικής ανεπάρκειας οφείλονται στο διαβήτη.

Νευροπάθεια και ακρωτηριασμοί. Το 60%-70% των διαβητικών παρουσιάζουν νευροπάθεια, η οποία σε σοβαρές περιπτώσεις μπορεί να οδηγήσει σε ακρωτηριασμό των κάτω άκρων. Ο κίνδυνος να υποστεί ένας διαβητικός ακρωτηριασμό των κάτω άκρων είναι 15-40 φορές μεγαλύτερος από ένα άτομο που δεν πάσχει από τη νό-

σο.

Καρδιακή νόσος και εγκεφαλικά επεισόδια. Οι διαβητικοί εμφανίζουν 2-4 φορές μεγαλύτερη πιθανότητα για καρδιακή νόσο και αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο. Καρδιακό νόσημα ανευρίσκεται στο 75% των θανάτων μεταξύ των ατόμων με διαβήτη.

Ανικανότητα. Το 13% περίπου των ανδρών με διαβήτη τύπου 1 και το 8% εκείνων με διαβήτη τύπου 2 παρουσιάζουν ανικανότητα. Σε ηλικίες άνω των 50 ετών το ποσοστό ανικανότητας φθάνουν έως και το 50%-60%.

Με τη βραχεία αναφορά που προηγήθηκε, καταφαίνεται πόσο σημαντικές είναι οι προσπάθειες που καταβάλλονται για την πρόληψη της νόσου, αλλά και των επιπλοκών της. Στη χώρα μας, έτσι και με κάποια καθυστέρηση, έχουν ξεκινήσει προσπάθειες πρόληψης που κατευθύνονται από την πολιτεία, αλλά ο τελικός αποδέκτης και υπεύθυνος για την τήρηση ή μη των οδηγιών είναι ο πολίτης.

Οι ναυτικοί δεν αποτελούν ομάδα υψηλού κινδύνου με την αυστηρή ιατρική έννοια, όμως ο τρόπος ζωής τους μέσα στο πλοίο μπορεί να αποτελεί προδιαθεσικό παράγοντα κινδύνου. Η απομόνωση, το stress, η πιθανή έλλειψη σωματικής άσκησης, η κακή διατροφική αγωγή, η πιθανή κατανάλωση οισινοπνεύματος, το κάπνισμα συνιστούν παράγοντες κινδύνου τόσο για την εμφάνιση σακχαρώδη διαβήτη όσο και υπέρτασης και, συνεπώς, στεφανιαίας νόσου και αγγειακού εγκεφαλικού επεισοδίου. Η αποφυγή των παραπάνω επιβαρυντικών παραγόντων θα μπορούσε να προλάβει την εμφάνιση διαβήτη ή καρδιαγγειακών νοσημάτων. Όμως και στις περιπτώσεις που τα παραπάνω νοσήματα έχουν εγκατασταθεί, έχει αποδειχθεί από ευρείας κλίμακας κλινικές μελέτες ότι η απόληψη αυτών των παραγόντων κινδύνου προλαμβάνει την περαιτέρω εξέλιξη των νόσων αυτών ή των μοιραίων επιπλοκών τους. Με λίγα λόγια, η ισορροπημένη διατροφή (πλούσια σε φυτικές ίνες, με περιορισμένα ζωικά λίπη, μεγάλη κατανάλωση φρούτων και ωμών λαχανικών), η αύξηση της σωματικής δραστηριότητας (π.χ., έντονο βόδιμα 15 λεπτά της ώρας ημερησίως πάνω-κάτω στο κατάστρωμα του πλοίου), η αποφυγή κατάχρησης αλκοόλ, είναι μερικές απλές προκτικές αλλά αποτελεσματικές συμβουλές. Συγχρόνως, επιβάλλεται τακτικός περιοδικός εργαστηριακός προληπτικός έλεγχος (check up), που θα πρέπει να συνοδεύεται και από ενδελεχή κλινική εξέταση.

Όταν ο διαβήτης, η υπέρταση ή η στεφανιαία νόσος έχουν ήδη εγκατασταθεί, η αυστηρή τήρηση της ενδεδειγμένης θεραπευτικής αγωγής και η τακτική παρακολούθηση από τον εξειδικευμένο στα νοσήματα αυτά ιατρό είναι απολύτως απαραίτητες. ➡

από τον ΣΩΤΗΡΙΟ Α. ΡΑΠΤΗ,
καθηγητή Παθολογίας
των Πανεπιστημίων Αθηνών
και Ουλμ Γερμανίας,
Διευθυντή
της Πανεπιστημιακής Κλινικής
Νοσοκομείου «Ο Ευαγγελισμός»



**Περισσότερες πτήσεις, αυξημένα
δρομολόγια**

**Χαμηλότερα Ετήσιον
στο**

του Ηλία Μπίσια

**Νέους προορισμούς ανακοινώνουν
οι αερομεταφορείς γι' αυτό το καλοκαίρι**

Αυξημένη εμφανίζεται η κίνηση των πτήσεων από το αεροδρόμιο του Ελληνικού για το φετινό καλοκαίρι, με αποτέλεσμα οι τουριστικοί παράγοντες να ευελπιστούν σε θετική χρονιά ως προς τις αφίξεις τουριστών. Περισσότερες πτήσεις και πληθώρα νέων προορισμών προτείνουν αρκετοί διεθνείς αλλά και ελληνικοί αερομεταφορείς, σύμφωνα με τα θερινά δρομολόγιά τους. Παρά, όμως, την αύξηση των πτήσεων αρκετών σημαντικών αερομεταφορέων, πέντε ακόμη από αυτούς θα «απουσιάσουν» αυτό το καλοκαίρι από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, σε σχέση με την περυσινή περίοδο.

Η Ανκόνα και το Μπάρι στην Ιταλία, η Ατλάντα στις ΗΠΑ, το Ελσίνκι στη Φινλανδία, το Νταχράν στη Σαουδική Αραβία και το Χαρτούμ στο Σουδάν αποτελούν τους νέους προορισμούς, που θα εξυπηρετούνται από το καλοκαίρι με απευθείας τακτικές πτήσεις από το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Παράλληλα, πολλές νέες πτήσεις προστίθενται προς τη Βόρεια Ευρώπη και τις ΗΠΑ, αντικατοπτρίζοντας την αυξημένη τουριστική κίνηση που ευεληπσιεύεται να σημειωθεί προς τη χώρα μας.

Συγκεκριμένα, η Air France αυξάνει τις πτήσεις της προς Παρίσι από 14 σε 21 την εβδομάδα, ενώ η Sabena δρομολογεί αεροσκάφος Airbus A321, χωρητικότητας 180 θέσεων, προς Βρυξέλλες (στη θέση του 737-400), ενώ εγκαινιάζει το Σεπτέμβριο και δεύτερη καθημερινή πτήση με αεροσκάφος Airbus A319. Η Lufthansa δρομολογεί και τέταρτη καθημερινή πτήση προς Φρανκφούρτη, με ώρα αναχώρησης τις 4.30 το πρωί, και η Alitalia προσφέρει πλέον τρεις καθημερινές πτήσεις προς το αεροδρόμιο Linae του Μιλάνου, το οποίο έχει σχεδιαστεί ως κόμβος αερομεταφορών για την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη.

Δύο εταιρείες εγκαινιάζουν πτήσεις προς τις Σκανδιναβικές χώρες. Η Maersk Air, σε συνεργασία με τη SAS, θα εκτελεί πτήσεις καθημερινά προς Κοπεγχάγη, συμπληρώνοντας το κενό που δημιουργήθηκε στην αγορά μετά την αποχώρηση της SAS από την Αθήνα. Η Finnair δρομολογεί και πάλι μία πτήση κάθε Παρασκευή προς το Ελσίνκι, έπειτα από σύντομη απουσία από την ελληνική αγορά.

Προς την Ανατολική Ευρώπη, η LOT της Πολωνίας, η CSA της Τσεχίας και η Malev της Ουγγαρίας παρουσιάζουν αυξημένες πτήσεις προς Βαρσοβία, Πράγα και Βουδαπέστη, αντίστοιχα, σε σχέση με πέρυσι, ενώ η Balkan της Βουλγαρίας, η Tarom της Ρουμανίας και η Ada Air της Αλβανίας παραμένουν στα ίδια επίπεδα πτήσεων λόγω του «σκληρού» ανταγωνισμού με την Ολυμπιακή, η οποία έχει αυξήσει τις πτήσεις της προς τις χώρες αυτές. Η JAT, λόγω του εμπόργκο της Ε.Ε., διέκοψε τα δρομολόγιά της προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Αυξημένες πτήσεις ανακοινώθηκαν και προς την Ασία. Η Turk Hava Yollari προσφέρει πλέον δύο πτήσεις καθημερινά προς Κωνσταντινούπολη, καθιστώντας την πόλη αεροπορικό κόμβο προς την Ασία, ενώ οι Κυπριακές Αερογραμμές εγκαινιάζουν τρεις καθημερινές βραδινές πτήσεις προς Λάρνακα. Η Emirates προσφέρει πλέον πέντε καθημερινές πτήσεις προς Dubai, ενώ η Saudia «Ξαναταξιδεύει» έπειτα από οκτώ χρόνια απουσίας προς τρεις προορισμούς της Σαουδικής Αραβίας. Η Azerbaijan Airlines διέκοψε τα δρομολόγιά της προς Μπακού, όπως και η Kuwait προς Κουβέιτ.

Προς την Αμερική, αύξηση των πτήσεων προσφέρει η O.A. προς Νέα Υόρκη, ενώ η Delta εγκαινιάζει πρώτη φορά τη γραμμή Αθήνα-Ατλάντα. Η VAASP διέκοψε τα δρομολόγιά της προς Βραζιλία.

Αυξημένη εμφανίζεται η κίνηση των πτήσεων και των ελληνικών αερομεταφορέων. Η O.A., παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, θα «επιστρατεύσει» αεροσκάφη των Μακεδονικών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας ούτως ώστε να «αντιμετωπίσει» την αυξημένη ζήτηση θέσεων.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, νέες πτήσεις προστίθενται στις ήδη υπάρχουσες προς Παρίσι, Ρώμη, Μιλάνο, Άμστερνταμ στην Ευρώπη και προς Κουβέιτ, Ριάντ, Ντουμπάι στην Ασία.

Η Cronus προσφέρει περισσότερες πτήσεις προς Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, και η Air Greece εγκαινιάζει το δρομολόγιο Αθήνα-Μπάρι. Παράλληλα, δύο νέες ελληνικές ιδιωτικές εταιρείες, η Air Manos και

η Cosmos, ετοιμάζονται να «εισβάλουν» στην εσωτερική αγορά.

Ιδιαίτερα θετική είναι και η κίνηση που έχει ανακοινωθεί ως προς τις πτήσεις τσάρτερ. Μεγάλο αριθμό αιτήσεων για πτήσεις προς Ελλάδα έχουν υποβάλει εταιρείες από το Ισραήλ και τις χώρες της Κοινοπολιτείας, ενώ βελτίωση αναμένεται από τη Βρετανία και τη Γερμανία.

Η θεαματική αύξηση των πτήσεων που παρατηρείται γι' αυτό το καλοκαίρι προς την Ελλάδα αποτελεί ένα πρώτο δείγμα της προτίμησης της χώρας μας ως τόπου διακοπών από πολλούς ταξιδιώτες. Ανεπιθύμητος όμως προκαλεί το γεγονός ότι η κρίση στη Γιουγκοσλαβία μπορεί να επιφέρει μείωση της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας, με αποτέλεσμα την υπερπροσφορά θέσεων εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών σε σχέση με την επιβατική ζήτηση.

Τόσο η ΥΠΑ, σε ανεπίσημες ανακοινώσεις, όσο και οι δήλες αεροπορικές εταιρείες ευελπιστούν ότι η κρίση της Γιουγκοσλαβίας θα τερματισθεί γρήγορα, ούτως ώστε να μη «χαθεί» η κατά τη άλλα ευοίωνη τουριστική περίοδος, η οποία έχει φέτος προετοιμαστεί σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα.



Τρεις καθημερινές πτήσεις από την Αθήνα για Παρίσι προσφέρει η Air France



Η Maersk Air εγκαινιάζει καθημερινές πτήσεις προς Κοπεγχάγη



Η Emirates αυξάνει σε πέντε τις πτήσεις της προς Ντουμπάι



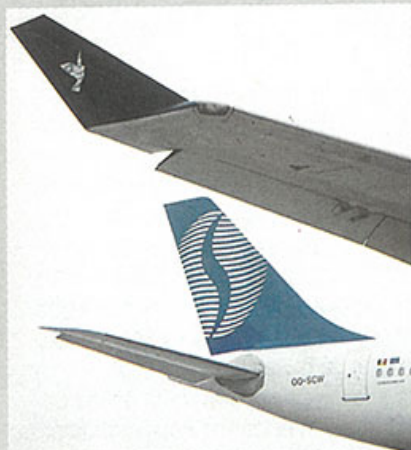
Δεύτερη καθημερινή πτήση θα εγκαινιάσει η Sabena προς Βρυξέλλες



Τρεις καθημερινές πτήσεις προσφέρει γι' αυτό το καλοκαίρι η Cyprus Airways από Αθήνα για Λάρνακα



Η Delta θα συνδέσει πρώτη φορά φέτος την Αθήνα με την Ατλάντα



Η SABENA ΕΤΟΙΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 2000

Έτοιμη να αντιμετωπίσει την πρόκληση του 2000 είναι η Sabena, βάσει των νέων σχεδίων της. Με ένα καινούργιο logo, επηρεασμένο από το σουρεαλισμό του Rene Magritte, και με ολοκληρωτική ανανέωση του στόλου της, η Sabena ετοιμάζει την... απογείωσή της. Μέχρι το τέλος του έτους, θα αποκτήσει τρία Airbus A321, δύο Airbus A320 και έξι Airbus A319. Επίσης, στον προγραμματισμό της περιλαμβάνεται η απόκτηση πέντε A320 το 2000, επτά το 2001, επτά το 2002 και τεσσάρων το 2003.

Μέχρι το 2002, η εταιρεία θα αντικαταστήσει όλα τα Boeing 737 με στόλο Airbus. Παράλληλα, τρία αεροσκάφη A330-200 θα αποκτηθούν το 1999, ενώ άλλα δύο το 2000.

Σημειώνεται ότι υπερσύγχρονα αεροσκάφη τύπου Airbus 321 έχουν ήδη δοκιμασθεί στην καθημερινή πτήση της Sabena από Αθήνα για Βρυξέλλες και το αντίστροφο (πτήσεις SN 301/SN 302). Με την ευκαιρία, λοιπόν, της απογείωσης του πρώτου Airbus 321 της βελγικής εταιρείας από Αθήνα στις 4 Απριλίου 1999, διοργανώθηκε λαμπρή γιορτή στο Ανατολικό αεροδρόμιο.

ΝΕΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ BRITISH AIRWAYS ΑΥΤΟ ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

Η Αβάνα της Κούβας και η Τασκένδη του Ουζμπεκιστάν αποτελούν τους νέους προορισμούς της British Airways την άνοιξη.

Στην πτήση προς την Αβάνα η αναχώρηση θα γίνεται κάθε Σάββατο στις 14.20 από το αεροδρόμιο Gatwick του Λονδίνου και θα εκτελείται με τα υπερσύγχρονα Boeing 777.

Οι Έλληνες επιβάτες της B.A. θα μπορούν να επωφεληθούν με αυθημερόν ανταπόκριση, εφόσον ταξιδεύουν με την πτήση BA631, που θα αναχωρεί κάθε πρωί στις 8.00, με ώρα άφιξης το Heathrow στις 10.00. Το Heathrow συνδέεται με το Gatwick με ειδικές γραμμές λεωφορείων, τα οποία αναχωρούν κάθε πέντε λεπτά, με διάρκεια ταξιδιού μιας ώρας.

Οι άλλες δύο καθημερινές πτήσεις της British Airways προς το Λονδίνο είναι η BA633 προς Heathrow, η οποία αναχωρεί κάθε απόγευμα στις 18.55 και η BA2641 προς Gatwick, με ώρα αναχώρησης τις 15:25.

Επίσης, η British Airways θα αυξήσει κατά 25% τη χωρητικότητα των πτήσεών της προς τα νησιά Γκραν Κέιμαν, Τζαμάικα, Σαν Χοζέ και Τομπάκο, τα οποία θα εξυπηρετούνται, επίσης, με τα νέα Boeing 777 της εταιρείας. Η B.A. αυξάνει, παράλληλα, τη συχνότητα των πτήσεών της προς Μπουένος Άιρες, Σιαντάγο και Μέξικο Σίτι.

Το θερινό πρόγραμμα πτήσεων της British Airways θα παραμείνει σε ισχύ έως τα τέλη Οκτωβρίου.



AIR

του Ηλία Μπίσια

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΑΠΟ ΤΗΝ EMIRATES

Την Πέμπτη εβδομαδιαία πτήση της προς Ντουμπάι εγκαινίασε πρόσφατα η Emirates. Πιο αναλυτικά, τα θερινά δρομολόγια της από/προς Ντουμπάι έχουν ως εξής:

Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Παρασκευή και Σάββατο, Ντουμπάι-Αθήνα: αναχώρηση 6.20, άφιξη 12.10.

Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Παρασκευή, Σάββατο, Αθήνα-Ντουμπάι: αναχώρηση 19.15, άφιξη 00.35

Η Emirates συνδέει, επίσης, την Αθήνα με τη Μάητα, με τρεις εβδομαδιαίες πτήσεις. Όλες οι παραπάνω πτήσεις εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Airbus A300-600R



Η SAUDI ARABIAN AIRLINES ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στις 31-5-99 αεροσκάφος της Saudi Arabian Airlines θα προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, έπειτα από οκτώ χρόνια απουσίας. Με την απόφαση αυτή, η εταιρεία ενισχύει τις δυνατότητες συνεργασίας ανάμεσα στις δύο χώρες. Κάθε Πέμπτη και Κυριακή, η Saudia θα συνδέει με αεροσκάφη τύπου MD 90 το Ριάντ, την Τζέντα και το Νταχράν με την Αθήνα. Η Saudia είναι η με-



ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ SAIR

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων του SairGroup ενέκρινε την εκλογή του Eric Honneger ως πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας για ένα χρόνο, καθώς και τη μείωση του αριθμού των μελών του Δ.Σ.

Αναλυτικά ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του SairGroup θα μειωθεί από 22 σε 8-11, ενώ θα δημιουργηθεί νέα ειδική ομάδα συμβούλων.

γαλύτερη αεροπορική εταιρεία στον αραβικό χώρο και μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Ο στόλος της αποτελείται από 112 αεροσκάφη τύπου Boeing και Airbus. Εκτελεί πάνω από 200 πτήσεις την ημέρα και απασχολεί περίπου 25.000 άτομα. Το εσωτερικό δίκτυό της καλύπτει 25 πόλεις στη Σαουδική Αραβία, ενώ το διεθνές 45 πόλεις της Μέσης Ανατολής, του Αραβικού Κόλπου, της Αφρικής, της Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής και της Ασίας. Γενικός αντιπρόσωπος της Saudia στην Ελλάδα είναι η Goldair.



ΤΟ SAIRGROUP ΘΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΜΕΡΙΔΙΟ ΣΤΗΝ TAP AIR PORTUGAL

Επίσημη αίτηση θα υποβάλει η κυβέρνηση της Πορτογαλίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώστε να εγκριθεί η απόκτηση μεριδίου της TAP Air Portugal από το SAIRgroup. Ο όμιλος SAIR επιθυμεί την απόκτηση του 20% της πορτογαλικής αεροπορικής εταιρείας (που είναι κρατική) ώστε να ενδυναμώσει ακόμη περισσότερο το συμμαχικό δίκτυό του στην Ευρώπη.

ΝΕΑ ΠΤΗΣΗ ΤΗΣ AIR FRANCE

Τρίτη καθημερινή πτήση ανάμεσα στην Αθήνα και το Παρίσι εγκαινιάσε η Air France στις 27 Απριλίου 1999. Σύμφωνα με το νέο πρόγραμμα, ένα αεροπλάνο θα αναχωρεί κάθε μέρα από την Αθήνα στις 06.45 με άφιξη στο Παρίσι στις 09.05. Η τρίτη πτήση θα ενισχύσει την επικοινωνία της Αθήνας τόσο με τη γαλλική πρωτεύουσα όσο και με ολόκληρο τον κόσμο, μέσω του εκτεταμένου δικτύου της Air France.

Το νέο δρομολόγιο προσφέρει στους επιβάτες τη δυνατότητα:

α) Να πραγματοποιούν αυθημερόν ταξίδι στο Παρίσι μετ' επιστροφής.

β) Να έχουν πρόσβαση σε ένα από τα πιο σημαντικά δίκτυα στον κόσμο, μέσω του αεροδρομίου Paris-Charles de Gaulle.

Οι άλλες δύο πτήσεις της Air France αναχωρούν από την Αθήνα στις 15.00 και 19.00.



ΑΝΟΙΞΗ ΣΤΗΝ CROSSAIR

Το 1998 ήταν η σημαντικότερη χρονιά στην ιστορία της Crossair ως προς τα οικονομικά αποτελέσματά της. Πρώτη φορά τα έσοδα της εταιρείας υπερέβησαν το ένα δισ. ελβετικά φράγκα, ενώ ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 24%. Τα κέρδη μετά τη διάθεση του αναλογούντος ποσοστού στο προσωπικό της, -που αντιστοιχεί σε 25 εκατ. φράγκα- ανήλθαν σε 63,5 εκατ. ελβετικά φράγκα, ποσόν περίπου κατά 50% υψηλότερο από πέρυσι.

Με την ευκαιρία της παρουσίασης των ετήσιων οικονομικών αποτελεσμάτων της, η Crossair παρουσίασε, επίσης, τις νέες στολές του προσωπικού της για τη νέα χειμερινή, ενώ ανήγγειλε και τη συνεργασία της με την εταιρεία ενοικίασης αυτοκινήτων Sixt. Έτσι, από την 1η Ιουλίου 1999, οι επιβάτες της Crossair θα επωφεληθούν από τις ειδικές τιμές της εταιρείας κατά την κράτηση θέσεων. Η Crossair συνδέει καθημερινά την Αθήνα με τη Γενεύη και τη Θεσσαλονίκη με τη Ζυρίχη.



AIR NEWS

Χαρίστε του
το μέλλον
χωρίς καρκίνο!

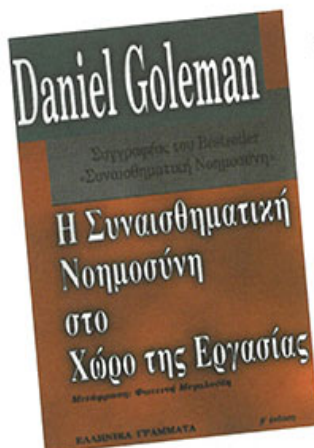


abc ADVERTISING

Δώστε
και σώστε!

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΝΤΙΚΑΡΚΙΝΙΚΟΣ ΕΡΑΝΟΣ
3 - 15 ΜΑΪΟΥ 1999

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



«Η ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΙΚΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ»

Του Daniel Goleman

Μετάφραση: Φωτεινή Μεγαλοπούλου

Εκδόσεις: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ

Με το νέο του βιβλίο, ο συγγραφέας Daniel Goleman ρίχνει φως στην επαγγελματική επιτυχία, στην ικανότητα που ξεχωρίζει τους αστέρες των επιδόσεων, στις δεξιότητες που πρέπει να διαθέτει ένας άνθρωπος για να διαπρέψει στον εργασιακό του χώρο.

Ο συγγραφέας πραγματοποιεί μια έρευνα σε εκατοντάδες επιχειρήσεις και χιλιάδες εργαζόμενους σε όλο τον κόσμο, προσφέροντας μια νέα προοπτική, χρήσιμη όχι μόνον για τον φοιτητή του μάρκετινγκ και της διοίκησης επιχειρήσεων, αλλά και για τους συμβούλους, τους διευθυντές, τα ανώτερα στελέχη.

«Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΗΣ ΦΥΡΟΝΕΡΙΑΣ»

Της Γεωργίας Δαλιανό Ποιητική Συλλογή

Η Γεωργία Δαλιανό είναι ασυρματίστρια του Εμπορικού Ναυτικού. Το βιβλίο «Η Θάλασσα της Φυρονερίας» είναι η πρώτη ποιητική της συλλογή. Έχει τιμηθεί στο λογοτεχνικό διαγωνισμό που διοργάνωσε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με το βραβείο ποίησης «Ν. Καββαδία». Ποιήματά της συγκαταλέχθηκαν στις ανθολογίες «A moment in time» και «Best poems of 1996», που εκδόθηκαν πρόσφατα από τη Ν. Λ. of Poetry.



«ΕΝΘΥΜΙΟΝ ΜΥΚΟΝΟΥ»

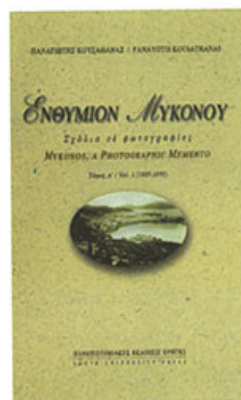
Σχόλια σε φωτογραφίες

Τόμοι: Α & Β

Του Παναγιώτη Κουσαθανά

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΡΗΤΗΣ

Το δίτομο λεύκωμα «Ενθύμιον Μυκόνου 1885-1985» αποτελεί φωτογραφική αναπαράσταση της ιστορίας, του πολιτισμού και της αρχιτεκτονικής ενός αιγαιοπελαγίτικου νησιού, που υμνήθηκε όσο λίγα. Σπάνιες φωτογραφίες ενός πλουσιότατου αρχείου, με σχόλια και επεξηγήσεις από έναν γνώστη του γενέθλιου τόπου του, τον συγγραφέα Παναγιώτη Κουσαθανά. Πέραν της αισθητικής απόλαυσης, το λεύκωμα αποτελεί καταγραφή της πορείας της Μυκόνου και μαρτυρία των ριζικών αλλαγών της τα τελευταία χρόνια.



«FRANCHISING»

Νομική και Επιχειρηματική Διάσταση

Θεωρία-Νομολογία-Υποδείγματα

Του Δημητρίου Στ. Κωστάκη (δικηγόρου)

Εκδόσεις: ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Η ανάπτυξη του πρωτοποριακού θεσμού του franchising και στη χώρα μας καθιστά την έκδοση του έργου χρήσιμη για τον οικονομολόγο, τον νομικό αλλά και τον επιχειρηματία που θέλουν να κατανοήσουν την ανάπτυξη μιας επιχείρησης με franchising αλλά και να αντιμετωπίσουν τα διάφορα προβλήματα που ανακύπτουν από τη λειτουργία μιας συμβατικής σχέσης franchising.

Παρά τις δυσκολίες, λόγω ανυπαρξίας νομοθετικού πλαισίου και Κώδικα Δεοντολογίας, αλλά και της ιδιαίτερα φτωχής νομολογιακής και θεωρητικής αντιμετώπισης του θέματος, ο συγγραφέας Δημήτρης Στ. Κωστάκης, δικηγόρος και πρόεδρος της εταιρείας «Νομικών Δικαιώσεων», ανέπτυξε με εύληπτο τρόπο την οικονομική, επιχειρηματική και νομική διάσταση του θέματος.



Ολοκληρώθηκε το 2ο Παγκόσμιο Συνέδριο Τουρισμού Γκολφ, το οποίο οργάνωσε η Relais du Golf, διεθνής εταιρεία marketing, προώθησης και προβολής θερτέρων γκολφ, σε συνεργασία με την Goldair Tours.

Στόχος των εργασιών του 2ου Παγκόσμιου Συνεδρίου Τουρισμού Γκολφ ήταν η ευαισθητοποίηση όλων των αρμόδιων φορέων έτσι ώστε να προωθηθούν στη χώρα μας προγράμματα δημιουργίας γηπέδων και σχετικών εγκαταστάσεων γκολφ. Ομάδα διεθνών προσωπικοτήτων συνέθεσε το παζλ των ομιλητών του συνεδρίου, τα πορίσματα του οποίου θα συμβάλουν στη διάδοση του αθλήματος στην Ελλάδα, γεγονός από το οποίο θα ωφεληθεί σημαντικά η τουριστική βιομηχανία της χώρας μας.

Τυνησιακό Φεστιβάλ

Εξωτικό Τυνησιακό Φεστιβάλ πραγματοποιείται αυτές τις μέρες στο Hilton Athens, το οποίο θα διαρκέσει μέχρι τις 9 Μαΐου. Το Φεστιβάλ διοργανώνεται σε συνεργασία με τον Τυνησιακό Οργανισμό Τουρισμού, το Tunis Hilton και με τη χορηγία των εταιρειών Meditours, Credit Commercial de France και Tunis Air. Στο εστιατόριο «Νησιά», οι επισκέπτες θα μπορούν να δειπνήσουν επιλέγοντας αυθεντικές τυνησιακές λιχουδιές από μπουφέ, μαγειρεμένες αποκλειστικά από τον σεφ του Tunis Hilton, κότοχο του τίτλου «καλύτερος σεφ στην Τυνησία» το 1998. Το δείπνο συνοδεύεται με ρυθμούς της Τυνησίας από οκτώ τραγουδιστές και χορεύτριες σε ένα φαντασμαγορικό θέαμα, με μοντέρνα φοκλорική μουσική και παραδοσιακούς χορούς.

Χτισμένο πάνω στο κύμα

Το restaurant «Moorings» βρίσκεται σε μία από τις πιο όμορφες γωνίες της Αθήνας και του Σαρωνικού, στη Μαρίνα Βουλιαγμένης. Χτισμένο «πάνω στο κύμα», σας περιμένει από νωρίς το μεσημέρι μέχρι το βράδυ, προσφέροντας ιδανικές ποικιλίες μεσογειακής κουζίνας, δημιουργίες του Γάλλου σεφ Ντομινίκ Περό.

Το restaurant «Moorings» οργανώνει και ειδικές εκδηλώσεις, όπως επαγγελματικά δείπνα ή γεύματα, από 6 μέχρι 240 άτομα, σε οικονομικές τιμές και με την προσοχή και το κύρος του γνωστού εστιατορίου.

Τηλ: 8961.310, 8961.113.

Νέα κοινοπραξία

Υπεγράφη συμφωνία συνεργασίας για τη σύσταση κοινοπραξίας παροχής αθλητικών, πολιτιστικών και τουριστικών υπηρεσιών μεταξύ οκτώ εταιρειών, οι οποίες είναι:

Όμιλος MINOY ΚΥΡΙΑΚΟΥ
Όμιλος ΒΑΣΙΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ και
Όμιλος LANITH
ASSET
Όμιλος GOLDAIR
Όμιλος AIRTOUR GREECE
AKTINA TRAVEL
AFEA TRAVEL
GS TRAVEL

Το μετοχικό κεφάλαιο της κοινοπραξίας ανέρχεται στα 100.000.000 δρχ., ισομερώς καταμερισμένο μεταξύ των μελών της, πρωταρχικός δε σκοπός είναι η συνεργασία επιχειρηματικών φορέων με διαφορετική ταυτότητα δράσης, αλλά με δηλωμένη την επιδίωξη κοινών στόχων.

Η σύνθεση των μελών επηρέασε με γνώμονα την πολυπληθή συνδρομή που θα απαιτηθεί για την αντιμετώπιση των διαφορετικών δραστηριοτήτων πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα, ενώ στόχοι είναι η παροχή ολοκληρωμένων και σύνθετων τουριστικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

Επιτυχημένη ερμηνεία

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε στο Παλέρμο, στις 19 Μαρτίου, η εμφάνιση της βιοηένας Έφης Χριστοδούλου και της Κρατικής Ορχήστρας Αθηνών.

Η νεορή μουσική ερμηνεία του κονσέρτου του Glazunov, εντυπωσιάζοντας το κοινό με τη δεξιοτεχνία και την εκφραστική μουσικότητά της.

Το βιοή με το οποίο ερμήνευσε το κονσέρτο η Έφη Χριστοδούλου ήταν Στρανιβάρους της χρυσής περιόδου «ex Vogelweith» και κατασκευάστηκε στην Κρεμόνα της Ιταλίας το 1711. Το βιοή παραχωρήθηκε από ιδιωτική συλλογή του Λονδίνου ειδικά για τη συναυλία, με την ευγενική χορηγία της εταιρείας «Tsaviris Shipping» και την προσωπική συμβολή του κ. Γιώργου Τσαβίρη. Τη συναυλία παρακολούθησαν εξέχουσες προσωπικότητες από τον ακαδημαϊκό χώρο, το ναυτιλιακό χώρο και το χώρο της τέχνης.



Η κ. Έβελιν Μπάκιντα με τον κ. Νάτο Μπίσια, σύμβουλο ειδικών θεμάτων και αεροπορίας των «Ναυτικών Χρονικών», τον κ. και την κ. Λούκα της Ένωσης Ελλήνων Δημοσιογράφων Συγγραφέων Τουρισμού στη γιορτή της Sabena



Νέο αεροσκάφος για τη Sabena

Η βελγική αεροπορική εταιρεία Sabena γιόρτασε την προσέγγιση του νεοαποκτηθέντος αεροσκάφους A321 στο αεροδρόμιο του Ελληνικού με μία λαμπρή εκδήλωση. Στο «gate» αναχώρησης, η εταιρεία πρόσφερε στους επιβάτες και καλεσμένους της εδέσματα και ποτά, ενώ η γιορτινή ατμόσφαιρα ήταν ανάλογη της ανανεωτικής «διάθεσης» της εταιρείας!

Η εταιρεία Sabena γιόρτασε την προσέγγιση του νεοαποκτηθέντος αεροσκάφους A321 στο αεροδρόμιο του Ελληνικού με μία λαμπρή εκδήλωση. Στο «gate» αναχώρησης, η εταιρεία πρόσφερε στους επιβάτες και καλεσμένους της εδέσματα και ποτά, ενώ η γιορτινή ατμόσφαιρα ήταν ανάλογη της ανανεωτικής «διάθεσης» της εταιρείας!

Νέα προοπτική στις ναυτιλιακές τηλεπικοινωνίες

Η εταιρεία Telia Mobile AB είναι πασίγνωστη στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο λόγω της λειτουργίας του συστήματος Maritex. Το Maritex είναι ένα ολοκληρωμένο αυτόματο και διεθνές

σύστημα τηλεπικοινωνιών, το οποίο βασίζεται στη βελτιωμένη λειτουργία HF Radio. Η Telia Mobile AB, ανταποκρινόμενη στις αυξανόμενες απαιτήσεις της ναυτιλιακής κοινότητας, θέτει σε εφαρμογή το νέο σύστημα

Telia Maricom, το οποίο βασίζεται στη χρησιμοποίηση τόσο του Internet όσο και του HF Radio. Το δίκτυο Telia Maricom Hub θα προσφέρει μέσω μηνυμάτων E-mail πολυπληρεις υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.



Η Telia Mobile AB είναι θυγατρική εταιρεία του Όμιλου Telia, ο οποίος εδρεύει στη Σουηδία και εκπροσωπείται διεθνώς -κυρίως στην Ευρώπη- με δικές της αντιπροσωπείες ή μέσω συνεργαζόμενων εταιρειών.



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Τριάντα χρόνια λειτουργίας συμπλήρωσε φέτος η Ναυτιλιακή Λέσχη. Στις 26 Φεβρουαρίου 1969, ανοίγει επίσημα το εντευκτήριο της Λέσχης στη γνωστή μας διεύθυνση, Μιαούλη 51. Η ανάγκη για μια ήσυχη και χαρούμενη γωνιά στον Πειραιά διαπιστώθηκε το Μάιο του 1966 από τους συντελεστές της αγοραπωλησίας ενός δεξαμενόπλοιου, τον Κωνσταντίνο Ξένο, τον Νικόλαο Ιωαννίδη, τον Albert White, τον Μακάριο Σκούφαλο και τον Νίκο Κοτζιά.

Στο πέρασμα του χρόνου, η Ναυτιλιακή Λέσχη αντιμετώπισε αντίξοες συνθήκες, τις οποίες όμως ξεπέρασε με τη διαρκή υποστήριξη των μελών της, συνεχίζοντας να προσφέρει τις υπηρεσίες της στο ναυτιλιακό χώρο. Χαρακτηριστική η κίνηση του καπετάν Γιάννη Δ. Πατέρα και του αδελφού του Νίκου Δ. Πατέρα, οι οποίοι αποφασίζουν να πουλήσουν στη Λέσχη τους δύο ορόφους όπου στεγάζεται για να αποφευχθεί η μετακίνησή της αλλού. Κίνηση που βρήκε σημαντικό υποστηρικτή τη Citibank, η οποία, μέσω του τότε διευθυντή της Δημήτρη Κροντηρά, δανείζει στη Λέσχη πολύ και φθινό χρήμα (τόσο πολύ και φθινό που χρειάστηκε ειδική κατ' εξαίρεση άδεια από τη Νομισματική Επιτροπή).

Σκοπός της Λέσχης, πέραν της δημιουργίας κατάλληλου εντευκτηρίου, είναι η σύσφιξη και ανάπτυξη φιλικών δεσμών μεταξύ των ασχολουμένων με την εμπορική ναυτιλία, η δημιουργία ευκαιριών συναντήσεων των μελών της προς συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων επί επαγγελματικών θεμάτων, η δημιουργία και διατήρηση βιβλιοθήκης με, ει δυνατόν, όλα τα σχετικά για τη ναυτιλία συγγράμματα και περιοδικά, η από κοινού αντιμετώπιση των σχετικών με την ελληνική ναυτιλία ζητημάτων, η δημιουργία Κέντρου Ναυηλώσεων, η ανάπτυξη κοινωνικών και κοινωφελών εν γένει δραστηριοτήτων, καθώς και η προσπάθεια προβολής, διεθνώς, της ελληνικής ναυτιλίας και η υποστήριξη των ελληνικών συμφερόντων.

Το 1977, η Ναυτιλιακή Λέσχη οργανώνει την πρώτη συνεστιάση της με ναυτιλιακά θέματα. Από τότε μέχρι σήμερα τα μέλη της, που ανέρχονται σε 900, είχαν την ευκαιρία να παρευρεθούν σε αμέτρητες συγκεντρώσεις με θέματα του άμεσου ενδιαφέροντός τους, ναυτιλιακά ή καλλιτεχνικά. Τα στιγμιότυπα που δημοσιεύουμε στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» είναι από πρόσφατη συγκέντρωση, με προσκεκλημένο τον δήμαρχο Πειραιά κ. Χ. Αγραπίδη, ο οποίος ενημέρωσε τα μέλη της Λέσχης για τα προβλήματα της πόλης του Πειραιά και ζήτησε τη συνεργασία όλων για τη δημιουργία νέων έργων. ➡



Στις φωτό:

1. Ο δήμαρχος του Πειραιά κ. Αγραπίδης
2. Οι Κ. Μαυρόπουλος, Ν. Γερασίμου και Δ. Ρεδιάδης
3. Οι Α. Κομνηνός και Γ. Δαλακούρας με το Μητροπολίτη Πειραιά Καλλίνικο
4. Από δεξιά οι Σ. Νταϊφάς, Δ. Κουτρομπουλάς, αφοί Καρρά, Ν. Τερεζιώτης, Κ. Λώζ, και Κ. Σιούφας
5. Από δεξιά οι Ν. Πατέρας, Χ. Αγραπίδης, Γ. Δαλακούρας, ο Μητροπολίτης Πειραιά Καλλίνικος, Α. Χατζηγιάννης, Γ. Γράτσος.



7ο Διεθνές

Thalassa Forum

(Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ)

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΟΡΥΦΗΣ ΑΘΗΝΩΝ '99

ΖΑΠΠΕΙΟ ΜΕΓΑΡΟ 14-15-16 ΜΑΙΟΥ 1999

Με Συμμετοχή των: Greek Shipping Co-operation Committee
Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών - Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου

Αιγίδες: Υπουργεία Ανάπτυξης, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου
Δήμοι Αθηναίων - Πειραιώς, ΕΜΠ, ΠΠ, ΕΕΕΠ, ΕΕΑ, ΕΛΙΝΤ, ΗΣΑ, WISTA

Ομιλητές:

Σουμάκης Στ. Υπουργός ΕΜΠ.ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, Χατζηπατέρας Ι. G.S.C.C.-Λονδίνο, Μυλωνάς Χ. Εν.Κυπρίων Εφοπλιστών, Μητρόπουλος Ε. Ι.Μ.Ο., Γράτσος Γ. Ν.Ε.Ε., Τσάκος Π. Tsakos Shipping, Αλεξανδράτος Σπ. Έν.Εφ.Μεσ.Φορτ.Πλοίων, Γκιζιάκης Κ. NAT, Λύρας Ι. ΕΕΕ, Blincow D. Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Μιχαηλίδης Γ. Κυπρ.Ναυτ.Συμβούλιο, Μανιατόπουλος Κ. ΟΛΠ, Ποταμιάνος Α. ΕΕΕΠ, Δαλακούρας Γ. Dalex Shipping, Κόντες Θ. Festival Cruises, Γιαννούλης Π. ΕΛ.Ι.Ν.Τ., Τσαβλίζης Ν. Έν.Πλοιοκτ.Ρυμ.&Ναυαγοσωστ., Παπαλέξης Εμμ. Mare Maritime, Μαρινιέρης Ν. Maritel, Πολέμης Σπ. Remi Maritime, Βορδώνης Εμμ. Thenamaris, Λαβίδας Μ. Det Norske Veritas, Δαμιανός Α. Alpha Ventures, Παναγόπουλος Α. Attica Enterprises, Ζαμπετάκης Σ. ANEK, Παπαγεωργίου Β. Lloyd's Register, Μανιαδάκης Α. Minoan Lines, Στρίντζης Γεο. Strintzis Lines, Κοτζιάς Ν. Ν.Κοτζιάς Shipping, Χουλιανράκης Α. ABS, Πλουμπίδης Κ. Εμπορική Τράπεζα, Βερνίκος Γ. Vernicos Yachts, Θαλασσινός Ε. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Παπαδόπουλος Μ., Bureau Veritas, Κυρτάτος Ν. ΕΜΠ, Αθηναίος Α. ΝΕΛ, Κομνηνός Μ. Leandros Shipping, Γουλιέλμος Α. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τουρκολιάς Α. Εθνική Τράπεζα, Μουνδρέα Χ. Good Faith Shipping, Μητσάτσος Α. Helmsra, Χαλάς Ι. Παν.Ναυτ.Ομοσπονδία, Μαργαρίτη Β. ΕΤΒΑ, Χαλκιαδάκης Ι. Ρεθυμνιακή, Ντούνης Χρ. Hell.Hull Management, Πενθερουδάκης Ν. Η.Σ.Α, Κιοσέογλου Χ. WISTA ΕΛΛΑΣ, Ψαραύτης Χ. ΟΛΠ, Musap Μ. RINA Hellas, Βλάχος Γ. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Παπανικολάου Α. ΕΜΠ

Κυριακή 16 Μαΐου 1999

ΒΡΑΒΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ '99

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΡΥΘΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ Βραβείο Ανθρωπιστικής Προσφοράς
ΩΝΑΣΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Βραβείο Κοινωνικής Προσφοράς και Προσφοράς στην Ναυτιλία
ΛΑΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Βραβείο Ανθρωπιστικής Προσφοράς και Προσφοράς στην Ναυτιλία
ΠΑΤΕΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Α. Βραβείο Ανθρωπιστικής Προσφοράς και Προσφοράς στην Ναυτιλία
ΛΙΒΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. Βραβείο Προσφοράς στην Ναυτιλία και την Προστασία του Περιβάλλοντος
ΛΑΙΜΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΠ. Βραβείο Προσφοράς στην Ναυτιλία και τον Πολιτισμό
ΚΟΥΣΤΩ ΖΑΝ-ΖΑΚ Βραβείο Προσφοράς στην Μελέτη και Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος
ΝΤΑΣΣΕΝ ΖΥΛ Βραβείο Προσφοράς στον Πολιτισμό
ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ Μ. Βραβείο Προσφοράς στον Πολιτισμό
ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ΝΤΟΛΥ Βραβείο Προσφοράς στον Πολιτισμό

Προσωπικές ευθύνες για υποχρεώσεις ναυτιλιακών εταιρειών

Δ' Εισήγηση *

ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Εισηγητής Ανδρέας-Κωνσταντίνος Ι. Τζήμας

Δικηγορικό Γραφείο ΔΕΥΚΑΛΙΩΝ ΡΕΔΙΑΔΗΣ & ΥΙΟΙ

I. Εισαγωγή

Στη ναυτιλιακή δικαστηριακή πρακτική, πέρα από τις περιπτώσεις ατομικής ευθύνης του ναυτιλιακού επιχειρηματία για τις οφειλές της εταιρείας του και, γενικότερα, αλληλεπίδρασης των ευθυνών των φυσικών προσώπων και της εταιρείας στα πλαίσια της ίδιας ναυτιλιακής επιχείρησης, απαντώνται και περιπτώσεις όπου μια ναυτιλιακή επιχείρηση καταλήγει να ευθύνεται για τα χρέη μιας άλλης, ξένης επιχείρησης. Και τούτο συμβαίνει είτε εν γνώσει της είτε, ακόμη, εν αγνοία της.

Η ευθύνη αυτή προκύπτει από ναυτιλιακές συμβάσεις που συνάπτει η επιχείρηση, συγκεκριμένα από αγοραπωλησίες πλοίων, και αποτελεί το αντικείμενο αυτής της εισήγησης.

Θα εξετασθούν οι ακόλουθες περιπτώσεις ευθύνης και οι εξ'αυτής συνέπειες σε βάρος του ναυτικού επιχειρηματία:

(α) Η ευθύνη από εικονική μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων (άρθρα 138, 139 ΑΚ).

(β) Η ευθύνη αυτού που απέκτησε περιουσιακό στοιχείο, το οποίο του μεταβίβασε ο πωλητής/αρχικός οφειλέτης, με σκοπό να μεταβιβάσει τη δυνατότητα των δανειστών του να ικανοποιηθούν από αυτό, δηλαδή καταδο-
λιευτικά (άρθρα 939 επ. ΑΚ).

(γ) Η ευθύνη αυτού που απέκτησε το σύνολο περιουσίας ή ολόκληρη επιχείρηση τρίτου ή περιουσιακά στοιχεία που αποτελούν το σημαντικό-
τερο τμήμα της περιουσίας ή της επιχείρησης (άρθρο 479 Αστικού Κώδικα). Το ενδιαφέρον της ρυθμίσεως αυτής παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένο στο χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου είναι συνήθης η μεταβίβαση πλοίων που ανήκουν σε μονοβάθμιες επιχειρήσεις/εταιρείες.

Το ζήτημα παρακρίνει από το βασικό θέμα της ημερίδας, διότι, όπως είπαμε, δεν αφορά τις οφειλές της ίδιας της ναυτιλιακής επιχείρησης ή του φυσικού φορέα της, αλλά τις οφειλές μιας τρίτης, ξένης πολιτικής φορέας επι-
χείρησης, που είναι (και παραμένει) αρχικός οφειλέτης. Είναι όμως συγγε-
νές με το βασικό θέμα για δύο λόγους, και γι' αυτό το περιλάβαμε στη σημερινή συνάντηση:

Πρώτον, διότι και στην περίπτωση αυτή ευθύνεται ένα πρόσωπο για υπο-
χρεώσεις που δεν έχει δημιουργήσει το ίδιο αλλά κάποιος άλλος, και

δεύτερον, διότι η περίπτωση μεταβίβασης πλοίου εντός του ιδίου ομί-
λου εταιρειών, που κινδυνεύει να χαρακτηριστεί εικονική, είναι συχνά στοι-
χείο της συμπεριφοράς του ναυτιλιακού επιχειρηματία που συνεκτιμάται,
προκειμένου να παραμεριστεί η νομική προσωπικότητα των εταιρειών και
να απαγγελθούν συνέπειες κατά του φυσικού φορέα της επιχείρησης,
δηλαδή του επιχειρηματία.

Η ανωτέρω κατά σειρά απορίθμηση δεν γίνεται μόνο για συστηματικούς
λόγους, αλλά και κατά σειρά σπουδαιότητας όσον αφορά τον αποκτώντα.

Στις πρώτες δύο περιπτώσεις, είτε ο αγοραστής συμπτύσσει με τον πωλη-
τή, προκειμένου ο τελευταίος να αποφύγει εκμίσθωση των υποχρεώσε-
ών του, άρα γνωρίζει τις πιθανές συνέπειες της πράξης του, δεδομένου
ότι ενήργησε προς καταδοχή των δανειστών, σύμφωνα με το άρθρο
939 ΑΚ και αναλαμβάνει να διακινδυνεύσει την απώλεια του ανταλλάγμα-
τος που έδωσε για την απόκτηση του περιουσιακού στοιχείου, είτε ουδέ-
ποτε θέλησε να συμβληθεί «σπουδαίως», δηλαδή σοβαρά, άρα πρόκειται
για εικονική σύμβαση, που ρυθμίζεται από τα άρθρα 138 και 139 ΑΚ, από-

τε στην πράξη ο αγοραστής ουδέν διακινδυνεύει, αφού ουδέν αντίπαλο-
μα κατέβαλε για την υποτιθέμενη απόκτηση του περιουσιακού στοιχείου.

Αντίθετα, για να εφαρμοσθεί η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ και να ευθύ-
νεται ο αγοραστής του πλοίου για χρέη που αρχικά βάρυναν ευθέως και
μόνο τον πωλητή/προηγούμενο πλοιοκτήτη, δεν είναι αναγκαίο η γνώση
του αγοραστή για την ύπαρξη των χρεών αυτών. Οι προβλεπόμενες συνέ-
πειες επέρχονται επομένως σε βάρος αθώου συναλλισσομένου.

Οι συνέπειες εφαρμογής των ανωτέρω διατάξεων, και ιδιαίτερα των προ-
βλεπόμενων στα άρθρα 939 επ. ΑΚ και 138, 139 ΑΚ, δεν έχουν βέβαια σημα-
σία μόνο για τη διερεύνηση της διακινδύνευσης του συμβαλλομένου που
απέκτησε τα περιουσιακά στοιχεία, αλλά και ως προς τη δυνατότητα του
δανειστή του πωλητή να ικανοποιήσει την αξίωσή του ευθέως κατά του
αρχικού οφειλέτη του, δεδομένου ότι κοινή συνέπεια, με κάποιες παρα-
λλαγές, είναι η παραμονή, εν τέλει, των μεταβιβασθέντων περιουσιακών
στοιχείων στην περιουσία του οφειλέτη.

Στην πράξη τα όρια μεταξύ των εξεταζόμενων περιπτώσεων δεν είναι
πάντα ευδιάκριτα. Για το λόγο αυτό, καίτοι οι ανωτέρω διατάξεις αντιφά-
σκουν μεταξύ τους, αφού η αλήθεια της μιας αναιρεί την άλλη, επιτρέπε-
ται και συνηθίζεται η επικουρική σώρευση και των τριών βάσεων (ΜΠρΠερ
3032/88, Δ 20, 239, ΜΠρΠερ 3033/88, ΕΝΔ 17, 305, ΠΠρΠερ 1026/85,
ΕΝΔ 14, 362), ενώ ιδιαίτερα επίκληση του στοιχείου της εικονικότητας γίνε-
ται ευρύτητα, δεδομένου ότι, όπως θα αναλυθεί, και πιο απλή είναι, αλλά
και λιγότερες προϋποθέσεις απαιτεί.

II. 138 επ. ΑΚ - Εικονική μεταβίβαση πλοίου

α. Νομοθετική ρύθμιση

Σύμφωνα με το άρθρο 138 ΑΚ δικαιοπραξία που έγινε εικονικά («ουχί σπου-
δαίως, αλλά κατά το φαινόμενο μόνον», κατά τη διατύπωση του Αστικού
Κώδικα), όταν δηλαδή οι συμβαλλόμενοι είχαν συμφωνήσει να μην ισχύ-
σει σοβαρά αυτή ή να ισχύει μεταξύ τους άλλου είδους σύμβαση που καλύ-
πτεται από την εικονική, είναι άκυρη. Η διάταξη αυτή αποτελεί έκφραση
της γενικής αρχής της καλής πίστης που διατρέχει το συναλλακτικό δίκαιο
του ΑΚ.

β. Προϋποθέσεις (ΜΠρΠερ 3033/88, Δ20, 239, ΜΠρΠερ 3033/88, ΕΝΔ
17, 305).

Απαιτείται η ύπαρξη (α) απευθυντέας δήλωσης βουλήσεως, χωρίς την
οποία βεβαίως δεν είναι δυνατή η κατάρτιση δικαιοπραξίας, και (β) συμ-
φωνία και των δύο συμβαλλομένων ότι η δήλωση βουλήσεως για την
κατάρτιση της δικαιοπραξίας γίνεται όχι σπουδαίως αλλά εικονικά.

Αναγκαία προϋπόθεση είναι να μην πρόκειται για δικαιοπραξία ανεπίδεκτη
εικονικότητας. Τέτοιες δικαιοπραξίες είναι αυτές για τις οποίες η σύμπρα-
ξη της δημόσιας αρχής αποτελεί συστατικό τύπο τους, όταν δηλαδή η πρά-
ξη της δημόσιας αρχής εκδηλώσει βούληση παραγωγική έννομης σχέσης π.χ.
γάμος, υιοθεσία. Αντίθετα, δεν αποκλείεται όταν η δημόσια αρχή ενεργεί
προς βεβαίωση βουλήσεως άλλων προσώπων, χωρίς η δήλωσή της αυτή
να είναι δικαιοπρακτική. Τέτοια περίπτωση είναι και η υποθήχωση πλοίου,
όπου ο υποθήχος δέχεται απλώς και καταχωρεί την πράξη μεταβίβασης
πλοίου χωρίς να συμπτύσσει στην κατάρτιση της δικαιοπραξίας, άσχετα
εάν η καταχώρηση αυτή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη μεταβίβαση
της κυριότητας (ΑΠ 363/1987, ΕΝΔ 17, 211 & ΝοΒ 88, 559).

Την αναγνώριση της ακυρότητας της δικαιοπραξίας μπορεί να ζητήσει
οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον, ιδιαίτερα δε οι δανειστές του οφει-
λέτη από οποιαδήποτε αιτία κατά το χρόνο της μεταβίβασης, η οποία του
παρέχει δικαίωμα αναγκαστικής εκτέλεσής κατά της περιουσίας του οφει-
λέτη.

Παράδειγμα: Ο Α, που βαρύνεται με χρέη, συμφωνεί να πωλήσει και νπο-
λογήσει στο όνομα του Β το πλοίο του, χωρίς όμως σκοπό να αποξενωθεί
από την ιδιοκτησία του, μόνο και μόνο για να μην μπορέσουν να το κατά-
σχουν οι πιστωτές του Α. Το πλοίο συνεχίζει να το εξουσιάζει ο Α, ο οποί-
ος διαπραγματεύεται ναυλώσεις και εισπράττει ναύλους.

γ. Αποτελέσματα

Η δικαιοπραξία είναι απολύτως άκυρη και το δικαστήριο διαπιστώνει απλά
την ακυρότητα, οπότε η δικαιοπραξία θεωρείται ότι δεν υπήρξε ποτέ και λογί-
ζεται ότι η περιουσιακή κατάσταση παρέμεινε ίδια με αυτήν που ήταν προ
της εικονικής δικαιοπραξίας. Μετά τη δικαστική αναγνώριση της ακυρότη-
τας, οι πιστωτές του Α (οφειλέτη) μπορούν να επιληφθούν του πλοίου και
να το κατάσχουν, ως εάν αυτό δεν εξέφυγε ποτέ της ιδιοκτησίας του. Έτσι
ο Α, ενώ πιστεύει ότι έχει προστατευθεί από τις απαιτήσεις των δανειστών
του, στην πραγματικότητα ουδέν επέτυχε.

Ομοίως άχρηστη πρακτικά είναι μια τέτοια μεθόδευση και στην περίπτω-
ση που ο Α δεν έχει χρέη, αλλά φοβάται μήπως δημιουργήσει στο μέλλον
και για το σκοπό αυτό οργανώνει την εικονική μεταβίβαση του πλοίου του,
επειδή γίνεται δεκτό ότι και μεταγενέστερες από την εικονική μεταβίβαση
απαιτήσεις κατά του Α μπορούν να ικανοποιηθούν από το πλοίο αυτό, αφού
βέβαια πρώτα διαπιστωθεί δικαστικά η εικονικότητα της μεταβίβασης.

Σε σχέση με όσα αναπτύσσονται σε άλλη εισήγηση, πρέπει να γίνει η διά-
κριση ότι αυτό που ευρευνάται εν προκειμένω είναι όχι η καλυπτόμενη από
εικονική εταιρεία δραστηριότητα κάποιου, αλλά η εικονική μεταβίβαση
πλοίου προς τέτοια εταιρεία ελεγχόμενη από οφειλέτη, προς αποφυγή
ικανοποιήσεως δανειστών και αναλήψεως του κινδύνου εκ της επιχειρη-
ματικής δραστηριότητας.

Και μάλιστα, στο σημείο αυτό πρέπει να τονισθεί ότι εντελώς διαφορε-
τική από την εξεταζόμενη είναι η περίπτωση που ο επιχειρηματίας εξ αρχής
συνιστά μονοβάθρη εταιρεία στην οποία νπολογεί το πλοίο ευθύς με την
απόκτησή του, διότι τούτο αποτελεί θεμιτό τρόπο περιορισμού της ευθύ-
νης του ναυτικού επιχειρηματία. Το πρόβλημα για τον επιχειρηματία γεννάται,
και ευλόγως, όταν αυτός, συνήθως μετά τη γένεση των χρεών, μεταβι-
βάσει τύποις μόνον το πλοίο, με πραγματική πρόθεση όχι να αποξενωθεί από
αυτό, αλλά να στερήσει από τους πιστωτές του τη δυνατότητα να επιλη-
φθούν αυτού, ενώ ο ίδιος εξακολουθεί να το εξουσιάζει και να ωφελείται
από αυτό.

Το εάν δύνανται οι πιστωτές του Α να επιληφθούν και να κατάσχουν το νπο-
λογηθέν στη μονοβάθρη αυτή εταιρεία πλοίο για προσωπικά χρέη του,
αίροντας την αυτοτέλεια του νομικού προσώπου της εταιρείας αυτής, είναι
βεβαίως διαφορετικό ζήτημα, που εξετάζεται σε άλλη εισήγηση.

δ. Αποτελέσματα προς τρίτους

Ο καλός πιστός τρίτος που συνηλθόχθη με αυτόν που απέκτησε εικονικά π.χ.
καταρτίζοντας σύμβαση ναυλώσεως του πλοίου και καταβάλλοντας τους
ναύλους σε αυτόν, απαλλάσσεται, ακόμη και εάν επέδειξε ελαφρά αμέλεια.

Εξάλλου, ακόμη και ο τρίτος που απέκτησε, πραγματικά και όχι εικονικά,
το πλοίο από τον εικονικώς συναληγέντα, απαλλάσσεται κάθε ευθύνης
και θεωρείται ότι νόμιμα το απέκτησε, επειδή το απέκτησε παρά δικαιού-
χου.

ε. Διάκριση από συγγενείς έννοιες

Η δικαιοπραξία που έγινε με παρένθετο πρόσωπο δεν είναι εικονική, αλλά
σοβαρά, έστω εάν ο τρίτος γνωρίζει ότι ο αντισυμβαλλόμενος ενεργεί ως
παρένθετος. Ο τρίτος δεν μπορεί να στραφεί κατά του κρυπτομένου διό-
τι τα αποτελέσματα της δικαιοπραξίας επέρχονται στο πρόσωπο του παρέν-
θετου (δυνατότητα μόνο με ΚΠολΔ 72, ΚΠολΔ 982, ΑΚ 904, ΑΚ 919).

Αντίθετα, εάν τόσο ο παρένθετος όσο και ο συμβαλλόμενος ήθελαν να
επέλθουν τα αποτελέσματα στο πρόσωπο του κρυπτομένου, τότε ο συμ-
βαλλόμενος μπορεί να στραφεί κατά του κρυπτομένου (Εφετ Πειρ 760/92,
ΕΝΔ 21, 260).

Τέλος, εάν η εικονική σύμβαση έγινε προς καταστράτηγηση νόμου δεν
είναι εικονική. Τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία σε περιπτώσεις που δίδεται
ικανοποίηση απαιτήσεως σε βάρος φυσικού προσώπου φερομένου ως
εφορηιστού και δρώντος υπό τον μανδύα εικονικής εφορηιστικής εταιρεί-
ας. Αλλά και μόνο η ιδιότητα του εκπροσώπου του διευθυντή και απο-
κλειστικού μετόχου της εφορηιστικής εταιρείας δεν προσδίδει την ιδιότητα

του εφορηιστή, εκτός εάν η εταιρεία είναι εικονική, χωρίς συναληακτι-
κή οργάνωση και δράση και ο εκπρόσωπος συμβάλλεται στο όνομα και
διά λογαριασμό του και αναλαμβάνει επιχειρηματικό κίνδυνο (Εφετ Πειρ.
404/92, ΕΕμπΔ 92, 441).

στ. Προστασία εικονικώς συναληαχθέντα

Ουδμία προστασία παρέχεται εκ του νόμου στον εικονικώς συναλη-
αχθέντα, δεδομένου ότι αυτός που απέκτησε -τυπικά- το πλοίο, ουσια-
στικά ουδέν δικαίωμα απέκτησε και η μεταβίβαση αποσκοπεί στην από-
κρυψη του από τους δανειστές του πωλητή, που προφανώς βαρύνεται με
υποχρεώσεις προς τρίτους.

Είναι αυτονόητο ότι συνιστάται η αποφυγή εικονικών δικαιοπραξιών, οι
οποίες καταρτίζονται συνήθως προς μεταβίβαση πλοίου από τον επιχει-
ρηματία ή εταιρεία του προς άλλη εταιρεία, την οποία ελέγχει ο ίδιος. Αυτό
δεν συνιστά ενδεοειγμένο τρόπο αποφυγής/μεταβίβασης του επιχειρη-
ματικού κινδύνου. Πέρα από το γεγονός ότι η επίτευξη του ανωτέρω επι-
διωκόμενου σκοπού είναι στελήσφορη, πιθανώς να εμπληξεί τον εικονι-
κώς συναληαγέντα και σε ποινικά αδικήματα.

III. 939 επ. ΑΚ - Καταδοήευση δανειστών

α. Νομοθετική ρύθμιση

Σε περίπτωση μεταβίβασης περιουσιακού στοιχείου από οφειλέτη προς
βλάβη των δανειστών του, εφόσον η υπολειπόμενη περιουσία του οφει-
λέτη δεν επαρκεί για την ικανοποίησή τους, οι δανειστές μπορούν να ζητή-
σουν τη διάρρηξη της απαληοτριώσεως, δηλαδή της μεταβίβασης. Ο
όρος διάρρηξη διαφέρει εν προκειμένω από τον όρο ακυρότητα, διότι εάν
διαταχθεί η διάρρηξη της καταδοήευτικής μεταβίβασης, αυτή ενεργεί,
όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, μόνον υπέρ του δανειστή που ζήτησε τη
διάρρηξη, ενώ εάν διαπιστωθεί η ακυρότητα της μεταβίβασης, τότε αυτή
ενεργεί υπέρ όλων των τρίτων δανειστών.

Παραδείγματος χάρη, εάν ο Α κύριος του πλοίου Χ βαρύνεται με χρέη
προς τρίτους δανειστές του και με σκοπό να ματαιώσει τη δυνατότητά
τους να ικανοποιηθούν από αυτό, που αποτελεί και το μόνο επαρκές περι-
ουσιακό του στοιχείο, το μεταβιβάζει προς τον Β, οι δανειστές μπορούν
να ζητήσουν τη διάρρηξη, δηλαδή την ακύρωση ως προς αυτούς της μετα-
βίβασης, ώστε το πλοίο να επανέλθει στην κυριότητα του Α και να ικα-
νοποιηθούν από αυτό.

Η κατάρτιση καταδοήευτικής συμβάσεως μεταβίβασης πλοίου ή και
άλλου περιουσιακού στοιχείου αποτελεί και ποινικό αδίκημα, σύμφωνα με
το άρθρο 397 παρ. 1 του ΠΚ (ΑΠ 1656/93, ΤριπΝομΚΠληροφ ΝΟΜΟΣ αριθ.
67385 & ΠοινΧρον 94, 55 - σε συνδυασμό με εικονικότητα). Όχι όμως υπο-
χρεωτικά, διότι η ρυθμιζόμενη από το άρθρο 939 ΑΚ καταδοήευση δεν
φέρει απ' εαυτής το χαρακτήρα της αδικοπραξίας, ούτε και υφίστανται οι
όροι αυτής, επειδή όπου ο Νόμος τάσσει ως συνέπεια της παρανόμου πρά-
ξεως όχι την αποζημίωση των τρίτων δανειστών, αλλά την ακυρότητα ή διάρ-
ρηξη αυτής ή άλλες ειδικές συνέπειες, δεν υφίσταται αδικοπραξία με την
έννοια του άρθρου 914 ΑΚ (ΠολΠρωτΠειρ 1206/85, ΠειρΝομ 86, 408).

Ο δανειστής που επιδιώκει τη διάρρηξη/ακύρωση της καταδοήευτικής
μεταβίβασης πρέπει να αποδειξει ότι ο οφειλέτης με πρόθεση ματαιώσε
εν όλω ή εν μέρει την ικανοποίησή του, βλάπτοντας, καταστρέφοντας ή καθι-
στώντας χωρίς αξία, αποκρύπτοντας ή απαληοτριώνοντας χωρίς ισότιμο και
αξίωχο ανταλήγμα οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο, κατασκευάζοντας
ψεύτικα χρέη ή ψεύτικες δικαιοπραξίες, ως τέτοιες νοουμένης και της εικο-
νικής. Συνεπώς, στοιχεία του εγκλήματος της καταδοήευσεως των δανει-
στών είναι: (α) δόλος του δράστη που ενέχει τη γνώση της υπάρξεως της
αξιώσεως του δανειστή από νόμιμη αιτία και πρόθεση ματαιώσεως της
ικανοποιήσεως αυτού και (β) ματαίωση μερική ή ολική της ικανοποιήσεως
του δανειστή επειδή ο οφειλέτης δεν έχει άλλα επαρκή περιουσιακά στοι-
χεία.

Οι συνέπειες της κατά το ανωτέρω κρίσεως, του κατά πόσον δηλαδή η κατα-
δοήευτική μεταβίβαση αποτελεί και ποινικό αδίκημα, είναι δύο:

(α) Εάν δεν αποτελεί ποινικό αδίκημα, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις
της αδικοπραξίας και ο δανειστής δεν δύναται να αξιώσει από τον κατα-
δοήευτικώς αποκτήσαντα τρίτο την καταβολή αποζημιώσεως κατά το
άρθρο 914 ΑΚ, αλλά μόνο να ζητήσει τη διάρρηξη της μεταβίβασης του
συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου (ΠολΠρωτΠειρ 1206/85, ο.π.). Το

αυτά ισχύουν και σε περίπτωση ακυρώσεως δικαιοπραξίας/μεταβίβασης ως εικονικής.

(β) Εάν αποτελείται ποινικό αδίκημα, δηλαδή αδικονομία, θεμελιώνεται τοπική αρμοδιότητα κατά το άρθρο 35 Κ.Πολ.Δ. (ειδική συντρέχουσα δικαιοδικία του αδικήματος) του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου τελέσθηκε αυτό (ΠολΠρωτΠειρ 1568/87, ΕΝΔ 16, 97).

β. Προϋποθέσεις (ΜΠρΠειρ 3032/88, Δ 20, 239, ΜΠρΠειρ 3033/88, ΕΝΔ 17, 305).

Πρέπει να έχει συντελεσθεί έγκυρα η μεταβίβαση, δηλαδή να έχουν εκπληρωθεί όλοι οι νόμιμοι όροι που επιβάλλονται να τηρηθούν για να επέλθει η μεταβίβαση κ.λπ. των δικαιωμάτων του οφειλέτη. Ιδιαίτερα, εάν πρόκειται για μεταβίβαση πλοίου, πρέπει να υπάρχει έγγραφη συμφωνία μεταβίβασής του και εγγραφή της σε νηολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 6 ΚΙΝΔ. Άλλως, δεν υφίσταται αξίωση κατά την ΑΚ 939 (ΠολΠρωτΑθην 7725/88, ΕΕμΔ 91, 126). Το εάν έχουν τηρηθεί οι ανωτέρω όροι κρίνεται, σύμφωνα με τον κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του άρθρου 9 ΚΙΝΔ, κατά το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, που ρυθμίζει τα εμπράγματα δικαιώματα σε αυτό (ΠολΠρωτΠειρ 1568/87, ΕΝΔ 16, 7).

Η αιτία της μεταβίβασης, δηλαδή εάν έγινε με αντάλλαγμα (π.χ. πώληση) ή λόγω χαρακτηριστικής αιτίας, με πρόξη ή με παράλειψη είναι αδιάφορη. Αντίθετα, δεν νοείται καταδοχική δικαιοπραξία σε περίπτωση κληρονομιάς ή εξόφλησης πληρωθέντων δόσεων οφειλής.

Περαιτέρω, απαιτείται η μεταβίβαση να έγινε με σκοπό να μταιωθεί η ικανοποίηση συγκεκριμένης απαιτήσεως συγκεκριμένου δανειστή (ΕφετΠειρ 925/98, ΠειρΝομ 20, 466) και όχι γενικά και αόριστα με σκοπό τη μταιώση ικανοποιήσεως των δανειστών του οφειλέτη ως σύνολο. Ο νομοθέτης με τη χρήση της διατυπώσεως «... με σκοπό να μταιωθεί...» θέτει ως προϋπόθεση εφαρμογής της διατάξεως την ύπαρξη δόλου, έστω και ενδεχομένου, των συμβαλλόντων, δηλαδή τη θετική γνώση τους ότι με τη μεταβίβαση μειώνεται σημαντικά το ενεργητικό της περιουσίας του οφειλέτη/μεταβιβάζοντος και υπάρχουν χρέη αυτού προς τρίτους. Αντίθετα βαρύν αμέλεια δεν αρκεί.

Η πρόθεση βλάβης του δανειστή πρέπει να υπάρχει κατά τη στιγμή της μεταβίβασης και δεν είναι απαραίτητο να είναι αυτή ο μοναδικός σκοπός απαλλοτρίωσης.

Επίσης, δεν αρκεί μόνο η πρόθεση βλάβης, αλλά είναι απαραίτητη και η πραγματοποίηση, δηλαδή από τη μεταβίβαση να επέρχεται ή να επαυξάνεται η αφερεγγυότητα του οφειλέτη (ΕφετΠειρ 925/98, ΠειρΝομ 20, 466) και να μταιώνεται ικανοποίηση του δανειστή (ΑΠ 2045/86, ΝοΒ 35, 1236).

Η προϋπόθεση της γνώσεως του αποκτώντος ότι διά της τριαυτής μεταβίβασης επέρχεται βλάβη του δανειστή δεν απαιτείται, εάν η μεταβίβαση έγινε εκ χαρακτηριστικής αιτίας (π.χ. λόγω δωρεάς) ή εάν ο αποκτών είναι συγγενής του μεταβιβασάντος (σύζυγος ή συγγενής κατ' ευθεία γραμμή (γονείς, παππούδες, τέκνα και εγγόνια) ή συγγενής εκ πλάγιου εξ αίματος μέχρι τρίτου βαθμού (αδελφοί και θείοι (αδελφοί γονέων)) ή εξ αγχιστείας μέχρι δεύτερου βαθμού (γονείς και αδελφοί συζύγου ή τέκνα της και εγγονοί της από προηγούμενο γάμο). Σε περίπτωση μεταβίβασης προς συγγενείς, δεν απαιτείται απόδειξη της γνώσεώς τους για χρονικό διάστημα ενός έτους από τη μεταβίβαση, ενώ ο συγγενής μπορεί να επικαλεσθεί και να αποδείξει την άγνοιά του.

Η απαίτηση του δανειστή πρέπει να έχει γεννηθεί κατά το χρόνο της καταδοχικής μεταβίβασης, δηλαδή τα δικαιωπαγωγικά της γεγονότα να έχουν συντελεσθεί μέχρι την ημέρα της απαλλοτρίωσης και αυτή να έχει καταστεί πληρωτέα μέχρι την πρώτη επ' ακροατηρίω συζήτηση της αγωγής διαρρήξεως (ΟλομΑΠ 709/1974, ΝοΒ 23, 300).

Στερείται όμως ο δανειστής του δικαιώματος να ζητήσει διάρρηξη της μεταβίβασης, ακόμη και εάν κριθεί ότι αυτή είναι καταδοχική, εάν η ικανοποίησή του είναι τελείως ανέφικτη, π.χ. εάν αφορά μεταβίβαση πλοίου βεβαρημένου με υπέρογκα χρέη και υποθήκες, οπότε δεν βλάπτεται ο δανειστής, διότι ούτως ή άλλως δεν θα ικανοποιηθεί.

γ. Αποτελέσματα

Όπως προαναφέρθηκε, η διάρρηξη ενεργεί μόνον υπέρ του προσβάλλοντος τη μεταβίβαση δανειστού (ΑΠ 343/96, ΕΕμΔ 96, 555) και η μεταβίβαση μεταξύ οφειλέτου και τρίτου παραμένει ισχυρή, ως προς τους λοι-

πούς δανειστές. Δημιουργείται υποχρέωση του αποκτώντος τρίτου να αναμεταβιβάσει το απαλλοτριωθέν αντικείμενο στον οφειλέτη, ώστε να μπορέσει ο δανειστής να το καταλάβει στην περιουσία του (ΕφετΠειρ 925/98, ΠειρΝομ 20, 466). Για το λόγο αυτό και επειδή δεν είναι βέβαιο ότι ο τρίτος θα συναινέσει εκούσια στην αναμεταβίβαση του πλοίου κατά το άρθρο 6 του ΚΙΝΔ και στην κατοχή της στο αρμόδιο νηολόγιο, πρέπει ο δανειστής να σωρεύσει στην αγωγή του αίτημα να καταδικασθεί ο τρίτος σε δήλωση βουλήσεως περί αναμεταβίβασης του πλοίου και ο οφειλέτης σε αποδοχή αυτής.

Εάν όμως, πριν συμβούν τα ανωτέρω, ο καταδοχικός αποκτώντος το περιουσιακό στοιχείο του Α τρίτος Β μεταβιβάσει περαιτέρω το πλοίο προς τον Γ, ο Γ απαλλοτριώνεται, νόμιμα δε και βέβαια θα ανακόψει τη διαδικασία εκτελέσεως επικαλούμενος το δικαίωμα κυριότητάς του επί του πλοίου. Δεν πρόκειται δηλαδή για εμπράγματα αξίωση που μπορεί να ασκηθεί σε κάθε περίπτωση κατά του νέου κυρίου του πλοίου (ΑΠ 343/96, δ.π.).

Αντίθετα, ο δανειστής μπορεί να στραφεί και κατά του Γ (ειδικού διαδόχου του καταδοχικού αποκτώντος τρίτου Β), εάν αποδείξει ότι και αυτός, δηλαδή ο Γ, γνώριζε το δόλο του αρχικού οφειλέτη. Κρίσιμος χρόνος στην περίπτωση αυτή είναι ο της μεταβίβασης από τον τρίτο προς τον ειδικό διάδοχο του, δηλαδή από τον Β στον Γ - μεταγενέστερη κακοπιστία του Γ δεν βλάπτει, ενώ είναι αδιάφορη και η γνώση από τον Γ της κακής πίστεως του καταδοχικού αποκτώντος τρίτου Β.

Εάν ο Γ (ειδικός διάδοχος του τρίτου Β) απέκτησε το πράγμα με δωρεά δεν απαιτείται γνώση υπό του Γ του δόλου του οφειλέτη Α, εάν και η πρώτη καταδοχική - μεταβίβαση από τον Α προς τον Β ήταν δωρεά. Εάν όμως, η πρώτη μεταβίβαση από τον Α (αρχικό οφειλέτη) προς τον Β ήταν επαχθής, δηλαδή επ' αντάλλαγμα, απαιτείται απόδειξη της γνώσεως από τον Γ (ειδικό διάδοχο του Β) της γνώσεως του καταδοχικού χαρακτήρα της μεταβίβασης από τον οφειλέτη Α προς τον τρίτο Β.

Αν κατά το χρόνο ασκήσεως της αξιώσεως του δανειστή για τη διάρρηξη της μεταβίβασης δεν σώζεται το αντικείμενο αυτής, τότε αποκλείεται η εφαρμογή του άρθρου 939 ΑΚ περί διαρρήξεως της μεταβίβασης, αλλά ο δανειστής έχει δικαίωμα αποζημιώσεως, σύμφωνα με το άρθρο 914 ΑΚ, κατά του Γ, εφόσον πληρούνται οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις.

Επομένως, οι συνέπειες που επέρχονται σε βάρος αυτού που απέκτησε κατά καταδοχικό τρόπο το περιουσιακό στοιχείο, διαφέρουν αναλόγως του εάν τελεί αυτός σε καλή πίστη ή όχι, καθώς επίσης και του εάν η μεταβίβαση έγινε με αντάλλαγμα (π.χ. πώληση) ή χαρακτηριστικά (π.χ. δωρεά).

Αν η μεταβίβαση έγινε με αντάλλαγμα και ο τρίτος που απέκτησε το περιουσιακό στοιχείο ήταν κακόπιστος, καθώς και τα ωφελήματα που απέκτησε στον οφειλέτη το μεταβιβασθέν, καθώς και τα ωφελήματα που απέκτησε από αυτό (τόκους, ναύλους κ.λπ.) μέχρι πάντοτε το ύψος που απαιτείται για την ικανοποίηση του δανειστή, π.χ. εάν έχουν μεταβιβαθεί περισσότερα πλοία μόνο όσα επαρκούν για ικανοποίηση του δανειστή. Μετά τη διάρρηξη ο οφειλέτης επιστρέφει στον τρίτο, στον οποίο έχει μεταβιβάσει το πλοίο, το αντάλλαγμα που είχε καταβάλει αυτός, καθώς και τις αναγκαίες και επωφελείς δαπάνες που έκανε ο αποκτών για το μεταβιβασθέν, π.χ. έξοδα συντηρήσεως κ.λπ., σύμφωνα με το άρθρο 904 ΑΚ περί αδικαιοηγογίου πλουσισμού.

Αν η μεταβίβαση έγινε με αντάλλαγμα και ο τρίτος που απέκτησε το περιουσιακό στοιχείο ήταν καλόπιστος, όπως προαναφέρθηκε ο τρίτος απαλλοτριώνεται διότι δεν γνώριζε τον καταδοχικό χαρακτήρα της μεταβίβασης, άρα δεν εφαρμόζεται το 939 ΑΚ.

Αν η μεταβίβαση έγινε εκ χαρακτηριστικής αιτίας, λόγω π.χ. δωρεάς, όπως προαναφέρθηκε, η καλή ή κακή πίστη του τρίτου, δηλαδή η γνώση του καταδοχικού χαρακτήρα της μεταβίβασης, είναι αδιάφορη. Έχει όμως σημασία για τον καθορισμό της ευθύνης του μετά τη διάρρηξη.

Εάν είναι καλόπιστος, οφείλει να επιστρέψει το πράγμα, εάν σώζεται, ή το περιεχόμενό του, εάν δεν σώζεται, δηλαδή εν προκειμένω τυχόν εισπραχθείσα ασφαλιστική αποζημίωση ή αποζημίωση από τρίτο υπαίτιο της απώλειας, ή τίποτε, εάν δεν σώζεται από τυχερή αιτία και δεν έλαβε αντιπαροχή εκ της απώλειας.

Εάν είναι κακόπιστος οφείλει να επιστρέψει το πράγμα και τα ωφελήματα εξ αυτού, εάν δε δεν σώζεται το μεταβιβασθέν να καταβάλει το περιε-

θόν, π.χ. ασφαλιστική αποζημίωση, ή, εάν δεν υπάρχει περιεχθέν, να καταβάλει αποζημίωση.

Στις τελευταίες περιπτώσεις, εάν ο τρίτος επιστρέψει το πλοίο ή το περιεχθέν, έχει, υπό προϋποθέσεις, δικαίωμα να αξιώσει από αυτόν που του το μεταβίβασε την καταβολή αποζημιώσεως.

Εν κατακλείδι, παρά τα όσα προαναφέρθηκαν περί των δικαιωμάτων αυτού που απέκτησε με καταδολητευτική δικαιοπραξία πλοίο να απαιτήσει από τον πωλητή την επιστροφή του καταβληθέντος τιμήματος και των δαπανών που κατέβαλε για το πλοίο σε περίπτωση διαρρήξεως της μεταβίβασης, προκτικά είναι σχεδόν βέβαιο ότι η δυνατότητα αυτή είναι άνευ αντικειμένου, δεδομένου ότι πριν από αυτόν θα ικανοποιηθούν από το πλοίο οι πιστωτές του πωλητή που ζήτησαν τη διάρρηση της μεταβίβασης, με αποτέλεσμα ο καταδολητευτικά αποκτήσας τελικά να απολέσει και το τίμημα και τις δαπάνες που κατέβαλε.

δ. Προστασία αποκτώντος

Δεδομένου ότι όποιος αποκτά περιουσιακό στοιχείο κατά καταδολητευτικό τρόπο ενεργεί εξ ορισμού κακόπιστα, εν γνώσει του δηλαδή προς βλάβη των δανειστών, ουσιαστικά στερείται αμύνης και ως αρχή θα πρέπει να αποφεύγονται τέτοιες καταδολητευτικές μεταβιβάσεις πλοίων. Πολύ περισσότερο, διότι όπως προαναφέρθηκε στο τέλος του προηγούμενου εδαφίου, τελικώς κινδυνεύει να υποστεί και σημαντική ζημία, καθώς θα είναι μάλλον αδύνατη η επιστροφή του τιμήματος που κατέβαλε για την απόκτηση του πλοίου.

IV. 479 ΑΚ - Ευθύνη αυτού που απέκτησε με σύμβαση το σύνολο της περιουσίας ή της επιχείρησής του οφειλέτου

α. Νομοθετική ρύθμιση

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ, σε περίπτωση συμβατικής μεταβίβασης περιουσίας ή επιχείρησής, ο αποκτών ευθύνεται έναντι του δανειστού του αρχικού οφειλέτη/μεταβιβάζοντος, μέχρι της αξίας των μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων για χρέη της περιουσίας ή της επιχείρησής.

Συγκεκριμένα, εάν μεταβιβασθεί πλοίο που βαρύνεται με χρέη έναντι τρίτων και ανήκει στη μονοβάθμια εταιρεία Χ, δηλαδή είναι το μοναδικό ή το πλεον σημαντικό περιουσιακό στοιχείο της Χ, αυτός που θα το αποκτήσει με αγορά ή με δωρεά, θα ευθύνεται έναντι των δανειστών της εταιρείας Χ, για τα χρέη αυτά.

Η ευθύνη του αποκτήσαντος είναι σωρευτική. Δεν υπεισέρχεται δηλαδή στη θέση του αρχικού οφειλέτη που του μεταβίβασε το πλοίο, αλλά ευθύνεται παράλληλα με αυτόν, προστίθεται δηλαδή ένας νέος οφειλέτης (αυτός που απέκτησε) δίπλα στον αρχικό (αυτός που μεταβίβασε) (ΕφετΠερ 1193/95, ΕΕμΠΔ 96, 352).

Σκοπός της ρυθμίσεως αυτής είναι η προστασία των δανειστών, για τους οποίους η περιουσία του συναλληλαθέντος με αυτούς/αρχικού οφειλέτη αποτελέσσε βάση για την πίστη τους. Για το λόγο αυτό αποτελεί κανόνα δημοσίας τάξεως και δεν είναι δυνατόν ο αποκλεισμός της ευθύνης του αποκτώντος έναντι των τρίτων δανειστών με συμφωνία των ενδιαφερομένων.

β. Προϋπόθεση εφαρμογής

Βασική προϋπόθεση για να τύχει εφαρμογής η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ, είναι η μεταβίβαση να έγινε βάσει συμβάσεως. Αρκεί μάλιστα η πραγματική μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων που απαρτίζουν την περιουσία ή την επιχείρηση, δηλαδή ο νομικός κανόνας, να εφαρμόζεται ακόμη και εάν η μεταβίβαση έγινε με άτυπη, προφορική ή ακόμη και άκυρη σύμβαση.

Η αιτία της μεταβίβασης είναι αδιάφορη, δηλαδή εφαρμόζεται η διάταξη αυτή και σε περίπτωση ερασιτεχνικής μεταβίβασης, δηλαδή μεταβίβασης με καταβολή ανταλλάγματος (π.χ. πώληση), ή χαριστικής, δηλαδή άνευ ανταλλάγματος (π.χ. δωρεά). Δεν εφαρμόζεται όμως σε περιπτώσεις κληρονομιάς ή μεταβίβασης κατόπιν πλειστηριασμού, διότι τότε ο αποκτών αποκτά το περιουσιακό στοιχείο ελεύθερο εκ του Νόμου.

Σε περιπτώσεις απορρόφησης ή συγχώνευσης εταιρειών ισχύει θεωρητικά, αλλά εφαρμόζονται οι ειδικότερες διατάξεις των νόμων περί ΑΕ (ΚΝ 2190/1920 αρθρ. 69 παρ. 2) και ΕΠΕ (Ν. 3190 αρθ. 55 παρ. 2).

Δεύτερη προϋπόθεση εφαρμογής της ρυθμίσεως αυτής είναι να έχει

μεταβιβασθεί ολόκληρη περιουσία ή επιχείρηση, ασχέτως εάν έγινε με μία ή περισσότερες πράξεις, αρκεί να έγινε προς ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Κατά την ορθή δε έννοια του Νόμου, όπως κρίνεται παγίως από τη νομολογία, δεν χρειάζεται μεταβίβαση του συνόλου, αλλά αρκεί το μεταβιβασθέν να αποτελεί το ιδιαίτερο σημαντικό περιουσιακό στοιχείο αυτής. Έτσι, δεν θα απαληλαγεί αυτός που απέκτησε βαρυνόμενο με χρέη πλοίο μονοβάθμιας εταιρείας επικαλούμενος ότι η εταιρεία που το μεταβίβασε διέθετε και ένα άλλο μικρότερο αξίας, εν σχέσει με το πλοίο, περιουσιακό στοιχείο, όπως π.χ. κάποιο αυτοκίνητο ή ένα τραπεζικό λογαριασμό με μικρό υπόλοιπο.

Ως περιουσία νοείται το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που είναι δυνατό να αποτιμηθούν σε χρήμα. Ειδικά για την εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 479 ΑΚ, ως περιουσία νοείται μόνο το ενεργητικό, δεν λαμβάνονται δηλαδή υπ' όψιν οι υποχρεώσεις της μεταβιβαζόμενης περιουσίας.

Ως επιχείρηση δε νοείται το σύνολο δικαιωμάτων, πραγμάτων και πραγματικών καταστάσεων (ακίνητα, κινητά, πειθαρεία, φήμη, εμπορική πίστη κ.λπ.) φυσικού ή νομικού προσώπου.

Κρίσιμος χρόνος κατά τον οποίο το μεταβιβασθέν θα πρέπει να ήταν το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο του μεταβιβάζοντος είναι ο χρόνος της πραγματικής μεταβίβασης, δηλαδή ο χρόνος της καταρτίσεως της εμπραγμάτου συμβάσεως και όχι αυτός της καταρτίσεως της ενοχικής με την οποία οι συμβληθέντες ανέλαβαν απλήως την ενοχική υποχρέωση να μεταβιβάσουν το περιουσιακό στοιχείο.

Σε περίπτωση δηλαδή μεταβίβασης πλοίου, κρίσιμο χρονικό σημείο δεν είναι ο χρόνος της υπογραφής του Memorandum of Agreement, αλλά της υπογραφής του Bill of Sale και της καταχώρησης της μεταβίβασης στο αρμόδιο νηολόγιο.

Τρίτη προϋπόθεση, και μάλιστα ιδιαίτερα σημαντική, είναι να γνωρίζει ο αποκτών ότι το περιουσιακό στοιχείο (εν προκειμένω το πλοίο) που απέκτησε ήταν το μοναδικό ή το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας που το μεταβίβασε. Το βάρος για την απόδειξη της γνώσεως αυτής, όταν θα στραφεί δικαστικά κατά του νέου κυρίου του πλοίου, φέρει ο δανειστής.

Ως γνώση νοείται όχι μόνο η θετική, αλλά θεωρείται ότι υπάρχει ακόμη και όταν ο αποκτών μπορούσε εύλογα να γνωρίζει (ΑΠ 666/78, ΝοΒ 24, 61) και η νομολογία είναι ιδιαίτερα ελκυστική ως προς την απόδειξη της γνώσεως, τείνοντας ακόμη να αποδεχθεί και πιθανολόγηση. Έτσι, έχει γίνει δεκτό ότι υπάρχει γνώση όταν πωλών και αποκτών είναι ναυτικοί επιχειρηματίες και έχουν γνώση των ναυτιλιακών ζητημάτων και των καθ' όλη συνθηκών της αγοράς (ΠολΠρωτΠερ 325/90, ΕΝΔ 18, 408).

Η αιτία του χρέους του αρχικού οφειλέτη/μεταβιβάζοντος είναι αδιάφορη, αρκεί να υπάρχει αυτό κατά το χρόνο της μεταβίβασης και, εάν πρόκειται για μεταβίβαση επιχείρησης, να προκύπτει από την άσκηση της δραστηριότητάς της. Δεν απαιτείται μάλιστα δικαστική αναγνώριση των χρεών, ούτε και γνώση αυτών από αυτόν που απέκτησε την περιουσία ή την επιχείρηση, αρκεί ο νομικός λόγος της γεννήσεως του χρέους να προηγείται της συμβάσεως μεταβίβασης (ΕφΠερ 990/93, ΕΝΔ 22, 165).

γ. Αποτελέσματα

Υπάρχουν δύο απόψεις για την έκταση της ευθύνης του αποκτώντος. Κατά την πρώτη, ο αποκτών ευθύνεται γενικά και με την ίδια την περιουσία του μέχρι την αξία των μεταβιβασθέντων αντικειμένων, ενώ κατά τη δεύτερη ευθύνεται με τα συγκεκριμένα στοιχεία που απέκτησε. Εάν υιοθετεί η δεύτερη άποψη, η συνέπεια είναι ότι σε περίπτωση τυχαίας απώλειας των αποκτηθέντων ο αποκτών απαληλασσεται. Σε κάθε περίπτωση όμως, εάν τα μεταβιβασθέντα στοιχεία δεν υπάρχουν πλέον στην περιουσία του αποκτώντος, στη θέση τους υποκαθίστανται το τυχόν αντίπαλο που ελήφθη ή η ασφαλιστική αποζημίωση που εισεπράχθη.

Στο χώρο εφαρμογής του ναυτικού δικαίου, μειωμένη σημασία έχει ποια άποψη ισχύει, διότι ακόμη και εάν απορριφθεί το περιουσιακό στοιχείο (εν προκειμένω το πλοίο) στη θέση του συνήθως υποκαθίσταται η ασφαλιστική αποζημίωση, τυχόν απαιτήσεις κατά τρίτων κ.λπ.

Σε κάθε περίπτωση ο αποκτών ευθύνεται μέχρι το ύψος της αξίας του αποκτηθέντος και εάν δεν επαρκεί αυτό, ικανοποιείται ο πιστωτής που

εμφανίσθηκε πρώτος και όχι όλοι συμμετρως. Ιδιαίτερος ενδιαφέρον είναι ότι έχει γίνει δεκτό πως ο πιστωτής δικαιούται να εξοφλήσει και τον εαυτό του (ΕφΑθην 1704/70). Εάν, δηλαδή, ο νέος πλοιοκτήτης διατηρεί αξίωση κατά του παλαιού, δύναται να επικαλεσθεί ότι ικανοποιήθηκε και εάν η αξία του πλοίου δεν υπερβαίνει το ικανοποιηθέν χρέος, τότε ο νέος πλοιοκτήτης απαλλάσσεται για τυχόν χρέη του παλαιού έναντι τρίτων.

Η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ εφαρμόζεται ακόμη και σε περίπτωση διαδοχικών μεταβιβάσεων, αρκεί σε κάθε περίπτωση να συντρέχουν οι προϋποθέσεις.

δ. Απαιτήσεις εξ εφοπλισμού

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο χώρο της ναυτιλίας έχει το ερώτημα εάν η ευθύνη του αποκτώντος περιουσιακό στοιχείο εκτείνεται και σε περιπτώσεις που ο παλαιός κύριος του πλοίου ευθυνόταν για χρέη εκ του εφοπλισμού του πλοίου του.

Κατά τα άρθρα 84, 105 και 106 ΚΙΝΔ, όταν υπάρχει απαίτηση από την εκμετάλλευση του πλοίου κατά του εφοπιστή, μπορεί ο δανειστής να στραφεί κατά του εφοπιστή και κατά του κυρίου του πλοίου.

Όμως κατά την κρατούσα ορθή άποψη, στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει κατά νομική κυριολεξία παθητική ενδοχρήση, διότι οφειλέτης της απαίτησης είναι μόνο ο εφοπιστής, ενώ ο απλός κύριος ευθύνεται για τη συγκεκριμένη απαίτηση μόνο με το συγκεκριμένο περιουσιακό του στοιχείο, το πλοίο, χωρίς να υπάρχει και παράλληλη προσωπική ευθύνη του. Απλώς είναι υποχρεωμένος να δεχθεί την αναγκαστική εκποίηση του πλοίου του για την ικανοποίηση των εκ του εφοπλισμού απαιτήσεων και ενάγεται απλώς και μόνον για να υπάρχει εκτελεστός τίτλος και κατ' αυτού. Κατά συνέπεια, η ευθύνη του υπάρχει μόνον εφόσον το πλοίο ανήκει σε αυτόν και παύει όταν μεταβιβάσει η κυριότητά του σε τρίτο.

Συνεπώς, εάν μεταβιβάσει το πλοίο, οι έχοντες εξ εφοπλισμού απαιτήσεις κατά του παλαιού κυρίου του πλοίου δεν μπορούν να στραφούν κατά του νέου κυρίου του πλοίου κατά 479 ΑΚ, διότι το άρθρο αυτό προϋποθέτει ενδοχρήση και προσωπική ευθύνη του μεταβιβάζοντος, η οποία όμως δεν υπάρχει στο πρόσωπο του απλού κυρίου του πλοίου, η ευθύνη του οποίου για τις απαιτήσεις από την εφοπλισμό είναι αντικειμενική και πραγματολογική (ΜονΠρωτΠειρ (ΑσφΜέτρα) 1209/97, ΕΝΔ 26, 97, ΕφΠειρ 263/90, ΕΝΔ 20, 509, ΕφΠειρ 1468/87, ΤραπεζομικροΠληροφ ΝΟΜΟΣ αριθ. 21556 & Δ/ν 88, 754, ΕφετΠειρ 516/86, ΠειρΝομ 87, 222).

ε. Εφαρμοστέο δίκαιο

Η πλειοψηφία των συμβάσεων μεταβιβάσεως κυριότητας πλοίου έχουν διεθνικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα να ανακύπτει ζήτημα εφαρμοστέου δικαίου, το οποίο έχει απασχολήσει ιδιαίτερα τη νομολογία και τη θεωρία, δεδομένου μάλιστα ότι η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ απαντάται σε λίγα δίκαια (ελληνικό, γερμανικό - όχι σε αγγλικό, κυπριακό). Συνεπώς, για να εφαρμοστεί αυτή, προσπαθείται η εφαρμογή του ελληνικού δικαίου, που μας ενδιαφέρει και εν προκειμένω.

Τα ελληνικά δικαστήρια, σε μία προσπάθεια - υπερβολική ίσως - προστασίας του δανειστή, κατά παλιά, κατά παλιά, με λίγες εξαιρέσεις (ΜονΠρωτΠειρ (Ασφ. Μέτρα) 575/97, ΕΝΔ 26, 134), τακτική, προσπαθούν να θεμελιώσουν εφαρμογή ελληνικού δικαίου και συνεπώς της διατάξεως του άρθρου 479 ΑΚ, ακόμη και σε περιπτώσεις που ο πωλητής και ο αγοραστής επέλεξαν ως εφαρμοστέο το δίκαιο ενός άλλου κράτους.

Κατ' αποτέλεσμα, τούτο οδηγεί σε συγκριτικό μειονέκτημα του ελληνικού δικαίου, διότι έτσι δημιουργείται ουσιαστικά νέα κατηγορία προνομιστικών απαιτήσεων, πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, που χορηγεί δικαίωμα παρακοινοποίησης του πλοίου, συνιστάται δηλαδή ουσιαστικό εμπόδιο βάρος επί του πλοίου. Η δημιουργία ενός τέτοιου συγκριτικού μειονεκτήματος του ελληνικού δικαίου έχει γενικότερη σημασία σε έναν κλάδο έντονης διεθνοποίησης και σε σχέση με την εφαρμογή του δικαίου.

Η δυσκολία απαντήσεως του ερωτήματος, εάν πρέπει να εφαρμοστεί το ελληνικό δίκαιο για την εξεύρεση της ευθύνης αυτού που απέκτησε περιουσιακό στοιχείο βαρυνόμενο με χρέη, είναι διττή.

Πρώτον, η ευθύνη αυτή χαρακτηρίζεται από μερίδα των δικαστηρίων ως εξωσυμβατική-ευθεία εκ του νόμου και συνεπώς δεν δύναται να τύχει ευθείας εφαρμογής η από 19.6.1980 Σύμβαση της Ρώμης για το εφαρμο-

στέο δίκαιο επί των συμβατικών ενδοχρήσεων, που κυρώθηκε με το Ν. 1792/1988 και ισχύει στην Ελλάδα από 1.4.1991, με την οποία υιοθετείται η αρχή της αυτονομίας των συμβαλλομένων που απαντάται και σε όλα σχεδόν τα συστήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κόσμου.

Δεύτερον, η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ δεν μνημονεύει κανένα στοιχείο αλληλοδοπότητας, συνεπώς δεν αποτελεί ουσιαστικό κανόνα διεθνούς δικαίου και δεν ρυθμίζει ευθέως τις σχέσεις δανειστού και αποκτώντος, οι οποίες εμφανίζουν στοιχεία αλληλοδοπότητας. Περαιτέρω, δεν πρόκειται και για κανόνα αμέσου εφαρμογής, επειδή δεν καθορίζει πεδίο εφαρμογής του, ούτε προκύπτει ότι έχει αναγκαστική εφαρμογή όταν η περιουσία ή επιχείρηση βρίσκεται στην Ελλάδα.

Αναζητώντας την επίλυση του προβλήματος αυτού, τα ελληνικά δικαστήρια υιοθέτησαν δύο διαφορετικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις, κοινή υιοθετημένη των οποίων είναι η τελική εφαρμογή του ελληνικού δικαίου και, κατά συνέπεια, και της διατάξεως του άρθρου 479 ΑΚ.

Κατά την πρώτη, εφόσον δεν πρόκειται για συμβατική ενδοχρήση, αλλά για εξωσυμβατική από το Νόμο ενδοχρήση ή σχέση, δεν υπάρχει ειδική ρύθμιση επιλογής εφαρμοστέου δικαίου και εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει από το σύνολο των ειδικών συνθηκών, το οποίο ανευρίσκεται με τη στάθμιση των στοιχείων που θεμελιώνουν την ενδοχρήση και την εκτίμηση των συγκεκριμένων περιστάσεων και συνθηκών (ΕφετΠειρ 1193/95, ΕΕμΔ 96, 352, ΕφετΠειρ 1105/95, ΔΕΕ 96, 181).

Η υιοθετηθείσα από τη νομολογία άποψη αυτή αποτελεί ρήγμα στη θεμελιώδη αρχή ότι η ευθύνη του αποκτώντος ρυθμίζεται βάσει του δικαίου που διέπει τη σύμβαση μεταβίβασης του πλοίου.

Κατά τη δεύτερη άποψη, εφόσον η επιλογή, δικαίου αλληλοδοπής πολιτείας στη σύμβαση πωλήσεως έγινε από τους συμβαλλομένους με σκοπό καταστρατήγησης αναγκαστικού δικαίου κανόνων του ελληνικού δικαίου, όπως είναι η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ, τότε η επιλογή αυτή παραμερίζεται, διότι διαφορετικά ο δικαστής θα γινόταν υποχείριο των συμβαλλομένων, και αναζητείται το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση (ΕφετΠειρ 22/90, ΕΕμΔ 90, 95, ΜονΠρωτΠειρ 1661/90, ΕΝΔ 19, 124). Η άποψη αυτή είναι σύμφωνη και με το άρθρο 3 παρ. 3 της Συμβάσεως της Ρώμης, κατά το οποίο η επιλογή από τους συμβαλλομένους αλληλοδοπικού δικαίου δεν δύναται να οδηγήσει σε αποκλεισμό εφαρμογής κανόνων αναγκαστικού δικαίου κράτους, με το δίκαιο του οποίου συνδέονται όλα τα άλλα στοιχεία της συμβάσεως.

Η λύση αυτή είναι μάλλον και η ορθότερη, πρώτον, διότι ενισχύεται η ασφάλεια του δικαίου, καθώς εφαρμόζεται τελικώς το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση και, δεύτερον, διότι κατά τη σαφή διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ, σκοπός του είναι η ρύθμιση των συνεπειών που επέρχονται σε περίπτωση μεταβιβάσεως διὰ συμβάσεως.

Αφού λοιπόν ο δικαστής παραμερίσει την επιλογή υπαγωγής της συμβάσεως μεταβιβάσεως σε ορισμένο αλληλοδοπικό δίκαιο από τους συμβαλλομένους, αναζητεί εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του ελληνικού δικαίου, και κατ' επέκταση του άρθρου 479 ΑΚ, το οποίο εφαρμόζεται όταν το επιβλήθει κανών ΙΔΔ με στενή έννοια. Αυτό θα το ανεύρει ο δικαστής εξετάζοντας τις σχέσεις που επηρεάζουν το ζήτημα της ευθύνης του αποκτώντος, ανεξάρτητα από τη βούλησή του, για χρέη του πλοίου και εκτιμώντας ποια από τις σχέσεις αυτές συνεπάγεται την πιο πρόσφορη λύση.

Κατά τη νομολογία, τα κριτήρια εις τα οποία θα θεμελιώσει την κρίση του ο δικαστής είναι διάφορα και ενδεικτικά αναφέρουμε την ύπαρξη πραγματικής έδρας των συμβαλλομένων στον Πειραιά, από την οποία κρίνεται και η εθνικότητα τους (ΟΔΑΠ 461/78, ΝοΒ 27, 211), το ότι τα Διοικητικά Συμβούλια των συμβαλλομένων αποτελούνται από Έλληνες εγκατεστημένους σε Ελλάδα, ότι τόπος συνεδρίασης των Διοικητικών Συμβουλίων είναι ο Πειραιάς, ότι οι συμβαλλόμενοι εκπροσωπούνται από Έλληνες κατοίκους Πειραιά, ότι τόπος κατάρτισης της σύμβασης και πληρωμής του τιμήματος είναι ο Πειραιάς, ότι το πλοίο φέρει ελληνική σημαία ή σημαία ευκαιρίας (ΜονΠρωτΠειρ (ΑσφΜέτρα) 728/92, ΕΕμΔ 92, 449).

στ. Προστασία/όμνη αποκτώντος

Η εκ της ΑΚ 479 ευθύνη του αποκτώντος εμφανίζει έντονα στοιχεία αντικειμενικής ευθύνης, διότι είναι αδιάφορο το είδος του χρέους (αρκεί η ύπαρξη του προ της μεταβιβάσεως) και η γνώση του από τον αποκτώντα

(γεγονός, εξέλιξη, συνθήκες αδύνατο), αρκεί δε η μεταβίβαση συνόλου ή σημαντικά μεγαλύτερου μέρους του ενεργητικού περιουσίας, της σχετικής γνώσεως από τον αποκτώντα ουσιαστικά τεκμηριωμένη.

Σε δύο σημεία θα πρέπει να επικεντρώσει την προσοχή του ο αποκτών:

(α) Να υπαγάγει τη σύμβαση μεταβίβασης σε αλληλοδοπό δικαίο που να μην έχει αντίστοιχη διάταξη, με προσοχή ώστε να μην προκύπτει λόγος παραμερισμού του και εφαρμογής του ελληνικού δικαίου, εάν ο δικαστής βέβαια επιλέξει τη δεύτερη θεωρία επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου και παρακάμψει τη συμφωνία των συμβαλλομένων περί υπαγωγής της συμβάσεώς τους σε αλληλοδοπό δικαίο, κρίνοντας ότι γίνεται προς κατάσπαρτήρηση ελληνικού κανόνα αναγκαστικού δικαίου εν όψει μάλιστα και της διατύπωσης του άρθρου 3 παρ. 3 της Συμβάσεως της Ρώμης, κατά την οποία θα πρέπει όλα τα άλλα στοιχεία της συμβάσεως να παραπέμπουν σε συγκεκριμένο δικαίο, δηλαδή εν προκειμένω στο ελληνικό.

(β) Να συγκεντρώσει αποδείξεις ότι το πλοίο δεν είναι το μοναδικό ή το σημαντικά μεγαλύτερο περιουσιακό στοιχείο του μεταβιβάζοντος, π.χ. λόγω διατηρήσεως εν ισχύ ναυλοσυμφώνου επί του πλοίου, το οποίο κατήρτισε ο προηγούμενος κύριος αυτού και συνεπώς γεννώνται δικαιώματα και υποχρεώσεις του μεταβιβάζοντος, λόγω ύπαρξης άλλων περιουσιακών στοιχείων, π.χ. τραπεζικών λογαριασμών με «αξιοπρεπές» υπόλοιπο.

Ολοκληρώνοντας, είναι χρήσιμη η παράθεση ενός παραδείγματος, τα πραγματικά περιστατικά του οποίου δύνανται να θέσουν ζήτημα εφαρμογής της διατάξεως του άρθρου 479 ΑΚ, σε συνδυασμό με τις διατάξεις περί εικονικότητας, παρά την προσπάθεια των συμβαλλομένων να παρακάμψουν την εφαρμογή του ελληνικού δικαίου.

Ελληνική ναυτική εταιρεία, συνεστημένη με το ν. 959/79, συμφωνεί να πωλήσει σε άλλη ελληνική ναυτική εταιρεία επιβατηγό πλοίο της ακτοπλοΐας νηολογημένο στον Πειραιά. Αν δεν υπάρξει ειδικός όρος επιλογής δικαίου από τους συμβαλλομένους, η αγοραπωλησία αυτή διέπεται αναμφισβήτως από το ελληνικό δικαίο. Επομένως, εφόσον το πλοίο είναι και το μοναδικό (ή το βασικότερο) περιουσιακό της πωλήτριας ναυτικής εταιρείας, έχει σίγουρα εφαρμογή το άρθρο 479 ΑΚ, με αποτέλεσμα τα προϋφιστάμενα χρέη της πωλήτριας να μετακυλίσουν στη νέα πλοιοκτήτρια.

Έτσι, πιστωτές της πωλήτριας, με απαιτήσεις ή.χ. για ανεξόφλητο τίμημα καυσίμων που χορήγησαν στο πλοίο ή για οφειλόμενα ασφάλιστρα, μπορούν να στραφούν για την εξόφλησή τους εναντίον της αγοραπωλησίας εταιρείας μετά τη μεταβίβαση και τη νηολόγηση του πλοίου στο όνομα της τελευταίας. Πρακτικά τούτο σημαίνει ότι αυτές οι απαιτήσεις, ανεξαρτήτως προελεύσεως και αιτίας, εξοφλούνται με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου, καθ' υπέρβαση του καταλόγου προνομιούχων απαιτήσεων του άρθρου 205 ΚΙΝΔ, που αποτελεί ειδικότερη διάταξη και τα οποία εθέσπισε ο νομοθέτης προκειμένου ακριβώς να προστατεύσει τους ναυτικούς δανειστές σε όσες περιπτώσεις έκρινε ότι πρέπει να αποπληρώνουν τσάι της προσαίας.

Αυτό αποτελεί κατασπαρτήρηση της αρχής του κλειστού αριθμού των εμπραγμάτων δικαιωμάτων που διέπει γενικότερα το δικαίό μας και οριοθετείται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου με διατάξεις που είναι ειδικότερες του Αστικού Κώδικος και του άρθρου 479 αυτού.

Επιχειρώντας να μεταβιβάσουν το πλοίο πραγματικά ελεύθερο βαρών, οι συμβαλλόμενοι πρακτικά χρησιμοποιούν την εξής ρύση: Είπαμε ήδη πως η τυχόν επιλογή από τα μέρη ως εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου ενός αλληλοδοπού δικαίου που δεν περιέχει διάταξη ανάλογη της ΑΚ 479 (π.χ. του αγγλικού) δεν τους ωφελεί, και σωστά. Εφόσον όμως οι περιστάσεις της αγοραπωλησίας συνδέονται με μία μόνο χώρα, εν προκειμένω την Ελλάδα, η συμφωνία των μερών για εφαρμογή αλληλοδοπού δικαίου δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή διατάξεων αναγκαστικού δικαίου, όπως αυτή του άρθρου 479 ΑΚ.

Καθώς λοιπόν ρύση δεν μπορεί να δώσει ένα Memorandum of Agreement με ρήτρα εφαρμογής αγγλικού δικαίου, η πωλήτρια ελληνική εταιρεία μεταβιβάζει το πλοίο σε μια αλληλοδοπή, π.χ. ιρλανδική εταιρεία, από την οποία εν συνεχεία το αγοράζει η πραγματική αγοράστρια. Πορευομένη, επομένως, μια ακόμη αγοραπωλησία με σκοπό να προσθέσει στοιχεία αλληλοδοπότητας τέτοια που να απομακρύνουν την όλη συναλλαγή από το

ελληνικό δικαίο και έτσι να μην εφαρμοσθεί το άρθρο 479 ΑΚ.

Το πλοίο διαγράφεται από το νηολόγιο Πειραιώς λόγω πωλήσεως σε αλληλοδοπούς. Συνεπώς, δεν υπάρχουν, πλέον, κατά τη μεταβίβαση του πλοίου στην τελική αγοράστρια ελληνική εταιρεία δύο βασικοί σύνδεσμοι με την ελληνική έννομη τάξη: η σημαία του πλοίου και η εθνικότητα του πωλητή, που είναι πλέον η ιρλανδική εταιρεία.

Όμως, και οι δύο αγοραπωλησίες γίνονται την ίδια ημέρα. Εμφανίζεται το ίδιο τίμημα και στις δύο, με αποτέλεσμα να μην προκύπτει κάποιο κίνητρο για το οποίο η ιρλανδική εταιρεία αγόρασε το πλοίο. Επιπλέον, η ιρλανδική εταιρεία δεν εγγράφει το πλοίο σε κάποιο άλλο νηολόγιο, αλλά αυτό επανεγγράφεται στο νηολόγιο του Πειραιώς, σε νέα μερίδα, επ' ονόματι της τελικής αγοράστριας ελληνικής εταιρείας.

Είναι αντιληπτό ότι αν οι περιστάσεις αυτές των αγοραπωλησιών τεθούν στην κρίση ενός δικαστηρίου από κάποιον ανεξόφλητο πιστωτή της πωλήτριας, είναι αρκετά αναμενόμενο ότι ο δικαστής θα οδηγηθεί στην κρίση πως η παρεμβολή δύο αγοραπωλησιών με ενδιάμεση πλοιοκτήτρια την ιρλανδική εταιρεία έγινε εικονικά με σκοπό την κατασπαρτήρηση των διατάξεων του ελληνικού δικαίου που έχουν υποχρεωτική εφαρμογή, όπως αυτή του αρθρ. 479 ΑΚ. Αφού διαπιστώσει την εικονικότητα, το δικαστήριο θα θεωρήσει αυτομάτως τις αγοραπωλησίες άκυρες, αναγνωρίζοντας όμως ταυτόχρονα ότι πίσω από αυτές υποκρύπτεται μία μεταβίβαση του πλοίου από τη μία ελληνική εταιρεία στην άλλη, αληθινή και έγκυρη φυσικά. Πλην όμως, αυτή η μεταβίβαση θα επιφέρει και όλες τις συνέπειες της υπαγωγής της στο ελληνικό δικαίο, περιλαμβανομένης της ευθύνης της αγοράστριας για τις οφειλές της πωλήτριας.

Η υπαγωγή από τα δικαστήρια στο ελληνικό δικαίο μιας μεταβίβασης αμυνώς ενδοελληνικής, όπως η μόλις περιγραφείσα, είναι απολύτως εύλογη και στηριγμένη στις τρέχουσες τάσεις του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, όπως αποτυπώνονται στη διεθνή σύμβαση της Ρώμης του 1980. Πλην όμως, δεν πρέπει να επιφέρει συνέπειες που το ίδιο το σύστημα του δικαίου μας δεν επιθυμεί. Η δημιουργία πρόσθετης κατηγορίας προνομιούχων επί του πλοίου απαιτήσεων (και μάλιστα απροσδιόριστης κατά περιεχόμενο και έκταση) διά μέσου της ευρείας εφαρμογής του άρθρου 479 ΑΚ σε κάθε μεταβίβαση πλοίου από μονοβάθρονη εταιρεία οφείλει να προβληματούσει τη νομολογία μας.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα, για λόγους περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση καταστροφικών περιστατικών μεγάλης κλίμακας (συγκρούσεις, ρυπάνσεις, εκρήξεις κ.λπ.), παρουσιάζει την ιδιότητα του διαμερισμού των περιουσιακών στοιχείων σε χωριστά νομικά πρόσωπα. Έτσι, αν γίνεται ευρεία ερμηνεία του άρθρου 479 ΑΚ κατά την εξέταση της εφαρμογής της από τα δικαστήρια, η χρησιμοποίηση μονοβάθρων εταιρειών έχει μοιραίως ως αποτέλεσμα να πληρωθεί σχεδόν πάντοτε το πραγματικό της διατάξεως αυτής, ενώ, στην πραγματικότητα, γίνεται μεταβίβαση απλώς ενός μόνο από τα περιουσιακά στοιχεία της ναυτιλιακής επιχείρησής.

Η διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ έχει όμως προέλευση από το κερσαίο δικαίο, όπου η ιδιότητα του καταμερισμού των περιουσιακών στοιχείων δεν εμφανίζεται στην ίδια έκταση. Αρμόζει, επομένως, συστατική ερμηνεία και εφαρμογή της ώστε η διάταξη αυτή αφ' ενός να μη καταλήγει σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα εις βάρος του ελληνικού δικαίου και αφ' ετέρου να μη δημιουργεί δυσμενές προνόμιο εις βάρος των ελληνικών πλοίων σε ό,τι αφορά την τραπεζική πίστη, όταν αυτά μεταβιβάζονται μεταξύ Ελλήνων.

Τέλος, με την ευρεία εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 479 ΑΚ οδηγούμαστε σε ιδιαίτερα δυσμενή επιβάρυνση αυτού που απέκτησε πλοίο μονοβάθρονης εταιρείας, παρότι είναι αμέτοχος και σε καμία περίπτωση δεν επεδίωξε να προκαλέσει ζημία των πιστωτών του πωλητού/οφειλέτου. Τοιαύτη θεμιτή προστασία των πιστωτών δύναται να παρσχεθεί επαρκέστερα εφαρμοζομένων των άλλων ρυθμίσεων που εξετάσθηκαν ανωτέρω, δηλαδή των διατάξεων περί εικονικότητας της μεταβίβασης και καταδομιέσεως των δανειστών.

*Από την 3η ημερίδα νομικών θεμάτων ναυτιλίας, η οποία έγινε στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς υπό την προεδρία του δικηγορικού γραφείου Π. Αβραμέα, στις 31 Μαρτίου 1999. ♦♦

NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 16

May 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

82. GREECE'S MARINE VOICE IS RESPECTED IN EUROPE

Interview of the Member of the European Commission
Mr. Christos Papoutsis

84. THE MARITIME SCENE NEWS

93. DIARY OF EVENTS

94. A SELECTION OF NEWS FEATURED IN THE MARCH ISSUE OF THE NATIONAL BANK OF GREECE

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 Koumarianos

Subscriptions Manager:
Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.
Other Countries 30.000 drs.
or 110 US\$
Companies and Organizations
20.000 drs.

Gratia Publications Ltd
46, Philonos St & Ag. Spyridonos St.
185 35 Piraeus, Greece
Tel.: 0030-1-4227111
Fax: 0030-1-4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

*The views expressed in the following
articles do not necessarily reflect the
Editorial opinion of the magazine.
Every effort has been made to ensure
that the information contained in
NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the
magazine is not liable for any inaccuracy
that may have been introduced into it.
No text or photograph may be
reproduced without express permission
in writing beforehand from NAFTIKA
CHRONIKA.*

T

he crisis is continuing and there is no apparent exit from it. Its circular periodicity, however, always seems to catch shipowning in a state of over-optimism, so a large number of its members find themselves with new ships and no work, with interest and capital payments that cannot be covered, with many ships service out of service, and, of course, quite a few bankruptcies.

The question would be whether this new sustained crisis that Shipping is facing has made shipowning learn certain lessons. It is only if these lessons become business conscience that a new course can be drawn which would lead to stable and not coincidental

success. Which, though, could these lessons be?

First of all, fertility in sea transport is no more as long-lasting as in the past to justify such enterprising and optimistic programmes for the future of the market. If shipowning is suffering under uncovered capital payments, should decisions about ship-building be more reserved?

Secondly, it is proven that second-hand vessels are preferable in a crisis, since they have less loan obligations. The dilemmas of course are great and the answers difficult, especially when shipowning is used to an attacking business policy which has otherwise been profitable, with the result that the Greek-owned fleet has remained a top power in sea transport. It is also true that the times when one could improvise in business have long gone. In other words, based on the accumulated experience and under the new crisis, a correct preparation is needed for the new outburst of our shipping because, sooner or later, better days will come for the market and shipowning will have to face the new situation with business means which will hold tight in the case of a future crisis.

Interview of the Member of the European Commission Mr. Christos Papoutsis

Greece's marine voice is respected in Europe

In his interview to "Nafika Chronika" the Member of the European Commission Mr. Christos Papoutsis stresses the need to speed up the re-organisation changes so that our economy can adjust to the conditions of internationalisation and become competitive. Mr. Papoutsis believes that EMU's target will finally be attained. Referring to Greek shipping in particular, the Greek Commissioner points out that its particularities lead

it to being many times "sensitive" to the Community's legislative interventions; however, its gravity is such that its voice is respected by the other Union members, like in the case of SOLAS Guideline 98/18 and with the formation of the Blank Bible for sea transport.

Having had first hand experience of the European Commission and the European conditions for so many years, what do you think are the chances of Greece satisfying the Maastricht terms and how long is this going to take?

As you know, the Greek government has targeted the induction of our country to EMU to 2001, and I believe that this target is attainable.

The account on the course of the Greek economy made 20 days ago by the European Commission and the forecasts for 1999 are positive. All the economic factors have gone up, even though 1999 forecasts are viewed with reserved optimism because of the difficulties worldwide economy is facing which unavoidably influence the Greek economy as well. Inflation and interest rates show a sliding inclination, however they need careful surveillance so as to ensure that the forecasts will come true and the goals will be achieved. I would say that we are on a positive route but we shouldn't sit back. It is necessary to continue the efforts so that the sacrifices our people have been making all these years are justified.

Many say that the difficult part comes later, from the moment that the economic policy



of the countries in the "Euro" zone can do nothing but follow the demands of the European economic policy. So neither accounting alchemy nor other kinds of nominal convocations are allowed. How much will this reality affect our country from a social point of view?

Our country should not restrict itself to the satisfaction of currency criteria for the convocation of the economy. A lot of attention is needed to apply measures that will drive the true convocation and there-organisation of the economy. Organisational changes are necessary for the adjustment of our economy to the new technologies so as to face universalisation, to become more competitive and to enter a development course that creates more employment. A convocation will only work under these conditions. It is true that after the induction to EMU, there will be an austere framework of the public sector, and there will be no national policy formation margins for matters of currency policy. As well, the Currency Stabilisation Agreement can impose certain sanctions in the case that a country does not respond to EMU's terms in the public sector. However, in this framework there are important margins for the progress of policies that will induce development, employment and a social state. As well, efforts are being made lately to form a European Agreement for Employment that would be supported by the Amsterdam Treaty. Our country will have to participate actively in the formation and putting into effect of the measures that aim at social protection and solidarity. The new Community Support Framework can participate in these efforts. Just recently we concluded the basic outlines for the application of re-organisational action during the period 2000-2006 to the European Commission. The third Community Support Framework has a particular importance for the development of true convocation of our economy and the economic and social cohesion in our country.

The tragic situation in Yugoslavia shows the in-existence of a European policy. Is the European Union in the end just an economic union of interest and its other visions are unattainable.

The dramatic developments in Yugoslavia constitute a blow for the European Union. Europe was not strong enough to have its own say and play its own political role neither to avoid the crisis, nor for its own political arrangements.

Unfortunately, in recent years after Maastricht, the one-sided development of European integration centralised on EMU has been preferred, while the Political Union remained stable. I am afraid that these developments will bring about a serious retreat in the efforts for the development of a common Foreign and Security Policy. If, however, there is no substantial progress in the direction of the Political Union in the immediate future, then the development of EMU will itself remain in the air and will finally become fragile. Today we ought again to mark out the vision of a united Europe, of peace, of democracy, of development and of prosperity for all its peoples.

We have the feeling that Greece, although it is a traditional marine country, it has not played a great part in the formation of a common Marine Policy. How much is this true and if it is, what is the reason for it?

The existence of effective competition in marine services has a great importance for the European Union. Today the European Union constitutes

It is natural that Greece has a particular interest in marine matters on a European level, as 50% of the European fleet is Greek

the origin or the destination of about 25% of worldwide commerce, while 90% of the Community's international trade is transported by sea. It is natural that Greece has a particular interest in marine matters on a European level, as 50% of the European fleet is Greek. It is true that there has been a delay in the adoption of a shipping policy in the Community. This is mainly due to the worldwide character of shipping which helped the development of legislation mainly on an international level so as to ensure the competition terms. Contemporary Community policy aims at the security of navigation with the double target of protecting human life and sea environment and the creation of equal development terms in the sector. It also aims at opening markets in Third World countries for the benefit of ships under the Community flag, and the development of the Community fleet's competitiveness through the improvement of seafarer training, the utilisation of the various research programmes and the provision of a Community framework for state support to the sector's benefit. Greek shipping is the largest in the European Union and because of this it more prone than any other to international competition. Its particularities many times lead it to being "sensitive" to the Community's legislative interventions. On the other hand its gravity is such that its voice

is respected by the other Union members. I believe that as time goes on Greek shipping is playing a more active part in Community matters, and in fact it has participated in the attainment of compromising solutions in its favour. One example of the Greek contribution to marine matters is SOLAS Guideline 98/18 which refers to security rules and models for passenger ships.

During the formation of the Blank Bible we have already co-operated with my colleague Mr. Kinnock for a new strategy on sea transport, but also for cabotage issues which were discussed in the Council. The intervention of the European

Commission and the Greek Ministry of Mercant Marine was particularly important. There is, however, a strategy differentiation for ocean-going ships and coastal shipping.

This can be taken as a reduced intervention, while it is really a differentiated strategy which aims at liberated transportation on a worldwide basis and the gradual liberation of coastal shipping in Europe. European and Greek authorities have an important say in this strategy, always in collaboration with the equivalent enterprises of the sector.

Back to our own issues. How do you see PASOK's fortune in the European elections? Do you believe that the war in the neighbourhood has favoured the government? Is there a possibility of lessening the difference from New Democracy, which all the public opinion polls show as being in front of PASOK?

The Greek government has handled the issue with a feeling of responsibility from the beginning, and it is the only one that supported right from the beginning that there was a need for a political solution to the problem and for respect towards country borders. I believe that the Greek people understands the government's handling of the case.

As far as the European elections are concerned, PASOK fulfils all the conditions to go on a winning course as it has shown a successful European policy all these years and successes on a European level to our country's benefit, with most recent the decision at the European Council in Berlin regarding Agenda 2000.

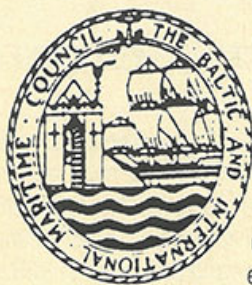
What are your ambitions? Will you aim for the presidency of PASOK and what are the possibilities under the contemporary conditions?

My ambition is to be useful to my country and my political party.

the maritime scene

NEWS





BIMCO AND ISF COMMENCE MAJOR NEW SEAFARER STUDY

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) and the International Shipping Federation (ISF) have announced the commencement of a new research project. The BIMCO/ISF 2000 Manpower Update is intended to appraise the global shipping industry of current worldwide developments regarding the supply of and demand for merchant seafarers. The Institute for Employment Research at the University of Warwick (UK) has been commissioned to undertake a statistical analysis of data to be collected from hundreds of questionnaires being circulated to maritime employers and national maritime authorities worldwide. The results and conclusions of the BIMCO/ISF 2000 Manpower Update are expected to be presented in early 2000.

DUNELM

DUNELM PUBLIC RELATIONS IS APPOINTED TO HANDLE INTERNATIONAL MEDIA RELATIONS PROGRAMME FOR THE PORT OF FELIXSTOWE, HARWICH INTERNATIONAL PORT AND THAMESPORT.

Having handled the Thamesport account since January 1997, Dunelm Public Relations has now been appointed, with effect from 1 March 1999, to manage an international media relations programme on behalf of the Port of Felixstowe and Harwich International Port. All three ports are members of the Hutchison Port Holdings (HPH) Group. The Port of Felixstowe is the UK's premier container port and now ranks No. 4 in the European container league. In addition, Felixstowe services a number of important ro-ro ferry operators, while Warwich International Port is a major ro-ro freight and passenger ferry port and is also established in the shortsea lo-lo container market. Recent years have also seen a growth in the port's cruise ship business. Thamesport is Britain's newest port and has already established itself established for itself a substantial reputation as an efficient hi-tech container handling facility. For further details please contact David Cheslin or Claire Dexter on Tel: +44 171 480 0600; e-mail: info@dunelmpr.co.uk; Website address: www.dunelmpr.co.uk

INMARSAT TO ADD NEW COMMUNICATIONS OFFERINGS FOR AERONAUTICAL MARKET

Inmarsat has announced today that it will offer mini-M services for small corporate aircraft and general aviation users beginning this month, and that it is looking at developing high speed data services. Mini-M aero is based on technology first developed for land-mobile satcoms users, and features affordable, light-weight aircraft equipment offering a single channel which can be used for voice, fax or data communications. The light aircraft for which the mini-M aero service is intended do not operate in airspace using satcoms for air traffic management. Therefore, the system will not be certified for aeronautical safety services applications, minimising development costs. Mini-M aero services require no additional investment in ground earth station facilities, so communications services tariffs are expected to be attractive for the light aircraft market. The service will be available as soon as the first of this equipment is granted Inmarsat space segment access approval.

TAYLOR MADE GROUP, INC. ANNOUNCES MERGER WITH MARINE DEVELOPMENT CORPORATION

The Taylor Made Group, Inc., has announced that Marine Air Systems, Inc., and Marine Development Corporation (MDC), manufacturer of the Cruisair product line, have entered into an agreement to merge the two companies. The new entity will be called Taylor Made Environmental systems, Inc., and will operate as a stand-alone company under the umbrella of the Taylor Made Group. There will be no immediate changes in the product lines, personnel or distribution. "The Marine Air and Cruisair products are both well-known and respected in the marine industry and will retain their own identity", the presidents of the two companies said.

EVERGREEN EXPANDS SERVICES TO EAST MALAYSIA AND BRUNEI.

Evergreen is advising European importers and exporters that it can now offer through bills of lading to and from nine additional ports in SE Asia: Kuching, Sibul, Bintulu and Miri in Sarawak; Kota Kinabalu, Tawau and Labuan in Sabah; and Muara in Brunei Darussalam. Sabah and Sarawak are the largest states in Malaysia and are located on the northwest coast of Borneo. Both have populations in the region of 2 million inhabitants and the main economic activities are related to agriculture and petroleum. Brunei, with a population of just under 300,000, is a major exporter of oil and gas and is consequently one of the wealthiest nations in SE Asia. Evergreen offers twice-weekly sailings between Europe and the Far East, its Round-the-World and AME services covering N. Europe while the PFM and AME services cover the Mediterranean.



ASRY DRY-DOCKS ITS FLOATING DOCK

ASRY has recently docked its No. 3 floating dock in the Yard's 500000 dwt capacity graving dock for routine survey and docking repairs, prior to starting a new 10 year Classification cycle. This is the first time that either of the two floating docks have been moved since being commissioned at ASRY in 1992 and the operation was fully supervised by ASRY Dock Masters and Yard Operations. The work on the floating dock, which has an 80000 dwt capacity, lasted for 8 days and involved cleaning the hull, taking extensive thickness readings, steel renewals and full treatment of the external surfaces including blasting to SA 2.5 and applying a five-coat protection system. Other repairs were also carried out such as overhauling sea valves and intermediate valves, cleaning and inspection of all internal tanks and overhauling electrical motors, switchboards and hydraulics for the dock-side cranes.

BP CALLS FOR NEW CONTROLS ON BUNKER FUELS

Marine fuel standards need to be reassessed to avoid a significant mis-match between the quality described by the fuel specifications and that demanded by the industry, claims BP Marine. BP Marine is calling for firmer controls on the practice of adding used lubricating oil to marine fuel oil. It is apparent that there are still ongoing concerns and suspicions about the effects of used lubricants at low levels even though these concerns are not yet documented or substantiated. The question of the acceptability of used lubricating oil (ULO) has become even more confused after the Kalamos legal case in the USA, since some have interpreted the judgement as implying that ULO at levels up to 5% is a technically acceptable limit which does not interfere with the stipulations of ISO 8217. In response, an increasing number of users are buying fuels against "no ULO" clauses, even though this can be difficult to manage in a global industry. One practical problem of restricting ULO within the present ISO and CIMAC guidelines arises from ULO's varying compositions and potential confusion with trace elements in crude oil. It has become very difficult for fuel buyers to manage this issue effectively and there is a real risk that fuel suppliers and users will inadvertently be driven towards making unrealistic standards and expectations.



SBS WORLDWIDE SIGNS NEW CANADA AGENT

Global ocean and air freight forwarder SBS Worldwide has entered into a new agency agreement with ITN Canada, an international logistics provider with five offices situated across Canada. The two companies have formed an exclusive cargo agency agreement covering both air and ocean activities between the United Kingdom and Canada. Last year, SBS opened offices in Boston and Chicago. It is hoped that the new agreement will allow both ITN and SBS to maximise their share of the tremendous trade volumes between Canada and the UK. The two managing directors of ITN, Gregory Archambault and Ian Kennedy, both have more than 20 years experience in the business and held senior management positions and ownership on other companies before forming ITN two years ago. For further details please contact David Cheslin or Sharon Cunningham, Tel: +44 (0)171 480 0600; E-mail: info@dunelmpr.co.uk; Website address: www.dunelmpr.co.uk

FELIXSTOWE MANAGEMENT CHANGES REFLECT TECHNOLOGICAL AND OPERATIONAL DEVELOPMENTS

Chris Gray, who recently took over from Peter Bennet as Managing director of Port of Felixstowe Ltd, announced further changes to the company's senior management structure. Tim Halhead, former Head of Operations (Cargo Handling) became General Manager of Technical Services and Development. Nigel Craft, former Central Operations Manager, assumed responsibility for all non-container operations and was appointed General Manager for Roll-on/Roll-off and Warehousing. Richard Harrison, former Trinity Terminal Manager, was appointed General Manager of Container operations.

GEEST BECOMES ONE OF EUROPE'S FIRST LOGISTICS PROVIDERS TO RECEIVE HACCP ACCREDITATION

European intermodal operator Geest North Seal Line has become one of the first European logistics providers to be accredited by Lloyd's Register of Quality Assurance with the Hazardous Analysis Critical Control Point (HACCP) certificate. This standard recognises Geest as a quality handler of non temperature-controlled foodstuffs and certifies that all its containers, trailers and vehicles are cleaned according to Institute of International Container Lessor (IICL) standards and are thus suitable for the handling of these food types. The HACCP accreditation is valid until October 2001, and it follows on from EC Directive 43, a standard that outlines the Hygiene Codes for Foodstuffs. This particular directive was introduced into Dutch law in 1996 and Dutch companies are required to comply with HACCP standards by 1998; accreditation, however, is optional.

RACAL LAUNCHES NEW VESSEL TRACKING SYSTEM

Racal, a world leader in vessel tracking technology, has launched a new tracking system to provide fleet operators with a single system that ensures reliable communications and cost-effective monitoring of all their vessels in even the most remote locations. The Tracs-SAT/C Marine is housed in a tamper-proof container and uses Inmarsat-C satellite communications to relay position and status information between the vessel and a company control centre and enables communications to be maintained world-wide. Software is available which can receive input from onboard sensors and permits the automatic transmission of important vessel data such as engine performance, bunker levels and cargo condition, and enables the system to serve as a valuable management tool. Each Tracs-SAT/C Marine features a GPS receiver integrated with a "smart" Inmarsat-C transceiver. There are two SOS alarm buttons that together initiate a signal on the Inmarsat distress frequency, while text and data messages can be sent and received via a user friendly display terminal.

INSURANCE COMMITTEE CONSIDERS FIXED RATE INSURANCE FACILITIES

At its latest meeting, which was held in London on February 8th 1999, INTERTANKO's Insurance Committee was invited to review so-called "fixed rate facilities". More specifically, the Committee had been requested to review whether pollution insurance provided by fixed premium P&I insurance companies satisfied the membership criteria of INTERTANKO. The Committee generally welcomed the growth of fixed rate facilities as providing additional competition within the P&I market and considered that INTERTANKO members who insured with companies offering adequate cover backed by first class security should be treated equally to those members entered in P&I clubs. The Insurance Committee recommended that the Council consider amending the membership criteria to make it clear that all INTERTANKO tankers are entered in a P&I Club or have secured coverage through another provider of satisfactory third party liability insurance coverage, including adequate coverage for oil pollution.

INTERTANKO MAKES DEAL WITH FAIRPLAY

INTERTANKO has made a deal with Fairplay which will give a 30% reduction for members on an Encyclopaedia that contains information on all ships above 1000 GT, 45000 marine companies, 4500 ports and distance tables. The net price for the Encyclopaedia for INTERTANKO members and associates is \$1215/\$1835, single/network. For more information contact Erik Ranheim, INTERTANKO office.

CLAS RYDEN TO HEAD SWEDISH CLUB'S ACTIVITIES IN GREECE

Clas Ryden is to be the next General Manager of The Swedish Club's operations in Greece. He will succeed Nils Erik Wolff, who is retiring. Mr Ryden's relocation to Piraeus during the summer will mark his return to Greece, where he was the Club's General Manager during the 1994-96 period. In addition, the Swedish Club's team in Greece has been strengthened, with Kenneth Stewart joining in a claims handling capacity and Kjell Augustin taking up the post of staff surveyor.

SCHOLARSHIP IN THE MEMORY OF GEORGE P. LIVANOS

HELMEPA proclaims an annual scholarship for post-graduate studies (Masters) in the environmental sector for the period 1999-2000 for a University graduate, child of Greek seafarer or for a Greek seafarer with a University degree. The studies will take place this time at Dalhousie University of Halifax, Canada, as it offers applied Programs of Coastal Environmental Management and Marine Resources.



MUHLHAN SYSTEMS: A WORLDWIDE PARTNER

For corrosion protection, scaffolding, engineered machinery, steel structures, outsourcing and trade worldwide, Muhlhan services and products can be counted on not only for standard business, but also for those unusual challenges which require special resources and know-how. Muhlhan employees and associates are professionals with many years of specific experience in their field, available worldwide and on short notice. It deploys warranted, state-of-the-art, environmentally sound methods and processes, and reliable tough equipment that is containerized so that it can be moved easily. Muhlhan is creative, with ample resources and innovative approaches to its clients' demands; its prices are fair for the superior services and products it provides.

History of the Company

1881: Johannes Cornelius Amadeus Marckmann founds a boiler cleaning company
1905: The company obtains its first patent for interlocking boiler brick linings

1911: Hermann Georg Heinrich Muhlhan joins the company as partner and starts to specialise in ship's cleaning, pipe and boiler linings as well as ships chandler operations

1924: After his death Alwine Muhlhan holds the reins of the company for over a quarter of a century, assisted by his daughter, Annelies.

1947: Heinrich J. P. Muhlhan joins the company and improves the tank-cleaning.

1948: Muhlhan industrialises rust removal by abrasive blasting using compressed air.

1956: Muhlhan develops vacuum suction techniques and launches air conditioning techniques for optimising tank surface preservation

1963: Development, construction and operation of the world's first self-supporting abrasive blasting vessel, the MS "Strahl-O-Matic"

1981: With the fourth generation the company ventures into machinery manufacturing for industrial applications, rental and service of boom lifts. Container activities are added to the scope, too.

1990: Registration of Muhlhan as an international trade mark

1991: Development of cleaning and coating equipment to reduce pollution and waste.

ASHLAND INC. FORMS TWO NEW COMPANIES FROM ASHLAND CHEMICAL COMPANY

Ashland Inc. announced recently that reflecting its growth strategy it is forming two new divisions from its largest wholly owned business, Ashland Chemical Company. The new divisions, Ashland Distribution Company and Ashland Specialty Chemicals Company, will capitalise on Ashland's well-established strengths and leading market positions in distribution and specialty chemical businesses. The move became effective in March. Ashland's March quarter financial statements showed the results of the newly created divisions separately for the first time. On a pro forma basis, Ashland Distribution Company had sales of \$2.9 billion in Ashland's 1998 fiscal year, ended last September 30. Sales pro forma for Ashland Specialty Chemicals Company were \$1.2 billion for the same period. The new divisions replace Ashland Chemical in Ashland Inc.'s business portfolio. They will continue to be based in Dublin, Ohio, the site of former Ashland Chemical headquarters. Ashland Chemical's current operations will be divided between the two new divisions.

GREECE LOOKS FOR SUPPORT FOR NATIONAL SHIPPING HERITAGE

Shipping and Greece have been synonymous for as long as history has been written. But, as *Lloyd's Ship Manager* reports in its latest cover story, the nature of the relationship between shipowning and the nation is slowly and subtly, but definitely, changing in a number of ways. There is a steady decline in the size of the Greek register and fears are growing that it will fall further unless ample incentives are offered to bring vessels back. While Greek shipowners are controlling as much of the world's maritime business as ever, the balance sheet often wins out in the contest with the operating expenses of the flag. Coupled with the cost pressure, owners are finding it harder to raise finance from conventional sources to fund

new purchases, and they are often pressured to look to the stock market, a path already successfully taken by several operators in the booming passenger ferry business, who are also diversifying by acquiring stakes in the aviation sector. All four major players in the ferry industry (SuperFast, Minoan Lines, Strintzis Lines and Cretan Maritime Corporation (ANEK)) are investing heavily in new fast ferries for routes to Italy and the Greek Islands. At the same time, increased EU funding is changing the face of the country's ports. *Lloyds' Ship Manager* also features the growing costs of crews' medical care, since seafarers onboard ships still face uncertain prospects from illness or injury. For further information, please contact Stephen Matthews, *LLP Limited*, Tel: +44 (0)171 5531000; Fax: +44 (0)171 5531116.

DIP AHEAD AFTER RECENT GROWTH IN NORTHERN EUROPE CRUISING

Cruising in northern Europe has grown dramatically over the past few years but, according to a feature in the latest issue of *Lloyd's Cruise International*, there are signs of a general dip in the year ahead. Europe as a whole represents just over 20% of world passenger demand, but northern Europe oceangoing cruise passenger supply as a segment represented around 78% of total European passenger supply in 1998. Nearly all the northern Europe growth in 1997 and 1998 was a result of North-American vessels being deployed in northern Europe. However, there are signs of some weakness in the cruise market for 1999. Customer confidence boosted by interest rate cuts is offset by uncertainty in stock markets and increased bunker prices caused by the recent Iraq crisis. NCL continues to be the largest operator in northern Europe, followed by Princess Cruises and P&O, with Royal Caribbean in fourth place. For many operators, vessel deployment in northern Europe is scheduled for high summer, and many commence their European deployment in the Mediterranean, returning there at the end of summer before repositioning to the Caribbean or elsewhere. In an analysis of port utilisation, Dover continues to lead the European cruise port league in number of operators, vessels, cruises and passengers. In terms of operators, vessels and cruises, Copenhagen is second, but Southampton takes second spot for number of passengers. For further information, please contact Susan Parker, *Lloyd's Cruise International*, Tel: +44 (0)171 5531000; Fax: +44 (0)171 5531116.

SCHEEPSWERF PETERS 100 YEARS OF SHIPBUILDING



A few years ago, the Dutch yard Peters celebrated its centenary. This was also the occasion of the inauguration of the new building hall that measures 40x80 metres. This has made it possible for the yard to build ships up to 12000 dwt. The old hall is being used for the building and repair of ships up to 3000 dwt.

In 1999, they plan to build a total of six ships at Scheepswerf Peters. At the moment, they are in the process of completing the third ship in a series of five. The steel hulls are being built in the Czech Republic with Scheepswerf Peters adding superstructures and interiors. TNF panels for walls and ceilings are being delivered Just-in Time from INEXA PANEL. The workforce at Scheepswerf Peters numbers around 200. The company permanently employs 130 and the rest come from sub-contractors hired on a contract basis.

From standard to modular

"We have found the TNF panels to be excellent," says Henk Vinke, chief buyer at Scheepswerf Peters. "We have very successfully been using INEXA PANEL's standard system in a number of ships, but in order to further facilitate installation and to save expensive time in the construction hall we will be using the modular system in a future series of five ships.

The modular panel system from INEXA PANEL means that all components

have been pre-fabricated in Hedehusene and that no trimming is required during the installation. The result is a great saving in time and there is no waste. Another advantage is that the result looks better with no visible joining profiles or screws.

Flexible suppliers

The fast production rate means that Scheepswerf Peters has very high demands on their suppliers' flexibility. "The average production time at the yard is around 13 weeks per ship," says Henk Vinke. "This calls for accurate planning on our side and fast, reliable service from the supplier." Communications between the yards technical department and INEXA PANEL is largely by E-mail. CAD drawings are sent in minutes between designers. "Previously we had to rely on an expensive and time consuming express service which meant that a change would take days," says Per Henning, responsible for INEXA PANEL's sales in the Netherlands. "Now, communication is direct via E-mail. Lead time between order and delivery has been reduced to between six and eight weeks."

Hulls from the Czech Republic

The co-operation with the Czech shipyard in Decin, who build the hulls, has been going on since 1995. This division of labour has made it possible to supply smaller freighters at competitive prices without loss of quality. The size of the ships that they can complete at Scheepswerf Peters is limited not only by the size of the assembly hall and by economic factors. They also have to take into consideration the size of the bridges that the ships have to pass during their trip from the Czech yard to Peters in Kampen. Then, in order to be able to reach the open sea, the ships must not exceed an overall width of 18 metres, which is the maximum allowed by Ketelbrug in Urk.

Apart from freighters, Scheepswerf Peters also builds river cruise ships. There specially designed ships ply Europe's rivers and canals. In total they have built five river cruise ships, all equipped with panels from INEXA PANEL. During the visit to the yard by INEXA INSIDE, the "Eurostar" arrived at the yard for inspection. This ship from the river Danube can take up to 100 passengers.

Taken from INEXA INSIDE, House Magazine of the INEXA Group, No. 1-99



HOSTILE RIVER PREVENTS REFLOATING

If there is one thing Tsaviris hates doing, it is to leave a job half-finished. But that is what the Group was forced to do when removal operations on the wreck of the Green Opal in India's Hugli River were terminated by the UK Club.

Green Opal sank after a collision in 1997 and in October of that year the contract for removing the freighter and her cargo was awarded to Tsaviris Russ (Worldwide Salvage and Towage) Ltd.

By 5th March 1998 tonnes of wire coils and steel billets had been successfully recovered, in spite of the extremely difficult conditions and zero visibility. Under the second phase of the plan, the removal of the vessel itself involved cutting the wreck into two sections, with lifting camels deployed to raise each section in turn. Critically, arrival of the monsoon in late June meant that this operation had to be postponed.

In the interval, an extra 2000 tonnes of lifting capacity was shipped to the site for resumption of the project last October. At the same time, it was discovered that the wreck had been filled with additional deposits of mud. Despite several attempts and partial raising of each section, neither part of the hull could be fully refloated. At that stage, the shipowner's P&I insurers exercised their option to terminate this lengthy operation.

Tsaviris' comment? "We would obviously have liked the opportunity to complete the services, but we can appreciate the action taken by the UK P&I Club. In the end, lifting the wreck became a battle against increasing problems arising from an exceptionally difficult operating environment," said the company's managing director, Xenophon Constantinides. "It has happened to other major salvors, but that's scant consolation. The outcome was a disappointment to all parties."

The sections of the wreck have been left in a secure position and whichever removal method is adopted in the future, Tsaviris is confident that the chosen contractor will find that much of the preparatory work has been completed. Tsaviris Salvage (International) Ltd; Tel: +301 4221000; Fax: +301 4221008; E-mail: tsav@ath.forthnet.gr

AROUND THE WORLD

INDIA: An increasing number of vessels are being inspected by port state control authorities in India. Priority items for inspection include statutory certificates, emergency fire pumps, emergency light and batteries, and lifeboats and equipment. There have been instances of lengthy detentions and heavy fines. Operators should be aware of probable delays in local procurement of approved items needed to make good any deficiencies. These may have to be sent from Bombay, or elsewhere, resulting in further delay and expense. (Hiralal & Co)

JORDAN: Maritime authorities in Aqaba have issued special instructions relating to allowances for shortages, shortlanding and overlanding on cargo coming into the port. The allowance for shortages on bulk and bagged cargo is two per cent, although each case is considered on its merits. There are also separate allowances covering cargo weights in excess of those specified on the documentation. Members are warned that a high rate of customs fees and fines is levied by the Aqaba authorities in the event of discrepancies. (Jordan Pandi Consultants Corp)

EGYPT: Egypt has amended its laws governing fines and dues in respect of shortage and overlanding of cargo. A ruling of the Egyptian Constitutional Court had earlier ruled that the imposition of fines and dues for shortages

and overlanding of cargo was unlawful. With effect from December 1999, however, the right to impose fines and dues was reinstated into law, and the level of penalties was furthermore increased. Masters or their representatives are required under the new legislation to ensure that the amount of cargo loaded, or the number of packages or their contents, conforms to the cargo manifest through to final delivery. They will be absolved from liability if they are able to prove, within a maximum period of three months, that

the reason for the shortage was outside their area of responsibility. (Eldib Advocates)

BRAZIL: Owners operating to the port of Paranaguá should be aware of a simmering dispute over the imposition of a reconstituted port utilisation tax. The tax - now called the *Inframar* tax - has traditionally been paid to the port administration by shippers and/or receivers. But, with effect from January this year, the port authority council decided that the tax should be for the account of shipowners, while the port administration is charging it to ship agents, who themselves are looking to the shippers and/or receivers for payment. Berthing delays are likely until a common agreement has been reached. (JML)

TURKEY: New pollution fines were introduced by the maritime authorities in Turkey with effect from January 1 this year. They appear to cover everything from the discharge of dirty ballast water to actual tanker spills. Cash deposits or bank guarantees are required to effect settlement. (Vitsan A.S.). The London Club news, April 1999.



MERWEDE - ONE OF THE BIGGEST YARDS IN THE NETHERLANDS



The Merwede shipyard in Hardinxveld-Giessendam is one of the four biggest in the Netherlands. The yard, which has been named after the river on which it is situated, is wholly owned by the Dutch holding company IHC

Caland NV. IHC Caland has some 2500 employees; just over 400 of them work for one or other of the four Merwede companies.

Since its foundation in the early part of this century, the Merwede yard has developed into a group of companies active in many fields. New-building and repair of ships remains a major part of operations but they also have a company that produces valves and pipe couplings for the oil, gas and chemical industries. On the shipbuilding side, they have separate units for new-building, repair, and interior fittings.

Every type of ship in its building hall that measures 28x200 metres, Merwede is able to build every type of ship. Passenger ships, ferries, tankers, research vessels and tugs are a few examples. It is dredgers, however, that make up the major part of all new-building.

The yard has been part of the IHC Caland group since 1993, which has brought financial stability and security while allowing each company to operate independently.

Synergy benefits

"Different activities in the Merwede group are handled by separate companies, each with control over and responsibility for their own business," says A. J. Houweling, the Merwede MD. "However, co-operation with other IHC companies can bring great synergy benefits. Among other things, companies co-ordinate purchasing, investments and IT solutions. If need be, we may even, so to speak, borrow employees from one another."

"Much has happened in the shipbuilding industry in the last few decades. The production time of new ships has dropped by 25% in ten years," says Mr. Houweling.

"To remain competitive, you must improve continuously and become a specialist in your business niche."

Fantastic development

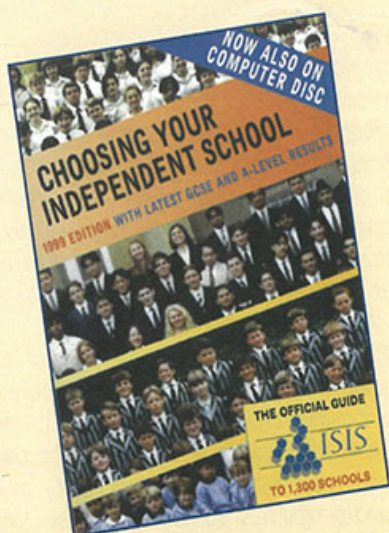
Merwede has been buying TNF panels from INEXA PANEL in Denmark for some 15 years: "There has been fantastic development in interior fittings," says P. Vogel, at Merwede Interior Builders and Furnishers. "Naturally, this is largely thanks to developments in computer technology which have totally revolutionised all design work. The use of Computer Aided Design (CAD) for ship interiors is one example. Also, in our communications with INEXA, we make extensive use of E-mail. Both for enquiries and specifications and for the transmission of drawings for adjustment and approval between us and INEXA's design department."

Interiors project

Merwede Interior Builders and Furnishers are active on-shore as well: in public building projects such as banks, airports, conference centres and hotel lobbies. They accept interiors projects - from design to building and finishing. The company's workshop produces furniture and other interior fittings, specially designed for each project.

"We are very satisfied with the TNF panels," says P. Vogel. "They are easy to install with pleasing aesthetic properties."

Taken from INEXA INSIDE, House Magazine of the INEXA Group, No. 1-99



D.J. WOODHEAD

NATIONAL DIRECTOR, ISIS

"CHOOSING YOUR INDEPENDENT SCHOOL"

INDEPENDENT SCHOOLS INFORMATION SERVICE, 1994

432 PAGES, £12.95

This book has two main purposes:

1. To give you details about schools which can be recommended because they belong to the constituent associations of the Independent Schools Council (ISC), of which National ISIS is a part. What this means as an assurance of quality for parents is explained in chapter 2 (pages 14-16).
2. To give you the best advice about choosing your independent school. Parents often ask which the best school is. The best school is the one which is best for your son or daughter.

RECENT DEVELOPMENTS AND PERSPECTIVES IN EUROPEAN AND INTERNATIONAL AIR TRANSPORT LAW

BY DR. J. L. VAN DE WOUWER

Recent years have seen many important developments in the civil aviation industry. Those developments which attracted the most headlines were undoubtedly the merger of Boeing and McDonnell Douglas in the US and the spate of international airline alliances, the most celebrated being the British Airways - American Airlines alliance. These, and the other developments discussed in this book, are a reflection of recent trends within the industry, leading towards globalisation and rationalisation. These trends shall have a profound impact on the shape of the aviation industry in the years to come.

In order to arrive at a global view of the industry and the changes which it faces, it would not suffice to limit the discussion in this book to the glamorous world of competition law, mergers and the battle for global dominance. Fundamental changes are also taking place in many other aspects of aviation. Thus various international organisations are involved

in attempts at updating and revising the system of liability founded on the Warsaw Convention. Major changes are in the offing in safety regulation, particularly within the European Union. The relationship of air transport to the environment shall also retain an important part of our attention.

This book follows two axes, European and International. This inter-relationship is self-reinforcing, because to understand the European aviation environment one must look beyond it to the international environment. On the other hand, in the European Union, a number of concepts and practices are developing which may well offer useful models for an eventual systematic liberalisation of the aviation industry at a global level. This book then attempts to fuse all these different strands of mergers, competition law, safety, the environment and liability to develop an understanding of where European and international aviation stands just now and where it must look to tomorrow.

Dr. Jean -Louis van de Wouwer studied law in the University of Leuven. For many years, he held the position of Director General of an important European trade association.

He is author of many legal and economic publications and studies on transport, especially air transport.



"SEABORNE COMMERCE ASIA", is a weekly International Maritime Journal published by Kaiji Press Co. Ltd., Kanda TKM Bldg., 15 Kanda Monya-cho, Chiyoda-ku, Tokyo #1010035, Japan.

the
maritime
scene
NEWS

DIARY OF EVENTS

6 May 1999, London U.K.

ARCHITECTURAL TRADITION OF THE IONIAN ISLANDS

Lecture, by Prof. D.A. Zivas (Architect, Visiting Professor of the Technical University of Greece) organised by the Ionian Society. Venue: The Hellenic Centre.

Tel. + 171 935 4503

6-8 May 1999, Budapest, Hungary

EUROPEAN ENVIRONMENTAL LAW SEMINAR

Organised by International Bar Association

Tel: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

e-mail: confs@int-bar.org

6-8 May 1999, Duisburg, Germany

THE SHIP WITH CLEAN PROPULSION-AN ENGINEERING CONFERENCE

Organised by Mercator University

Tel: +49 203 379 1173 Fax: +49 203 3792779

e-mail: isd@nav.uni-duisburg.de

11-13 May 1999, London U.K.

CRUISE + FERRY

Organised by Maritime Conferences & Exhibitions. LLP Ltd

Tel. +44 171 553 1764 Fax: +44 171 553 1738

11-12 May 1999, London, U.K.

COMPUTER AND SHIPS

Organised by the Institute of Marine Engineers

Tel.: +44 171 481 8493 Fax: +44 171 488 1854

15 May 1999, London, U.K.

OINOUSIAN MAY BALL organised by the Oinoussian Benevolent Orchestra. A unique opportunity to enjoy the music of Theodorakis, Kaldaras, Loizos and Kougioumtzis, performed by George Dalaras and the famous 60 balalaikas of the Ossipov Orchestra from Moscow.

Venue: Queen Elizabeth Hall, South Bank Centre

Tel.: +44 171 960 4242

17-19 May 1999, Lisbon Portugal

BIMCO GENERAL MEETING

Tel. +45 4444 4500 Fax: +45 4444 4450

e-mail: Mailbox@bimco.dk

19-21 May 1999, Dublin, Ireland

16TH ANNUAL SEMINAR ON INTERNATIONAL FINANCIAL LAW

Organised by International Bar Association

Tel: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

e-mail: confs@int-bar.org

20 May 1999, London, U.K.

CYPRUS AND ITS ACCESSION TO THE EU

Lecture, in English, by the President George Vassiliou

Organised by the Cypriot Estia of London

Venue: The Hellenic Centre

Tel. +44 181 349 1616

25-27 May 1999, IACC '99

Trump Taj Mahal Resort, Atlantic City, New Jersey

ATMS, PO Box 520935, Miami FL 33152, USA

Tel. +1 305 591 9475 Fax: +1 305 591 9575

e-mail: iaccmia@bellsouth.net

25-27 May 1999,

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

COMPUTAPORT '99, Narita Japan, ACI, PO Box 16,

1215 Geneva 15 Airport, Switzerland

Tel. +4122 798 4141 Fax: +4122 788 0909

e-mail: aci@unipius.ch

31 May - 2 June 1999, Rio de Janeiro

IATA Annual General Meeting

1-4 June 1999, Boston, USA

25th Anniversary Conference Section on Legal Practice

Organised by International Bar Association

Tel. +1 617 236 5800 Fax: +1 617 236 5885

8-11 June 1999, Oslo, Norway

NOR-SHIPPING 99

Sjølyst Exhibition Centre, Trade Fairs

Information: Tel. + 47 22 43 9100 Fax: +47 22 43 1914

10-11 June 1999, Brussels Hilton, Brussels

EUROPEAN AIR TRANSPORT SERVICES AND AIRPORTS

Organised by IBC Global Conference Limited

Booking hotline +44 171 453 5492

13-15 June 1999, Copenhagen, Denmark

INSOLVENCY AND CREDITORS' RIGHTS SEMINAR

Organised by International Bar Association

Tel: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

e-mail: confs@int-bar.org

13-20 June 1999, 43rd Annual Paris Air Show

Le Bourget, France, 4, rue Galilee, 75116 Paris France

Tel. +33 01 53 23 3333 Fax: +33 01 47 20 0086

14 June 1999, London, U.K.

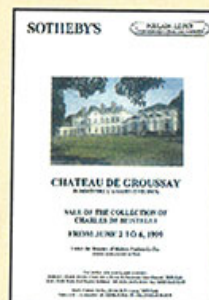
'STEPHANOS XENOS - a Greek in 18th century England'

Lecture in Greek, by Zephyros Kafkalidis, author of the above book, introduced by Mr. John A Hadjipateras.

Organised by the Ionian Society and the London Hellenic Society

Venue: The Hellenic Centre

Tel. + 171 445 935 4503



SALE OF THE BEISTEGUI COLLECTION BY SOTHEBY'S

The sale of the contents of Chateau de Groussay in Montfort l'Amaury near Paris is to be held from Tuesday 2nd June to Sunday 6th June 1999. The auction will take place in the magnificent grounds of the chateau, home of Charles de Beistegui, and will be conducted by Paris commissaires-priseurs Maitres Poulain-Le Fur, while Sotheby's will provide the promotion, administrative and organisation support for the event. A general information brochure has been produced, while a catalogue of the exhibits is available from Sotheby's at FF450, £50, \$80, (FF550, £60, \$96 overseas). For more information, please contact Marie-Odile Deutsch or Sophie Dufresne at Sotheby's France, Galerie Charpentier, 76 rue du Faubourg Saint-Honore, 75008 Paris; Tel +33 (0) 1 4246 8181; Fax: +33(0) 1 4246 0009

A selection of news featured in the March



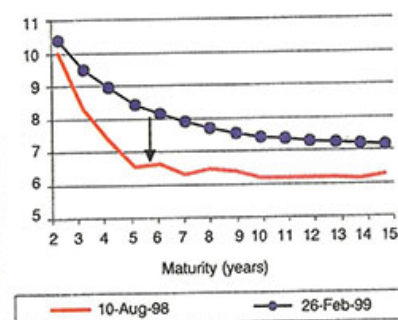
NATIONAL BANK OF GREECE

Economic & financial Bulletin.

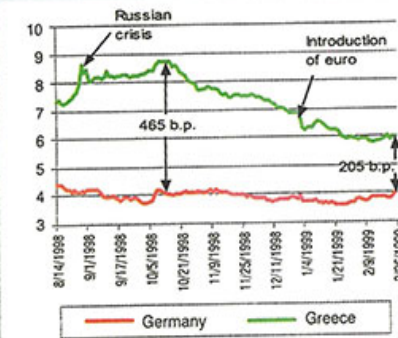
Interbank Rates (%)



Bond Yield Curve (%)



Sovereign 10-Y Bond Yields (%)



MONETARY POLICY, INTEREST RATES AND EXCHANGE RATES.

Reading through the lines of various Bank of Greece (BoG) announcements, one can conclude that monetary policy is likely to continue being restrictive for much of 1999, unless inflation shows clear signs of rapid deceleration. Currently, the central bank appears to be concerned with the effects of credit expansion, particularly consumer loans, which could fuel future inflation. Meanwhile, large inflows of capital have pushed the drachma close to its pre-devaluation levels and far from its central parity.

Short-term interest rates remained high in the second half of 1998, with the one-month ATHIMID staying around 12% in much of that period. After the introduction of the Euro, interbank rates began to ease, except for the time during the Brazilian "mini-crisis" in mid-January 1999, when the one-month ATHIMID rose temporarily to 12.1%. After that, interbank rates declined about 200 basis points (b.p.), levelling off at around 10% after mid-February. Note that the central bank lowered its intervention rate for two-week deposits to 12% on January 13, 1999. In the following weeks through the beginning of March 1999, the bank allowed more-than-usual liquidity in the system during standard auctions. This behaviour can be interpreted as a signal that BoG would allow a reduction of interest rates without formally reducing its announced intervention rates. The spread between one-month and twelve-month ATHIMID rates had stayed around 120 b.p. in the months before January 1999, indicating an upcoming reduction of interest rates, which was realised.

Yields of long term bonds have declined much more than short term rates. At the end of February 1999, the yield curve was as much as 200 b.p. lower than its pre-Russian-crisis levels, especially at the five-year maturity. However, at the short end (two years) of the curve, the yields were only 45 b.p. lower, while, on the long end, only 100 b.p. lower. The very steep slope of the curve for maturities up to five years suggests that the markets expect large declines in inflation and interest rates.

In the first two months of 1999, the government has issued new bonds through the primary dealers system, covering the whole maturity spectrum (see Table 1). A total of GRD 1.6 trillion was raised and all issues were successful, oversubscribed by an average factor of 3.76. Interestingly, for the benchmark 10-year, 6.3% coupon bond, the yield to maturity was 6.1%, 110 b.p. lower than the 7.2 yield of the previous auction (re-opening) on Dec. 15, 1998.

New Bond Issues

Date	1/19/99	1/12/99	2/16/99	1/26/99	1/5/99	3/2/99
Maturity (years)	3	5	7	10	15	15
Amount raised (GRD bn)	214	240	384	444	336	264
Coverage ratio	3.1	1.9	2.9	6.22	4.7	1.8
Coupon (%)	7.6	6.6	6	6.3	6.5	6.5
Average yield (%)	7.56	6.75	5.94	6.1	6.32	6.27
Average price	100.09	99.36	100.31	101.43	101.69	102.1

The bond market has fully recovered from the effects of the Russian crisis of 1998. The yield of the ten-year bond has been steadily receding in the last four months,

issue of the National Bank of Greece

while the spread between the Greek and German ten-year bonds reached 205 b.p. at the end of February 1999, compared with a temporary maximum of 645 b.p. in mid-October 1998. The market has shown strong buoyancy, easily resisting domestic as well as international events (e.g. farmers' and students' unrest or the devaluation of Brazil's currency).

The outlook for bonds in the remainder of 1999 is very optimistic. Markets seem to have discounted for Greece's entry to EMU in 2001, as seen from the calculated implied forward rates. At the end of February 1999, the spread between the implied forward rates of the ten-year sovereign bonds of Greece (drachma) and Germany (Euro) for Dec. 31, 1999, was 145 b.p. Such a spread is within the Maastricht treaty criterion of interest rate convergence.

The drachma strengthened against the Euro from a temporary maximum of 343.3 GRD/Euro on October 9, 1998, to 322.0 at the end of February 1999. Note that the pre-devaluation level of the exchange rate was 313.7 GRD/Euro (the central parity is 353.1 GRD/Euro). The large capital inflows to Greece, especially after the introduction of the Euro, have contributed to the strengthening of the drachma. Compared to the US dollar, the drachma has weakened in 1999, reaching 292.1 GRD/USD at the end of February 1999, which, however, is close to the pre-devaluation level of 289.1 GRD/USD. The depreciation against the dollar is attributed to the weakening of the Euro against the dollar. At the end of February, the drachma one-year-ahead forward rates were 340.7 GRD/Euro and 303.7 GRD/USD, reflecting inter-country interest rate differentials.

According to Bank of Greece data, M3 money supply grew by 15.4% yoy in January 1999. The acceleration of M3 is mainly due to the continued shift of savings from products outside M3 (such as synthetic swaps) to repos. After the lifting of the tax on repos in September 1998, the balance on these products increased in the Sept.-Dec. 1998 period by GRD 1.95 trillion or 8.6% of M3. The large yoy growth of M3 in January 1999, which originated from a shift of funds from M3 to items outside M3, such as derivative products. With respect to M4, its yoy growth rate rose from a historical minimum of -2.6% in April 1998 to 8.3% in January 1999. Total bank credit to the private sector increased by a provisional 15.2% yoy in December 1998 compared with 15.3% in December 1997.

MUTUAL FUNDS

Mutual fund assets reached GRD 9.37 trillion at the end of February 1999, increasing by 4.1% since the beginning of the year. Thirty companies manage 180 funds in Greece. On February 28, the mutual market was composed of:

* Forty-four money-market funds with assets of GRD 6.07 trillion representing 64.7% of total market assets. Their value increased by GRD 99.6 billion or 1.7% since December 31, 1998.

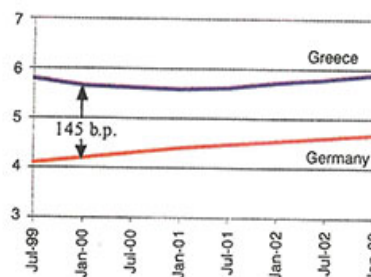
* Sixty-six bond funds with assets of GRD 1.72 trillion representing 18.4% of total market assets. Their value increased by GRD 42.3 billion or 2.5%.

* Forty-three equity funds with assets of GRD 744 billion representing 7.9% of total market assets. Their value increased by GRD 251.8 billion or 51.2%.

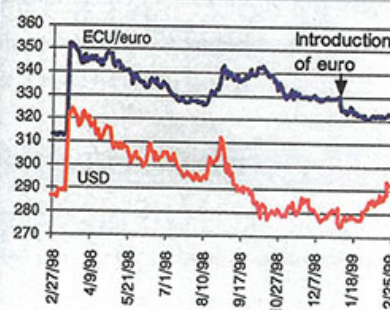
* Twenty-six mixed funds with assets of GRD 815 billion representing 8.7% of total market assets. Their value fell by GRD 12.2 or 1.5%.

* On special-type fund, which invests in information technology companies, with assets GRD 25.6 billion representing 0.2% of total market assets. Its value fell by GRD 9.9 billion or 31.5%.

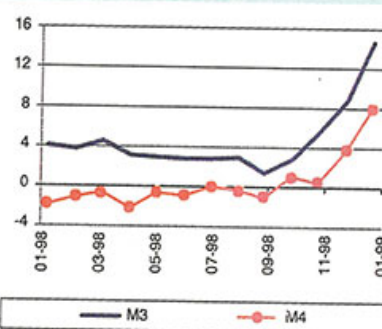
Implied Forward Curve
(10-year sovereign bond yields on 2/26/99 in %)



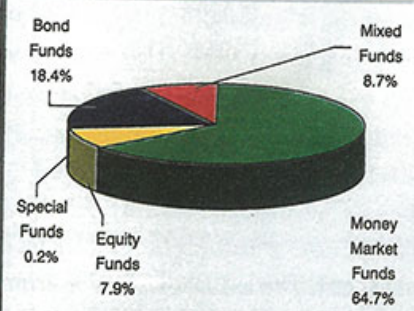
Drachma Exchange Rates



Growth in M3 and M4 (% yoy)



Composition of the Greek Mutual Fund Market on 2/28/1999



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
☐ Έρβαση 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 στείlate
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

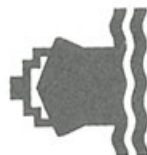
I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

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

It's All About Shipping!



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

16, Filellinon Str, 185 36 PIRAEUS - Tel: 4287891-2 - Fax: 4287890

VIRGIN DICTIONARY

Σε καταλαβαίνει

Λονδίνο



Αθήνα

Πετώντας με την Virgin Atlantic, δε χρειάζεται να ξεσκονίσετε τα αγγλικά σας. Μιλάμε ελληνικά.

Είτε γνωρίζετε είτε όχι τη γλώσσα του Σαίξπηρ, χαρείτε την άνεση της μητρικής σας γλώσσας κι αφήστε μας να λύσουμε κάθε απορία σας σε άπαιστα ελληνικά. Η προθυμία, η άψογη, φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική -αλλά συνεχής- φροντίδα μας, θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι. Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα. Γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά.

Αρκεί να πετάξετε μαζί της, και θα καταλάβετε.

ΑΘΗΝΑ • ΛΟΝΔΙΝΟ • ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ • ΒΟΣΤΟΝΗ • ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ • ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ • ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ • ΜΑΙΑΜΙ • ΟΡΛΑΝΤΟ • ΤΟΚΙΟ • ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ • ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ

Business
Class

Economy

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

