



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 17 - ΙΟΥΝΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ανασκόπηση
του α' πενταμήνου
του 1999

Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Πολιτική
κρατισμού
ασκείται
στη ναυτιλία

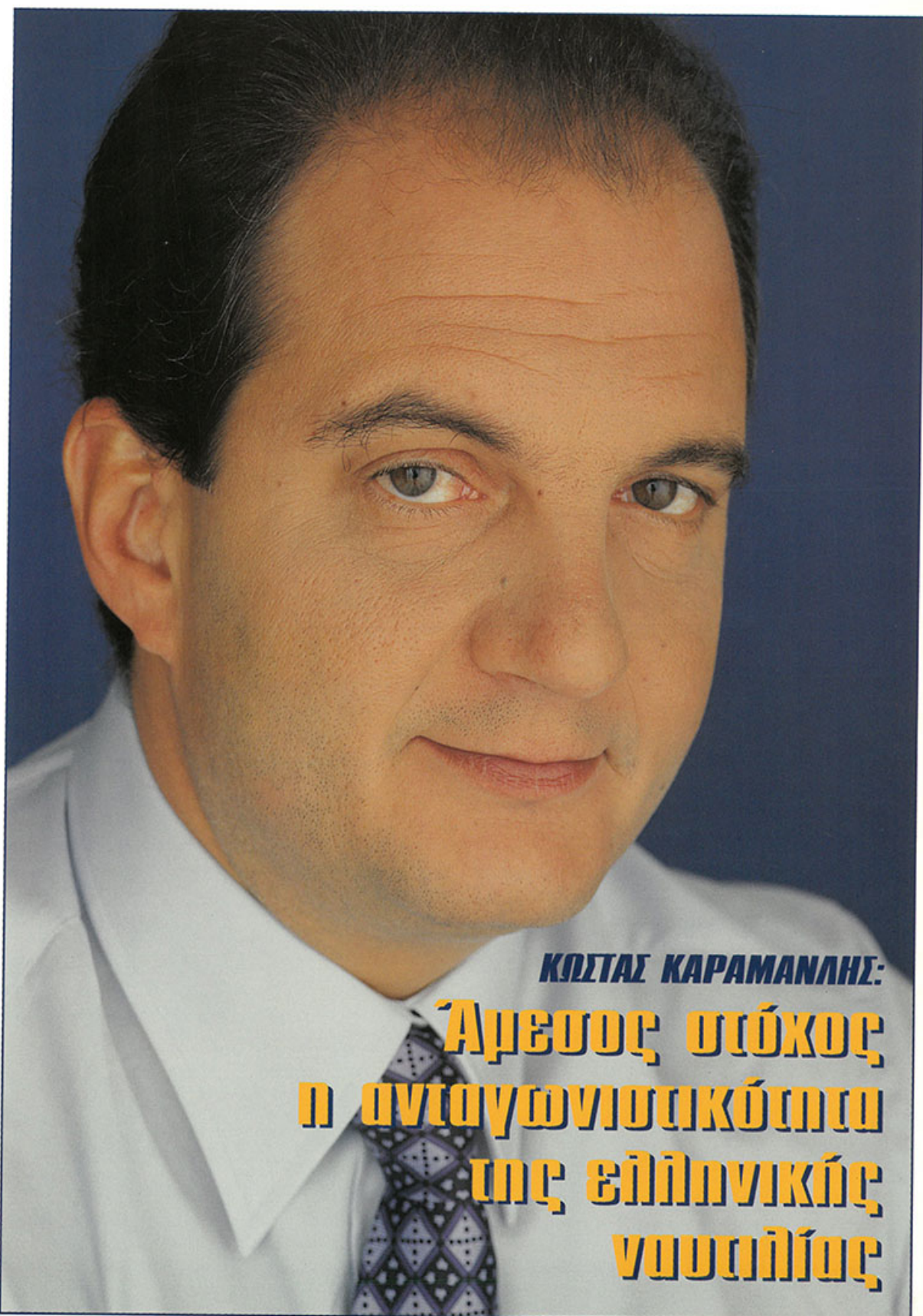
Γ.Γ. ΕΟΤ

Αύξηση
τουρισμού
παρά το Κόσσοβο

ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ

ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ:

**Άμεσος στόχος
η ανταγωνιστικότητα
της ελληνικής
ναυτιλίας**



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

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, Uni Glory Line

SEAMARK

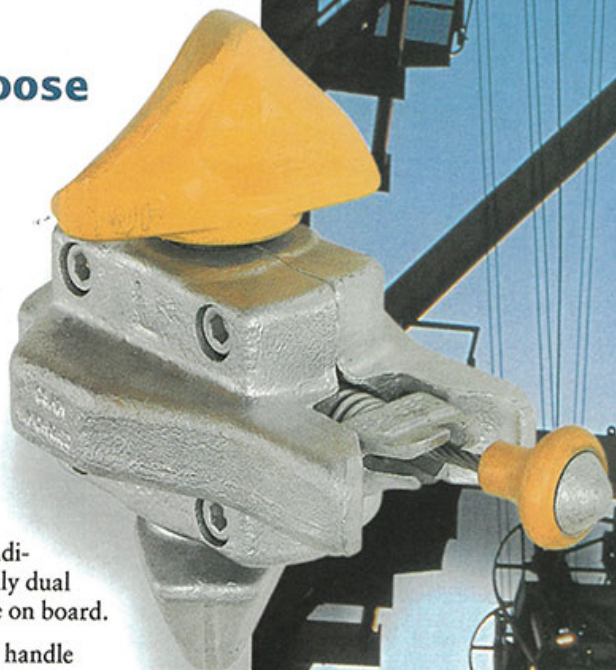


SEAMARK
Marine Systems

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**



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

8. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

16. ΘΑ ΠΑΡΟΥΜΕ ΑΜΕΣΩΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ
Αποκλειστική συνέντευξη του προέδρου της Νέας Δημοκρατίας, Κώστα Καραμανλή

20. ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΣΤΟ ΚΟΣΣΟΒΟ
Συνέντευξη του γενικού γραμματέα Ε.Ο.Τ., Ευγένιου Παννακόπουλου

22. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΡΑΤΙΣΜΟΥ
Συνέντευξη του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεωργίου Γράτσου

26. ΕΝ ΟΛΙΓΟΙΣ... ΠΟΛΛΑ ΟΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ ΑΔΙΑΦΟΡΗΣΑΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
Συνέντευξη του προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας, Ανδρέα Πανάγου

28. Συνέντευξη των προέδρων των Δικηγορικών Συλλόγων Αθηνών και Πειραιώς, Αντώνη Ρουπακιώτη και Βασίλη Βενέτη

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

32. ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Ανασκόπηση πρώτου πενταμήνου 1999

36. ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ «ΕΠΛΗΞΑΝ» ΟΙ ΒΟΜΒΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤΟ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

38. ΟΥΤΕ... ΣΚΕΨΗ ΝΑ ΑΝΟΙΞΟΥΝ ΟΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

40. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

42. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

46. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας μας
Του Ξέν. Αντωνιάδη

48. ΑΛΗΘΙΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ
Οι πολεμιστές του Ρηγίου
Άρθρο του Απ. Δόμβρου

50. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

52. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

56. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
Άρθρο του Β. Σ. Τσελέντη

58. ΓΙΟΤΙΝΓΚ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ: Τα «τυπικά» προσόντα εναντίον της ουσίας

60. ΕΝΩΠΙΟΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ
Του Γ. Μπάνου

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

66. ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

70. AIR NEWS

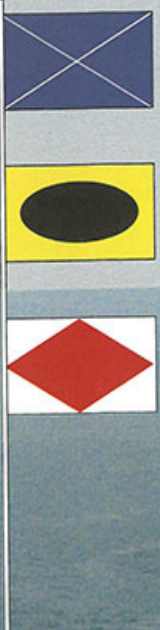
72. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 17
Ιούνιος 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 Κοθιμπάδη
Υπεύθυνος Διαφήμισης:
Μανώλης Κασσιμάτης
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός
Οικονομική Διεύθυνση:
Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Υπεύθυνος συνδρομών:
Χρήστος Καπάντας
Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου
Παραγωγή διαχωρισμών:
Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.
Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος,
17342 Αθήνα
Τηλ. 9953463-5, 9966762-3,
Fax: 9924115
Εκτύπωση:
ΠΛΑΙΣΙΟ
Π. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.
Κηφισός 25, Περιστέρι
Τηλ. 5731461
Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο
Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.
Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4227111- Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr
Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρ' όλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



M I F LIMITED



with a young fleet
of 1.5m dwt

NAVIGATING TO THE NEW MILLENNIUM



Tsakos Shipping & Trading S.A

Tο πρόβλημα της επάνδρωσης των ελληνικών πλοίων με Έλληνες ναυτικούς και, κυρίως, αυτό της ανεργίας, σε συνάρτηση με τη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, ασφαλώς και είναι τεράστιο. Το βέβαιο είναι ότι η διάσταση απόψεων μεταξύ της πολιτείας και του εφοπλισμού στο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και των αιτίων που την επιβαρύνουν δεν βοηθεί στη λύση του προβλήματος. Υπ' αυτήν την έννοια, έχουν ασφαλώς μεγάλη σημασία ορισμένες προωθημένες απόψεις που διατύπωσε πρόσφατα σε ναυτιλιακό forum ο πρόεδρος του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, κ. Γ. Γράτσος, λέγοντας αλήθειες που η πολιτεία αρνείται να αποδεχθεί. Ποιες είναι αυτές οι αλήθειες; Πρώτ' απ' όλα ότι το πλοίο αυτό καθ' εαυτό δημιουργεί δυνατότητες για περιορισμένο αριθμό θέσεων εργασίας επ' αυτού. Αντιθέτως, είναι πολύ περισσότερες οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται σε άλλους τομείς υπηρεσιών, που είναι αναγκαίες για να λειτουργήσει η ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλοίο, καθώς και στις βιομηχανίες που κατασκευάζουν και επισκευάζουν πλοία και τον μηχανολογικό εξοπλισμό τους.

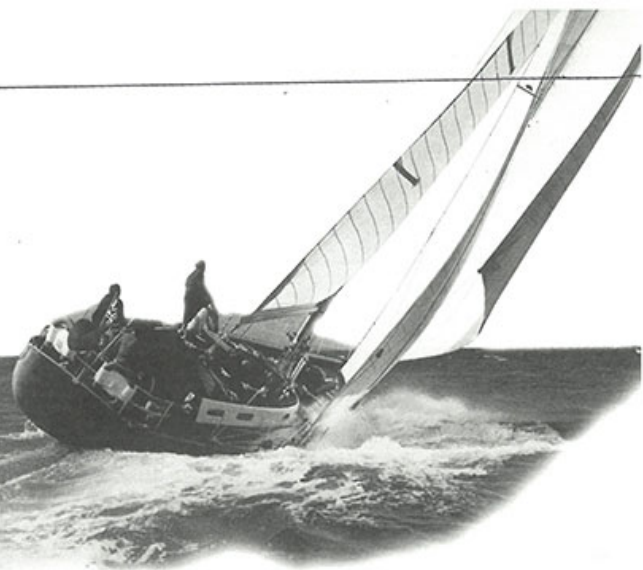
Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο δημιουργεί μεν θέσεις εργασίας, αλλά στη στεριά. Θέσεις, όμως, που έχουν διάρκεια όσο υπάρχει και το πλοίο. Οι περισσότερες θέσεις δημιουργούνται εκεί όπου γίνεται η διαχείριση των πλοίων. Επομένως, αν σταματήσει να κινείται το πλοίο, χάνονται και οι θέσεις αυτές. Όμως, αν λάβουμε υπ' όψιν το διεθνή ανταγωνισμό σήμερα και τις διαστάσεις που έχει πάρει, αλλά και τη ρευστή διεθνή οικονομική συγκυρία, τότε μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι ο χρονικός ορίζοντας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να μην είναι πολύ μεγάλος, με επιπτώσεις, όπως προαναφέρθηκε, και στις θέσεις εργασίας.

Το συμπέρασμα: Για να υπάρξουν πλοία, τα οποία αποτελούν το κύριο περιουσιακό στοιχείο της ναυτιλιακής επιχείρησης, πρέπει να είναι κερδοφόρα. Και για να είναι κερδοφόρα, πρέπει να έχουν οικονομική ζωή τουλάχιστον 25 ετών. Ένα πλαίσιο που θα διευκόλυνε την κατασκευή πλοίων με μεγαλύτερα περιθώρια επιβίωσης θα βοηθούσε περισσότερο την ελληνική ναυτιλία και λιγότερο τους ανταγωνιστές της. Το κέρδος από τη λειτουργία του πλοίου πρέπει να ενθαρρύνεται. Διότι, πέραν όλων των άλλων, εξασφαλίζει και τη λειτουργία μιας ασφαλούς και ποιοτικά αναβαθμισμένης ναυτιλίας. Και μια τέτοια ναυτιλία, με τη σειρά της, εξασφαλίζει τη λειτουργία όλων των υπηρεσιών της στεριάς που δημιουργούν τις θέσεις εργασίας, οι οποίες σήμερα λείπουν...

Ας έχει υπ' όψιν της η πολιτεία την αλήθεια αυτή.

Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Δυσχεραίνουν αντί να διευκολύνουν

Ασφαλώς και κανείς δεν έχει αντίρρηση για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στα πλοία, ώστε να περιορισθούν τα ατυχήματα. Όμως, η όλη προσπάθεια που θα πρέπει να καταβληθεί, δεν θα πρέπει συγχρόνως να δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στο πλοίο και στη ναυτιλιακή επιχείρηση, αυξάνοντας το κόστος και τις χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες. Και όλοι γνωρίζουν πολύ καλά τι σημαίνει απώλεια χρόνου στη ναυτιλία. Ο προβληματισμός αυτός προκαλείται από την τελευταία Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ενωσης για το ναυτιλιακό εξοπλισμό των πλοίων. Και τούτο διότι η συλλογιστική του Ευρωπαίου νομοθέτη είναι το λιγότερο ιδιόρρυθμη, εκτός και αν επιχειρείται η διά νόμου πρόωθηση συγκεκριμένων ευρωπαϊκών συμπεριόντων, κάτι βεβαίως που αντίκειται στις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, στο όνομα του οποίου, κατά τα όλητα ομνύει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά την κοινοτική νομοθεσία, λοιπόν, και λογική, ένα πλοίο με σημαία μιας εκ των ευρωπαϊκών χωρών δεν θα είναι ασφαλές αν, π.χ., έχει εξοπλισθεί με ραντάρ ιαπωνικής κατασκευής, καίτοι αυτό πληροί τις διεθνείς προδιαγραφές του IMO και έχει πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες ιαπωνικές αρχές. Αντιθέτως, κατά την κοινοτική Οδηγία, το ραντάρ αυτό θα πρέπει να έχει εγκριθεί και κατασκευασθεί υπό την εποπτεία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού ελέγχου τυποποίησης και να φέρει τη mark of conformity της Ευρωπαϊκής Ενωσης. Πέραν δε αυτού, η σχετική κοινοτική απαίτηση επιβάλλει η εποπτεία να έχει γίνει όχι από έναν οποιονδήποτε οργανισμό τυποποίησης, αλλά από οργανισμό που έχει έδρα σε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ενωσης και έχει αναγνωρισθεί από μία χώρα-μέλος της Ε.Ε.

Το πρόβλημα ξεκινάει από το γεγονός ότι τα περισσότερα πλοία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης ναυπηγούνται σε χώ-

ρες εκτός Ευρωπαϊκής Ενωσης, κυρίως δε στην Άπω Ανατολή, ενώ από την άλλη πλευρά δεν περιορίζουν τα ταξίδια τους στον ευρωπαϊκό χώρο. Υπ' αυτήν την έννοια, η απαίτηση της κοινοτικής Οδηγίας να έχει οπωσδήποτε κατασκευασθεί ο ναυτιλιακός εξοπλισμός των πλοίων που φέρουν σημαίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης, υπό την έγκριση και εποπτεία τεχνικών οργανισμών που έχουν έδρα την Ευρώπη, είναι το λιγότερο παράλογη. Ακόμη πιο παράλογη γίνεται η απαίτηση αυτή, αν σκεφθεί κανείς ότι δεν υπήρχαν ουσιαστικοί λόγοι για τη λήψη τέτοιων μέτρων, δεδομένου ότι οι προδιαγραφές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού προβλέπονται και ελέγχονται από Οργανισμούς Ελέγχου Τυποποίησης της χώρας κατασκευής. Αντιθέτως, αναγκάσει να ήταν η μεγαλύτερη ευχέρεια στην κυκλοφορία του ναυτιλιακού εξοπλισμού, έτσι ώστε η ναυτιλιακή επιχείρηση να μην ταλαιπωρείται από αλληλοεπικαλυπτόμενες εγκρίσεις κάθε κράτους-μέλους. Αντ' αυτής της διευκόλυνσης, ο Ευρωπαίος νομοθέτης αποφάσισε να εισαγάγει περισσότερους περιορισμούς, που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των πλοίων, τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τέτοιου είδους εμπενήσεις βλάπτουν την υπόθεση της ναυτιλίας, κυρίως δε την ελληνική, που επιδεικνύει μεγάλο μεταφορικό έργο σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υδρογείου. Η ελληνική πολιτεία πρέπει με κάθε μέσο να ασκήσει πίεση στο πλαίσιο της αρμόδιας Διευθύνσεως Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενωσης, προκειμένου να μεταβληθεί το παράλογο καθεστώς και, συγχρόνως, να αντιληφθούν οι Ευρωπαίοι αρμόδιοι ότι έχουν υποχρέωση, ολόκληρη και συμφέρον, να προστατεύσουν την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία, εξασφαλίζοντας της ελευθερία κινήσεων παγκοσμίως, αλλά και την απαραίτητη ανταγωνιστικότητα διεθνώς για να κατορθώσει να επιβιώσει.

Η χρεοκοπία του NAT

Αλήθεια, τι γίνεται με το πλοίο ποτέ κραταίο ασφαλιστικό Ταμείο των Ναυτικών, η διοίκηση του οποίου, στα μέσα της δεκαετίας του '70, ζήτησε από την τότε κυβέρνηση Καραμανλή να επιτρέψει την επένδυση των αποθεματικών του Ταμείου και... σε χρυσό; Αυτές, βεβαίως, οι εποχές έχουν περάσει ανεπιστρεπτή, από τη στιγμή που μέσω του NAT ασκήθηκε από κυβερνήσεις που όλοι γνωρίζουν κοινωνική πολιτική, χωρίς τον παραμικρό σεβασμό στο υστέρημα του Έλληνα ναυτικού. Τώρα, το 1999, το συνολικό έλλειμμα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου υπολογίζεται ότι θα είναι δύομις φορές μεγαλύτερο εκείνου του προηγούμενου έτους. Έλλειμμα 184 δισ. δρχ. για το NAT και 21,4 δισ. δρχ. για τον Οίκο Ναύτου. Μένει τώρα να δούμε αν θα επαληθευθεί η διοίκηση του Ταμείου, η οποία προ μηνών υποστήριζε ότι κατά το τρέχον έτος όλα τα χρέη του Ταμείου θα έχουν αποσβεσθεί. Προφανώς, η διοίκηση εννοεί ότι θα τα πληρώσουν οι Έλληνες φορολογούμενοι. Και τούτο διότι, προκειμένου να απαληθαι το Ταμείο των χρεών του, πρέπει να ακολουθηθεί η ίδια τακτική που ακολουθήθηκε στην περίπτωση των Αστικών Συγκοινωνιών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δηλαδή, να διαγραφεί το σύνολο των δανειακών χρεών του Ταμείου -δανείων που είχαν συναφθεί με την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου και λήγουν το 1999- και, στη συνέχεια, τα εναπομένοντα ελλείμματα να καλυφθούν από το κράτος. Δηλαδή, από τα λεφτά των Ελλήνων φορολογουμένων.

Ήδη, τα έσοδα του Ταμείου εμφανίζονται μειωμένα, κάτι αλήθεια που είναι φυσικό, από τη στιγμή που και τα υπό ελληνική σημαία σκάφη, αλλά και τα υπό ξένη σημαία, που είναι συμβεβημένα με το NAT, μειώνονται συνεχώς, για λόγους που μόνο οι αρμόδιες αρχές γνωρίζουν...

Το νορβηγικό παράδειγμα

Ναυτιλίες με μεγάλη παράδοση και όγκο, όπως η ελληνική και η νορβηγική, είναι φυσικό να αντιμετωπίζουν περίπου τα ίδια προβλήματα. Επί του προκειμένου, σημασία έχει τι κάνει η μία και τι η άλλη πλευρά για να τα αντιμετωπίσει. Και όταν αναφερόμαστε στην «άλλη πλευρά», δεν εννοούμε παρά τις κυβερνήσεις των αντίστοιχων χωρών.

Τόσο η νορβηγική όσο και η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζουν προβλήματα ανταγωνιστικότητας του υπολοίπου τους και, βεβαίως, ναυτικών. Η νορβηγική κυβέρνηση ήλθε σε συμφωνία, εν πρώτοις, με τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς της χώρας και ελήφθησαν συγκεκριμένα μέτρα, με αποτέλεσμα ο υπό νορβηγική σημαία εμπορικός στόλος να αρχίσει να αυξάνεται ταχέως, με ρυθμό 5% το χρόνο. Τα αντίθετα, βεβαίως, συμβαίνουν εν Ελλάδι.

Τώρα οι Νορβηγοί προχωρούν στην αντιμετώπιση και του προβλήματος των πη-

ρωμάτων. Σύμφωνα με τους πρώτους υπολογισμούς, εκτιμάται ότι το ακαδημαϊκό έτος 1999-2000 η προσέλευση στη ναυτική σταδιοδρομία αποφοίτων λυκείου θα αυξηθεί κατά 30%. Σήμερα, περίπου 3.700 Νορβηγοί, ηλικίας κάτω των 22 ετών, εκπαιδεύονται στη ναυτιλία, είτε στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού είτε επί πλοίων.

Είναι ενδιαφέρον να γίνει ιδιαίτερη μνεία στο νορβηγικό σχέδιο. Το νέο σύστημα για τη ναυτική εκπαίδευση άρχισε να ισχύει κατά το ακαδημαϊκό έτος 1998-1999 και είναι αποτέλεσμα της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης στην οποία προχώρησε η Νορβηγία το 1994 και που, βεβαίως, δεν έχει καμιά σχέση με τη μεταρρύθμιση που επιχείρησε ο κ. Γεράσιμος Αρσένης. Οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που σκοπεύουν να ακολουθήσουν ναυτική σταδιοδρομία πρέπει να διαλέξουν μετά το πρώτο σχολικό έτος, το αντίστοιχο προς τη δική μας 1η Λυκείου, τι είδους σταδιοδρομία επιθυμούν. Στο κατάστρωμα, στη μηχανή ή στην ηλεκτρολογία. Επιπλέον -και αυτό

είναι εντυπωσιακό- εκπαιδεύονται επί του πλοίου έως και επί έξι μήνες, μοιωνότι φοιτούν στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Κάτι που συνεχίζεται μέχρι να τελειώσουν το λύκειο. Στη συνέχεια, έχουν δικαίωμα επιλογής ενός εκ των 15 ναυτιλιακών κολεγίων που λειτουργούν στη Νορβηγία, για σπουδές δύο ετών. Έτσι, οι απόφοιτοι θεωρούνται από ακαδημαϊκής πλευράς αξιωματικοί στην τυπική ηλικία των 22 ετών. Λαμβάνουν δε το πτυχίο τους αφού υπηρετήσουν επί πλοίου άλλους έξι μήνες. Αυτό το σύστημα, της επιλογής από πολύ νωρίς των αποφοίτων λυκείου και της εκπαίδευσής τους μέχρι το ανώτατο πτυχίο με μεικτό σύστημα εκπαίδευσης, που είναι επί του πλοίου, πρακτικό και θεωρητικό, θεωρείται μοναδικό στην Ευρώπη. Είναι μάλιστα πολύ δημοφιλές μεταξύ των νέων, με αποτέλεσμα το 85% των αποφοίτων λυκείου που αποφασίζει να το ακολουθήσει, να κατευθύνεται τελικώς στα ναυτικά κολέγια.

Γενικότερο το πρόβλημα

Πάντως, το πρόβλημα του αριθμού και, κυρίως, της ποιότητας των ναυτικών είναι παγκόσμιο. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, ότι αποφάσισε να ασχοληθεί με αυτό περισσότερο επισταμένως η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία, η οποία μέχρι σήμερα αρκούσαν στην καταγραφή του.

Το βασικό, βεβαίως, ερώτημα είναι πώς θα καταστεί δυνατόν να παραμένουν όσοι αποφασίζουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα στη ναυτική σταδιοδρομία και δεν θα το εγκαταλείψουν νωρίς. Όλες οι Ενώσεις Πλοιοκτητών που απαρτίζουν την Ομοσπονδία, συμφωνούν ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί αν αναβαθμισθεί η ποιότητα της εργασίας που προσφέρεται.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα, το οποίο υπάρχει από παλιά, είναι η αύξηση των περιστατικών εγκατάλειψης πληρωμάτων. Σύμφωνα με στοιχεία της ITF, τέτοια περιστατικά καταγράφονται πέντε, κατά μέσο όρο, το μήνα. Και για το πρόβλημα αυτό έχει αποφασισθεί να πραγματοποιηθεί το προσεχές φθινόπωρο κοινή συνάντηση εκπροσώπων του IMO και του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας.

Οι προεκτάσεις του πολέμου

Δεν θα ήταν δυνατόν να μην έχει, έστω και έμμεσες, επιπτώσεις στη ναυτιλία ο πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία. Και δεν μιλάμε, βεβαίως, για επιπτώσεις στο μεταφορικό έργο. Έτσι, τα πλοία που φέρουν τη Γιουγκοσλαβική σημαία ή είναι υπό τον άμεσο εποπτικό έλεγχο της Νέας Γιουγκοσλαβίας (Σερβίας και Μαυροβουνίου) δεν θα μπορούν να εισέρχονται σε αμερικανικά λιμάνια. Ενδιαφέρον, βεβαίως, έχει το τι σημαίνει «άμεσος εποπτικός έλεγχος». Σημαίνει ότι στα αμερικανικά λιμάνια δεν μπορεί να προσεγγίσει κανένα πλοίο, ανεξαρτήτως της ση-

μαίας την οποία φέρει, εφόσον οι αξιωματικοί του είναι πολίτες Γιουγκοσλάβοι ή το πλοίο ανήκει, τελεί υπό διαχείριση ή έχει ναυλωθεί από Γιουγκοσλαβική εταιρεία. Η απαγόρευση δεν εκτείνεται και σε πλοία των οποίων το κατώτερο πλήρωμα είναι Γιουγκοσλάβοι. Επίσης, στο ίδιο εμπόριο δεν συμπεριλαμβάνονται Σλοβένοι και Κροάτες αξιωματικοί, όμως μπορεί να τους ζητηθεί να αποδείξουν την εθνικότητά τους αν είναι εφοδιασμένοι με παλαιά ναυτικά φυλλάδια της άηλποτης Γιουγκοσλαβικής Ομοσπονδίας. Αυτά είναι τα «καλά» της πολιτικής, που αναπόφευκτα θίγουν και αθώους πολίτες...

Ευρωπαίοι και ναυπηγεία

Θα πρέπει να γίνει μία ευρύτερη συμφωνία, στην οποία θα έχουν συμβάλει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και από την οποία θα εξασφαλιστεί η παγκόσμια βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών από αφύσικο πλεονασμό χωρητικότητας και ζημιολόγους τιμολογήσεις. Αυτός είναι ο ορθός, κατά τη γνώμη μας, στόχος των Ενώσεων Ευρωπαίων Ναυπηγών, οι οποίες διαφωνούν με τη νέα Συμφωνία του ΟΟΣΑ για τη Ναυπηγική

Βιομηχανία.

Είναι προφανές ότι η αντισυμβατική των Ευρωπαίων ναυπηγών πηγάζει από τη μαζική εξάπλωση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Νοτίου Κορέας, που συνοδεύεται από επιθετικό «ντάμπινγκ» τιμών.

Βεβαίως, βρίσκονται σε εκκρεμότητα συζητήσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ενωσης και της Κορέας, και ίσως θα έπρεπε να αναμένεται το αποτέλεσμα τους προκειμένου να διαμορφωθεί μία ευρύτερη συμφωνία, βασι-

σμένη στο αποτέλεσμα των συζητήσεων αυτών. Καθόν όμως είναι να υπάρχει εγγύηση, διότι υπό την επήρεια των αμερικανικών πιέσεων η Συμφωνία του ΟΟΣΑ για τη Ναυπηγική Βιομηχανία μάλλον έγινε για να ευνοήσει τα στρατιωτικά ναυπηγικά προγράμματα των Αμερικανών ναυπηγών, παρά για να αντιμετωπίσει τις εκτεταμένες επιδοτήσεις και την πρακτική του «ντάμπινγκ» τιμών, που εφαρμόζουν στη χώρα τους κυβερνήσεις οι οποίες την έχουν υπογράψει. ➡

Πλοίαρχοι: υπέρ εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής

Υπέρ του σχεδιασμού και της επίτευξης μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, που να δίνει λύσεις και διεξόδους στις σημερινές συνθήκες και συγκυρίες των τεχνολογικών εξελίξεων και του διεθνούς ανταγωνισμού ετάχθη η Γενική Συνέλευση της Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ).

Η συνέλευση της ΠΕΠΕΝ πραγματοποιήθηκε στα μέσα Μαΐου και, σύμφωνα με ψήφισμα που επιδόθηκε στον πρω-

5. Να ισχύσει η νομοθεσία του ΙΚΑ για μισθούς ασθενειών και ατυχήματος και όχι η σημερινή παρωδία επιδόματος ασθενειών, και αυτό υπό προϋποθέσεις. Επίσης, ζητείται η εφαρμογή της νομοθεσίας που ισχύει στο ΙΚΑ για το ΕΚΑΣ σε ό,τι αφορά την καταβολή των φαρμάκων.
 6. Η πλήρης και για κάθε περίπτωση (συνταξιοδότηση, απόκτηση διπλώματος κτλ.) εξομείωση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία υπό ξένες σημαίες με τη θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία υπό ελληνική σημαία, εφόσον εξαγορασθεί.
 7. Η αλληπαγή της νομοθεσίας για εξαγορά υπηρεσίας αρχιπλοίαρχων και η ασφάλιση στο ΝΑΤ όλων των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
 8. Η αναβάθμιση και διεύρυνση της προστασίας που παρέχει ο Ο.Ν. και ειδικά η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, που συνεχώς υποβαθμίζεται. Να ισχύσει η νομοθεσία, ώστε να ασφαλιζονται και τα παιδιά των ναυτικών μέχρι το 24ο έτος της ηλικίας τους.
 9. Την αυτονομία και αυτοτέλεια του Ταμείου Προνοίας Αξιοματικών Ε.Ν. και λειτουργίας του σύμφωνα με το πρότυπο του ΕΛΟΕΝ, η διοίκηση του οποίου να περιέλθει στους αξιωματικούς Ε.Ν. υπό την εποπτεία της Εστίας Ναυτικών.
 10. Να επανέλθει το καθεστώς φορολόγησης των αξιωματικών Ε.Ν., το οποίο, από το 1955 που θεσμοθετήθηκε, λειτούργησε στην κατεύθυνση της προσέληψης νέων στο επάγγελμα και την ενδυνάμωση της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.
 11. Την κατάργηση της φορολόγησης των τόκων συναλλάγματος των Ελλήνων ναυτικών.
 12. Την κατάργηση της φορολόγησης για αγορά ακινήτου περιουσίας.
 13. Θέσπιση νομοθετικών μέτρων αναδιοργάνωσης και εκσυγχρονισμού της λειτουργίας του ΓΕΝΕ, σύμφωνα με τις προτάσεις της ΠΝΟ.
 14. Καταδικάζεται κάθε προπηλακισμός και κάθε βία που λαμβάνουν χώρα στις συνδικαλιστικές ναυτεργατικές συνεδριάσεις και που αφορούν αξιόλογα στελέχη του συνδικαλιστικού δυναμικού, αλλιά και της ναυτιλιακής γενικότερα.
- Νομοθεσία-Φορολογικό-ΓΕΝΕ
Για τη ναυτιλιακή πολιτική, τη νομοθεσία, το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας

(ΓΕΝΕ) και το φορολογικό, η ΠΕΠΕΝ προτείνει στο ψήφισμα:

1. Το σχεδιασμό και την επίτευξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, που να δίνει λύσεις και διεξόδους μέσα στις σημερινές συνθήκες και συγκυρίες των τεχνολογικών εξελίξεων και του διεθνούς ανταγωνισμού.
2. Την τροποποίηση του νομικού καθεστώτος λειτουργίας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ώστε και η ασφάλεια του ταξιδεύοντος κοινού να υπηρετείται, αλλιά και να αποδίδονται ευθύνες στους πραγματικούς υπευθύνους, για να παύσουν οριστικά οι άδικες διώξεις των πλοίαρχων. Επίσης, η Ένωσή μας να συμμετέχει στη ΓΕΑΣ για τον προγραμματισμό και σχεδιασμό των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών.
3. Η κόπωση των ναυτικών να λαμβάνεται υπ' όψιν για τους πλοίαρχους, ούτως ώστε εάν εκτελούν πέρα των 8 προσεγγίσεων την ημέρα ή εάν συμπληρώνουν 10ωρη απασχόληση να αντικαθίστανται.
4. Την πλήρη ικανοποίηση του αιτήματος των Ελλήνων ναυτικών για την άσκηση του συνταγματικού κατοχυρωμένου δικαιώματος της ψήφου, με την παροχή του δικαιώματος σε όλους τους ναυτικούς, όπου και αν βρίσκονται.
5. Την ανάληψη πρωτοβουλίας από τη χώρα μας για διεθνή συνεργασία και άμεση λήψη δραστηρίων μέτρων κατά της πειρατείας.
6. Να υπάρξει ισότιμη ναυτολόγηση των γυναικών συνοδείων.
7. Συνέχιση και εντατικοποίηση των ελέγχων και επιθεωρήσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων, προκειμένου να διαπιστώνεται η συμμόρφωσή τους με τα προβλεπόμενα από την ελληνική νομοθεσία, όπως για τις οργανικές συνθέσεις κ.λπ.
8. Επικύρωση της σύμβασης υπ' αριθμ. 145/76 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τη συνεχή απασχόληση.
9. Θεσμοθέτηση συστήματος διπλών πληρωμάτων στα ειδικού τύπου πλοία Catamaran και High Speed Crafts στα πρότυπα των ευρωπαϊκών χωρών.
10. Εντοπισμός των αιτίων που προκαλούν τα ναυτικά ατυχήματα ή επαγγελματικές ασθένειες και ανάληψη πρωτοβουλιών για την ουσιαστική αντιμετώπισή τους.
11. Αναβάθμιση επιπέδων ασφαλείας των πλοίων, ιδιαίτερα των υπό σημαίες ευκαιρίας πλοίων και εντατικοποίηση των ελέγχων και επιθεωρήσεων αυτών στα πλαίσια εθνικών, περιφερειακών και διεθνών ρυθμίσεων.



θυπουργό, στον πρόεδρο της Βουλής, τους αρμόδιους υπουργούς και τους εκπροσώπους όλων των κομμάτων, μεταξύ άλλων, διαπίστωσε για το ασφαλιστικό, το ΝΑΤ και τον Οίκο Ναύτου:

1. Την άμεση λήψη αποτελεσματικών μέτρων για το σχεδιασμό και την πραγματοποίηση ενός συστήματος κοινωνικής ασφάλισης με τριμερή συμμετοχή: από τις εισφορές εφοπλιστών, ναυτεργατών και από τον κρατικό προϋπολογισμό, για τις όποιες ενισχύσεις απαιτηθούν.
2. Τη διεύρυνση των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων, με πρώτο και άμεσο μέτρο τον καθορισμό της σύνταξης των πλοίαρχων στο 80% του βασικού μισθού.
3. Να υλοποιηθούν οι προτάσεις της Τριμερούς Επιστημονικής Επιτροπής, συσταθείσας από το ΥΕΝ, που αφορά το ΝΑΤ.
4. Να επαναπροσδιοριστεί η επικουρική ασφάλιση ΚΕΑΝ, ώστε το ποσοστό της να αναφέρεται στην καταβαλλόμενη κύρια σύνταξη, του οποίου και να αυξηθεί από 1% σε 1,5%.

Περισσότερα από 1.300 ασφαλιστήρια συμβόλαια και ανανεώσεις στη ναυτασφαλιστική αγορά πραγματοποιήθηκαν κατά τα πέντε χρόνια λειτουργίας του ελληνικο-κυπριακού ασφαλιστικού οργανισμού Hellenic Hull Mutual Association (HMA). Το '98 ο αριθμός των μελών αυξήθηκε κατά 300, ενώ ικανοποιήθηκαν 180 απαιτήσεις για ζημιές-ατυχήματα. Το συνολικό ποσό ικανοποίησης ξεπέρασε τα 30 εκατομμύρια δολλάρια. Στόχος του οργανισμού είναι να καταστεί σύντομα ο Πειραιάς ναυτασφαλιστικό κέντρο.

Ο HMA, όπως τόνισαν σε συνέντευξη τύπου οι Τ. Μπαρτσιώκας και Χρ. Ντούνης, εισέρχεται με σημαντικές αλλαγές στο έκτο έτος λειτουργίας του, όπως:

Αλλαγές στο αντασφαλιστικό πρόγραμμα και πιο ευέλικτη αντασφαλιστική κάλυψη.

Επίσης, πρόσφατα σημειώθηκαν αλλαγές στο Διοικητικό Συμβούλιο της διαχειρίστριας εταιρείας και του Συνδέσμου. Συγκεκριμένα, το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου αποτελείται από 7 πλοιοκτήτες-μέλη, υπό την προεδρία του κ. Μάρκου Φράγκου. Το Διοικητικό Συμβούλιο της διαχειρίστριας εταιρείας στελεχώνεται ως εξής: Διοικητικοί σύμβουλοι οι κ.κ. R.C. Wiggins, Τάκης Ε. Μπαρτσιώκας, Νικήτας Γ. Κήλας. Νέο μέλος του συμβουλίου είναι ο κ. Roy A. Hewett. Ο κ. Χρ. Ντούνης δεν συμμετέχει ενεργά στην Hellenic Hull Management.

Συνεχίζεται το «λίφτινγκ» σε 60 λιμάνια της χώρας

Σε 60 λιμάνια της χώρας γίνονται αυτή τη στιγμή μικρές ή μεγάλες παρεμβάσεις, με τη συνεργασία λιμενικών αρχών και εκπροσώπων της νομαρχιακής και τοπικής αυτοδιοίκησης. «Κάτι διαφορετικό γίνεται και κινείται στα λιμάνια τώρα. Πάντως, από τον άηλο μήνα ίσως υπάρξει εκχώρηση αρμοδιοτήτων από τα Λιμενικά Ταμεία, σύμφωνα με τον "Καποδίστρια", για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εκτός εθνικής σημασίας λιμανιών» δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης. Ο υπουργός, σε σύσκεψη με τους επικεφαλής των λιμενικών αρχών της χώρας, τους ζήτησε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες των παρεμβάσεων, ενώ μία ακόμη φορά δεν έκρυψε τη δυσφορία του για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνουν τις αποφάσεις οι διοικήσεις των Λιμενικών Ταμείων, και ιδιαίτερα αυτή των Κυκλάδων.



Bureau Veritas: Σημαντικά θέματα έθεσε η Ελληνική Ναυτιλιακή Τεχνική Επιτροπή

Συγκροτήθηκε πρόσφατα σε σώμα η νεοσύστατη Ελληνική Ναυτιλιακή Τεχνική Επιτροπή του Bureau Veritas. Η Επιτροπή αυτή αποτελείται από στελέχη του Bureau Veritas και εξεχόντες τεχνικούς διευθυντές των πιο σημαντικών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Κύριος σκοπός της είναι να προάγει τη συνεργασία, την επικοινωνία και την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρίας ανάμεσα στα στελέχη του γαλλικού νηογνώμονα και τα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας. Αποτελεί δε υποεπιτροπή του Hellenic and Black Sea Committee του Bureau Veritas. Τα μέλη της Τεχνικής Επιτροπής εξέλεξαν τον κ. Θ. Κόντε της Festival Shipping ως πρόεδρο και τον κ. Θ. Μπαττατζή της Maryville ως αντιπρόεδρο για θητεία τριών ετών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη συνεδρίαση αυτή συζητήθηκαν δύο πολύ σημαντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία σήμερα. Αφ' ενός, οι επιπτώσεις του ISM Code στις ναυτιλιακές εταιρείες και τις δραστηριότητές τους, όπου κοινή ήταν η διαπίστωση πως παρά το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να περάσει με επιτυχία τη διαδικασία πιστοποίησης, αποκτώντας πιστοποιητικά εγκαίρως, έχει καταστεί σαφές ότι οι προσπάθειες για περαιτέρω βελτίωση πρέπει να συνεχισθούν. Αφ' ετέρου, έγινε αποτίμηση της εμπειρίας από την εφαρμογή του ESP και τα μέλη της Επιτροπής είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους για τα οφέλη της σωστής εφαρμογής, αλλά και για τις δυσκολίες που παρουσιάζει η προσπάθεια για την έγκαιρη εφαρμογή των απαιτήσεων του ESP.

Στην αρχή της σύσκεψης, ο πρόεδρος του Hellenic and Black Sea Committee του Bureau Veritas και πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας Good Faith, καπετάν Νικόλαος Φράγκος, καλωσόρισε τα ιδρυτικά μέλη της Τεχνικής Επιτροπής -όλα διακεκριμένα στελέχη της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά- δίνοντας έμφαση στη μεγάλη σημασία που έχει η σύσταση αυτής της νέας Επιτροπής για την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ του Bureau Veritas και των μελών της Επιτροπής, προς όφελος της ναυτιλίας.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν οι κ.κ. P. De Livois, Senior Vice President and Deputy Managing Director of B.V.'s Marine Branch, και P. Peynaud, Chief Executive of Hellenic and Black Sea Region, ο οποίος προέβη σε μία μικρή παρουσίαση για τη νέα αυτή περιοχή, ενώ ο κ. Α. Παυλίδης, Regional Commercial Manager και γραμματέας της νεοσύστατης Επιτροπής, έκανε μια σύντομη παρουσίαση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα.

παραναυτιλιακό

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ Διεθνής τιμητική διάκριση του Γεωργίου Δρακόπουλου

Την Τετάρτη 5 Μαΐου 1999, πραγματοποιήθηκε στο ιστορικό θωρηκτό «Αβέρωφ» εκδήλωση για την απονομή βραβείου από το World Ship Trust στον ιδρυτή και πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, Γεώργιο Δρακόπουλο.

Το World Ship Trust είναι διεθνής κοινωφελής οργανισμός, με έδρα το Λονδίνο. Σκοπός του είναι να ενθαρρύνει τους εθνικούς οργανισμούς στη διατήρηση και συντήρηση ιστορικών πλοίων. Βοηθά επίσης, στην έρευνα και ανταλλαγή πληροφοριών για τα πλοία και τη ναυτική ιστορία τους και απονέμει βραβεία σε περιπτώσεις υποδειγματικής διάσωσης και συντήρησης ιστορικών πλοίων.

Το βραβείο του World Ship Trust απονεμήθηκε στον Γιώργο Δρακόπουλο για την προσφορά του στη διατήρηση και προβολή της ελληνικής ναυτικής ιστορίας και παράδοσης. Το βραβείο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα, και αποτελεί σημαντική διεθνή διάκριση και τιμή για τη χώρα στην οποία απονέμεται. Αυτό υπογραμμίζεται και από το γεγονός ότι σχετικές απονομές γίνονται από αρχηγούς κρατών.

Την απονομή του βραβείου έκανε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης, ο οποίος εξήρε το έργο του Γιώργου Δρακόπουλου και προέτρεψε τους παρευρισκόμενους εκπροσώπους του ναυτιλιακού κόσμου να ακολουθήσουν το έργο του. Ο Γιώργος Δρακόπουλος, ιδιαίτερα συγκινημένος, αφιέρωσε το βραβείο του στο Αιγαίο. Στην εκδήλωση παρέστησαν εκτός του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Μητροπολίτης Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου Σεβασμιώτατος Αγαθάγγελος, η υπουργός Αιγαίου κ. Ελισάβετ Παπαζώη, εκπρόσωποι της κυβέρνησης και των πολιτικών κομμάτων, οι πρώην υπουργοί Άννα Ψαρούδα-Μπενάκη, Αριστοτέλης Παυλίδης, Γεώργιος-Αλέξανδρος Μαγκάκης και Γιώργος Μισαηλίδης, η ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού, του Λιμενικού Σώματος και των Σωμάτων Ασφαλείας, οι δήμαρχοι Παλαιού Φαλήρου Δημ. Καψάνης και Μυκόνου Χρήστος Βερώνης, οι τοπικές αρχές, εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου, καθώς και πολλοί φίλοι του Μουσείου και του Γιώργου Δρακόπουλου. Ακολούθησε δεξίωση επί του θ/κ «Αβέρωφ».

Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Δ. Γούναρη 2, 18531 Πειραιάς,
τηλ: 4222880-5/fax 4222891.

ο πρόεδρος του W.S.T.
Jacque Chauneau



ο υπουργός Στ. Σουμάκης απονέμει
το βραβείο W.S.T. στον Γ. Δρακόπουλο



από αριστερά ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Ν. Σμύρνης Αγαθάγγελος,
η Άννα Ψαρούδα - Μπενάκη, ο Γ. Δρακόπουλος και η σύζυγός του



Εκπαίδευση και απασχόληση

Τα γραφεία «Διασύνδεσης» του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του ΤΕΙ Πειραιώς διοργάνωσαν ημερίδα με θέμα «Εκπαίδευση και απασχόληση στο κατώφλι του 21ου αιώνα», με τη χορηγία του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιώς και του «Οικονομικού Ταχυδρόμου».

Στόχος της εκδήλωσης ήταν η ενημέρωση της εκπαιδευτικής κοινότητας και των πτυχιούχων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης για τις συνθήκες εργασίας σήμερα, καθώς και για τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Προώθησης της Απασχόλησης.

Το πρόγραμμα της ημερίδας περιελάμβανε εισηγήσεις εκπροσώπων του υπουργείου Εργασίας, του Εθνικού Ινστιτούτου Εργασίας, του ΟΑΕΔ και του ΒΕΠ.



Η εταιρεία «Δ. Κορωνάκης» στο Χρηματιστήριο

Η εταιρεία «Δ. Κορωνάκης ΑΕΒΕ» προετοιμάζει την εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του ΧΑΑ. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εμπορία συρματόσχοινων, σχοινιών και αλυσίδων. Το 75% των πωλήσεων της είναι σε συνάλλαγμα.

Συγκεκριμένα, τα κεφάλαια της εταιρείας το 1998 ήταν 3,6 δισ., ενώ στις 30 Απριλίου 1999 ανέρχονταν σε 4,3 δισ. Τα κέρδη της εταιρείας, προ φόρων, ανήλθαν το 1998 σε 540 εκατομμύρια δρχ. Ο κύκλος εργασιών ξεπέρα-

σε τα 3,6 δισ. δρχ. (ετήσια αύξηση 13,5%). Το 1999, ο κύκλος εργασιών θα διαμορφωθεί σε 4,0 δισ. δρχ. και τα προ φόρων κέρδη της σε 620 εκατομμύρια δρχ. Η εταιρεία δεν έχει τραπεζικό δανεισμό, οι δε επενδύσεις της την τελευταία πενταετία ανέρχονται σε 1,4 δισ.

Στόχος της «Δ. Κορωνάκης ΑΕΒΕ» είναι η άντληση κεφαλαίων μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών για χρηματοδότηση:

- 1) δικτύου αποθήκευσης και πώλησης προϊόντων σε σημαντικά λιμάνια της υδρογείου.
- 2) δημιουργία νέων προϊόντων και καθετοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας και
- 3) επέκταση των αποθηκευτικών χώρων στο λιμάνι του Πειραιά.

Ινστιτούτο Αιγαίου

Το «Ινστιτούτο Αιγαίου του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου» έχει γίνει γνωστό τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό όπου αναγνωρίζεται ως ένα από τα σημαντικότερα επιστημονικά - ερευνητικά ιδρύματα στους τομείς του Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας.

Σημαντικό έργο του Ινστιτούτου είναι η χορήγηση υποτροφιών σε Έλληνες φοιτητές, αλλά και σε φοιτητές γειτονικών χωρών (βαλκανικές χώρες, χώρες Ευξείνου Πόντου, χώρες Ανατολικής Μεσογείου). Μέχρι σήμερα, το Ινστιτούτο έχει χορηγήσει συνολικά 101 υποτροφίες.

Φέτος, για την 6η διοργάνωση θερινών μαθημάτων σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Tulane των ΗΠΑ, που θα γίνει στη Ρόδο, από τις 30 Μαΐου έως τις 18 Ιουνίου 1999, το Ινστιτούτο θα χορηγήσει 8 υποτροφίες σε Έλληνες και 5 υποτροφίες σε ξένους φοιτητές ή αποφοίτους Νομικών Σχολών από γειτονικές χώρες. Οι φοιτητές θα διδοθούν από Έλληνες και ξένους καθηγητές, στην αγγλική γλώσσα, τα παρακάτω μαθήματα: 1) Διεθνές Θαλάσσιο Μεταφορά Αγαθών, 2) Διεθνές Περιβαλλοντικό Δίκαιο, 3) Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο: Δικαιοδοσία και Επιλογή Δικαίου, 4) Νομικά θέματα σχετικά με την απώλεια πλοίου, 5) Ναυτικό Δίκαιο: Αδικοπραξίες. Οι υποτρόφοι του Ινστιτούτου υποχρεούνται να λάβουν μέρος στις τελικές εξετάσεις των 4 μαθημάτων που θα επιλέξουν, για την απόκτηση ειδικού διπλώματος. Η υποτροφία περιλαμβάνει διδάκτρα, εξέταστρα και έξοδα διαμονής με ημιδιατροφή.

Για την 4η Σύνοδο της Ροδιακής Ακαδημίας, που θα λάβει χώρα το διάστημα από 18 Ιουλίου έως 7 Αυγούστου 1999, το Ινστιτούτο θα χορηγήσει 20 υποτροφίες σε ανώτερους διπλωματικούς υπαλλήλους και άλλους υπηρεσιακούς παράγοντες από αναπτυσσόμενες χώρες. Επίσης, θα χορηγηθούν 2 υποτροφίες σε Έλληνες πτυχιούχους Νομικής, που θα πρέπει να έχουν ήδη κάποια μεταπτυχιακή ενασχόληση με το Δίκαιο της Θάλασσας.

Θα πρέπει εδώ να τονιστεί ιδιαίτερα η σημασία της Ροδιακής Ακαδημίας, που έχει εδραιωθεί διεθνώς ως ένας από τους σημαντικότερους εκπαιδευτικούς θεσμούς στον τομέα της εκπαίδευσης και εξειδίκευσης στο Δίκαιο της Θάλασσας σε ανώτατο επίπεδο, με υψηλά πρότυπα διδασκαλίας, όπως η Ακαδημία της Χάγης.

Αναλυτικότερα, ο κατάλογος των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων για τις χρονιές 1999 - 2000 είναι:

1) 31 Μαΐου-19 Ιουνίου 1999: 6η συνδιοργάνωση προγράμματος θερινών μαθημάτων με το Πανεπιστήμιο Tulane (ΗΠΑ) για φοιτητές Νομικών Σχολών αμερικανικών πανεπιστημίων, καθώς και υποτρόφους του Ινστιτούτου Αιγαίου από την Ελλάδα, από βαλκανικές χώρες, από χώρες του Ευξείνου Πόντου, καθώς και της Ανατολικής Μεσογείου.

2) Ιούνιος 1999: Ημερίδα εργασίας της Επιτροπής Παρακολούθησης της Ευρωπαϊκής Περιβαλλοντικής Πολιτικής και των Διεθνών Συμβάσεων για το Περιβάλλον με συμμετοχή του Ινστιτούτου Αιγαίου. Έργο της επιτροπής, που συστάθηκε με την απόφαση Αριθ. Φ. 1/272/ΑΣ71 του ΥΠΕΞ, είναι η διαρκής και έγκαιρη εν-



Ο υπουργός Δικαιοσύνης Ε. Γιαννόπουλος κατά τη διάρκεια ομιλίας του στο Ινστιτούτο Αιγαίου

μέρωση του υπουργού Εξωτερικών σε θέματα διεθνούς και ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Επίσης, η υποβολή συμβουλευτικών προτάσεων σχετικά με την εφαρμογή ήδη ανειλημμένων διεθνών υποχρεώσεων της Ελλάδας σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας, η ένταξη των περιβαλλοντικών θεμάτων στο πλαίσιο της ευρύτερης διπλωματικής προσπάθειας του υπουργείου Εξωτερικών, καθώς και ο σχεδιασμός νέων προτάσεων για πρόωθηση σε διεθνή και ευρωπαϊκά περιβαλλοντικά fora.

3) 7-11 Ιουνίου: Πρόγραμμα μεταπτυχιακών μαθημάτων στους τομείς του Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας, στη Ρόδο, για μεταπτυχιακούς φοιτητές του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, που εδρεύει στη Χίο.



Telestet: αποκλειστικός χορηγός του Ράλι Αιγαίου

Η Telestet είναι ο επίσημος και αποκλειστικός χορηγός του ιστιοπλοϊκού αγώνα Ράλι Αιγαίου από το 1999 έως και το 2001.



Η υποστήριξη του Ράλι Αιγαίου από την Telestet εντάσσεται στο πλαίσιο της μακρόχρονης χορηγικής σχέσης που έχει η εταιρεία με το δέλτα της ιστιοπλοΐας: από το 1993 είναι χορηγός του ιστιοπλοϊκού σκάφους Zantino-Telestet, δημιουργώντας παράδοση που έχει ως αποτέλεσμα την προβολή του αθλητικού ιδεώδους και της ιστιοπλοΐας, ειδικότερα, στο ευρύ κοινό.

Οι αγώνες του Ράλι Αιγαίου, το οποίο διοργανώνει ο ΠΟΙΑΘ (Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης) από το 1964, είναι οι σημαντικότεροι ίσως ιστιοπλοϊκοί αγώνες στην Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο, όχι μόνο γιατί σε αυτούς συμμετέχουν πλήθος ελληνικών και ξένων σκαφών, αλλά και γιατί κάθε χρονιά διεξάγονται σε διαφορετικά ακριτικά νησιά του Αιγαίου, υπογραμμίζοντας την εθνική σημασία τους.

Ο πρόεδρος του ΠΟΙΑΘ, κ. Μαραγκουδάκης, σχολίασε την ανάληψη της χορηγίας του Ράλι Αιγαίου από την Telestet, δηλώνοντας: «Η Telestet έχει ήδη συνεισφέρει σημαντικά στην προβολή της ιστιοπλοΐας μέσα από τη μακρόχρονη υποστήριξη του ιστιοπλοϊκού σκάφους Zantino. Η χορηγία του Ράλι Αιγαίου δίνει στην Telestet την ευκαιρία να αλληλέσει τα δεδομένα και στο χώρο της ιστιοπλοΐας».



Με την ταχύτητα ενός Baja

Εδώ και 28 χρόνια, η Baja έχει συνδέσει το όνομά της με την κατασκευή κορυφαίων σκαφών επιδόσεων. Το φημισμένο αμερικανικό ναυπηγείο, που ανήκει στο γκρουπ SEA RAY, διαθέτει γκάμα μοντέλων από 19 έως 44 πόδια, με γάστρα τύπου offshore, η οποία προσφέρει άριστη κατανομή βαρών για πλεύση χωρίς σφυροκρούσεις, μικρή αντίσταση στο νερό και υψηλές επιδόσεις. Τα Baja ξεχωρίζουν, επίσης, για την υψηλή ποιότητα κατασκευής τους, τα άριστα ποιοτικά υλικά, τις ειδικές ενισχύσεις, την εξαιρετική ακαμψία και κατασκευαστική αντοχή.

Η Baja λανσάρεται στην Ελλάδα εδώ και ένα χρόνο με όλες τις σειρές των μοντέλων της.

Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να απευθυνθείτε στην εταιρεία Kappa Marine A.E., Λαμίας 10, Αργυρούπολη, τηλ: 99 69 990.



Δυναμική είσοδος στις μαρίνες

Η εταιρεία «Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.» εισέρχεται στον τομέα διαχείρισης μαρινών, ενώ ήδη έχει προχωρήσει στην υποβολή προσφορών για την ανάληψη του management των σημαντικότερων μαρινών στην Ελλάδα, συνολικού προϋπολογισμού άνω των 12 δισ. Μεταξύ αυτών, η Μαρίνα Αθήναις, η Ολυμπιακή Μαρίνα και η Μαρίνα Λευκάδας, ενώ δεν αποκλείεται και η ανάληψη του management ιδιωτικών μαρινών, που θα δημιουργηθούν τα επόμενα χρόνια.

Η εταιρεία «Κυριακούλης» είναι εισηγμένη στην Παράλληλη Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών από το Μάρτιο του 1998. Στις χρήσεις 1999-2000, η εταιρεία αναμένεται να προχωρήσει σε επενδύσεις αύξησης του στόλου της, ο οποίος θα ξεπεράσει τα 100 σκάφη.



άποψη της αίθουσας επιθεώρησης σωστικών σχεδίων της Technoship

Εγκαίνια σε σταθμό επιθεώρησης της Technoship

Η εταιρεία Technoship, η αρχαιότερη εν ενεργεία επιχείρηση στην Ελλάδα στον τομέα της επιθεώρησης πνευστών σωστικών σχεδίων, εγκαινίασε στις 5 Μαΐου σταθμό επιθεώρησης σωστικών μέσων πλοίων, στον Ασπρόπυργο. Η αίθουσα του σταθμού, μαζί με τους εξωτερικούς χώρους, που οργανικά εντάσσονται στη διεξαγωγή της επιθεώρησης, ξεπερνούν τα 1.200 τ.μ.

Ο χώρος αυτός, μαζί με τη γερανογέφυρα των τριών τόνων, επιτρέπει την άνετη επιθεώρηση πνευστών σχεδίων και σωστικών συστημάτων μέσω ταχείας εγκατάλειψης πλοίων οποιουδήποτε μεγέθους. Σύμφωνα με το πρόσφατα δημοσιευθέν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα, επιτρέπεται από πλειυράς χώρου να επιθεωρούνται στην αίθουσα αυτή 200 σχέδια σε ημερήσια βάση.

Η εταιρεία Technoship αντιπροσωπεύει αποκλειστικά τις γερμανικές εταιρείες οι DSB (Deutsche Schlauchboot Fabrik), μία από τις τρεις μεγαλύτερες βιομηχανίες του κόσμου στην κατασκευή πνευστών σωστικών σχεδίων και πνευστών σκαφών αναψυχής, και β) την COMET, τον μεγαλύτερο γερμανικό οίκο κατασκευής πυροτεχνικών.



επίδειξη διάλυσης πνευστής σωστικής σχεδίας DSB

Προκήρυξη υποτροφίας

Το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς προκηρύσσει την υποτροφία «Δημητρίου Μανιού», η οποία χορηγείται από την εταιρεία Transman Shipping Enterprises SA για μεταπτυχιακά σε ναυτιλιακές σπουδές. Το χορηγούμενο ποσό της υποτροφίας ανέρχεται σε 1.200.000 δρχ. Οι υποψήφιοι καλούνται να καταθέσουν την αίτηση, αντίγραφο του πτυχίου τους και βιογραφικό σημείωμα στη Γραμματεία του προέδρου του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών (Καραομή & Δημητρίου 40, Πειραιάς, 1ος όροφος). Η προθεσμία υποβολής των αιτήσεων είναι μέχρι 15 Ιουνίου 1999. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε στα τηλ: 4125808 - 4120751-5 (εσωτ. 340).

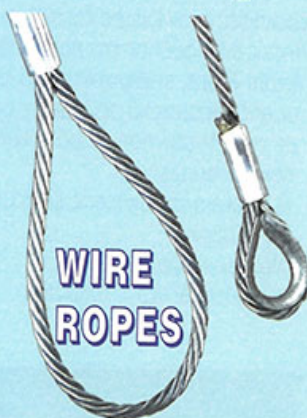
KATRADIS- linked with quality

**ANCHORS
& STUDLING
ANCHORS
CHAINCABLES**

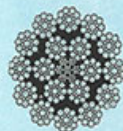


STOCKIST OF:

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



**WIRE
ROPES**



KATRADIS-MARINE ROPES INDUSTRY SA

MANUFACTURER OF:

NIKA-CORD® MOORING ROPES, NYLON ROPES.

OUR CONTACT DETAILS ARE:

11, PSARRON STR., P.O. BOX 86032, PIRAEUS 18503, GREECE
TEL: +301 4631135/4627800, FAX: +301 4619631/4626268,
E-MAIL: katradis@acropolis.gr
WEB SITE: <http://www.katradis.com>



Θυγατρικό Κοινωφελές Ίδρυμα Ωνάση στις ΗΠΑ

Στην ενίσχυση των πολιτιστικών σχέσεων της Ελλάδας και των Ηνωμένων Πολιτειών στοχεύει η δημιουργία του πρώτου θυγατρικού Κοινωφελούς Ίδρυματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, στη Νέα Υόρκη. Την ίδρυσή του ανήγγειλε στις 22 Δεκεμβρίου ο πρόεδρος του Ίδρυματος, κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, υπενθυμίζοντας τους στενούς δεσμούς του Αριστοτέλη Ωνάση με τις Ηνωμένες Πολιτείες από τη δεκαετία του 1940 έως το θάνατό του.

Ύστερα από δέκα χρόνια λειτουργίας των πέντε εδρών Ελληνικών Σπουδών και του Προγράμματος Πολιτισμικής Δραστηριότητας που χρηματοδοτεί το Ίδρυμα Ωνάση στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης, αποφασίστηκε να αποσπαστούν τα θέματα Πολιτισμού και να ανατεθούν σε άρτη, ανεξάρτητο φορέα. Έτσι, δημιουργήθηκε ένα θυγατρικό ίδρυμα, αμιγώς πολιτιστικό, με έδρα τη Νέα Υόρκη, το οποίο θα στεγάζεται στο Olympic Tower της 5ης Λεωφόρου και θα διαθέτει μεγάλη αίθουσα εκδηλώσεων, αναγνωστήριο, γραφείο γραμματέως και ιδιαίτερα γραφεία για τους επισκέπτες- καθηγητές που το ίδρυμα θα μετακαλεί και θα προωθεί σε πανεπιστήμια των ΗΠΑ.

Το θυγατρικό ίδρυμα ΗΠΑ θα αναπτύξει τρεις κυρίως κατηγορίες δραστηριοτήτων:

α) ένταξη στα προγράμματα των αμερικανικών πανεπιστημίων ορισμένου αριθμού μαθημάτων, σεμιναρίων ή διαλέξεων με θέματα ελληνικού ενδιαφέροντος, β) πνευματική-καλλιτεχνική δραστηριότητα (μουσική, διαλέξεις, εικαστικές εκθέσεις κτλ.) και γ) μεγάλες πολιτιστικές εκδηλώσεις που θα περιοδεύουν σε πολιτείες της Αμερικής, όπου υπάρχει φιλελληνικό ενδιαφέρον.



Διαβατήριο... για το παρελθόν

Η υπουργός Πολιτισμού Ελισάβετ Παπαζών εγκαινίασε, στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, την έκθεση με τίτλο «Τοιογραφίες: ένα διαβατήριο για το παρελθόν, η Μινωική Κρήτη με τη ματιά του Marc Cameron». Η έκθεση οργανώθηκε από τη Βρετανική Σχολή Αθηνών, σε συνεργασία με το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων για τον εορτασμό των 100 χρόνων από τις πρώτες ανασκαφές του Sir Arthur Evans στην Κνωσό.

Στην έκθεση παρουσιάζονται οι συμπληρώσεις και οι αποκαταστάσεις των μινωικών τοιχογραφιών από τον Βρετανό αρχαιολόγο Marc Cameron (1939-1984), ο οποίος μελετώντας θραύσματα από τις ανασκαφές στην Κνωσό και άλλες μινωικές θέσεις ακολούθησε την παράδοση του Sir Arthur Evans, επιδιώκοντας να αποδώσει τις αποσπασματικά σωζόμενες συνθέσεις με τη φιλοτέχνηση σειράς δικών του αποκαταστάσεων.

Η διάρκεια της έκθεσης είναι μέχρι τις 5 Σεπτεμβρίου.

Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης,
Νεοφύτου Δούκα 4, Κολωνάκι.



η υπουργός Πολιτισμού Ε. Παπαζών με τον D. Blackman διευθυντή Βρετανικής Σχολής Αθηνών και τη σύζυγό του



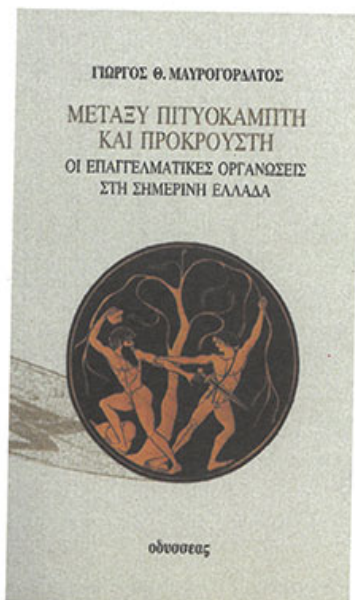
«Θέα από τα ιπτάμενα δελφίνια»

Στην γκαλερί «Ζουμπουλάκη» έγιναν τα εγκαίνια της έκθεσης ζωγραφικής της Μαρίας Φιλοπούλου. Τα θέματά της έχουν ως κεντρικό άξονα τη θάλασσα. Με τη δική της χαρακτηριστική ματιά, αποτυπώνει παραλίες και θαλασσινά τοπία σαν να τα κοιτά μέσα από ευρυγώνιο φακό, παραμορφώνοντας σχεδόν το θέμα της και αφήνοντας τον ορίζοντα ανοικτό και απέραντο, σαν να μην τελειώνει πουθενά...

Παράλληλα, στη σειρά «Θέα από τα ιπτάμενα δελφίνια» εντάσσει τις ανθρώπινες φιγούρες που ζουν τη χαρά του ταξιδιού, παρακολουθώντας αυτή τη χαρακτηριστική γραμμή που αφήνει πίσω του το δελφίνι ενώ σχίζει τη θάλασσα, δημιουργώντας παλλόμενα κύματα που σβήνουν μακριά στον ορίζοντα.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



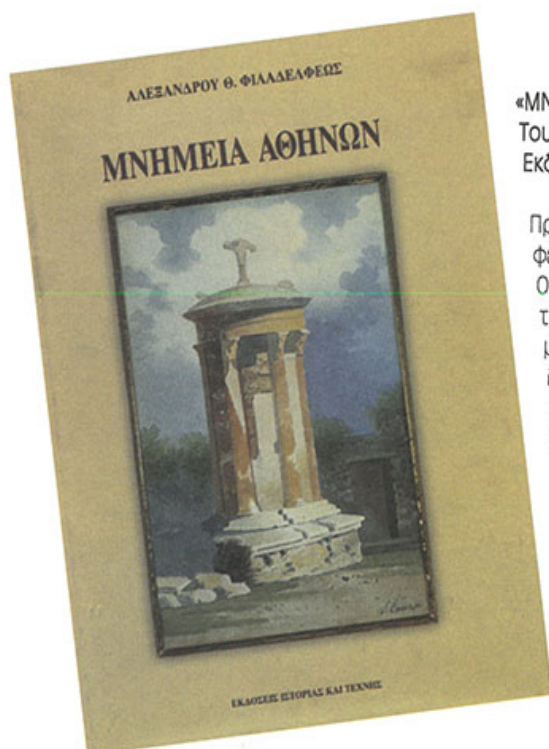
«ΜΕΤΑΞΥ ΠΙΤΥΟΚΑΜΠΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΡΟΥΣΤΗ - Οι επαγγελματικές οργανώσεις στη σημερινή Ελλάδα»
Του Γιώργου Θ. Μαυρογορδάτου
Εκδόσεις: Οδυσσεύς

Στο δρόμο του θησέα, ο Πιτυοκάμπης έδενε τους ανθρώπους σε λιγισμένα πεύκα, που τους έσκιζαν στα δύο. Ο Προκρούστης ακρωτηρίαζε η εξάρθρωνε τα δικά του θύματα προκειμένου να τα προσαρμόσει στο κρεβάτι όπου τα έδενε. Για τις επαγγελματικές οργανώσεις στη σημερινή Ελλάδα, Πιτυοκάμπης είναι τα κόμματα και Προκρούστης το κράτος. Η με-

λέτη της εξέλιξης των οργανώσεων των αγροτών, των μισθωτών και των επιχειρηματιών μετά το 1974 δεν έρχεται μόνο να καλύψει ένα κενό της επιστημονικής βιβλιογραφίας. Φωτίζει, επίσης, την τραγική έλλειψη αντιστάσεων της κοινωνίας μας απέναντι στους εκάστοτε νομείς και διεκδικητές της κρατικής εξουσίας. Ως πρώτη προσέγγιση, μικρή αναγκαστικά έκταση, περιορίζεται στις κορυφαίες οργανώσεις, όπως αυτή των εφοπλιστών και Committee.

«ΚΩΔΙΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
Εξουσία και Καθήκοντα Πλοίαρχου - Καθήκοντα Πληρώματος»
Του Μιχαήλ Μαθήρμπα, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)
Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλης

Ενα νέο βιβλίο κυκλοφόρησε από τις εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σε συνεργασία με τον υποναύαρχο Λ.Σ. (ε.α.) κ. Μαθήρμπα Μιχαήλ, γνωστό στους υπηρεσιακούς και λοιπούς παράγοντες του ΥΕΝ για την εξειδίκευση και την προσφορά του σε θέματα νομικών κωδικοποιήσεων. Το βιβλίο αυτό, με τίτλο «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», πραγματεύεται τα Κεφάλαια Θ' «Εξουσία και καθήκοντα πλοίαρχου» και Ι' «Καθήκοντα πληρώματος» και του Β' μέρους του ΚΑΝΔ προς υποβολή του έργου όλων των φορέων, οι οποίοι εμπλέκονται με την εμπορική ναυτιλία: του εφοπλιστικού κόσμου, των υπηρεσιακών παραγόντων του ΥΕΝ και των υπ' αυτών Υπηρεσιών, όλων των ναυτιλιακών εταιρειών, πλοίαρχων και πληρωμάτων, του νομικού κόσμου (δικαστικοί δικηγόροι), των ΝΠΔΔ που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υλοποίηση των διαλαμβανόμενων στον ΚΑΝΔ.



«ΜΝΗΜΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ»
Του Αλέξανδρου Φιλαδέλφειος
Εκδόσεις: Ιστορίας και Τέχνης

Πριν από 70 χρόνια, ο παππούς του συγγραφέως συνέγραψε τον οδηγό «Μνημεία Αθηνών». Ο οδηγός αυτός, από το 1924 που πρωτοτυπώθηκε, ενημερωνόταν συνεχώς και σημείωσε πολλές εκδόσεις, μέχρι που κατέληξε να θεωρείται κλασικό αφηγηματικό, περιγραφικό αλλά και λογοτεχνικό σύγγραμμα για την Αθήνα, την ιστορία της και τα μνημεία της. Κυκλοφόρησε, επίσης, στα γαλλικά και στα αγγλικά, με εξίσου μεγάλη επιτυχία. Τις τελευταίες τρεις εκδόσεις επιμελήθηκε ο υιός του συγγραφέως και πατέρας του Αθ. Θ.

Φιλαδέλφειος, Θεμιστοκλής Φιλαδέλφειος. Αυτό το βιβλίο δεν γράφτηκε μόνον για τους αρχαιολογικούς και τους αρχαιολόγους. Γράφτηκε για τους πολλούς, για όλους δηλαδή τους Έλληνες, μικρούς και μεγάλους, πολυμαθείς και ολιγομαθείς, για όλους εκείνους γενικά, οι οποίοι ζουν στην Αθήνα ή επισκέπτονται την προαιώνια και ενδοξότατη αυτή πόλη και επιθυμούν να γνωρίσουν την ιστορία, τα μνημεία και τα ιστορικά αρχαιολογικά και καλλιτεχνικά της κειμήλια. Σήμερα, 40 χρόνια μετά το θάνατο του συγγραφέως και 20 χρόνια μετά το θάνατο του πατέρα του Αθ. Θ. Φιλαδέλφειος, κυκλοφόρησε η παρούσα 10η έκδοση, επιμελημένη και συμπληρωμένη, λόγω της εξαντλήσεως όλων των προηγούμενων αντιτύπων.

ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΔΙΑΚΟ



**ΚΩΣΤΑΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

θα πάρουμε **ΑΜΕΣΩΣ** αποφάσεις για το **ΝΗΟΛΟΓΙΟ**

συνέντευξη στον Χάρη Παυλίδη

Ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, Κώστας Καραμανλής, λίγες ημέρες πριν από τις ευρωεκλογές, ανοίγει τα χαρτιά του στα «Ναυτικά Χρονικά» και δεν διστάζει να επισημάνει ότι δεν θα ακολουθήσει την τακτική της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, η οποία απλώς παρακολουθεί τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου, αλλά θα πάρει αμέσως γενναίες πολιτικές αποφάσεις. Απερίφραστα, ο πρόεδρος της αξιωματικής αντιπολίτευσης τονίζει ότι οι «γενναίες αποφάσεις» θα είναι προς την κατεύθυνση των κινήσεων που έχουν ήδη κάνει οι ανταγωνίστριες χώρες εδώ και πολύ καιρό. Στην ίδια συνέντευξη, ο κ. Κ. Καραμανλής βγάζει κι άλλες ειδήσεις, όπως για παράδειγμα η αναφορά του στο «απαρχαιωμένο ρυθμιστικό σύστημα» που διέπει την ακτοπλοΐα, αλλά και η βούληση να καταστήσει τον Πειραιά κέντρο της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, για την ενδυνάμωση του cluster των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.



Ο κ. Καραμανλής μιλάει ακόμη για την αναβάθμιση της ναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ θεωρεί ότι η ελληνική ναυτιλία προσδίδει ιδιαίτερο, διεθνές κύρος, το οποίο πρέπει να αξιοποιηθεί ως σημαντικό διαπραγματευτικό πλεονέκτημα στη διαμόρφωση κοινής εξωτερικής και αμυντικής πολιτικής.

Τέλος, ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας δεσμεύεται ότι η κυβέρνησή του θα εφαρμόσει με συνέπεια την «αλληλογη πλεύση» του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ΥΕΝ, όπως λέει, πρέπει να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής. Μάλιστα, για να γίνει σαφές αποκαλύπτει ότι τα οικονομικά υπουργεία θα λαμ-

Στον υπό ελληνική σημαία στόλο, ωστόσο, οι εξελίξεις επί κυβερνήσεως Σημίτη είναι ιδιαίτερα αρνητικές, θέτοντας για πρώτη φορά ύστερα από πολλούς δεκαετίες σε δοκιμασία τους δεσμούς του κλάδου με την ελληνική οικονομία

βάνουν υπόψη σοβαρά την παράμετρο Εμπορική Ναυτιλία όταν προωθούν «οριζόντια» μέτρα πολιτικής. Αξίζει να σημειωθεί ότι με αυτή τη συνέντευξή του ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας οροθετεί, σε γενικές γραμμές, πρώτη φορά την πολιτική που θα ακολουθηθεί, ως πρωθυπουργός, στο χώρο της ναυτιλίας.

Κύριε Καραμανλή, θα ήθελα κατ' αρχάς μια γενική τοποθέτηση για τη μέχρι σήμερα πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία κινείται και αναπτύσσεται επιτυχώς στο διεθνές χώρο, υπό συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού, πολύ πριν ανακαλυφθεί ο όρος «παγκοσμιοποίηση» των αγορών, βασιζόμενη αποκλειστικά στις δικές της δυνάμεις. Η τεχνολογία που έχει αποκτηθεί σε ναυτιλιακά θέματα και η ευελιξία στη λήψη άμεσων αποφάσεων την κατέστησαν ικανή να συνεχίζει και σήμερα την ιδιαίτερα εντυπωσιακή πορεία της παρά την ύφεση στις ναυλαγορές, τις διακρίσεις σημαίας και τις κρατικές ενισχύσεις που προσφέρουν άλλες ανταγωνίστριες χώρες στους εμπορικούς στόλους τους.

Στον υπό ελληνική σημαία στόλο, ωστόσο, οι εξελίξεις επί κυβερνήσεως Σημίτη είναι ιδιαίτερα αρνητικές, θέτοντας για πρώτη φορά ύστερα από πολλές δεκαετίες σε δοκιμασία τους δεσμούς του κλάδου με την ελληνική οικονομία. Υπάρχει, βεβαίως, αξιόλογη ανανέωση του ακτοπλοϊκού επιβατηγού στόλου, αλλά και στην περίπτωση αυτή ο κλάδος αντιμετωπίζει ένα απαραιτούμενο ρυθμιστικό σύστημα που ούτε τον καταναλωτή ούτε τη διαφάνεια υπηρετεί.

Μία κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μπροστά στην πραγματικότητα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος του, θα διατύπωνε πρόταση διαφορετική απ' αυτή της κυβέρνησης;

Η ελληνική πολιτεία οφείλει κατ' αρχάς να μην επιβαρύνει με γραφειοκρατικά προσκόμματα τη ναυτιλιακή δραστη-

ριότητα -αρκετές είναι άλλωστε οι αντιξοότητες που έχει να αντιμετωπίσει στο διεθνές στίβο- και να εμπεδώνει αίσθημα ασφάλειας, διατηρώντας σταθερό το θεσμικό της πλαίσιο. Σας θυμίζω τη ζημιά που προκάλεσε προ διετίας το φορολογικό νομοσχέδιο.

Πέραν τούτου, επιβάλλεται η βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου. Αντί να παρακολουθούμε, απλώς, τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου, όπως κάνει καιρό τώρα η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ για το φόβο του «πολιτικού κόστους», εμείς θα πάρουμε αμέσως γενναίες πολιτικές αποφάσεις, όπως έχουν ήδη κάνει οι ανταγωνίστριες χώρες πολύ καιρό τώρα στις γραμμές που έχει προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από το 1996 με την ανακοίνωσή της για την Κοινοτική Ναυτιλιακή Στρατηγική.

Παρόληθθα, θα αξιοποιήσουμε τη συσσωρευμένη τεχνολογία για την ενδυνάμωση του cluster των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, με κέντρο τον Πειραιά.

Υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ποιες είναι οι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας;

Κατ' αρχάς, η πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να αναφέρεται και στις επισκευές πλοίων, δεδομένου ότι η δραστηριότητα αυτή αποτελεί τον κύριο κορμό του κλάδου στην Ελλάδα.

Η πολιτική μας δεν μπορεί, εξάλλου, να αγνοήσει δύο βασικές παραμέτρους:

α. Τους περιοριστικούς κανόνες στις κρατικές ενισχύσεις, που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση (έβδομη οδηγία, όπως παρατάθηκε), λαμβάνοντας υπόψη και τη σχετική συμφωνία στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ και

β. Τους περιορισμένους πόρους που διαθέτει η χώρα μας για να μπορέσει να ανταγωνιστεί, στην παροχή κρατικών ενισχύσεων, χώρες όπως η Γερμανία, η Κορέα και η Ιαπωνία, και χώρες χαμηλού εργατικού κόστους, όπως η Κίνα.

Παρά τους περιοριστικούς αυτούς παράγοντες, ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος στη χώρα μας έχει αξιόλογο μέλλον εάν ασκηθεί συγκροτημένη πολιτική, που θα ενθαρρύνει τις καινοτομικές δράσεις και τις ιδιωτικές επενδύσεις κεφαλαίων είτε στις επισκευές είτε στις κατασκευές ειδικευμένων τύπων πλοίων, όπως των επιβατηγών και, φυσικά, των πολεμικών, στο πλαίσιο του εξοπλιστικού προγράμματος της χώρας.

Ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ενοποίησης;

Πιστεύουμε και το έχουμε αποδείξει στην πράξη επί κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας, ότι η χώρα μας πρέπει να έχει την πρωτοβουλία των κινήσεων σε ό,τι αφορά τη διαμόρφωση κοινής πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε θέματα ναυτιλίας.

Εμείς ως κόμμα έχουμε στόχο την προώθηση της πολιτικής ενοποίησης της Ευρώπης και τη διαμόρφωση κοινής εξωτερικής και αμυντικής πολιτικής.

Το διεθνές κύρος και η μεγάλη αξία, από αμυντικής σκοπιάς, της ελληνικής ναυτιλίας προσφέρουν στη χώρα μας σημαντικό πλεονέκτημα στις μελλοντικές διαπραγματεύσεις, στην παραπάνω κατεύθυνση.

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία θα προχωρήσει στην αναβάθμιση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που άλλες οι κυβερνήσεις το έχουν κατατάξει στις τελευαί-



Εξ θέσεως του Υπουργικού Συμβουλίου;

Η κατάταξη του ΥΕΝ στο Υπουργικό Συμβούλιο δεν πρέπει να συμβολίζει κάποια απαξιωτική στάση για το ρόλο ενός ιδιαίτερα δυναμικού κλάδου της εθνικής οικονομίας. Αυτό που προέχει -και θα το εφαρμόσει με συνέπεια η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας- είναι να συμμετέχει το ΥΕΝ ενεργά στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής και, ειδικότερα, τα οικονομικά υπουργεία να λαμβάνουν υπόψη σοβαρά την παράμετρο της εμπορικής ναυτιλίας όταν προωθούν «οριζόντια» μέτρα πολιτικής.

Συμφωνείτε με την πρόταση της Ένωσης Ελλήνων Εφορητιστών για ίδρυση σχολής Εμπορικού Ναυτικού;

Το ζητούμενο για τον τόπο μας είναι η ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, που έχει καθυστερήσει τρομερά επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις διεθνείς εξελίξεις στη ναυτιλιακή τεχνολογία και το υψηλό επίπεδο εξειδικευμένων γνώσεων, που παρέχουν τα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης των ναυτικών στις ανταγωνίστριες χώρες. Οι καθυστερήσεις αυτές συνιστούν ακόμη έναν αρνητικό παράγοντα σε ό,τι αφορά την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και την απασχόληση των

Το ζητούμενο για τον τόπο μας είναι η ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, που έχει καθυστερήσει τρομερά επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ

Ελλήνων ναυτικών.

Πρέπει, επίσης, να σημειωθεί από απόψεως κόστους-ωφέλειας ότι το ακολουθούμενο κρατικό σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης είναι ιδιαίτερα αναποτελεσματικό, ενώ αναγνωρίζεται, πλέον, πανταχόθεν ότι η νομοθετική παρέμβαση του περασμένου έτους για την οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, όχι μόνον δεν έχει επιφέρει καμία ποιοτική βελτίωση, αλλά περιέπλεξε τα πράγματα σε σχέση με τις γενικότερες ρυθμίσεις του εκπαιδευτικού συστήματος που προώθησε το υπουργείο Παιδείας. Δεδομένων όλων αυτών, αλλά και για λόγους ιδεολογικούς, η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της ιδρύσεως ιδιωτικών ναυτικών σχολών που, μαζί με τις δημόσιες, θα υπόκεινται σε αυστηρούς ποιοτικούς ελέγχους. ➡

Γ.Γ. ΕΟΤ Ευγένιος Γιαννακόπουλος

Αύξηση του τουρισμού παρά την κρίση στο Κόσσοβο

Η γιουγκοσλαβική κρίση έχει, αναμφισβήτητα, πλήξει τον ελληνικό τουρισμό. Όμως,

ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ, κ. Ευγένιος Γιαννακόπουλος, είναι αρκούντως καθησυχαστικός.

Δηλαδή, θα έχουμε αύξηση στο τουριστικό ρεύμα· απλώς θα είναι σε μικρότερο ποσοστό του προϋπολογισθέντος.

Ο κ. Γιαννακόπουλος, στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», αναλύει τα μέτρα επικοινωνιακού χαρακτήρα που έχουν ληφθεί για την τόνωση του τουρισμού και

παραδέχεται ότι χρειάζεται γενικότερος ανασχεδιασμός της τουριστικής πολιτικής.



Κύριε Γιαννακόπουλε, ο τουρισμός είναι ένας από τους κλάδους που πλήττεται περισσότερο από τον πόλεμο στη Γιουγκοσλαβία. Υπάρχουν ακυρώσεις «κλήσιμάτων»; Σε τι ποσοστό υπολογίζεται, φέτος, οι απώλειες στον τουριστικό κλάδο;

Αναμφισβήτητο, ο τουρισμός είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος κλάδος και επηρεάζεται από γεγονότα, όπως, στην προκειμένη περίπτωση, ο πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία. Υπάρχουν ορισμένα προβλήματα, όπως των Αμερικανών τουριστών, που δεν θα ταξιδέψουν φέτος, λόγω της κρίσης στην Ευρώπη, αλλά και των τουριστών της Κεντρικής Ευρώπης (Ουγγαρία, Πολωνία, Τσεχία και Πολωνία), που έρχονται οδικώς στην Ελλάδα. Σήμερα εκτιμάται ότι η τουριστική κίνηση προς τη χώρα μας συνολικά θα είναι αυξημένη, ίσως 5-6%.

Έχει εκπονηθεί σχέδιο για την παροχή κάποιου είδους βοήθειας στις τουριστικές επιχειρήσεις που θα πληγούν, κυρίως αυτές της Βόρειας Ελλάδας;

Τα προβλήματα που έχουν προκύψει λόγω της γιουγκοσλαβικής κρίσης εντοπίζονται σε περιοχές κυρίως της Βόρειας Ελλάδας. Για τις περιοχές αυτές έχουμε λάβει συγκεκριμένα μέτρα, με παρεμβάσεις τόσο οικονομικού χαρακτήρα (επιδοτήσεις, διευκολύνσεις στη διακίνηση κ.λπ.) για επισκέπτες που προέρχονται, κυρίως, από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, οι οποίοι για προφανείς λόγους είναι εξαιρετικά δύσκολο να έλθουν οδικώς στη χώρα μας, όσο και εντατικοποίησης της διαφημιστικής καμπάνιας και των δημοσίων σχέσεων προς το εξωτερικό.

Παράλληλα, ενισχύουμε τα προγράμματα του εσωτερικού και του κοινωνικού τουρισμού, ώστε οι Έλληνες τουρίστες να καλύψουν τα όποια κενά δημιουργηθούν στις εν λόγω περιοχές.

Τι αποζημιώσεις θα μπορούσαμε να προσδοκούμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εξαιτίας των πληγμάτων που δέχεται ο ελληνικός τουρισμός από τους βομβαρδισμούς στη Γιουγκοσλαβία;



Τα προβλήματα που έχουν προκύψει λόγω της γιουγκοσλαβικής κρίσης εντοπίζονται σε περιοχές κυρίως της Βόρειας Ελλάδας και για τις περιοχές αυτές έχουμε λάβει συγκεκριμένα μέτρα

Προς το παρόν, οι επιπτώσεις από την κρίση είναι περιορισμένες. Είμαστε αισιόδοξοι ότι, τελικά, θα ξεπεραστούν τα όποια προβλήματα δημιουργηθούν. Στην περίπτωση που παραταθεί η κρίση και οι συνέπειες για τον ελληνικό τουρισμό γίνουν περισσότερο «αισθητές», είναι βέβαιο πως η ελληνική κυβέρνηση θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την κάλυψη των απωλειών που θα έχουν οι ελληνικές τουριστικές επιχειρήσεις.

Δεν θα έπρεπε, λόγω της καταστάσεως αυτής, ο ΕΟΤ να προβεί σε μεγάλη διαφημιστική εκστρατεία, σε εκστρατεία ενημέρωσης των άλλων χωρών, ότι η Ελλάδα δεν διατρέχει κανέναν κίνδυνο, ώστε να καθησυχαστούν οι -δικαιολογημένοι- φόβοι των ξένων τουριστών;

Όπως σας προανέφερα, υπάρχουν ορισμένα εντοπισμένα προβλήματα για τον ελληνικό τουρισμό, λόγω της κρίσης στη Γιουγκοσλαβία. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, ο ΕΟΤ έχει ήδη αρχίσει να προωθεί σειρά μέτρων, τα οποία αφορούν, κυρίως, παρεμβάσεις επικοινωνιακού χαρακτήρα.

Τα μέτρα αυτά, που ανακοινώσαμε πρόσφατα, είναι:

- Πρόγραμμα επικοινωνίας, μέσω διαφήμισης και δημοσίων σχέσεων για τις αγορές της Δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ. Η δαπάνη του προγράμματος αυτού ανέρχεται περίπου σε 1 δισ. δρχ.

- Πρόγραμμα επικοινωνίας που αφορά ως επί το πλείστον την ενίσχυση των περιοχών της Ελλάδας, οι οποίες λόγω των γεγονότων παρουσιάζουν ιδιαίτερη ευαισθησία (Κέρκυρα, Χαλκιδική, Πιερία, Καβάλα, Θάσος, Θεσπρωτία κ.λπ.). Το πρόγραμμα αυτό θα πραγ-

ματοποιηθεί σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και θα υλοποιηθεί μέσω των Νομαρχιακών Επιτροπών Τουρισμού της κάθε περιοχής.

Μήπως χρειάζεται γενικότερος ανασχεδιασμός της τουριστικής πολιτικής, αφού τα δεδομένα που ίσχυαν μέχρι πριν από μερικά χρόνια δεν ισχύουν πλέον και η προσέλευση τουριστικού ρεύματος απαιτεί άλλη οργάνωση;

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι, τα τελευταία χρόνια, τα δεδομένα της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς έχουν μεταβληθεί όρδην. Το παραδοσιακό μοντέλο του ελληνικού τουρισμού - παραθεριστικός τουρισμός - δεν αρκεί πλέον εν όψει αυτών των νέων δεδομένων. Ο σύγχρονος τουρίστας έχει πλέον αυξημένες απαιτήσεις και ανεπτυγμένα ειδικά ενδιαφέροντα, και θα πρέπει η τουριστική υποδομή κάθε χώρας, για να είναι ανταγωνιστική, να μπορεί να ανταποκρίνεται με επάρκεια σε αυτά.

Επομένως η Ελλάδα, ειδικότερα εν όψει των προκλήσεων που έχει να αντιμετωπίσει τα αμέσως προσεχή χρόνια (Ολυμπιακοί Αγώνες 2004, ΟΝΕ, ευρώ κ.λπ.), θα πρέπει να προσανατολισθεί προς την κατεύθυνση της επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου, της ανάπτυξης ειδικών μορφών τουρισμού και την περαιτέρω αναβάθμιση και βελτίωση τόσο της υποδομής όσο και των προσφερομένων υπηρεσιών. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί τα τελευταία χρόνια προς αυτή την κατεύθυνση έχουν αποδώσει ήδη αξιοσημείωτα αποτελέσματα και έχουν μεταβάλει σημαντικά το τουριστικό «προσωπικό» της Ελλάδας, κάτι που αναγνωρίζεται από τους μεγαλύτερους διεθνείς τουριστικούς φορείς. ➡

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΕΕ

Ναυτιλιακή πολιτική κρατισμού

του Π. Θάνου
φωτο: Άγγ. Μπαφατάκης



Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ.Γ. Γράτσος υποστηρίζει ότι το προσεχές 7μηνο θα εξακολουθήσει η πίεση στους ναύλους και, ταυτόχρονα, τονίζει ότι η φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου εξακολουθεί να υφίσταται. Στη συνέντευξη που ακολουθεί αναφέρεται στα ελληνικά πληρώματα, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, στην άρση του cabotage, στον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου και στη ναυπηγική βιομηχανία.

Κύριε πρόεδρε, με τα στοιχεία που έχετε στη διάθεσή σας, το 1999 θα υπάρξει σημαντική ανάκαμψη της διεθνούς ναυλαγοράς;

Θα ήταν πολύ ωραίο αν υπήρχε σημαντική ανάκαμψη της ναυλαγοράς το 1999, γιατί οι καταστροφικοί ναύλοι των τελευταίων 18 μηνών έχουν δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα σε όλη τη ναυτιλία. Φοβάμαι όμως ότι η υποτονική πορεία της ιαπωνικής οικονομίας, η οποία αντιπροσωπεύει το 18% της παγκόσμιας παραγωγής, οι όχι τόσο ευοίωνες προοπτικές της ευρωπαϊκής οικονομίας, η οποία αντιπροσωπεύει το 38% της παγκόσμιας παραγωγής, και τα προβλήματα στη Λατινική Αμερική δεν προμηνύουν αισθητή ανάκαμψη της ζήτησης. Για την ακρίβεια, ο ΔΝΤ προβλέπει ανάκαμψη της τάξεως του 2,3% στη διεθνή παραγωγή το 1999 και 3,5% το 2000, ενώ οι νέες παραδόσεις πλοίων τύπου bulk carrier το 1999 και μόνο αντιπροσωπεύουν περίπου το 5% του παγκόσμιου στόλου. Τούτου δοθέντος, θα συνεχίσει να υπάρχει καθ' όλη τη διάρκεια το 1999 πίεση στους ναύλους των πλοίων. Έτσι, θα πρέπει να είμαστε ευτυχείς αν ο μέσος όρος της ναυλαγοράς παραμείνει περί τις 1.000 μονάδες του δείκτη BFI. Για το 2000, οι προβλέψεις είναι κάπως καλύτερες και πιθανώς τότε ο μέσος όρος του BFI να αρχίσει να αγγίζει το 1.300, που αντιπροσωπεύει και το μέσο όρο της τελευταίας 15ετίας προ της ασιατικής κρίσης.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δηλώνει, το τελευταίο διάστημα, κατη-

γορηματικά ότι παραμένει σταθερός στα μέτρα ανταγωνιστικότητας του Ιουλίου του 1997. Ποια είναι η θέση σας;

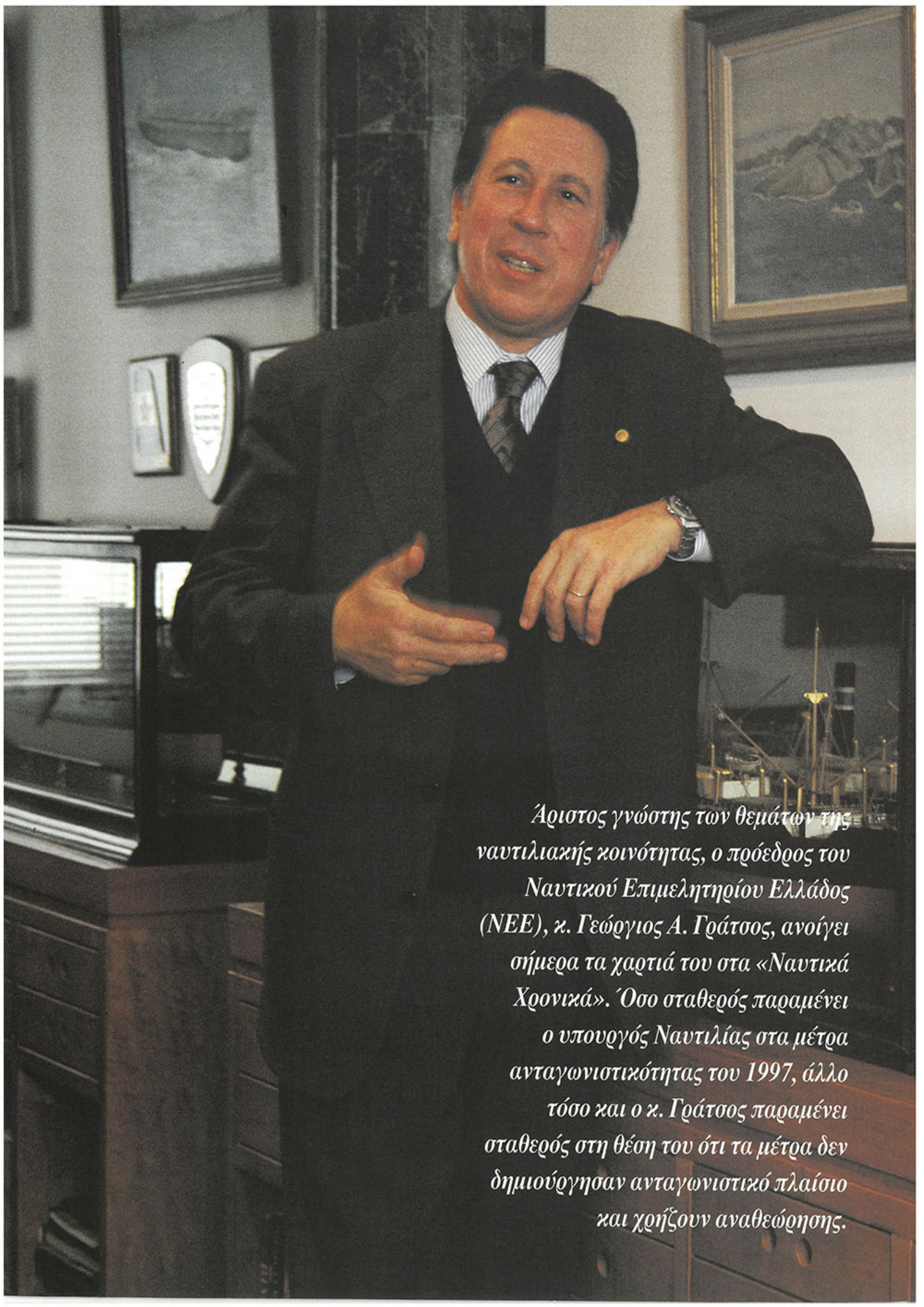
Η συνεχής συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου και μετά τα μέτρα του 1997 δείχνει ότι αυτά δεν δημιούργησαν ανταγωνιστικό πλαίσιο για την ποντοπόρο ναυτιλία. Κρινόμενα εκ των αποτελεσμάτων, δεν φαίνεται να πέτυχαν τον επιδιωκόμενο σκοπό και ως εκ τούτου χρήζουν ουσιαστικής αναθεώρησης για να εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα στο υπό ελληνική σημαία πλοίο.

Πρέπει κάποτε να γίνει αντιληπτό ότι το ελληνόκτητο πλοίο αναγκάζεται να υψώνει ξένες σημαίες για να μη γίνει προβληματικό, για να επιβιώσει, μειώνοντας έτσι το κόστος επανδρώσεώς του. Πολλά ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιούν από δύο έως τέσσερις Έλληνες αξιωματικούς, ορισμένα δε λιγότερους. Για να γίνει ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο πρέπει να ταξιδεύει με συνθέσεις που να εξασφαλίζουν αντίστοιχο κόστος.

Το πρώτο τρίμηνο του 1999, η κίνηση του ελληνικού νηολογίου θεωρείται ενθαρρυντική. Υπάρχει ισορροπία στις εγγραφές-διαγραφές και αύξηση ως προς τη χωρητικότητα. Πώς το σχολιάζετε;

Δεν νομίζω ότι υπάρχει ισορροπία στις εγγραφές και τις διαγραφές. Σύμφωνα με τα στοιχεία, κατά τους πρώτους τρεις μήνες του 1999 ενεγράφησαν 15 πλοία του άρθρου 13 και διεγράφησαν 25 πλοία. Η χωρητικότητα των πλοίων μπορεί να αυξήθηκε λίγο, και αυτό ήταν αναμενόμενο γιατί το μέσο μέγεθος των πλοίων αυξάνει διαχρονικά, αλλά ο αριθμός τους μειώθηκε. Αυτό δείχνει ότι συνεχίζεται η συρρίκνωση, πιθανώς όχι με τόσο ταχείς ρυθμούς. Από την άλλη, αυξάνει συνεχώς ο στόλος των ελληνόκτητων πλοίων, τα οποία όμως φαίνεται ότι στην πλειονότητά τους νηολογούνται υπό ξένες σημαίες. Άρα, υπάρχει και φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου, και αυτό θα έπρεπε να προβληματίζει τους ιθύνοντες.

Τον περασμένο Μάρτιο, ο ελληνόκτητος στόλος, σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε ο Lloyd's Register of Shipping, αριθμούσε 3.424 πλοία. Βρισκόταν στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κλίμακας. Αν αύριο βρίσκονταν υπό την ελληνική σημαία 2.500 πλοία, θα υπήρχε κυβέρνηση που να μην ικανοποιούσε τις θέσεις των πλοιοκτητών;



Άριστος γνώστης των θεμάτων της ναυτιλιακής κοινότητας, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE), κ. Γεώργιος Α. Γράτσος, ανοίγει σήμερα τα χαρτιά του στα «Ναυτικά Χρονικά». Όσο σταθερός παραμένει ο υπουργός Ναυτιλίας στα μέτρα ανταγωνιστικότητας του 1997, άλλο τόσο και ο κ. Γράτσος παραμένει σταθερός στη θέση του ότι τα μέτρα δεν δημιούργησαν ανταγωνιστικό πλαίσιο και χρήζουν αναθεώρησης.

Νομίζω ότι ο προβληματισμός που αναγράφεται είναι προθύστερος. Δεν θα υπάρξουν ούτε 1.000 ούτε 2.500 ποντοπόρα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο αν αυτό δεν γίνει ανταγωνιστικό. Η οικονομία της αγοράς διδάσκει ότι για να προτιμάται ένα προϊόν πρέπει να προσφέρει ολόένα και καλύτερες υπηρεσίες και να συμφέρει.

Το νηολόγιο των ποντοπόρων πλοίων, τα οποία, ως γνωστόν, δεν εξυπηρετούν εθνικές μεταφορές, είναι ένα αναπτυξιακό προϊόν το οποίο προσφέρει στο κράτος για εργασίες που γίνονται εκτός ελληνικής επικράτειας και βάσει διεθνών κανόνων. Τα εγγεγραμμένα σε αυτό πλοία προσφέρουν ενδεξόδω έσοδα στην ελληνική οικονομία, τα οποία όληως θα τα καρπούντο όληα νηολόγια, ενδεχομένως και κοινοτικά.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας, αντί να κινείται στο χώρο της δημιουργίας ενός ποιοτικά αναβαθμισμένου εθνικού νηολογίου, προσαρμοσμένου στις ανάγκες της ανταγωνιστικότητας και της διατήρησης της ναυτικής τεχνογνωσίας των Ελλήνων, έχει ως γνώμονα τη νομοθετημένη ύπαρξη θέσεων αρκετών Ελλήνων, και δη κατωτέρων πληρωμάτων, στην οργανική σύνθεση του πλοίου. Αυτές επιβαρύνουν το ελληνικό πλοίο δυσανάλογα και το καθιστούν μη ανταγωνιστικό.

Είναι γνωστό ότι μόνο δασμοβώτες ή κρατικοποιημένες επιχειρήσεις μπορούν να συντηρούν νομοθετημένες, μη ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας. Η κυβέρνηση, στην προσπάθεια ένταξης της Ελλάδας στο ευρώ, έχει αποφασίσει και ήδη προχωρεί στην ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων αυτών, στην προσπάθεια να τις κάνει ανταγωνιστικές, αναλαμβάνοντας το πολιτικό κόστος της δημιουργούμενης ανεργίας. Διερωτώμαι γιατί δεν κάνει το ίδιο και για την ελληνική ναυτιλία.

Από τη συνεχή συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, η πολιτική των νομοθετημένων θέσεων εργασίας αντί να διατηρήσει, πόσο μάλλον να δημιουργήσει θέσεις εργασίας, επιφέρει το αντίστροφο αποτέλεσμα. Βάσει εκτιμήσεων, ήδη στοίχισε τουλάχιστον 600 θέσεις εργασίας Ελλήνων αξιωματικών τα τελευταία τρία χρόνια, βλάπτοντας έτσι μακροπρόθεσμα τις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας.

Εάν δεν ληφθούν άμεσα ουσιαστικά μέτρα για την ανταγωνιστικότητα, η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου θα συνεχίσει και με αυτή θα επέλθει απώλεια της ναυτικής τεχνογνωσίας, που είναι τόσο απαραίτητη σε μία πολυνησιακή χώρα όπως η Ελλάδα. Με τη μείωση της δύναμης της ελληνικής σημαίας, σιγά σιγά θα χαθεί η ελληνική ναυτική τεχνογνωσία, διότι αναγκαστικά προωθούνται άλλες επιλογές επανδρώσεως, με αποτέλεσμα να συρρικνωθούν οι θέσεις εργασίας στη στεριά, ενώ θα δημιουργηθούν αλλού ναυτιλιακά κέντρα, στηριζόμενα στη μεταφορά της τεχνογνωσίας διαχείρισης του πλοίου.

Οι ναυτικές σχολές μετονομάστηκαν προ μηνών σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Υπήρξε, κατά την άποψή σας, ουσιαστική αλλαγή;

Το πλαίσιο στο οποίο λειτουργούν οι ναυτικές σχολές αναμορφώνεται και αναβαθμίζεται συνεχώς, στην προσπάθεια να ακολουθηθούν οι εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας. Η πλοιοκτησία, γνωρίζοντας καλύτερα τις απαιτήσεις και τα προβλήματα της εκπαίδευσής λόγω της μεγάλης λειτουργικής πείρας της, είναι σε συνεχή επαφή με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την αναβάθμιση των σπουδών, ούτως ώστε οι προσφερόμενες στους υποψήφιους αξιωματικούς να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες της

ναυτιλίας. Έχει γίνει μεγάλη προσπάθεια να αναβαθμιστεί η υλικοτεχνική υποδομή των σχολών και η διδακτέα ύλη. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να συνεχιστεί, επειδή η ποιοτικά αναβαθμισμένη ναυτιλία στηρίζεται κυρίως στον ανθρώπινο παράγοντα.

Τέλος, θα ήθελα να τονίσω ότι κατάλληλη εκπαιδευμένοι Έλληνες αξιωματικοί είναι εθνικός πλούτος. Υπάρχει παγκόσμια έλλειψη ικανών αξιωματικών και καλή εκπαιδευμένα στελέχη του εμπορικού ναυτικού θα βρίσκουν εύκολα δουλειά στο προβλεπόμενο μέλλον, όχι μόνο σε ελληνόκτητα πλοία, αλλά και σε πλοία ξένων συμφερόντων. Επειδή δε μεγάλο μέρος των αποδοχών τους «επαναπατρίζεται», θα τονώνει την εθνική οικονομία.

Η άρση του cabotage στην ακτοπλοία πλησιάζει. Η εκτίμησή σας για τυχόν ανατροπή ισορροπιών και «εισβολή» πλοιοκτητών άλλων χωρών ποια είναι;

Από τις συζητήσεις που γίνονται μεταξύ ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ακτοπλοίας, μου δίνεται η εντύπωση ότι η ελληνική ακτοπλοία θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσει την πρόκληση της άρσης του cabotage το 2004, αν δεν είναι ήδη έτοιμη. Ο στόλος των επιβατηγών πλοίων αναβαθμίζεται συνεχώς και ανανεώνεται με συμβατικά, αλλά και με νεότερης τεχνολογίας και μεγαλύτερης ταχύτητας πλοία, τα οποία εξυπηρετούν τις νησιωτικές συγκοινωνίες της χώρας.

Υπάρχει πεδίο ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας; Ποιες είναι οι προτάσεις σας ως πρόεδρο του ΝΕΕ;

Σαφώς και υπάρχει πεδίο ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας, αλλά και γενικότερα όλων των παρεμφερών προς το πλοίο βιομηχανιών και τεχνολογιών, όπως π.χ. ηλεκτρονικά ή μηχανολογικά συστήματα, πολυπλοκές σιδηροκατασκευές κ.ά.

Έλληνες ελέγχουν περίπου το 1 στα 10 πλοία, παγκοσμίως. Η χώρα μας βρίσκεται σε κομβικό σημείο του διεθνούς εμπορίου. Σίγουρα, με τόσο ελληνική πελατεία και με πλοία που αρκετά τακτικά περνούν κοντά στην Ελλάδα, θα μπορούσαν να συντηρηθούν διάφορες μονάδες που θα είχαν ως αντικείμενο την εξυπηρέτηση όλου του φάσματος των τεχνικών αναγκών των πλοίων. Αυτό θα προσέφερε πολλή στην εθνική οικονομία.

Πολύ καλή τεχνογνωσία επισκευής και κατασκευής πλοίων και εξαρτημάτων υπάρχει στην Ελλάδα εδώ και πολλές δεκαετίες, αλλά με την πολιτική που ακολουθείται σιγά σιγά θα τη χάσουμε.

Οι περισσότερες επισκευές γίνονται από διάφορα μικρά εξειδικευμένα συνεργεία, κυρίως στο Πέραμα, τη Δραπετσώνα, την Κυνοσούρα, γιατί είναι και θα παραμείνουν εκ της φύσεώς τους πιο παραγωγικά από τα ναυπηγεία. Εάν βελτιωθεί η υποδομή στις περιοχές αυτές,

θα μπορούσε να μειωθεί το κόστος τους, να γίνουν ανταγωνιστικότερα και έτσι να αυξηθεί ο τζίρος των επισκευών. Η αύξηση του τζίρου θα φέρει και αύξηση των θέσεων εργασίας.

Η ελληνόκτητος ναυτιλία των 3.500 ποντοπόρων πλοίων επενδύει ποσά στη συντήρηση και επισκευή των πλοίων της διεθνώς, ενδεχομένως, πλησιάζουν το ένα δισεκατομμύριο δολάρια ετησίως. Με κατάλληλη υποδομή, θα μπορούσε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των επισκευών να γίνεται στην πατρίδα μας, προς όφελος της εθνικής οικονομίας. Έτσι θα αξιοποιηθεί, και δεν θα χαθεί, αυτή η τεχνογνωσία, που τόσο δύσκολα αποκτήθηκε τα τελευταία 30 χρόνια. ➔



Πολύ καλή τεχνογνωσία επισκευής και κατασκευής πλοίων και εξαρτημάτων υπάρχει στην Ελλάδα εδώ και πολλές δεκαετίες, αλλά με την πολιτική που ακολουθείται σιγά σιγά θα τη χάσουμε



Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

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

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΡΟ VILDIRIDIS, ΤΣΙΜΙΣΚΗ 49 &
Κ. ΝΤΗΛΑ ΤΗΛ: 031/275 496,

ΤΣΙΜΙΣΚΗ 31, ΤΗΛ: 031/221 775,

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

ΛΑΡΙΣΑ: ΚΟΥΜΑ 32Α, ΤΗΛ: 041/287 638

ΜΥΚΟΝΟΣ: ΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗ 12, ΤΗΛ: 0289/23 245

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ: PORTO CARRAS - MELITON HOTEL

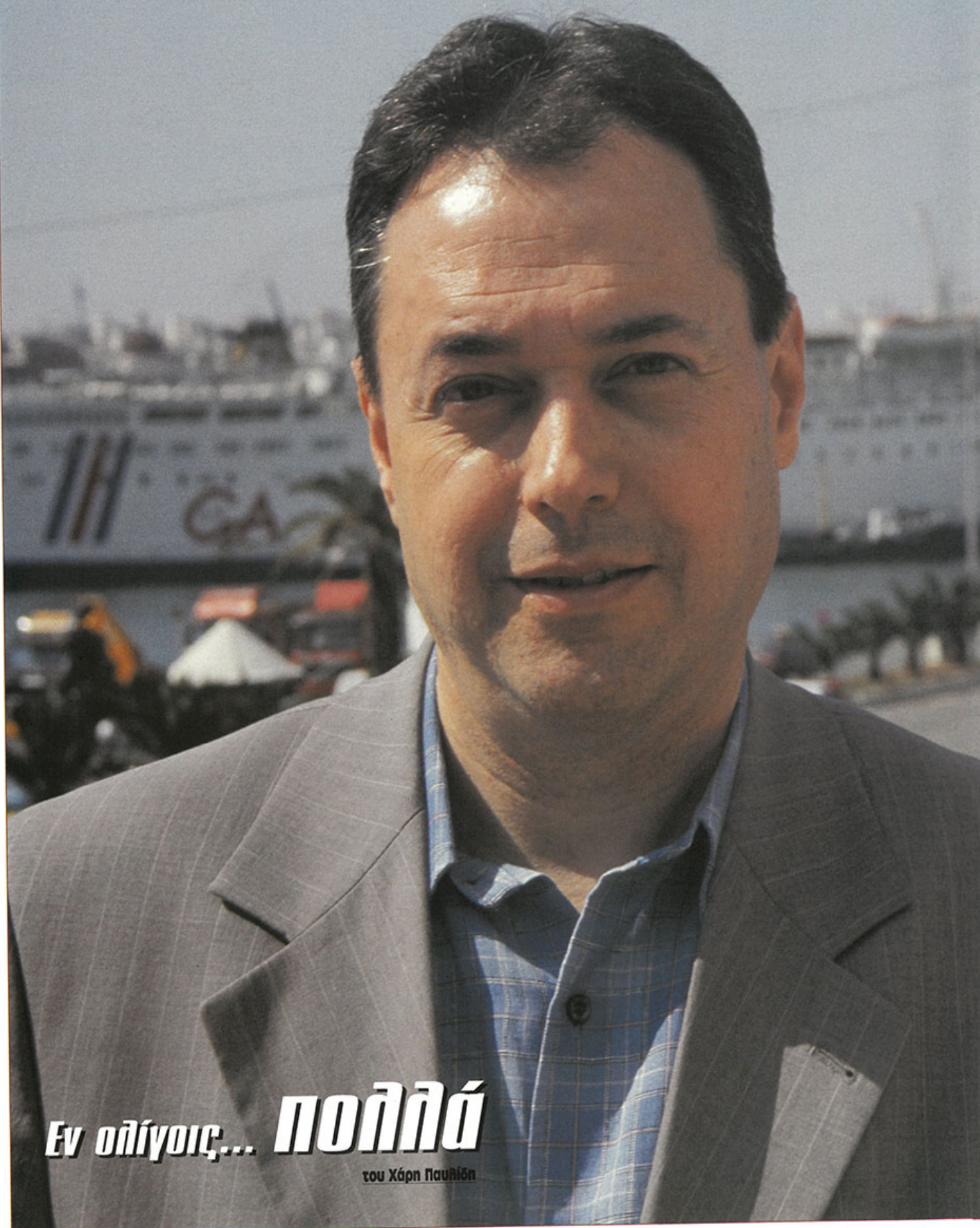
SITHONIA HOTEL - SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI

PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

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

ΤΗΛ: 02/377 795



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

Οι κυβερνήσεις αδιαφόρησαν για τους ναυτικούς πράκτορες

Λοιπόν, κύριε Πανάγο, αρχίζουν τα δύσκολα;

Τα «δύσκολα» συνεχίζονται και το χειρότερο είναι ότι κρατάνε χρόνια. Αν προσθέσετε στις πενιχρές προμήθειες τους βομβαρδισμούς στη Γιουγκοσλαβία, τα αυξημένα τηλεφωνικά τέλη και την παράταση του σχολικού έτους, τότε τα «δύσκολα» γίνονται επικίνδυνα...

Επικίνδυνα και δύσκολα;

«Επικίνδυνα», γιατί μαθηματικά οδηγούμεθα σε περιπέτειες, αφού έχουμε τα ίδια έξοδα με τις εταιρείες, δεν έχουμε όμως τα ίδια έσοδα, ενώ είμαστε υποχρεωμένοι να στηρίζουμε εν πολλοίς -όπως λέτε κι εσείς- την ακτοπλοΐα. Την ίδια ώρα που επιχειρείται ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής ακτοπλοΐας, ο ναυτικός πράκτορας υποβαθμίζεται. Όσο για τα «δύσκολα», σας τα περιέγραψα προηγουμένως...

Ποια είναι η στάση των ηθοποιών;

Αναγνωρίζουν το πρόβλημα, γνωρίζουν τη μικρή εποχικότητα του κλάδου, αλλά το ποσοστό της προμήθειας παραμένει εδώ και δύο δεκαετίες το ίδιο, όσον αφορά τις λεγόμενες εταιρείες λαϊκής βάσης. Θα ήθελα, με την ευκαιρία, να τονίσω ότι με τους ηθοποιούς δεν έχουμε κάποια διένεξη. Απλώς, έφθασε η ώρα να κατανοήσουν ότι το δικό μας πρόβλημα είναι πρωτίστως και δικό τους. Πιστεύω ότι με λίγη καλή θέληση θα τα βρούμε...

Ένα λογικό ποσοστό ποιο θα ήταν;

Εάν υπολογίσουμε ότι ποσοστό 4% πάει στο «πληστικό χρήμα», τότε θα έλεγα ότι ποσοστό γύρω στο 12% θα ανταποκρινόταν στις σημερινές συνθήκες. Άλλωστε, πολλοί ηθοποιοί το δίνουν εδώ και πολλά χρόνια.

Η εποχή μας είναι ηλεκτρονική;

Αναμφισβήτητο, μόνο που σε ό,τι μας αφορά θα έπρεπε αυτή που άπτεται των εισιτηρίων Ι.Χ. και επιβατών να είναι ενιαία.

Οι κυβερνήσεις;

Αυτές όλες τις εποχές είχαν την ίδια στάση απέναντι στον κλάδο. Παντελής αδιαφορία. Θα το ήμουν να πω ότι ο «ιστορικός συμβιβασμός» δοκιμάστηκε πάνω μας...

«Θύματα» πολέμου;

Κάπως έτσι. Αρκεί να σας πω ότι οι ακυρώσεις λόγω των βομβαρδισμών αγγίζουν το 50%. Η γραμμή Πάτρας-Ιταλίας παρουσιάζει πολλά προβλήματα. Επιπροσθέτως, θα σας αναφέρω ότι εκτός από ακυρώσεις, δεν έχουμε και κρατήσεις. Κατά κάποιο τρόπο, λοιπόν, στο σύνολό του ο ελληνικός τουρισμός είναι κι αυτός «θύμα» πολέμου.

Υπάρχει «πολιτική λύση»;

Εκτιμώ ότι λύσεις πάντα υπάρχουν, αρκεί να υπάρχει καλή διάθεση και, κυρίως, σχεδιασμός. Όπως σας ανέφερα, φοβάμαι ότι ούτε το ένα υπάρχει ούτε το άλλο. Για παράδειγμα, έχετε την εντύπωση ότι αν ζητούσαμε να επιδοτηθούμε μέσω ΟΑΕΔ για το προσωπικό, ώστε να μη γίνουν μειώσεις, θα μας άκουγε κανείς;

Αν σας άκουγε, τι θα του λέγατε;

Θα είχαμε τόσα πολλά να του πούμε, που φοβάμαι ότι κάποια στιγμή θα έκλεινε τα αυτιά του. Πάντως, ως βρισκόταν ευήκοον ους, κι εγώ θα περιοριζόμουν μόνον σε ένα αίτημα.

Ποιο;

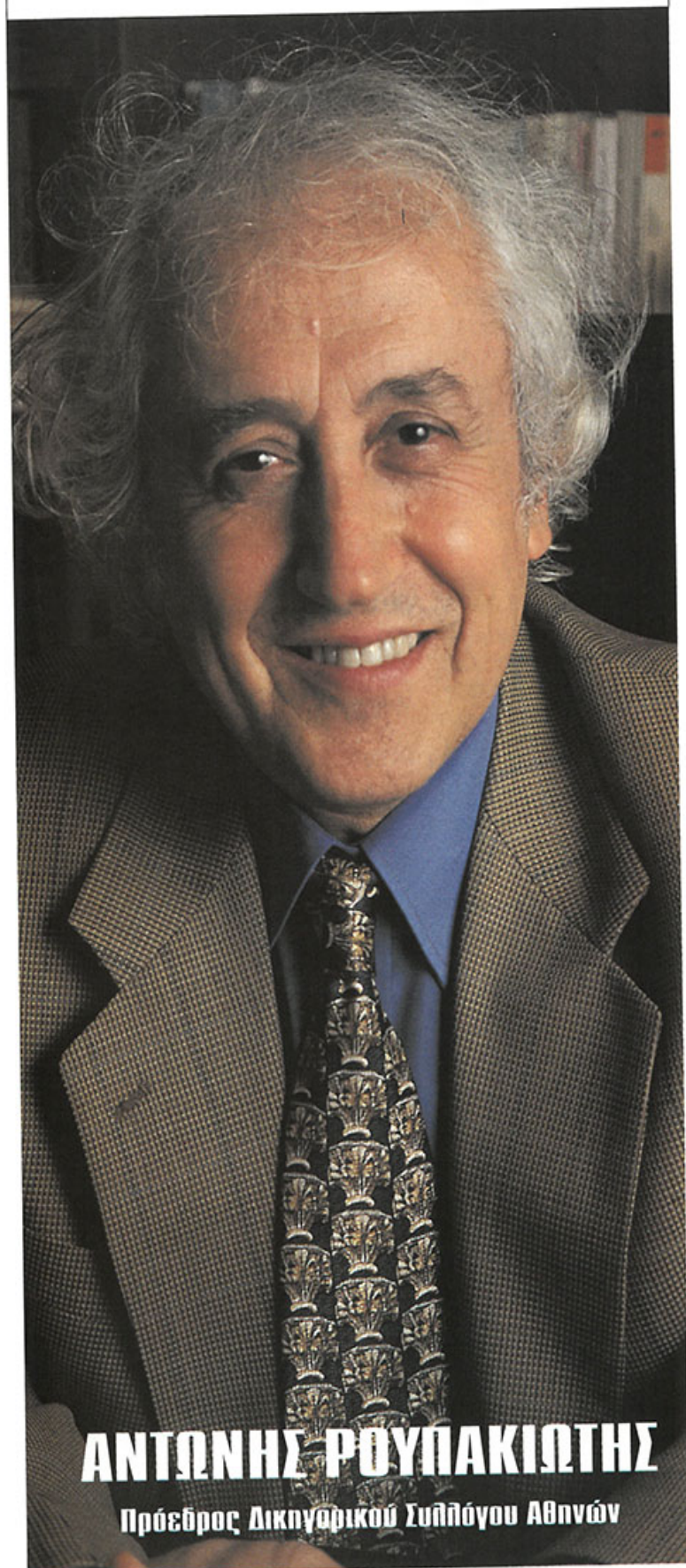
Θα μου επιτρέψετε να το κρατήσω μυστικό, γιατί αν το μάθει από το περιοδικό σας μπορεί και να μην προλάβω να του πω κατ' ιδίαν. Τουλάχιστον να με ακούσει, και μετά ας κλείσει τα αυτιά του... ➡

«Εν ολίγοις», η προμήθεια την οποία εισπράττουν οι ναυτικοί πράκτορες επί των εισιτηρίων είναι... ολίγη. Και αν η προμήθεια είναι... ολίγη, τα προβλήματα είναι... πολλά, με πρώτο και «καλύτερο» αυτό της αναβάθμισης των γραφείων υποδοχής και του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης εισιτηρίων.

«Εν ολίγοις... πολλά» αυτό το μήνα, με προσκεκλημένο τον πρόεδρο της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας, Ανδρέα Πανάγο, ο οποίος «εν ολίγοις» θέλει μεν πολλά, αλλά αφήνει ακόμη περισσότερα να εννοηθούν. Αναφέρεται στις «παγωμένες» προμήθειες, στις αυξήσεις του ΟΤΕ, που ανέβασαν στα ύψη τα λειτουργικά έξοδα των επιχειρήσεων, στις κοινές υποχρεώσεις με τους ηθοποιούς, στο ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης εισιτηρίων, αλλά και στην αδιαφορία του κράτους.

Εν ολίγοις, τα προβλήματα πολλά και χρόνια, αλλά το ηθικό του προέδρου ακμαίο, αφού επιπλέον οι ηθοποιοί θα αντιληφθούν πως οι πράκτορες «εν ολίγοις» είναι «δικοί» τους άνθρωποι, αν και παραμελημένοι...

Η εκτελεστική εξουσία ασκείται αθροονικῶ



ΑΝΤΩΝΗΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών

Οι πρόεδροι των Δικηγορικών Συλλόγων Αθήνας και Πειραιά, κ.κ. Αντώνης Ρουπακιώτης και Βασίλης Βενέτης, αντίστοιχα, με την ευκαιρία της σύστασης των νέων Διοικητικών Συμβουλίων των Συλλόγων, απαντούν σε σειρά ερωτημάτων των «Ναυτικών Χρονικών».

1) Πώς σκοπεύει να αντιμετωπίσει το ανανεωμένο Δ.Σ. του Δικηγορικού Συλλόγου σας:

α) Το θέμα των Ναυτικών Δικαστηρίων (Τμήματα Ναυτικών Διαφορών), που ενώ λειτουργούν περισσότερο από 5 χρόνια, δεν φαίνεται να χαίρουν καμιάς εκτίμησης (το αντίθετο μάλιστα, όσο περνάει ο καιρός). Και να σκεφθεί κανείς ότι οι έγκριτοι και καθ' όλα άξιοι δικαστές που τα ενεπνεύσθηκαν και τα δημιουργήσαν αναλίσκονται σε άγονες χερσαίες γραμμές, με θέματα ιθύνσεως ορίων ή ζωοκλοπών!!!

β) Το θέμα της αθρόας εγκατάστασης ξένων δικηγορικών γραφείων στην Ελλάδα, επανδρωμένων κυρίως με ξένους δικηγόρους και εμφανιζομένων (προφανώς παραπλανητικά) με τη μορφή Γραφείων Συμβούλων.

Η κατάσταση, όπως είναι γνωστό, επιτείνει το πρόβλημα πληθωρισμού των δικηγόρων, αλλά και εκείνο της ανεργίας τους.

2) Τι γίνεται με την εκκαθάριση των μητρώων των Δικηγορικών Συλλόγων, ώστε να περιλαμβάνονται αποκλειστικά μάχιμοι δικηγόροι και να μην καρπούνται άσχετοι τους κόπους των πραγματικών δικηγόρων;

3) Στις πρόσφατες αρχαιρεσίες των Δικηγορικών Συλλόγων έγινε φανερή η ανάγκη δημιουργίας ενιαίου ψηφοδελτίου, ώστε να μην αποκλείονται από τη Διοίκηση των Συλλόγων καθ' όλα άξιοι δικηγόροι, μόνο και μόνο επειδή

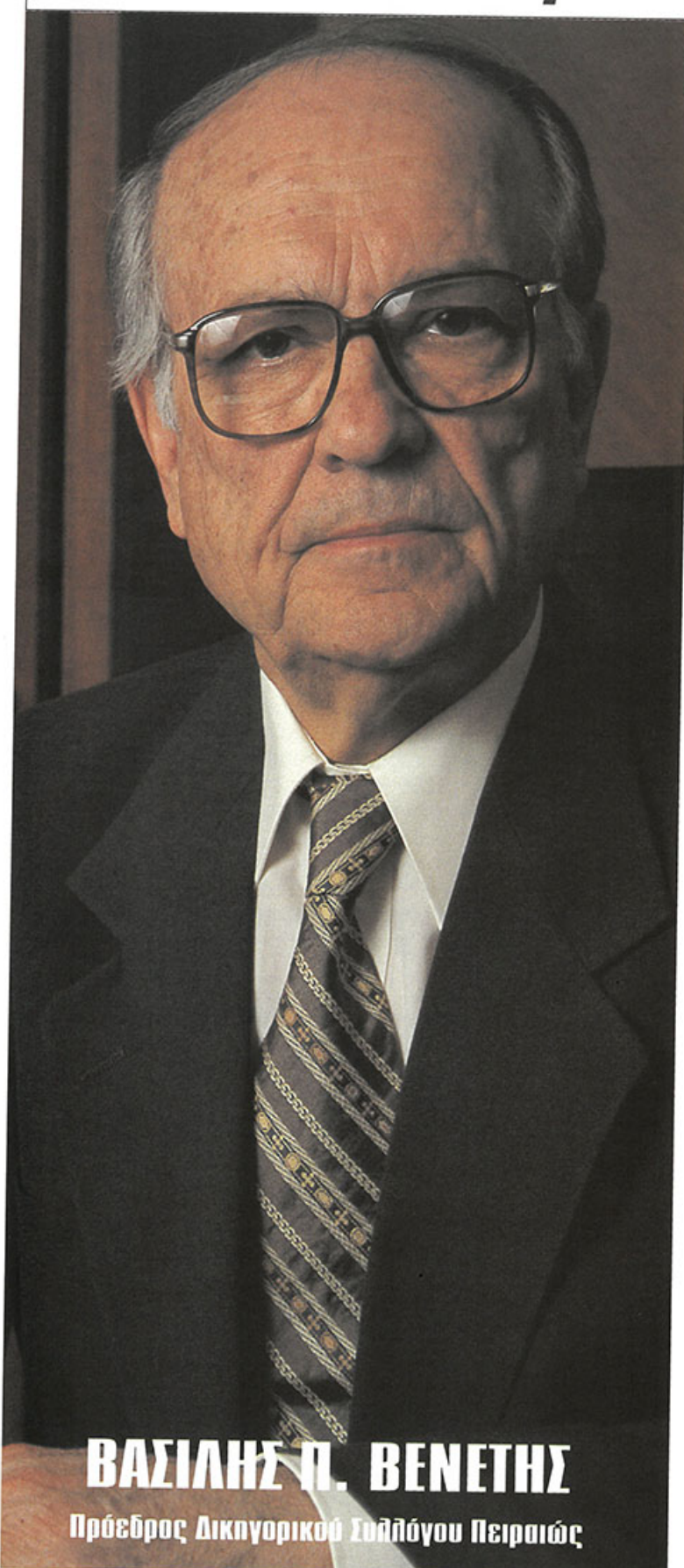
Ερωτημάτων όχι μόνον επίκαιρων, αλλά και αναφερομένων σε χρονίζοντα ζητήματα, όπως το θέμα των Ναυτικών Δικαστηρίων, της εκκαθάρισης του Μητρώου των Δικηγορικών Συλλόγων, της διαμάχης μεταξύ κορυφαίων παραγόντων της Δικαιοσύνης.

ανήκουν σε άλλο ψηφοδέλτιο. Πώς σκοπεύει να προωθήσει το νέο Δ.Σ. του Συλλόγου σας το θέμα αυτό;

4) Πώς πρόκειται να αντιμετωπισθεί, και ιδίως με συνεργασία των διαφόρων Δικηγορικών Συλλόγων, το θέμα της διαμάχης μεταξύ κορυφαίων παραγόντων της Δικαιοσύνης (υπουργού, Ανωτάτων Δικαστηρίων, Δικηγορικών Συλλόγων κτλ.);

5) Πώς σκέπτεται να παρέμβει ο Δικηγορικός Σύλλογος στα θέματα απλοποίησης της φοροεισπρακτικής πρακτικής του Δημοσίου, ειδικότερα δε καθ' όσον αφορά διεθνείς συμβάσεις μεταξύ νομικών ή φυσικών προσώπων διαφόρων χωρών-μελών της Ε.Ε. (λ.χ., θέμα χαρτοσήμανσης ή φορολογίας συμβάσεων μεγάλου αντικειμένου); Είναι γνωστές οι ασάφειες της ελληνικής φορολογικής νομοθεσίας που, συνηθέστατα, αποβαίνει εις βάρος των φορολογουμένων και καθιστά αδύνατη την παροχή σε αυτούς σαφών και ασφαλών συμβουλών. Ατυχώς, η χώρα μας δεν κατόρθωσε ούτε καν να αντιγράψει τα ισχύοντα στις άλλες χώρες. Έχει δημιουργηθεί πάντως complex στους Έλληνες δικηγόρους από τα ειρωνικά σχόλια ξένων δικηγόρων, στους οποίους δεν μπορούν να δώσουν ξεκάθαρη απάντηση στα θέματα των πάσης φύσεως επιβαρύνσεων των συμβαλλομένων σε διεθνείς συμβάσεις.

Ναι, στη δημιουργία Ναυτικών Δικαστηρίων



ΒΑΣΙΛΗΣ Π. ΒΕΝΕΤΗΣ

Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς

ΑΝΤΩΝΗΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ

Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών

1.α. Φαίνεται πως η σύγχρονη δικαιο-
κή αντίληψη, που αποδοκιμάζει τη σύστα-
ση δικαστηρίων ειδικής λειτουργικής αρμοδιότητας, εκδικήθηκε τους
εμπνευστές των Ναυτικών Δικαστηρίων.

Εξάλλου, ο Έλληνας νομοθέτης, με το άρθρο 7 Εισ. Ν. Κ. Πολ.Δ., προέ-
βαλε γενικότερης σημασίας θεσμικό στίγμα με την κατάργηση των ειδι-
κών πολιτικών δικαστηρίων.

Έτσι, πέρα από τη φιλότιμη προσπάθεια δικαστών ή τις αγαθές προθέσεις
όσων υπερασπίστηκαν την ιδέα ίδρυσης των Ναυτικών Δικαστηρίων, φαί-
νεται πως δεν έγινε δυνατή η αποδοχή της δικαιοδοτικής αξιοπιστίας τους.
Εξάλλου, ως ανεκλήρωτος αποδείχθηκε ο ειδικότερος σκοπός των ερμη-
νευτών των Ναυτικών Δικαστηρίων για δημιουργία ενότητας των νομολο-
γιακών ρυθμίσεων στο λειτουργικό αντικείμενο της αρμοδιότητας των
δικαστηρίων αυτών.

Τέλος, να μη διαφεύγει της προσοχής ότι στην Ελλιάδα έχει επικρατήσει η
αντίληψη ότι δεν ζητάμε ειδικών γνώσεων δικαστή όσο πλήρους κατάρτι-
σης, γι' αυτό εξάλλου προβάλλονται πολλή αντιρρήσεις και για τη δημι-
ουργία ποινικών τμημάτων στα μεγάλα εφετεία της χώρας.

1.β. Είναι ένα πρόβλημα, το οποίο μέχρι σήμερα οι Δικηγορικοί Σύλλογοι

που παρέχεται με βάση κείμενες δια-
τάξεις, να δικηγورούν συνταξιούχοι

άλλων κλάδων.

Εξάλλου, είναι γνωστή η πάγια, δυστυχώς, νομολογία του ΣτΕ, με βάση
την οποία οι διατάξεις του Κώδικα Δικηγόρων, που προβλέπουν τα χρονι-
κά όρια για την είσοδο στο επάγγελμα, θεωρούνται αντισυνταγματικές,
επειδή προσκρούουν και το ΣτΕ στο άρθρο 5 Συντ.

Σε κάθε περίπτωση, στο Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών λειτουργεί κάθε τριε-
τία Επιτροπή Εκκαθάρισης Μητρώου, η οποία κρίνει όλες τις περιπτώσεις,
για τις οποίες υπάρχουν στοιχεία και προχωρεί σε διαγραφή από τα μητρώα
του συλλόγου.

3. Παρότι κανένα εκλογικό σύστημα δεν μπορεί να θεωρηθεί πανάκεια για
την αντιμετώπιση λειτουργικών προβλημάτων των Δικηγορικών Συλλόγων
ή των συλλογικών τους οργάνων και παρότι η απλή αναλογική είναι αναμ-
φισβήτητο το πιο δημοκρατικό σύστημα, διαφαίνεται ωστόσο η ανάγκη να
αναζητηθεί σύστημα, που να δίδει δυνατότητα στους εκλογείς να ψηφί-
ζουν υποψηφίους συμβούλους ανεξάρτητα από συνδυασμούς.

Σχετικώς, βρισκόμαστε κοντά στην ολοκλήρωση ενός τέτοιου εκλογικού συστή-

Φαίνεται πως η σύγχρονη δικαιοκή αντίληψη, που αποδοκιμάζει τη σύσταση δικαστηρίων ειδικής λειτουργικής αρμοδιότητας, εκδικήθηκε τους εμπνευστές των Ναυτικών Δικαστηρίων

αντιμετωπίζουμε αμυντικά. Υπάρχει ακόμη μικρό χρονικό περι-
θώριο για να μην πάρει μεγαλύτερες διαστάσεις η εγκατά-
σταση ξένων δικηγορικών γραφείων στην Ελλιάδα, φοβάμαι όμως
ότι στην πορεία για την ευρωπαϊκή ενοποίηση θα δημιουρ-
γηθεί θεσμική πίεση σε βάρος μας, με αποτέλεσμα η αμυντι-
κή τακτική μας να μη φέρει πλέον αποτελέσματα.

Για το λόγο αυτό πιστεύω ότι, πέρα από τις παρεμβάσεις που
συνεχίζουμε μέσω και της CCBE (Ευρωπαϊκός Δικηγορικός
Σύλλογος) προς τα διάφορα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένω-
σης, φρόνιμο είναι να αντιληφθούν οι Έλληνες - Ελληνίδες
δικηγόροι ότι για την εξέλιξη του επαγγέλματός μας στο μέ-
λλον ως μέγιστα προτάγματα αξιοποιούνται η εξειδίκευση και
η σύγχρονη οργάνωση του επαγγέλματος σε δικηγορικές εται-
ρείες, ή συνύπαρξη πολλών ή οργάνωση γραφείων με ειδικότητες και πλη-
ρη υλικοτεχνική υποδομή.

2. Το πρόβλημα δεν έχει τις διαστάσεις που φαίνεται, αλλά πολύ μικρότε-
ρες. Εννοούμε βεβαίως την ύπαρξη ασυμβίβαστων και όχι τη δυνατότητα,



ματος.

4. Η αιτία είναι μία και μόνη: η αθηζονική άσκηση της εκτε-
λεστικής εξουσίας, συνεπώς ουδέν πρόβλημα δημιουργεί-
ται, όταν οι εκπρόσωποί τους δεν παραβιάζουν τα λειτουρ-
γικά όρια ευθύνης των Δικηγορικών Συλλόγων είτε της
Δικαιοσύνης ή όταν εθύνονται, όπως έχουν χρέος, τους εκπρο-
σώπους τους.

Σε αντίθετη περίπτωση, εμείς δηλώνουμε αποφασισμένοι
να υπερασπιστούμε και το θεσμικό μας κύρος και την προ-
σωπική μας αξιοπρέπεια.

5. Είναι αλήθεια ότι στο ειδικότερο αυτό ερώτημα δεν υπάρ-
χει απάντηση που να ικανοποιεί. Το ζήτημα έχει εντοχθεί στο πλαίσιο αλλη-
γής του όλου συστήματος φορολόγησης των δικηγόρων, μετά την κατάρ-
γηση των αντικειμενικών κριτηρίων, όπως έχει εξαγγελθεί. Εμείς από το
1994 προβάλλουμε την ανάγκη φορολόγησης των δικηγόρων στην πηγή,
τόσο για τις δικαστηριακές όσο και για τις εξώδικες εργασίες τους.

ΒΑΣΙΛΗΣ Π. ΒΕΝΕΤΗΣ

Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς

1α. Από την αρχή της όλης προσπά-
θειας, ο Δικηγορικός Σύλλογος και εγώ
προσωπικά ταχθήκαμε υπέρ και επι-
μείναμε στη δημιουργία των Ναυτικών Τμημάτων στα Δικαστήρια του
Πειραιά, διότι αποβλέπαμε όχι μόνο στην ποιοτική αναβάθμιση της νομο-
λογίας στα αμιγώς τεχνικά-νομικά ζητήματα, αλλά και στην ανάδειξη του
Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου.

Ο στόχος αυτός μπορούσε να επιτευχθεί, κατά τη γνώμη μου, με παρήλ-
ληλη δραστηριοποίηση προς δύο κατευθύνσεις: η μία ήταν η αμιγώς νομι-
κή, θα έλεγα, προσπάθεια, με τη δημιουργία εξειδικευμένου Ναυτικού
Τμήματος στα Πειραικά Δικαστήρια. Το επίπεδο των δικαστικών λειτουρ-
γιών μπορούσε να εγγυηθεί την ποιοτική αυτή αναβάθμιση. Η άλλη σχετι-
ζεται με τη γενικότερη υποδομή της πόλης ώστε να είναι σε θέση να υπο-
δεχθεί και νέες δραστηριότητες σχετιζόμενες με τη ναυτιλία, όπως πραγ-

ματογνωμοσύνη και κυρίως διαίτησά,
με τελικό σκοπό την ανάδειξη του
Πειραιά ως μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου

της Μεσογείου. Οι δύο αυτές παράμετροι βρίσκονται, όπως εύκολα κατα-
λαβαίνει κανείς, σε σχέση αλληλοεπηρεοχής και αλληλεξάρτησης, ως προς
την επίτευξη του τελικού αποτελέσματος.

Με βάση τα στοιχεία αυτά, θεωρούμε ότι η προσπάθεια δεν έχει ακόμη ολο-
κληρωθεί, κυρίως λόγω ελλείψεως των εξωτερικών εκείνων παραγόντων
που θα βοηθούσαν το επίπεδο των προσφερομένων ναυτιλιακών υπηρε-
σιών στην πόλη μας. Εκεί ακριβώς μπορεί σήμερα να εντοπιστεί στασι-
μότητα. Από την πλευρά μας, πάντως, αγωνιστήκαμε και προς την κατεύ-
θυνση αυτή, και ήδη επετεύχθη συμφωνία για τη δημιουργία νέου δικαστικού
μεγάρου στην πόλη μας. Είναι και αυτή μία ακόμη παράμετρος σημαντι-
κή, η οποία μπορεί να βοηθήσει την εικόνα, αλλά και τη γενικότερη κατά-

σταση στο Ναυτιλιακό Τμήμα. Επιμένουμε πάντως ότι η ανάδειξη του Πειραιά ως μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου της Μεσογείου πρέπει να στηριχθεί άμεσα και σε άλλους θεσμούς, διότι δεν έχει μόνο νομική διάσταση.

1.β. Είναι γεγονός ότι, τελευταία, εμφανίστηκαν στον Πειραιά ξένα γραφεία, επανδρωμένα με ξένους (κυρίως κοινοτικές προέλευσης) νομικούς, τα οποία τύποις λειτουργούν ως γραφεία συμβούλων, ουσιαστικά όμως πρόκειται για δικηγορικά γραφεία. Τα γραφεία αυτά ασχολούνται κυρίως με θέματα Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, προσπαθώντας να εκμεταλλευθούν την οικονομική και ναυτική ζωή της πόλης μας. Με τον τρόπο αυτό περιορίζουν τη δικηγορική ύλη και επεκτείνουν το πρόβλημα του νομικού πληθωρισμού.

Σημειώνεται ότι τα γραφεία αυτά λειτουργούν άτυπα και κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας, ενώ κατά πληροφορίες μας, και επειδή τα μέλη τους δεν μπορούν να παρίστανται ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων, συνήθως συνεργάζονται με έναν Έλληνα συνάδελφο, ο οποίος και αναλαμβάνει την παράσταση έναντι μόνιμων χαμηλών αμοιβών.

Ήδη ο σύλληγός μας ξεκίνησε προσπάθειες, μέσω επιστολών και παραστάσεων του, για τον εντοπισμό των γραφείων αυτών και την εξάλειψη του φαινομένου.

Σε κάθε όμως περίπτωση πρέπει να σημειωθεί ότι η εξεύθερη εγκατάσταση εργαζομένων αποτελεί μία από τις βασικότερες αρχές του Δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την έννοια αυτή, δεν θα είναι δυνατή στο μέλλον η αποφυγή εγκατάστασης ξένων δικηγορικών γραφείων στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα στον Πειραιά, με την προϋπόθεση όμως ότι οι κοινοτικοί συνάδελφοι που επιθυμούν κάτι τέτοιο θα σεβαστούν τις διαδικασίες που προβλέπει η νομοθεσία μας για την εγκατάσταση γενικά ενός δικηγορικού γραφείου. Κάτι τέτοιο όμως δεν συμβαίνει αυτή τη στιγμή. Από τη στιγμή, πάντως, που ξένα γραφεία εγκατασταθούν νόμιμα, τότε θα πρέπει ο Έλληνας, και συγκεκριμένα ο

συνδικαλιστικά προβλήματα του κλάδου.

Η προσπάθειά μας αυτή δεν έχει ακόμη γίνει δεκτή από όλους τους συναδέλφους, διότι παραμένει η αντίληψη ότι η καταγραφή των πολιτικών δυναμικών είναι ζήτημα υπέρτερο της από κοινού αντιμετώπισης των προβλημάτων.

Με την έννοια αυτή, το ζήτημα της υπάρξεως ή μη κοινού ψηφοδεητίου είναι θέμα κατ'εξοχήν «πολιτικό». Συναρτάται άμεσα με την αντίληψη περί συνδικαλισμού που επικρατεί, και η προώθησή του εξαρτάται από τη συμφωνία που πρέπει να επιτευχθεί μεταξύ των συναδέλφων στο πλαίσιο του Συλλόγου μας.

4. Ο χώρος της Δικαιοσύνης, ανεξάρτητης κρατικής λειτουργίας κατά το Σύνταγμα, βρίσκεται σε θέση έντονου αλληλοεπηρεασμού με τις κοινωνικές εξελίξεις. Σχηματικά θα λέγαμε ότι ανεξάρτητη Δικαιοσύνη και κοινωνική πραγματικότητα βρίσκονται σε σχέση διαπηχής.

Σε αυτό ακριβώς το πεδίο είναι λογικό να υπάρχουν διαφορετικές απόψεις μεταξύ των συλλειτουργών της Δικαιοσύνης (δικαστικοί λειτουργοί, δικηγόροι) και του αρμόδιου πολιτικού φορέα (υπουργός Δικαιοσύνης). Οι εντάσεις όμως αυτές έχουν περισσότερο πολιτικές ρίζες, χωρίς να θέτουν υπό αμφισβήτηση το δεδομένο κοινό ενδιαφέρον για την επίλυση των προβλημάτων της Δικαιοσύνης.

Πρόκειται λοιπόν για περιπτώσεις όπου υφίστανται διαφορετικές εκτιμήσεις για την αντιμετώπιση των κοινών προβλημάτων, και οι εκάστοτε αντιδράσεις αντανακλούν τις απόψεις αλλά και θέσεις του εμπλεκόμενου. Με την έννοια αυτή, στη λεπτότερη θέση βρίσκεται ο υπουργός της Δικαιοσύνης, ο οποίος λόγω πολιτικής ιδιότητας καλείται να υλοποιήσει πολιτικούς στόχους στον τομέα της Δικαιοσύνης, εξισορροπώντας μεταξύ θέσεων της κυβέρνησης, δικαστών και δικηγόρων.



Επιμένουμε πάντως ότι η ανάδειξη του Πειραιά ως μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου της Μεσογείου πρέπει να στηριχθεί άμεσα και σε άλλους θεσμούς

Πειραιώτης δικηγόρος, να αποδείξει ότι η κατάρτισή του και η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει βρίσκονται σε υψηλότερο επίπεδο και ότι δεν υστερεί σε τίποτε έναντι του κοινοτικού συναδέλφου του.

2. Είναι γεγονός ότι στα μητρώα των Δικηγορικών Συλλόγων υπάρχουν ονόματα συναδέλφων, οι οποίοι τυπικά μόνον έχουν την ιδιότητα του δικηγόρου, ουσιαστικά όμως βρίσκονται εκτός επαγγέλματος. Πρόκειται για κατηγορίες ανθρώπων οι οποίοι, ενδεχομένως, έχουν κάποια άλλη απασχόληση, παραμένουν όμως εγγεγραμμένοι ως δικηγόροι ώστε να απολαμβάνουν των προνομίων που το επάγγελμα παρέχει, να έχουν κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη κτλ.

Πρόκειται, συνεπώς, για πρόβλημα υπαρκτό, του οποίου όμως η έκταση δεν είναι ευχερώς διαπιστώσιμη. Διαδικασία που θα μπορούσε, πάντως, να οδηγήσει στην εκκαθάριση των μητρώων είναι ο έλεγχος μέσω του υπολογισμού των παραστάσεων των συναδέλφων επί ικανό χρονικό διάστημα, όπως είναι η τελευταία τριετία. Στην περίπτωση αυτή, συνάδελφος που δεν θα εμφανιζόταν σε καμία δικηγορική εργασία κατά το διάστημα αυτό, θα καθιόταν από το Σύλλογο να εκθέσει τις απόψεις του και να δώσει εξηγήσεις. Μετά από αυτό θα μπορούσε να ληφθεί η οριστική απόφαση από το Σύλλογο για τη διαγραφή του ή μη.

3. Είμαστε οι πρώτοι που έχουμε τονίσει, εδώ και καιρό μάλιστα, την αναγκαιότητα ύπαρξης κοινού ψηφοδεητίου. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνον προωθούνται οι ικανότεροι και πλέον άξιοι μεταξύ των συναδέλφων, αλλά επίσης το Δικηγορικό Σώμα φανερώνει τη βούλησή του να κινείται εκτός κομμάτων και διαχωριστικών γραμμών, αναζητώντας συναινετικά λύσεις στα

Αντίθετα, οι δικηγορικοί σύλλογοι είναι εκείνοι που διεκδικούν εξεύθερα, με βάση τα συμφέροντα των μελών τους και το καλό της Δικαιοσύνης. Είναι λοιπόν εύλογο να μπορούν, και πρέπει, οι δικηγορικοί σύλλογοι να λειτουργούν ως κυματοθραύστια των εντάσεων που παρατηρούνται και εγώ προσωπικά πάντοτε κινούμαι με άξονα τη θέση αυτή στο διάλογο που αναπτύσσουμε με το υπουργείο.

5. Για το ζήτημα της χαρτοσήμανσης και φορολογίας μεγάλων συμβάσεων, έχω να παρατηρήσω ότι γνωρίζω πως αποτελεί πρόβλημα, αν και οι συνάδελφοί μου που ασχολούνται με τέτοιου είδους, μεγάλου αντικειμένου, συμβάσεις γνωρίζουν συνήθως τα προβλεπόμενα και είναι σε θέση να συνεργαστούν με τους ξένους συναδέλφους τους και να ενημερώσουν τους πελάτες τους.

Το πρόβλημα είναι κυρίως ότι η νομοθεσία μας δεν είναι και στον τομέα αυτό πλήρως εναρμονισμένη με το κοινοτικό δίκαιο, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανά περίπτωση ανασφάλεια Δικαίου περί του πρακτέου. Θα ήθελα λοιπόν ότι είναι κατά μέζονα λόγος θέμα πολιτικής βούλησης: κατ'αρχήν, το υπουργείο Οικονομικών είναι εκείνο που πρέπει να τακτοποιήσει την εκκρεμότητα αυτή. Εξ όσων όμως είμαι σε θέση να γνωρίζω, το υπουργείο ουδέποτε προσεκάλεσε τους δικηγορικούς συλλόγους να καταθέσουν τις απόψεις τους για ένα ζήτημα το οποίο αυτοί ζουν καθημερινά. Πέρα λοιπόν από την πολιτική βούληση του υπουργείου, που πρέπει να εκφραστεί το συντομότερο δυνατόν για την επίλυση του προβλήματος, εμείς είμαστε σε θέση να βοηθήσουμε υπεύθυνα, με βάση την εμπειρία των μελών μας, και περιμένουμε πρόσκληση εκ μέρους του υπουργού των Οικονομικών.

Σύντομη ανασκόπηση του πρώτου πενταμήνου του 1999



Την ανασκόπηση επιμελήθηκαν οι:
Γιάννης Μακρής της Overseas Agency Ltd
και ο Νάσος Πουληκίδας

Οι τελευταίες εξελίξεις στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου φαίνεται να δικαιώνουν αυτούς που κατά τη διάρκεια του πρώτου πενταμήνου του 1999 κινήθηκαν δραστήρια, επιθεωρώντας και διαπραγματευόμενοι αξιόλογα πλοία που προσφέρθηκαν προς πώληση. Περισσότερο δε, δικαιώνουν αυτούς που δεν άφησαν περιπτώσεις οι οποίες θεωρήθηκαν ευκαιρίες να τους ξεφύγουν. Όμως, δικαιωμένοι βγαίνουν προς το παρόν και αυτοί που πλειοδότησαν είτε σε δημοπρασίες είτε ανεβάζοντας το προσφερόμενο τίμημα, ώστε να παρακάμψουν τους ανταγωνιστές τους και να αγοράσουν bulkcarriers. Η βελτίωση της ναυλογορίας το τελευταίο διάστημα, αλλήλ και η δυσαναλογία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, αποδεικνύουν, τουλάχιστον προς το παρόν, ότι όσοι είχαν τη γνώμη ότι ακόμη δεν είχαν φθάσει στα κατώτερα επίπεδα τιμών, είχαν πέσει έξω. Χωρίς δε να μπορούμε να το καθορίσουμε επακριβώς, μεγάλο ποσοστό αύξησης των τιμών των bulkcarriers είναι πλέον γεγονός.

Πέραν τούτου, πρέπει ίσως να επισημανθεί και η σταδιακή, κατά τη διάρκεια του πρώτου πενταμήνου του 1999, αλλοίωση της συμπεριφοράς αρκετών τραπεζών. Μετά τη θύελλα της υπόθεσης των πλοίων συμφερόντων Λιγνίου, φαίνεται ότι οι πιέσεις είναι τώρα ελαφρότερες, ακόμη και ανύπαρκτες, ενώ τα πορτοφόλια μερικών εξ αυτών αυξάνονται και απελευθερώνονται.

Στον τομέα των tankers, τα πράγματα ακολούθησαν διαφορετική πορεία, μπορούμε να πούμε αντίθετη. Η ναυλογορία τους παρουσίασε διακυμάνσεις, ενώ το αγοραστικό ενδιαφέρον μειώθηκε. Έως και τις αρχές του 1999, είχαν πραγματοποιηθεί σημαντικές πωλήσεις σε υψηλά επίπεδα τιμών, πολλής συνοδευόμενες από μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις. Όμως, το τελευταίο διάστημα παρατηρήθηκε ύφεση και το ενδιαφέρον των αγοραστών εστιασθηκε σε φθηνότερες λύσεις.

Τέλος, στον τομέα των διαλυτήριων, από την αρχή του έτους έως και τα μέσα περίπου του Απριλίου, ο αριθμός των πωλήσεων ήταν σταθερά αυξανόμενος, ενώ οι τιμές παρουσιάσθηκαν σταθερές έως ελαφρά ανεβασμένες. Κατά το διάστημα αυτό, ο αριθμός των πλοίων που αποσύρθηκαν και έβαλαν πορεία προς τα διαλυτήρια ήταν αρκετά σημαντικός, με τους Ινδούς να έχουν μεγάλο μερίδιο στη διάλυση πλοίων ξηρού φορτίου, ενώ το Μπανγκλαντές και το Πακιστάν πρωταγωνίστησαν στα tankers. Όμως κατά το τελευταίο διάστημα διάφοροι παράγοντες, που έχουν σχέση με οικονομικά, εμπορικά και εργατικά ζητήματα στις Ινδίες, ανέστειλαν κατά κάποιον τρόπο την ένταση της δραστηριότητας και οι τιμές εδέχθησαν πίεση προς τα κάτω. Σε αυτό συνέτεινε και η άφιξη αρκετών πλοίων προς παράδοση. Για το αμέσως επόμενο διάστημα, δε, οπότε θα διανυθεί η περίοδος των μουσώνων, αναμένεται περαιτέρω ύφεση, όμως οι προβλέψεις για την εξέλιξη των τιμών είναι δύσκολες, αφού η διαμόρφωση της ναυλογορίας των bulkcarriers πιθανόν να μειώσει την προσφορά.

Ενδεικτικά θα αναφέρουμε μόνο πωλήσεις σε Έλληνες αγοραστές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων εβδομάδων έως και τη 12η Μαΐου 1999, καθώς και μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις

ξένα συμφέροντα βρήκαν πρόσφορο πεδίο δράσης:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Capex «ESPLANADE», 141.014 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.300.000 (συμφέροντα Maryville), το Panamax «EVER CHAMPION», 62.343 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.500.000 (συμφέροντα Grecomar), το «CHIYOSHIMA MARU», 69.703 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.700.000 (συζητούνται δύο ή τρεις διαφορετικές εταιρείες ως πιθανοί αγοραστές), ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι τον Φεβρουάριο του 1999 είχαν αναφερθεί οι πωλήσεις των «WESTERN TRADER» και «MERIDIAN SKY», αμφοτέρων του 1989, σε επίπεδα δολαρίων ΗΠΑ 8.000.000 και 8.500.000, αντίστοιχα. Επίσης, το Panamax «CONTINENTAL SPIRIT», 65.224 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 6.650.000 (συμφέροντα Primera Maritime), το Handymax «KIRILLIS BARBARA», 42.470 DWT ναυπηγήσεως 1990 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.300.000 (συμφέροντα Gleamray), το Handymax «SOARER ZEN», 43.665 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.700.000 (συμφέροντα Franco) και το Handymax «GREAT LAKE», 43.497 DWT ναυπηγήσεως 1991 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.500.000 (συμφέροντα Almi) και τα μικρότερα «ASTON TRADER», 27.881 DWT ναυπηγήσεως του 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.200.000 (συμφέροντα Franco) και «CITY KIM», 24.564 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 5.500.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το «CONSTITUTION», 81.131 DWT ναυπηγήσεως 1978 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.650.000 (συμφέροντα Styga), το «MAERSK ASCENSION», 60.810 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.350.000, ενώ δύο newbuilding resales, ναυπηγούμενα στην Κορέα, 75.000 DWT non panamax, επωλήθησαν σε μη αναφερθέντες Έλληνες αγοραστές προς δολάρια ΗΠΑ 28.000.000 έκαστον.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τελευταίες πληροφορίες πριν από τη σύνταξη του παρόντος, αναφέρουν ότι αγοραστές οι οποίοι είχαν αγοράσει πλοία προς παράδοση στην Ινδία, τα οποία δεν έχουν παραδοθεί ακόμη, αρνούνται να προχωρήσουν σε παραλαβές και επαναδιαπραγματεύονται την τιμή σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα, ενώ για τα νεοπροσφερόμενα bulkcarriers οι τιμές κυμαίνονται σε επίπεδα 108/110 δολαρίων ΗΠΑ ανά τόνο light, ενώ προηγουμένως είχαν αναφερθεί, ενδεικτικά, το Bulkcarrier «BANTRY», 74.105 DWT ναυπηγήσεως 1977 στη Γιουγκοσλαβία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 127 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας, το Bulkcarrier «ASIA PEARL», 54.272 DWT ναυπηγήσεως 1975, αντί δολαρίων ΗΠΑ 110 ανά τόνο light σε διαλυτές της Κίνας, το VLCC «ATHENIAN GRACE», 318.754 DWT ναυπηγήσεως 1975 στην Ολλανδία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 126 ανά τόνο light σε διαλυτές του Μπανγκλαντές και το VLCC «MOSQUEEN», 315.000 DWT ναυπηγήσεως 1974 στη Δανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 122 ανά τόνο light σε διαλυτές του Πακιστάν. ➡

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Αύξηση 11,8% σημείωσε το δίμηνο Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου 1998 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλληγμα, το οποίο ανήλθε σε 403,4 εκατ. δολλάρια ΗΠΑ έναντι 360,8 εκατ. δολλαρίων ΗΠΑ το αντίστοιχο δίμηνο 1997.

Η εισροή ναυτιλιακού συναλλήγματος κατά το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 1998 ανήλθε σε 1.841 εκατομμύρια δολλάρια ΗΠΑ έναντι 1.726 εκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ το αντίστοιχο δίμηνο 1997, σημειώνοντας αύξηση 6,7%.

ΑΝΕΡΓΙΑ

Τους 3.100 έφθασαν οι άνεργοι ναυτικοί στο τέλειος Απριλίου, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο δείκτης ανεργίας πλησιάζει το 11,5%, αν υπολογιστεί ότι οι εν ενεργεία ναυτικοί πλη-

σιάζουν τις 27.000.

Ο πόλεμος στη Σερβία διευκόλυνσε αρνητικά για την ελληνική ναυτιλία, με αποτέλεσμα να πληγεί η κρουαζιέρα. Ίσως υπάρξει σημαντικό πρόβλημα και για την ακτοπλοία.

Μεγάλους δείκτες ανεργίας παρουσιάζουν οι ειδικότητες των πρακτικών μηχανικών (335), ναυτών (454), θαλαμηπόλων Β (204) κ.ά. Ακολουθεί αναλυτικός πίνακας του τμήματος ναυτεργασίας του ΓΕΝΕ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΓΕΝΕ					ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ				
	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΟΙ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΟΙ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α	69	33	31	12	12	40	29	33	4	7
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β	94	29	32	11	8	54	42	41	4	4
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ	103	29	26	12	5	44	38	39	2	6
ΔΟΚΙΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΠΡΑΚΤ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	78	31	29	6	5	24	18	19	2	4
ΠΡΑΚΤ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	298	63	62	22	10	57	46	51	3	7
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α	71	16	11	17	3	15	9	8	-	2
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ	47	8	8	2	1	26	21	31	1	18
ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΕΣ Α	138	45	46	1	6	28	26	26	1	6
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΕΣ Β	126	42	39	4	2	37	37	33	3	1
ΔΟΚΙΜΟΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΕΣ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Α	39	18	17	6	2	1	-	-	-	-
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Β	10	5	5	-	1	-	-	-	-	-
ΔΟΚΙΜΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ	8	1	1	1	-	-	-	-	-	-
ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ	7	4	3	2	-	-	-	-	-	-
ΒΟΗΘΟΙ ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ	16	5	7	-	1	4	4	3	-	-
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Α	1	-	1	-	-	1	1	2	-	-
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Β	1	1	1	-	-	-	-	13	-	12
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Γ	19	7	6	3	3	25	22	36	-	19
ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	68	28	30	7	10	63	50	56	10	19
ΞΥΛΟΥΡΓΟΙ	2	1	1	1	-	1	-	1	-	-
ΑΝΤΛΙΩΡΟΙ	15	3	4	1	1	10	7	7	1	-
ΝΑΥΤΕΣ	217	66	68	19	15	237	189	201	17	36
ΝΑΥΤΟΠΛΩΔΕΣ	16	-	-	-	1	16	14	16	1	3
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Α	2	1	-	-	-	5	5	4	2	-
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Β	25	13	8	4	-	12	11	19	-	10
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΕΣ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΛΙΠΑΣΤΕΣ	3	-	1	-	-	17	15	16	-	4
ΘΕΡΜΑΣΤΕΣ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ	57	9	15	2	1	24	22	25	1	3
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝΗΣ	1	1	1	-	-	-	-	1	-	2
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α	25	9	11	-	2	2	1	2	-	1
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Β	6	1	1	-	-	-	-	-	-	-
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α	42	10	13	5	6	16	13	12	-	2
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Β	125	34	53	10	16	79	60	59	7	9
ΒΟΗΘΟΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ	41	5	7	1	59	10	10	12	-	-
ΑΡΧΙΜΑΓΕΙΡΟΙ	14	4	8	1	4	7	7	8	-	4
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ	90	32	28	6	5	21	17	18	-	1
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Α	29	9	11	4	5	17	15	14	1	1
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Β	36	5	7	2	1	16	16	12	-	1
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Γ	116	35	33	14	8	84	71	71	7	15
ΒΟΗΘΟΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ	17	3	4	2	-	8	8	8	-	-
ΛΟΙΠΕΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	24	5	7	2	5	2	2	3	-	1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Ρ/Κ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	2.098	611	636	180	198	1.003	826	900	67	200

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

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

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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



T A R G E T

**Την ελληνική
κρουαζιέρα
«έπληξαν» οι βόμβες
του ΝΑΤΟ!**

Αύξηση της κίνησης στην Αδριατική

του Π. Θάνου

Δυσμενείς επιπτώσεις στην κρουαζιέρα σημειώθηκαν τις τελευταίες ημέρες, εξαιτίας των βομβαρδισμών του ΝΑΤΟ στη Σερβία. Οι επιπτώσεις, μέχρι τώρα, στην ακτοπλοΐα είναι ασήμαντες, αφού ο Μάιος θεωρείται «πεςμένος» από πλευράς διακίνησης. Το πρώτο δεκαήμερο του Ιουνίου θα διαφανεί το πλαίσιο στο οποίο θα κινηθούν, τη φετινή ακτοπλοϊκή σεζόν, επιβάτες και τροχοφόρα.

Ελληνική κρουαζιέρα

Εκτός από τη Σερβία και την ελληνική κρουαζιέρα «πλήττουν» οι συνεχιζόμενοι νατοϊκοί βομβαρδισμοί, με αποτέλεσμα να κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς εργασία περισσότεροι από 350 Έλληνες ναυτικοί!

Οι εξελίξεις από τη συνεχιζόμενη κρίση στο Κόσσοβο είναι δραματικές για την ελληνική ναυτιλία και οι επιπτώσεις γίνονται όλο και πιο επώδυνες για την ακτοπλοΐα και το χώρο της κρουαζιέρας. Ήδη, δύο κρουαζιερόπλοια «έδεσαν» στην ακτή Ξαβερίου στο λιμάνι του Πειραιά και οι Έλληνες και ξένοι ναυτικοί περιμένουν με αγωνία αν τις επόμενες ημέρες τα πλοία εκτελέσουν τα προγραμματισμένα ταξίδια τους. Τα κρουαζιερόπλοια που δεν σήκωσαν άγκυρα είναι το «Stella Solaris» και το «Aegean Dolphin». Στο πρώτο απασχολούνται 350 ναυτικοί, από τους οποίους οι 200 και πλέον είναι Έλληνες και στο δεύτερο 150 Έλληνες. Το «Stella Solaris» εκτελεί επταήμερες κρουαζιέρες από Πειραιά προς Μύκονο-Ρόδο-Πάτμο-Κουσάντασι-Ηράκλειο-Σαντορίνη-Κωνσταντινούπολη και το «Aegean Dolphin» τριήμερες και τετράήμερες κρουαζιέρες από Πειραιά προς Μύκονο-Ρόδο-Πάτμο και Κουσάντασι Τουρκίας.

Κατά εκατοντάδες, κυρίως από Αμερική, ακυρώνονται καθημερινά κρατήσεις, με αποτέλεσμα να έχουν φθάσει σε θρόνωση όσοι ασχολούνται με την κρουαζιέρα. Για ταξίδι του «Aegean Dolphin» από το Φεβρουάριο είχαν κρατηθεί 265 θέσεις και το μεσημέρι της 15ης Μαΐου οι ακυρώσεις ανήλθαν σε 223! Δηλαδή, το πλοίο θα απέπληε με 42 τουρίστες!...

«Ο πόλεμος στη Σερβία μας έχει εξοντώσει. Όταν το CNN δείχνει την Ελλάδα να φλέγεται και υπάρχουν ταξιδιωτικές οδηγίες στις οποίες αναφέρεται ότι η χώρα μας δεν είναι ασφαλής, τότε δυστυχώς αυτά θα είναι τα αποτελέσματα. Αν συνεχιστεί η κατάσταση, η φετινή χρονιά θα θεωρείται χαμένη για την ελληνική κρουαζιέρα» δήλωσε ανώτατο στέλεχος ναυτιλιακής εταιρείας και συμπλήρωσε: «Οι περισσότεροι τουρίστες που ακυρώνουν την επίσκεψή τους στη χώρα μας προτιμούν την Ισπανία. Δεν γνωρίζω από πού αντλεί την αισιοδοξία του ο υπουργός Επ. Βενιζέλος, που διαβλέπει αύξηση της κίνησης κατά 5%».

Κατά πληροφορίες, τις προσεχείς ημέρες ίσως αντιμετωπίσει πρόβλημα και το κρουαζιερόπλοιο «Ρενεσάνς» της ROC. Από την εταιρεία, πάντως, δεν σχολιάστηκε η πληροφορία.

Για την αναστολή κρουαζιέρων των δύο ανωτέρω πλοίων, ο γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς δήλωσε: «Η κατάσταση όπως διαγράφεται σήμερα στο ναυτεργατικό χώρο είναι απειληστική. Τα αποτελέσματα του πολέ-

μου στη χώρα μας είναι πλέον εμφανή. Αυτή τη στιγμή πλήττεται η ελληνική κρουαζιέρα, όμως ίσως αντιμετωπίσουμε προβλήματα και στην ακτοπλοΐα».

Δήλωση Ποταμιάνου

Για τις δραματικές εξελίξεις στο χώρο της κρουαζιέρας, ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ Α. Ποταμιάνος δήλωσε:

«Εμείς τους είχαμε προειδοποιήσει. Οι ακυρώσεις πληθαίνουν καθημερινά και δεν γνωρίζω πώς θα βγούμε από το αδιέξοδο». Και συμπλήρωσε: «Κανένας κυβερνητικός παράγοντας δεν ασχολήθηκε με την επερχόμενη οικονομική καταστροφή. Ο πόλεμος στη Σερβία μας γονάτισε. Αυτή τη στιγμή δεν γνωρίζω τι θα γίνει με τους ναυτικούς. Ας ελπίσουμε να λήξουν το ταχύτερο οι βομβαρδισμοί. Η κυβέρνηση θα πρέπει να βρει λύσεις για το πρόβλημα που δημιουργείται».

Αδριατική

Εντελώς διαφορετική είναι η εικόνα στις γραμμές της Αδριατικής. Η κίνηση έχει αυξηθεί σημαντικά, και μάλιστα η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας σε ανακοίνωσή της τονίζει:

«Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, με αφορμή διάφορα ανεύθυνα δημοσιεύματα που αναφέρονται στην ασφάλεια των θαλάσσιων συγκοινωνιών της Αδριατικής λόγω των βομβαρδισμών στη Γιουγκοσλαβία, είναι υποχρεωμένη, προς αποκατάσταση της αλήθειας, να ανακοινώσει στο επιβατικό κοινό τα εξής:

1. Τα ταξίδια των πλοίων που συνδέουν τα ελληνικά λιμάνια Πάτρας, Κερκύρας, Ηγουμενίτσας με τα ιταλικά λιμάνια Πρίντζι, Ανκόνα, Βενετία, Τερνέστη είναι απολύτως ασφαλή.

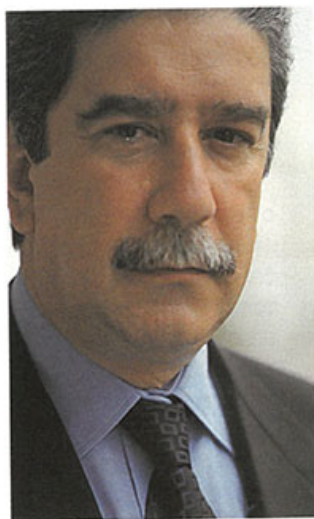
2. Στο διάστημα που έχει περάσει από τότε που άρχισαν οι βομβαρδισμοί, στο θαλάσσιο χώρο της Αδριατικής, τον οποίο διαπλέουν καθημερινά αρκετά ελληνικά επιβατηγά-οχηματοαγωγά πλοία, δεν σημειώθηκε απολύτως κανένα πρόβλημα και όλα τα ταξίδια έγιναν και εξακολουθούν να γίνονται με απόλυτη ασφάλεια και τάξη, χωρίς να δημιουργηθεί το παραμικρό πρόβλημα στην ομαλή εκτέλεση τωνδρομοδρογιών.

3. Συνεπεία της επικρατούσας στη Γιουγκοσλαβία κατάστασης, η θαλάσσια αυτή οδός που συνδέει μέσω των ελληνικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων την Ευρώπη με την Ελλάδα και τη Μέση Ανατολή είναι η μόνη ασφαλής για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών σε επιβάτες, οχήματα και φορτία. Απόδειξη του ισχυρισμού μας, η αυξημένη κίνηση στιςδρομοδρογιακές αυτές διεθνείς γραμμές.

4. Οποιαδήποτε άλλη -διαφορετική για το θέμα- πληροφορία από τον Τύπο ή από την Τηλεόραση είναι ανακριβής, ανεύθυνα και παραπλανητική».

Ούτε... σκέψη να ανοίξουν οι γραμμές της Κρήτης

του Π. Θάνου



Αντίθετος ο Στ.Σουμάκης στην επιδότηση άγονων γραμμών

Την κατηγορηματική αντίθεσή του στην επαναφορά της επιδότησης των άγονων γραμμών εξέφρασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης.

Ταυτόχρονα, αναφέρθηκε για πρώτη φορά στα δρομολόγια και στις επιδοτήσεις ακτοπλοϊκών από το υπουργείο Αιγαίου, τονίζοντας πως «θα πρέπει ο σχεδιασμός του συνόλου των δρομολογίων να γίνεται από ένα φορέα».

Με αφορμή τη θέση του αντιπροέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Γερ. Στρίντζη, για επιδότηση των άγονων γραμμών, ο κ. Σουμάκης δήλωσε: «Αυτό είναι μόνιμο αίτημα των εφοπλιστών. Όμως διαφωνώ με την επιδότηση των άγονων γραμμών. Κατορθώσαμε και επιβίβαμε να εκτελούν δρομολόγια σε άγονες γραμμές οι Μινωικές και η ANEK, κάτι το οποίο

δεν είχε συμβεί ποτέ στο παρελθόν. Δεν είναι δυνατόν να συμφωνήσω με τις επιδοτήσεις».

Ο υπουργός ανέφερε ότι σύντομα θα συζητηθεί το θέμα με τον υπουργό Αιγαίου, Στ. Μπένου, ώστε αν είναι δυνατόν να υπάρξει ενιαία γραμμή. Για την εργασία που κατέθεσαν επτά βουλευτές της Ν.Δ., οι οποίοι κατηγορούν τον κ. Σουμάκη ότι στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας «χρησιμοποιεί δύο μέτρα και δύο σταθμά», ο υπουργός Ναυτιλίας είπε:

«Επί ολόκληρες δεκαετίες, άλλοι υπηρετούσαν τα δύο μέτρα και δύο σταθμά. Εμείς, με απόλυτη διαφάνεια και καθαρότητα, προσπαθούμε για το συμφέρον αυτού του τόπου. Στη Βουλή θα πούμε ποιοι ευθύνονται για την εγκατάλειψη των νησιών και τι έχει αλλοιάξει τα δυόμισι τελευταία χρόνια με τη ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούμε».

**Ολοκλήρωσε
το έργο της
η επιτροπή
του υπουργείου
Εμπορικής
Ναυτιλίας για το
θεσμικό πλαίσιο
της ακτοπλοΐας**

Κατηγορηματική η θέση Σουμάκη υπέρ των κρητικών εταιρειών

Σε καμία ακτοπλοϊκή εταιρεία, εκτός από τις κρητικές, δεν πρόκειται να χορηγηθεί νέα άδεια σκοπιμότητας για γραμμή της Κρήτης.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, ήταν κατηγορηματικός και απέκλεισε οποιοδήποτε σενάριο για είσοδο ακτοπλοϊκής εταιρείας στις γραμμές της Κρήτης: «Ούτε σκέψη δεν υπάρχει για να χορηγηθεί άδεια σκοπιμότητας σε άλλη εταιρεία για την Κρήτη. Όχι μόνο για τη ΝΕΛ, που πρόσφατα υπέβαλε αίτηση, αλλά για καμία εταιρεία. Η Κρήτη

τώρα εξυπηρετείται με τον καλύτερο τρόπο» είπε χαρακτηριστικά ο υπουργός, που συνέχισε την τοποθέτησή του αναφερόμενος και σε χρηματιστηριακά παιχνίδια.

**Κανένα πρόβλημα δεν
αντιμετωπίζουν από
άλλες εταιρείες
οι κρητικές, σύμφωνα
με τοποθέτηση
του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας**

Χωρίς να κατονομάσει ποια ή ποιες ακτοπλοϊκές εταιρείες εννοεί, υποστήριξε: «Εμείς παιχνίδια για το χρηματιστήριο δεν πρόκειται να παίξουμε με αιτήσεις για άδειες σκοπιμότητας ή νέα πλοία». Ο κ. Σουμάκης υπενθύμισε ότι πριν από ενόμιση χρόνο οι κρητικές εταιρείες υποσχέθηκαν πως θα προχωρήσουν σε εμπο-



ρικές εκπώσεις, θα εξυπηρετούν άγονες γραμμές και θα δρομο-
λογήσουν νεότευκτα στις γραμμές της Κρήτης. «Αν δεν υλοποι-
θούν όλες οι δεσμεύσεις, τότε θα δούμε πώς θα κινηθούμε» τόνι-
σε ο υπουργός.

Αναφερόμενος στις άδειες σκοπιμότητας που ενέκρινε η Γνωμοδοτική
Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στις Μινωικές και τη Στρίντζης
για τη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης, ο κ. Σουμάκης υποστήρι-

ξε πως οι άδειες χορηγούνται για νεότευκτα και όχι για σκάφη κάτω
των 10 ετών.

Για το «άνοιγμα» και της γραμμής των Σποράδων και τις διαμαρ-
τυρίες του πλοιοκτήτη Λ. Νομικού, ο υπουργός δήλωσε: «Ο κ.
Νομικός έχει κατ' επανάληψη εξυπηρετηθεί από το ΥΕΝ, κι άρρω-
στε επί δύο χρόνια "πιέζουμε" για ανανέωση και στη συγκεκριμέ-
νη γραμμή».

Αύξηση κερδών 35% προβλέπει ο Στρίντζης

Με αύξηση κερδών της τάξης του 35% αναμένεται να κλείσει το '99 για
τη Strintzis Lines, παρά την όξυνση του ανταγωνισμού στην ακτοπλοία και
την επιβάρυνση του τουρισμού από την κρίση στη Σερβία.

«Ακόμη και το πρώτο τρίμηνο, που είναι δύσκολη περίοδος για τις ναυ-
τιλιακές εταιρείες, θα έχουμε κέρδη, έστω και οριακά» υποστήριξε ο Γερ.
Στρίντζης, ο οποίος αναφερόμενος στην έντονη συναλλακτική δραστη-
ριότητα της μετοχής της εταιρείας, είπε: «Δεν έχει εισέλθει στρατηγικός
επενδυτής στην εταιρεία. Το 45% των μετόχων μας είναι τα ίδια πρόσω-
πα, ενώ οι νέοι είναι θεσμικοί και προέρχονται
κυρίως από την Αγγλία. Κάποιοι πλάθουν σενάρια,
τα οποία δεν επαληθεύονται. Πάντως, σύμφωνα
με εκτιμήσεις μας, τη φετινή χρονιά θα έχουμε
αύξηση κερδών που θα αγγίξει το 35% σε σχέση
με το 1998». Η Strintzis Lines είχε κέρδη το '97 της
τάξης του 1,3 δισ. δρχ. και πέρυσι 2,3 δισ. δρχ.,
ενώ το 1999 προβλέπεται να φθάσουν τα 3,1 δισ.

Ο κ. Στρίντζης αναφέρθηκε στα πέντε νέα πλοία
που θα ναυπηγηθούν για λογαριασμό της εται-
ρείας, συνολικής επένδυσης 311 εκατ. δολαρίων.
Πρόκειται για τα «Europe 1» και «Europe 2», που θα δρομο-
λογηθούν στις γραμμές Πάτρας-Ιταλίας, και τα «Ιθάκη», «Χίος», «Μύκονος», που θα δρο-
μολογηθούν στις γραμμές Κυθήνων-Αργοστολίου, Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης
και Ραφήνας-Άνδρου-Τήνου-Μυκόνου-Ικαρίας-Σάμου, αντίστοιχα. Η παρά-
δοση των πέντε αυτών πλοίων θα ξεκινήσει τον Απρίλιο του 2000 και θα
ολοκληρωθεί τον Μάιο του 2001. Ο κ. Στρίντζης, μιλώντας για το νέο θεσμι-
κό πλῆθος της ακτοπλοΐας, ζήτησε πλήρη απελευθέρωση και κατάργηση
των αδειών σκοπιμότητας. Ταυτόχρονα, απαίτησε από την πολιτεία να
κινήσει το γρηγορότερο για την καλυτέρευση των λιμενικών εγκαταστά-
σεων, ενώ για τις άγονες γραμμές ζήτησε την επαναφορά του συστήμα-
τος της επιδότησης. Χαρακτήρισε αναχρονιστικό το Προεδρικό Διάταγμα
του 1976, με το οποίο καταρτίζονται οι συνθέσεις, και τόνισε πως πρέπει
να γίνει αντιληπτό από όλους ότι, όπως σε όλες τις εργασίες έτσι και στη

ναυτιλία, θα μειώνονται οι θέσεις εργασίας. «Αυτό είναι σκληρό, όμως
είναι η αλήθεια», είπε χαρακτηριστικά. Υποστήριξε πως απαιτείται απε-
λευθέρωση του ναυτολογίου και δήλωσε πως δεν υπάρχει πλέον ενδια-
φέρον για τις γραμμές της Κρήτης.

Για τις δύο νέες άδειες σκοπιμότητας στις γραμμές

α) Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης και
β) Πειραιά ή Ραφήνας-Άνδρου-Τήνου-Μυκόνου-Ικαρίας-Σάμου, τα τεχνι-
κά χαρακτηριστικά των πλοίων που θα δρομολογηθούν θα είναι τα ακόλουθα:

Μήκος: 138,2 μ.

Πλάτος: 21 μ.

Ταχύτητα: 27 μίλια

Χωρητικότητα σε επιβάτες: 2.100

Χωρητικότητα σε οχήματα: 350 Ι.Χ. ή 50 Φ/Γ +
130 Ι.Χ.

Τα συγκεκριμένα πλοία είναι τα πλέον κατάλληλα
για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας και θα
φέρουν επανάσταση στον τρόπο διακίνησης των
επιβατών και των οχημάτων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφο-
ρά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη δυνατότητα

παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και το χρόνο που απαιτείται για
την εκτέλεση των δρομοδρογιών, αφού θα καλύπτουν τις αποστάσεις:

Πειραιά-Χίου σε 6 ώρες

Πειραιά-Μυτιλήνης σε 8 ώρες και 30'

Ραφήνας-Άνδρου σε 1 ώρα και 25'

Ραφήνας-Τήνου σε 2 ώρες και 50'

Ραφήνας-Μυκόνου σε 3 ώρες και 30'

Ραφήνας-Ικαρίας σε 5 ώρες και 55'

Ραφήνας-Σάμου σε 7 ώρες

Τα πλοία αυτά θα είναι οι «αυτοκινητόδρομοι» που θα συνδέουν τα νησιά
με την κυρίως χώρα και θα συμβάλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξή τους,
αναβαθμίζοντας ταυτόχρονα την ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων
τους. ➡

**Με πέντε νέα πλοία
μέχρι τον Μάιο του
2001, θα έχει
εμπλουτιστεί ο στόλος
της Strintzis Lines**



ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Μετοχή	Τιμή 1/4	Τιμή 3/5	Μεταβολή %	Μέση ημερησία εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.520	1.704	12%	0,129	120.870
ΕΠ. ΑΤΤ.*	2.369	2.705	14%	0,249	3.961.332
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	3.090	3.817	24%	0,275	146.010
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	6.585	7.690	17%	0,257	1.275.520
ΝΕΛ*	1.086	1.260	16%	0,358	818.370
ΑΝΕΚ (ΚΟ)	2.967	3.345	13%	0,245	1.388.249
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.436	1.852	29%	1,227	9.566.100

*Επί του νέου αριθμού μετοχών

ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.720	14-Απρ	1.260	27-Απρ
ΕΠ. ΑΤΤ.	2.880	16-Απρ	2.350	05-Απρ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	3.995	15-Απρ	2.800	06-Απρ
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	7.795	03-Μαΐ	6.440	01-Απρ
ΝΕΛ	1.375	16-Απρ	1.035	06-Απρ
ΑΝΕΚ (ΚΟ)	3.400	14-Απρ	2.930	05-Απρ
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.890	16-Απρ	1.410	05-Απρ

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 3/5/99

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 3/5	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	1.704	7.596
ΕΠ. ΑΤΤ.	75.686.400	2.705	204.73
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	2.531.720	3.817	9.664
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	23.642.000	7.690	181.807
ΝΕΛ	10.884.980	1.260	13.715
ΑΝΕΚ (ΚΟ)	30.919.764	3.345	103.427
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	1.852	8.757

ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΑΑ

Κλάδος	Τιμή 1/4	Τιμή 3/5	Απόδοση (%)
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ	7.148,68	8.778,99	23%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ	838,84	1316,16	57%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	2.266,17	2.589,69	14%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	1.764,37	2.184,08	24%
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ	1.792,05	2.012,36	12%
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	1044,36	1179,25	13%
LEASING	384,96	464,17	21%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ	2.352,43	2.957,74	26%
ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ	308,26	396,2	29%
FTSE/ASE 20	1.934,16	2.356,21	22%

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΑΑ

Τιμή 1/4	Τιμή 3/5	Απόδοση (%)
3.121,39	3.806,33	22

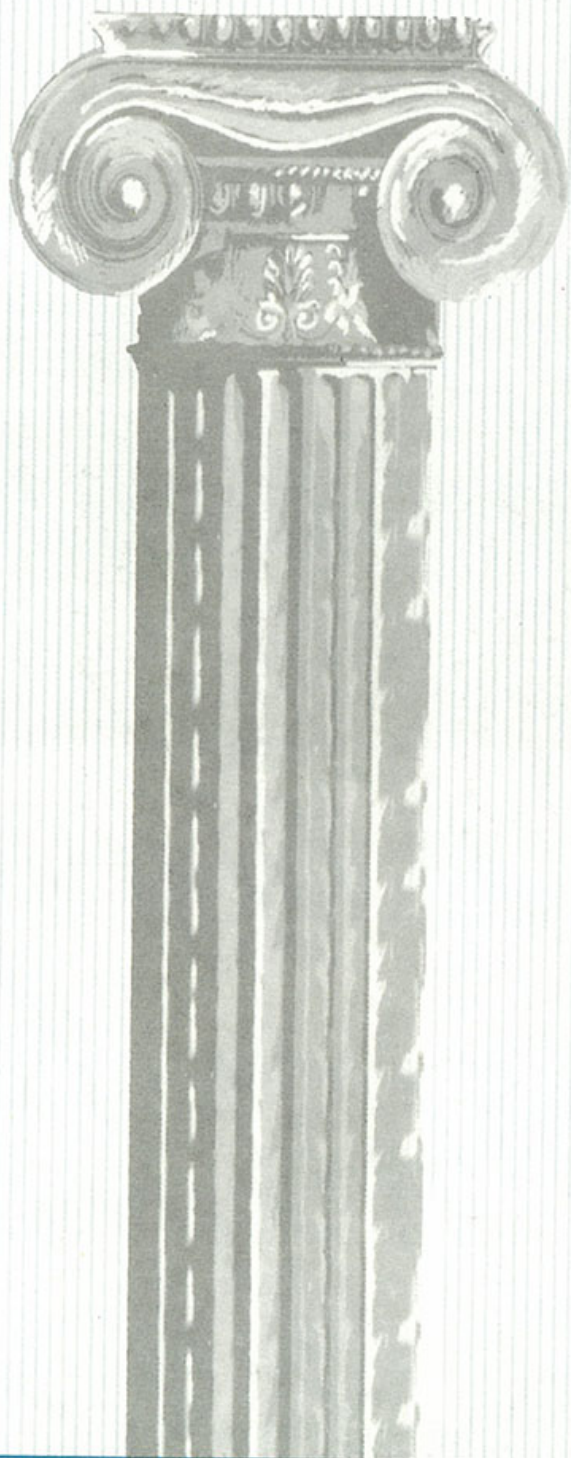
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΑ (1/4-3/5)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερησία κίνηση (δισ. δρχ.)
2.788	132,7

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: ΑΝΤΩΝΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ 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

MS



MOORE STEPHENS
CHARTERED ACCOUNTANTS

Ακτή Μισαούλη 93, 185-38 Πειραιάς, τηλ: 01-4290620-5, 4290514 Fax 4290375 Tlx: 212390 Inno Gr.

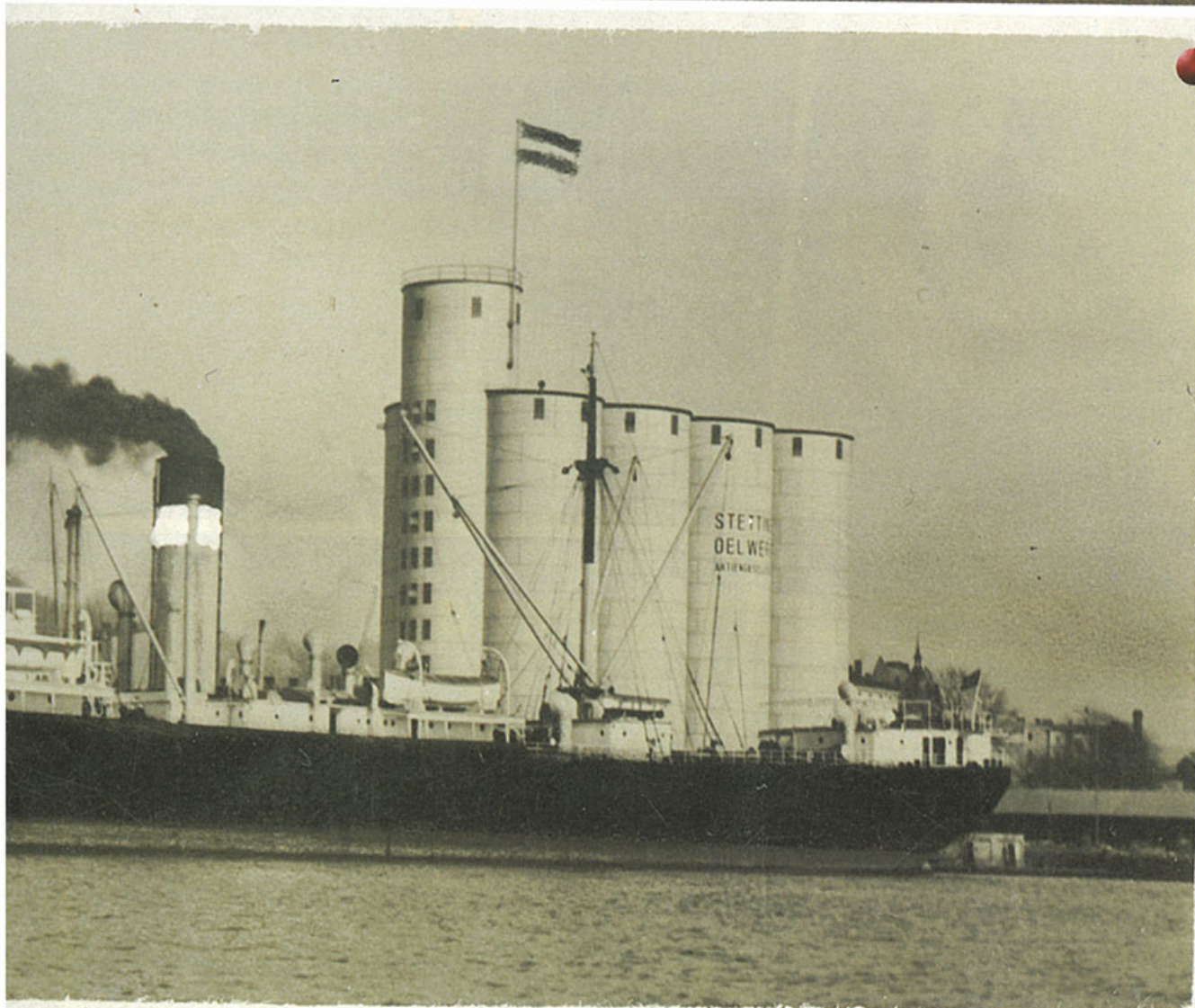
MEMORIES

ΦΩΤΟ: ΑΡΧΕΙΟ ΝΙΚΟΥ ΣΙΜΟΥ

Μία πραγματικά σπάνια καρτ-ποστάλ, που στέλνει ο εφοπλιστής Κουμάνταρος, τον Απρίλιο του 1935, από την Κοπεγχάγη στον ιδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών», Δημήτριο Κωττάκη. Η καρτ-ποστάλ απεικονίζει το ατμόπλοιο του Οίκου Κουμάνταρου «Αικατερίνη Κουμάνταρου».



Διό' τού 'Ναυτιλια
s/s. "Αικατερίνη Κ
Παρα
Κοπενχάγη 3/4/35



Χρονικά.
 μαυταρου, Τον 11900
 Αποστολές και λαφύρα



Η εικονιζομένη είναι μια παλιά δόξα της αμερικανικής τηλεοράσεως, της δεκαετίας του '50. Είναι η χορεύτρια Μάριον Σελ κατά την άφιξή της στον Πειραιά με το ελληνικό υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη». Η Αμερικανίδα χορεύτρια προερχόταν από την Κορέα, όπου είχε μεταβεί για να ψυχαγωγήσει τους συμπατριώτες της στρατιώτες, που υπηρετούσαν εκεί.

Είναι η εποχή που ετίθεντο τα θεμέλια της εκβιομηχάνισης της χώρας, στη δεκαετία του '50. Ο Έλληνας μεγαλοβιομήχανος Μποδοσάκης ξεναγεί στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου λιπασμάτων τους δημοσιογράφους. Σε πρώτο πλάνο, δίπλα από τον Μποδοσάκη, ο τότε δημοσιογραφών και μετέπειτα βουλευτής και υπουργός των κυβερνήσεων του Κέντρου και της Νέας Δημοκρατίας, Αθανάσιος Κανελλόπουλος.



Είναι Μάρτιος του 1951 και υπογράφεται η νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των Ελλήνων ναυτικών. Την εποχή εκείνη, η σύμβαση υπογράφονταν ενώπιον του πρωθυπουργού. Στη φωτογραφία, ο τότε πρόεδρος της κυβερνήσεως Σοφοκλής Βενιζέλος, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μαλαμίδας, ο Στρατής Ανδρεάδης και εκπρόσωποι της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας.



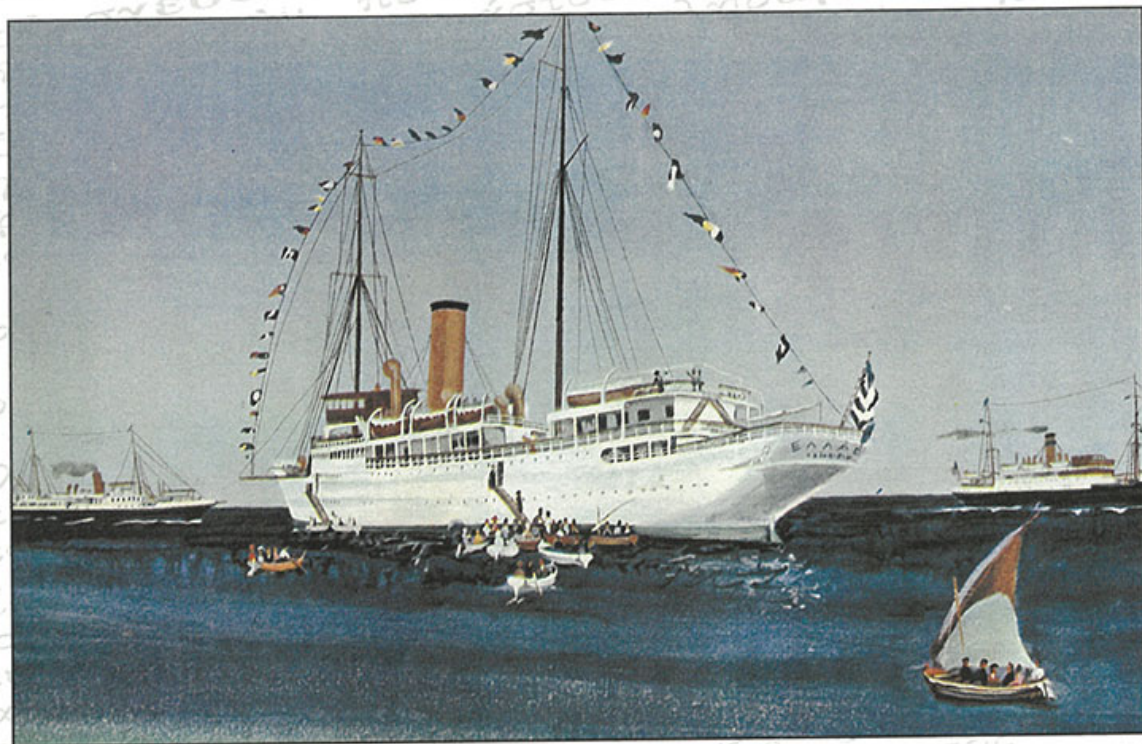
1964. Στο λιμάνι του Πειραιά τελούνται τα εγκαίνια του μεγαλύτερου επιβατηγού-οχηματαγωγού της Ευρώπης, την εποχή εκείνη, του «Φαιστός». Τα εγκαίνια τελούνται παρουσία του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Μπίρη, ο οποίος διακρίνεται εν μέσω του πλοιοκτήτη Κώστα Ευθυμιάδη και της συζύγου του.

Ένα νέο πολυτελές κρουαζιερό-πλοίο υψώνει την ελληνική σημαία, έτοιμο να αρχίσει περιηγήσεις στη Μεσόγειο. Είναι το «Στέλλα Σολάρις» της Sun Line. Στιγμιότυπο από την τελετή των εγκαίνιων, παρουσία του υπουργού Ναυτιλίας Κωτιάδη. Σε πρώτο πλάνο, δίπλα στον υπουργό, ο διευθυντής της Sun Line, Κώστας Σαμαράκης.



Ιούνιος 1927

Πριν από 72 χρόνια



- Δημοσιεύεται το Προεδρικό Διάταγμα της 22 Ιουνίου 1927, με το οποίο αρχίζει η λειτουργία του συσταθέντος στον Πειραιά Γραφείου Ναυτικής Εργασίας. Εκτός των άλλων γενικών αρμοδιοτήτων, όπως τα μέτρα εξίσωσης προσφοράς και ζήτησης, ο έλεγχος των συνθηκών εργασίας στα πλοία και η χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, κύριο έργο του Γ.Ν.Ε. ήταν η μέριμνα εύρεσης εργασίας στους ανέργους ναυτικούς στο εσωτερικό και εξωτερικό, με τους ακόλουθους όρους: α) ότι κανείς δεν ναυτολογείται από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά χωρίς δελτίο εύρεσης εργασίας και β) ότι ο ναυτικός είναι ελεύθερος να διαλέξει το πλοίο στο οποίο θα προσληφθεί και ότι ο πλοίαρχος είναι ελεύθερος να διαλέξει τους ναυτικούς τους οποίους θα προσλάβει. Το Διάταγμα υπογράφηκε στην Τόρα από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Πάυλο Κουντουριώτη και τον υπουργό Ναυτικών Α. Κανάρη.
- Καθορίζονται τα πλοηγικά δικαιώματα των φορητών πλοίων ανάλογα με τη χωρητικότητά τους από 40 μεταλλικές δρχ. για τα 250 τόννων μέχρι 173 μεταλλικές δρχ. για τα άνω των 4.000 τόννων. Τα υποχρεούμενα σε πλοήγηση επιβατηγά καταβάλλουν τα δύο τρίτα της ως άνω διατίμησης.
- Στις 30 Ιουνίου 1927 ο ελληνικός εμπορικός στόλος ξεπερνά για πρώτη φορά το όριο του ενός εκατομμυρίου τόννων ολικής χωρητικότητας. Με τα 18 φορητά α/π που νηολογήθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 1927, η δύναμη της ατμηρούς ελληνικής ναυτιλίας έφθασε τα 502 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.055.000 τόννων και ανήλθε στην ενδέκατη βαθμίδα της παγκοσμίου κλίμακας, υποσκελίζοντας το στόλο της Δανίας κατά 23.000 τόννους.
- Σύμφωνα με τις στατιστικές του Λόυδ, η παγκόσμια ολική χωρητικότητα τον Ιούνιο του 1927 ανέρχεται σε 63.267.000 κοχ. Πρώτη η Μεγάλη Βρετανία με 21.878.000 τ., δεύτερες οι ΗΠΑ με 13.606.000 τ. Ακολουθούν σε απόσταση με 1-4 εκατ. τ., κατά σειρά στην πρώτη δωδεκάδα, η Ιαπωνία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Σουηδία, η Ισπανία, η Ελλάδα, η Δανία.
- Με Προεδρικό Διάταγμα της 11ης Ιουνίου 1927 κυρώθηκε το από 14 Σεπτεμβρίου 1925 Διάταγμα «περί ναυτικής εκπαίδευσης», με το οποίο ιδρύθηκε στον Πειραιά Δημόσια Ναυτική Σχολή για την άριστη επαγγελματική εκπαίδευση των πλοίαρχων και μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού.

- Η σχολή υπαγόταν υπό την εποπτεία της Δ/σεως Εμπορικού Ναυτικού, με διοικητή ανώτερο μάχιμο αξιωματικό και καθηγητές αξιωματικούς του Π.Ν. και του Α.Σ. Έδρα της Σχολής, ο Πειραιάς. Η εκπαίδευση παρέχονταν δωρεάν. Για τις δαπάνες λειτουργίας της σχολής διατέθηκαν τα κατά τον Νόμο 2993 πρόστιμα λόγω παρανόμου πωλήσεως πλοίων και τα χρηματικά ποσά από τον Νόμο 1043 περί φορολογίας των εκτάκτων κερδών. Για τον οργανισμό της σχολής, την εισαγωγή των μαθητών, τη διάρκεια των σπουδών κτλ. θα εκδιδόταν Υπουργικό Διάταγμα. Όπως είναι γνωστό, το Διάταγμα αυτό ουδέποτε εκδόθηκε και η Δημόσια Ναυτική Σχολή Πειραιά ουδέποτε λειτουργήσε.
- Την περίοδο αυτή, οι ναύλοι, μολοντί χαμηλοί, απέδιδαν αρκετά σε πλοία αγορασμένα ξδηνά, που είχαν να αποσβέσουν μικρό κεφάλαιο. Πολλοί σημαίνοντες προπολεμικοί εφοπλιστές είχαν επανέλθει στην κούστρα, όπως οι υιοί Γουλανδρή, Νικολάου, Δρακούλης, Αρβανιτιδής, Πνευματικός. Παράλληλη ήταν και η εξόρμηση των Οινουσιών εφοπλιστών με αγορές πλοίων από διάφορους κλάδους των οικογενειών Λακωμό, Χατζηπατέρα, Πατέρα, Λύρα.
- Η Ελλάδα, όπως και πολλά άλλα κράτη, ή παραδέχθηκαν την αγγλική μέθοδο καταμέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων τους ή για να αποφυγουν την ανακαταμέτρησή τους στα αγγλικά λιμάνια, αποφάσισαν όπως τα πλοία τους, εκτός από τα πρωτόκολλα καταμέτρησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους, να είναι εφοδιασμένα και με πρωτόκολλο καταμέτρησης συνταγμένο κατά την αγγλική μέθοδο.
- Κατά την έκθεση της Δ/σεως Εμπορικού Ναυτικού της Ιταλίας, το κράτος εκτός των παρεχομένων επιχορηγήσεων προς τη ναυτιλία, δίνει και επιχορηγήσεις ναυπηγής ως εξής: α) επιχορήγηση για τη ναυπήγηση πλοίου β) απαλλαγή από τον τελωνειακό δασμό του εισαγομένου για ναυπήγηση υλικού και γ) απαλλαγή από κάθε φορολογία. Οι επιχορηγήσεις αυτές αποτελούν ρεκόρ στα χρονικά του ευρωπαϊκού εμπορικού ναυτικού και εξηγούν την πρόοδο της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών και της ναυπηγικής, καθώς και την αύξηση του ιταλικού εμπορικού στόλου.

Για την αντιγραφή
ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΝΕΟ VOLVO S80

ΑΣΦΑΛΩΣ, Η ΠΙΟ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ.

S80	lit	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. κίβωτο: CO₂(g/km): 0.491 HC+NO_x(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

Οι πολεμιστές του Ρηγίου

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

Στο Πέραμα, τις δεκαετίες του '60 και του '70 φτιάχτηκαν ποη-
λά φέρι-μπόουτ, κυρίως «παντόφλες», σίγουρα πάνω από
εκατό κομμάτια, που γέμισαν τις τότε υπάρχουσες πορθμια-
κές γραμμές και ίδρυσαν πολλή νέες. Σε περίπτωση ανά-
γκης, ο μη γένοιτο, τα σκάφη αυτά θα πηλασιώσουν το στό-
λο του Πολεμικού Ναυτικού μας και θα προσφέρουν μεγάλες εθνικές
υπηρεσίες, ως αντιστάθμισμα των τουρκικών αποβατικών, με το στό-
λο των οποίων μας απειλούν οι Τούρκοι.

Πορθημεία όμως που κατασκευάστηκαν στο Πέραμα για λογαριασμό
ξένων πλοιοκτητών ήταν πολύ λίγα και ίσως μετριοούνται στα δάκτυλα

φάτσα» ισοπέδωσε όλες τις δυσκολίες.

Οι Ιταλοί, ως γνωστόν, δεν μιλάνε ξένες γλώσσες, μάλιστα οι Σιτσιλιάνοι
ισχυρίζονται ότι μιλούν γαλλικά, αλλά εμείς με τα γαλλικά του «Κυρίου»
του τότε γυμνασίου ήμαστε καλύτεροι. Έτσι αναγκαστήκαμε να μάθου-
με λίγα ιταλικά για να κάνουμε τη δουλειά μας.

Οι Ιταλοί πλοιοκτήτες δεν είχαν καμιά σχέση με τους δικούς μας, που
ναυπηγούσαν τότε στο Πέραμα, ξεκινώντας πέντε-έξι συνεταίροι μαζί,
με τριακόσιες χιλιάδες σε γραμμάτια και με ένα υπερτιμολογημένο
δάνειο από την ΕΤΒΑ.

Οι Σικελιοί ήταν άρχοντες, είχαν επιφάνεια (αν τα κεφάλια τους ήταν

Οι Σικελιάνοι πλοιοκτήτες μετόνιωσαν πικρά που διέκοψαν τη συνεργασία τους με τον Πειραιά

ενός ή -το ποη- δύο χεριών. Μεταξύ αυτών είναι και τα δύο φέρι-
μπόουτ «Tourist Ferry-Boat I» και «Tourist Ferry-Boat II», που φτιάχτη-
καν στο Ναυπηγείο Αναστασιάδη-Τσορτανίδη για λογαριασμό της ομί-
λυμης ιταλικής εταιρείας, που εδρεύει στη Μεσσήνη της Ιταλίας, και
εξυπηρέτησαν τη γραμμή Messina-Regio di Calabria, που συνδέει το
μεγάλο λιμάνι της Σικελίας με την απέναντι ιταλική ακτή. Το στενό της
Μεσσίνας από την αρχαιότητα ήταν ένα από τα σπουδαιότερα θαλασ-
σινά περάσματα και χώριζε τη Μεγάλη Ελλάδα στα δύο, τη Σικελία στο
νοτιό και την Καλαβρία στο βορρά.

Το σημερινό Regio di Calabria είναι το αρχαίο ελληνικό Ρήγιο, όπου πριν
από κάμποσα χρόνια (μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο) βρέθηκαν στη
θάλασσά του δύο μπρούντζινα αρχαιοελληνικά αγάλματα, τα γνωστά
ως «πολεμιστές του Ρηγίου», που από πλευράς καλλιτεχνικής αξίας
είναι ισότιμα του Ποσειδώνα του Αρτεμισμού (Αρχαιοελληνικό Μουσείο
Αθηνών) και της Αθηνάς του Πειραιά (Αρχαιοελληνικό Μουσείο Πειραιώς).

Πρώτη φορά, λοιπόν, με αφορμή τη ναυπήγηση των δύο αυτών σκα-
φών, το Πέραμα ήρθε σε επαφή με Ιταλούς πλοιοκτήτες και τον ιταλικό
υπογνώμονα RINA, που τον εκπροσωπούσε τότε στην Ελλάδα ο συνά-
δελφος κ. Μπογδάνος.

Πολύ γρήγορα, η αμοιβαία καχυποψία της αρχής, «μαφιόζοι αυτοί,
Πειραιώτες μάγκες εμείς», ξεπεράστηκε, και το «ούνα ράτσα ούνα

της Μαφίας αυτό δεν μπορούσαμε εμείς να το ξέρουμε), και ο εξο-
πλισμός των πλοίων τους ήταν υψηλότερων προδιαγραφών.

Και τα δύο σκάφη εξοπλίστηκαν με πλευρικές έλικες για να αυξάνε-
ται η ικανότητά τους στους ελιγμούς, κάτι που μέχρι τότε δεν είχε εγκα-
τασταθεί σε κανένα ελληνικό φέρι-μπόουτ made in Perama.

Ναυπηγός των πλοίων αυτών ήταν ο Λευτέρης ο Καβαλλήρης. Νεαρός
επιστήμονας, σπουδασμένος στο Πολυτεχνείο της Νεαπόλεως, άρι-
στος γνώστης της ιταλικής νοοτροπίας και γλώσσας. Ο συνάδελφος
αυτός ήταν φαινόμενο δημοσιοσεαίτη. Ήταν σε θέση να διαβάσει στο
περιοδικό «Motorship» ότι ο σείχης του Κουβέιτ ήθελε να προμηθευτεί
δύο υδροφόρα πλοία και την άλλη μέρα βρισκόταν στο Κουβέιτ και την
παράληλη πίσω στον Πειραιά, με το κοντράτο στην τσέπη. Καταγόταν
από το Αγρίνιο, χωρίς ίχνος ναυτικής οικογενειακής παράδοσης και
σήμερα είναι πλοιοκτήτης με «χασιέντα» στην παραλία της Ναυπάκτου.

Από τη μια μεριά, λοιπόν, ο Καβαλλήρης, από την άλλη ο κυρ-Μήτσος
ο Αναστασιάδης, με τις γερές βάσεις της ναυπηγικής του Πολυτεχνείου
της Μόσχας, και, ως υπερασπίσουμε το σπίτι μας μην πέσει και μας
πληρώσει, η αφεντιά μου, που είχε αναλάβει τον τεχνικό εξοπλισμό
των δύο πλοίων. Κατασκευάσαμε λοιπόν δύο φέρι-μπόουτ, ανοικτού
τύπου μιν, αλλά κούκλες.

Οι Ιταλοί πλοιοκτήτες ενθουσιάστηκαν με την ποιότητα της δουλει-



ας μας και το χαμηλό κόστος. Τα δύο αυτά σκάφη ακόμη ταξιδεύουν στο στενό της Μεσσίνας και ανταγωνίζονται με επιτυχία πιο σύγχρονα φέρι με έλικες Voith-Schneider κτλ. Το τρίτο σκάφος της σειράς, που αποφάσισαν λίγο αργότερα να παραγγείλουν οι πλοιοκτήτες, δεν ναυπηγήθηκε στο Πέραμα. Κάποια διαφωνία μεταξύ Ιταλών, Καβαλλήρων και Αναστασιάδη εμφανίστηκε. Και οι τρεις ήθελαν να βελτιώσουν τη θέση τους. Έτσι η παραγγελία κατέληξε σε ένα ιταλικό ναυπηγείο, στη Napoli. Εγώ ανέλαβα πάλι τον εξοπλισμό του, αλλά λόγω των συχνών απεργιών στο ναυπηγείο, ο χρόνος παράδοσης διπλασιάστηκε, καθώς και το κόστος.

Οι Σικελιάνοι πλοιοκτήτες μετάνιωσαν πικρά που διέκοψαν τη συνερ-

γασία τους με τον Πειραιά. Είμαι σίγουρος ότι όταν στο Μουσείο του Regio di Calabria, του τέρματος του ταξιδιού των οχηματογωγών τους στην απέναντι ιταλική ακτή, βλέπουν τα δύο θαυμάσια μηρού-ντζινα αγάλματα, θα θυμούνται τους «πολεμιστές του Περάματος», που τους έφτιαξαν τα «Tourist Ferry Boat Uno» και «Duo», τό μια σπουδαία ανακάλυψη της «Μάνια Γκρέτσια».

Οι πολεμιστές του Ρηγίου

Λεβεντόκορμοι του Ρηγίου πολεμιστές χαλαροί μετά τη μάχη τον αέρα της νίκης αναπνέετε και μας θυμίζετε ότι Ελλάδα και Μεγάλη Ελλάδα ένα ήτανε.

Από την ποιητική συλλογή του Απ. Δόμβρου «Χυτά και σμιλεμένα»

ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Αριθμός απόφασης 2/1999

Πρόεδρος: Σ. Μαθίας

Εισηγητής: Γ. Βρέττας

Δικηγόροι: Γ. Μωράτης, Θ. Σιούφας

ΣΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ ΣΕ ΤΑΚΤΙΚΗ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Η ένδικη διαφορά άρχισε με την από 30-11-1992 αγωγή και την από 14-6-1993 παρεμπόδιση αγωγή που κατατέθηκαν στο Πολυμελής Πρωτοδικείο Αθηνών. Εκδόθηκαν οι αποφάσεις 2613/1995 του ιδίου Δικαστηρίου και 5625/1996 του Εφετείου Αθηνών.

Την αναίρεση της τελευταίας απόφασης ζήτησαν οι ενάγουσες-αναιρεσείουσες με την από 24-6-1996 αίτησή τους και εκδόθηκε η 809/1998 απόφαση του Α' Πολιτικού Τμήματος, η οποία παρέπεμψε την υπόθεση στην Ολομέλεια του Αρείου Πάγου.

Μετά την πιο πάνω απόφαση και την από 2-6-1998 κλήση των εναγουσών-αναιρεσείουσών φέρεται η προκείμενη υπόθεση στην Ολομέλεια του Δικαστηρίου τούτου.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης αυτής, που εκφωνήθηκε από το πινάκιο, οι διάδικοι παραστάθηκαν όπως σημειώνεται πιο πάνω. Οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των ανέπτυξαν και προφορικά τους σχετικούς ισχυρισμούς τους και ο πληρεξούσιος των αναιρεσιβλήτων που κατέθεσε προτάσεις αναφέρθηκε σ' αυτές, και ζήτησαν ο μὲν των αναιρεσείουσών την παραδοχή της αίτησης αναίρεσης, ο δε των αναιρεσιβλήτων την απόρριψή της και καθέννας την καταδίκη του αντιδίκου μέρους στη δικαστική δαπάνη.

Ο Εισαγγελέας πρότεινε την αναίρεση της προσβαλλόμενης απόφασης 5625/1996 του Εφετείου Αθηνών και την παραπομπή της υπόθεσης προς περαιτέρω εκδίκαση, στο ίδιο δικαστήριο.

Κατόπιν αυτών ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στους πιο πάνω πληρεξουσούς δικηγόρους, οι οποίοι αναφέρθηκαν σε αυτά που προηγούμενα είχαν αναπτύξει.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Επειδή η ένδικη αίτηση αναίρεσης νόμιμα φέρεται προς συζήτηση στην Ολομέλεια κατόπιν της παραπομπής της με την απόφαση 809/1998 του Α' Τμήματος, κατ' άρθρο 563 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ., για την ενότητα της νομολογίας.

Επειδή κατά τη διάταξη του άρθρου 8 παρ. της Σύμβασης των Βρυξελλών «για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις», η οποία, από την κύρωσή της με το νόμο 1814/1988, αποτελεί, κατ' άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, εσωτερικό κανόνα δικαίου με υπερνομοθετική ισχύ, ο ασφαλιστής που έχει την κατοικία του στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους μπορεί να εναχθεί είτε ενώπιον των δικαστηρίων αυτού του κράτους είτε σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος, ενώπιον του

δικαστηρίου του τόπου όπου ο αντισυμβαλλόμενος έχει την κατοικία του. Εξάλλου, κατ' το άρθρο 53 εδάφ. α' της ίδιας Σύμβασης, που εφαρμόζεται προκειμένου να εξευρεθεί ο τόπος της κατοικίας του αντισυμβαλλόμενου με τον ασφαλιστή, η έδρα των εταιρειών και νομικών προσώπων εξορίζεται προς την κατοικία. Ορίζεται δε στη συνέχεια ότι για τον καθορισμό της έδρας αυτής εφαρμόζονται οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του δικάζοντος δικαστή. Τέλος, κατ' το άρθρο 10 του Αστικού Κώδικα, η ικανότητα του νομικού προσώπου ρυθμίζεται από το δίκαιο της έδρας του. Κατά την αληθή έννοια της διάταξης αυτής, ως έδρα του νομικού προσώπου από την οποία, κατ' άρθρο 3 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., προσδιορίζεται, εκτός άλλων, η αρμοδιότητα και η διεθνής δικαιοδοσία του δικαστηρίου, νοείται η πραγματική έδρα, δηλαδή ο τόπος όπου πράγματι ασκείται η διοίκησή του και όχι ο τυχόν διάφορος τόπος που κατονομάζεται απλώς ως έδρα στο καταστατικό του (καταστατική έδρα). Επομένως, και αληθοπαγή τυπικά εταιρεία, της οποίας η διοίκηση ασκείται στην Ελλάδα, όπου βρίσκεται η πραγματική της έδρα, ενάγεται ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων, η αρμοδιότητα και η διεθνής δικαιοδοσία των οποίων καθορίζεται βάσει του τόπου της πραγματικής έδρας της εναγομένης εταιρείας. Τον ως άνω, σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, καθορισμό της έδρας των νομικών προσώπων δεν μετέβαλε ο νόμος 791/1978, ο οποίος, με το μοναδικό του άρθρο 1, ορίζει στην παράγραφο 1 ότι, «ναυτιλιακές εταιρείες, αίτινες συνεστήθησαν κατά τους νόμους αληθοπαγής Πολιτείας εφ' όσον είναι ή ήταν πλοιοκτήτριαι ή διαχειρίστριαι πλοίων υπό ελληνική σημαία, ή είναι εγκατεστημένα ή ήθελον εγκατασταθῇ εν Ελλάδι, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27/1975 ή των αν.ν. 89/1967 και 378/1968, διέπονται ως προς την σύσταση και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της Χώρας της εν τω καταστατικό έδρας των, αδιαφόρως του τόπου όθεν διευθύνονται ή διηυθύνοντο εν όλῳ ή εν μέρει αι υποθέσεις των». Διότι η διάταξη αυτή εισάγει, κατ' απόκλιση από τον γενικό κανόνα του προαναφερθέντος άρθρου 10 Αστικού Κώδικα, όπως αυτός κατά τα άνω έχει ερμηνευθεί, διαφορετική ρύθμιση, ειδικά ως προς τις ναυτιλιακές εταιρείες και μόνο ως προς τα θέματα της σύστασης και της ικανότητας δικαίου αυτών, ορίζοντας ότι αυτά θα διέπονται από το δίκαιο της Πολιτείας στην περιοχή της οποίας βρίσκεται κατά το καταστατικό η έδρα τους, και ότι είναι αδιάφορος ο τόπος στον οποίο βρίσκεται η πραγματική έδρα τους.

Στην προκείμενη περίπτωση, το Εφετείο με την προ-

σβαλλόμενη απόφασή του δέχθηκε τα ακόλουθα: Με τις από 30-11-1992 αγωγή και από 14-6-1993 παρεμπόδιση αγωγή τους οι εκκαλούσες ήδη αναιρεσείουσες ιστορούσαν ότι είναι ανώνυμες εταιρείες που έχουν συσταθεί η πρώτη κατά τους νόμους της Λιβερίας και η δεύτερη κατά τους νόμους της Κύπρου και έχουν την καταστατική τους έδρα η πρώτη στη Λιβερία και η δεύτερη στην Κύπρο, αλλιώς και οι δύο είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Κηφισιά Αττικής, όπου έχουν και την πραγματική έδρα τους. Ότι η πρώτη ενάγουσα το έτος 1991, ως διαχειρίστρια του φορτηγού πλοίου «ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ», ασφάλισε αυτό για το συμφέρον της πλοιοκτήτριάς του δεύτερης ενάγουσας, κατά του θαλάσσιου κινδύνου ολικής απώλειας, στους εναγομένους, ήδη αναιρεσιβλήτους, κατοίκους Λονδίνου Μεγάλης Βρετανίας, για το συνολικό ποσό των 3.000.000 δολαρίων ΗΠΑ, και ότι την 7-5-1992, λόγω βύθισης του ως άνω πλοίου, επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση, κατόπιν δε τούτου ζήτησαν να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι να καταβάλουν στη δεύτερη ενάγουσα το ισόποσο σε δραχμές του ως άνω ασφαλισματος με τους νόμιμους τόκους υπερημερίας. Τις αγωγές αυτές, με το ως άνω περιεχόμενο και αίτημα, το Εφετείο, επικυρώνοντας την πρωτόδικη απόφαση, απέρριψε, κρίνοντας ότι τα ελληνικά δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία προς επίλυση της ως άνω διαφοράς διότι οι εναγόμενοι έχουν την έδρα τους στο Λονδίνο της Μεγάλης Βρετανίας, οι δε

ενάγουσες εταιρείες έχουν την καταστατική τους έδρα η μεν πρώτη στη Λιβερία η δε δεύτερη στην Κύπρο, δεν συντρέχει δε και καμία άλλη περίπτωση γενικής ή ειδικής δικαιοδικίας, ή οι προϋποθέσεις εφαρμογής των άρθρων 5 παρ. 5, 8 παρ. 1, 53 εδαφ. α' της Σύμβασης των Βρυξελλών. Έτσι όμως που έκρινε το Εφετείο, κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 3 παρ. 1, 22 επ. Κ.Πολ.Δικ., 10 Α.Κ., 8 παρ. 1, 53 εδαφ. α' της Σύμβασης των Βρυξελλών και 1 παρ. 1 του ν. 791/1978, κήρυξε απαράδεκτο. Επομένως, πρέπει να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση κατά παραδοχή του παραπεμφθέντος στην Ολομέλεια μοναδικού από το άρθρο 559 αρ. 14 Κ.Πολ.Δικ. λόγου αναίρεσης.

Επειδή μετά την αναίρεση της προσβαλλόμενης απόφασης πρέπει να παραπεμφθεί η υπόθεση προς περαιτέρω εκδίκαση στο Εφετείο που την εξέδωσε, δεδομένου ότι είναι εφικτή η συγκρότησή του από άλλους δικαστές (άρθρο 580 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ. όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 31 ν. 2172/1993).

Για τους λόγους αυτούς

Αναιρεί την απόφαση 5625/1996 του Εφετείου Αθηνών.

Παραπέμπει την υπόθεση για περαιτέρω εκδίκαση ενώπιον του Εφετείου Αθηνών, συντιθεμένου από άλλους δικαστές, εκτός εκείνων που εξέδωσαν την απόφαση που αναίρεθηκε.

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ



action

ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

TAEKWON DO

KICK BOXING

ΣΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΣΟΒΟΝΙΑ

ΤΕΝΙΣ



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

Δεν σημειώθηκε μεταβολή στο νηολόγιο τον Απρίλιο

Ισορροπημένη πλήρως ήταν η κίνηση του νηολογίου κατά τη διάρκεια του Απριλίου. Όπως ανακοινώθηκε από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διεγράφησαν έξι πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 94.950 κόρων. Το ίδιο διάστημα, την ελληνική σημαία ύψωσαν έξι πλοία χωρητικότητας 80.000 κόρων. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ήταν εννιά έτη και αυτών που διεγράφησαν 23 έτη.

Το πρώτο τετράμηνο του '99 η δύναμη του ελληνικού στόλου μειώθηκε κατά επτά σκάφη αφού, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΕΝ, από το νηολόγιο διεγράφησαν 39 πλοία και ενεγράφησαν 29.

Τον Απρίλιο, από τα έξι πλοία που υπέστειλαν την ελληνική σημαία τα τέσσερα πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς και τα δύο προτίμησαν τα νηολόγια της Λιβερίας και της Κύπρου.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΑΟΥΛΗΣ II	Ν.Π. 10532	1999	Φ/Γ	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΛΟΥΣΤΡΑΛΙΑ	Ν.Π. 10633	1980
Ε/Γ	ΚΙΝΓΚ ΣΑΡΟΝ	Ν.Π. 10630	1989	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΣΑΤΟΥΡΝ	Ν.Π. 10634	1999
ΕΓ-ΟΓ	ΣΑΝ ΜΠΗΤΣ	Ν.Π. 10631	1990				
Φ/Γ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν.Π. 10632	1966				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4-ΚΟΧ: 3.909 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 13 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2-ΚΟΧ: 76.713 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 9 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ									
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
					Δ/Ε	ΦΟΥΛΜΑΡ	Ν.Π. 10018	1988	Α.Σ. (ΚΥΠΡΟΥ)
					Δ/Ε	ΕΥΡΩΤΑΣ	Ν.Π. 10000	1980	Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
		ΚΑΜΙΑ			Φ/Γ	ΑΛΜΑ	Ν.Π. 7848	1980	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΜΑΡΙΓΩ	Ν.Π. 4405	1972	Π.Α. (ΙΣΤΕ ΟΥ ΜΑΝ)
					Φ/Γ	ΣΑΝΤΒΙΚ	Ν.Π. 9534	1976	Π.Α. (ΗΠΑ)
					Δ/Ε	ΛΑΚΩΝΙΑ	Ν.Π. 9871	1960	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΥ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 0- ΚΟΧ:0 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 0 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 6-ΚΟΧ: 94.953 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 23 ΕΤΗ				

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVDT 4/6/99	ΜΗΛΟΣ MILOS	Φ/Γ CARGO	ΠΝΕ/ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ(1) 20.000 BHP	1978	37.937	25.212	USD 3.000.000	SEA GUST MARITIME CO. LTD (LIBERIA) Αντικρ.: ΜΠΑΙΒΑΝΟΣ Ι. τηλ.: 42.83.008

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.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		
SV7136 10/3/99	ΝΕΑΡΧΟΣ NEARHOS	Ε/Γ(Ε/Πορφό σκάφος) PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.619	ΜΕΚ(2) 2X1800 BHP	1982	248	136	-	ΠΡΩΗΝ ΡΕΘΥΜΝΟΥ 4 EX RETHIMNO

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

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXCS 3/3/99	ΑΣΦΑΛΤ ΓΚΛΟΡΙ ASPHALT GLORY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.615	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1981	25.704	10.142	USD 12.000.000	OIL & ASPHALT TRANS. S.A. (PANAMA) Αντιπρ. ΤΣΑΝΤΑΓΙΩΟΥ τηλ.: 42.92.230
SZWD 8/3/99	ΕΤΖΙΑΝ VII EAGEAN VII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.617	ΜΕΚ(1) 2.200 BHP	1984	2.192	1.357	10 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιοποιήσιμες παροχές	ΑΙΓΑΙΟΝ VII NAVT. ΕΤΑΙΡ. Αντιπρ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Χ. τηλ.: 42.92.530
SZOG 9/3/99	ΕΤΖΙΑΝ VIII EAGEAN VIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.618	ΜΕΚ(1) 2.200 BHP	1984	2.205	1.368	10 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιοποιήσιμες παροχές	ΑΙΓΑΙΟΝ VII NAVT. ΕΤΑΙΡ. Αντιπρ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Χ. τηλ.: 42.92.530
SXJQ 12/3/99	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΒ THEODOROS IV	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.620	ΜΕΚ(1) 14.140 BHP	1999	31.189	11.862	100 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιοποιήσιμες παροχές	ARBYX DIAMOND SHIPPING S.A. (PANAMA) Αντιπρ. ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ τηλ.: 80.93.000
SXMK 15/3/99	ΑΣΤΡΟ ΠΕΡΣΕΥΣ ASTRO PERSEUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.621	ΜΕΚ (1) 14.160 BHP	1993	57.773	21.938	USD 22.750.000	BLUE STAR HOLDINGS S.A. (LIBERIA) Αντιπρ. ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΗΣ τηλ.: 45.23.011
SX7066 19/3/99	ΙΜΠΡΟΣ IMPROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.622	ΜΕΚ(1) 1471KW	1970	1.233	735	USD 574.950	ΣΠΗΛ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤ. Αντιπρ. ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ τηλ.: 80.93.000
SYEX 24/3/99	ΟΛΥΜΠΙΑ OLYMPIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.623	ΜΕΚ(1) 17.850 PS	1999	57.925	31.693	USD 34.500.000	WEST POINT SHIPPING COM. LTD (LIBERIA) Αντιπρ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ τηλ.: 94.80.700
SVFA 24/3/99	ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ HELLAS FOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.624	ΜΕΚ(1) 10.440 BHP	1999	27.645	12.616	USD 30.608.295	MONROE MARITIME S.A. (PANAMA) Αντιπρ. ΚΑΘΑΡΑΣ τηλ.: 42.87.300
SZIN 24/3/99	ΜΑΡΙΒΙΚ MARIVIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.625	ΜΕΚ (1) 12.505 KW	1981	50.169	22.661	1 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιοποιήσιμες παροχές	GILLIAN NAVIGATION CO. Αντιπρ. CHINDRIS (HELLAS) τηλ.: 42.90.630
SVOZ 29/3/99	ΑΣΤΡΑ ASTREA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.626	ΜΕΚ(1) 19.100 BHP	1999	56.841	27.856	USD 44.475.000	BUXFORD MARINE COMP. (LIBERIA) Αντιπρ. CHINDRIS (HELLAS) τηλ.: 42.90.630
SXWO 31/3/99	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ NORTH PRINCE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.628	ΜΕΚ(1) 12.400 BHP	1999	40.085	25.321	USD 27.561.200	PETUNIA SHIP. CO. (LIBERIA) Αντιπρ. ΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ν. τηλ.: 68.30.936

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	
SWYH 15/3/99	ΠΑΝΟΡΑΜΑ PANORAMA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.085	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/TO 20.460 12.627 20.460 10.9460

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SKWP 4/3/99	ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ SUPER FERRY	Ε/Τ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9809	ΜΕΚ(2) 19.080 BHP	1972	14.797	5.395	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW4475 8/3/99	ΖΗΝΩΝ ZINON	Ε/Τ-Τ/Ρ PASS YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.135	ΜΕΚ(2) 800 BHP	1988	186	97	USD 480.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYUC 8/3/99	ΤΟΝ ΧΙΛ TON HIL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.956	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1978	20.117	13.121	USD 2.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYBU 9/3/99	ΜΕΝΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ MAJOR BASIL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.969	ΜΕΚ(1) 13.300 BHP	1980	16.591	10.198	10 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2223 10/3/99	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ GEORGIOS L	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2.473	ΜΕΚ(1) 178 BHP	1917	219	112	USD 50.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYLD 12/3/99	ΣΟΦΙΑ Κ SOPHIE C	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.755	ΜΕΚ (1) 11.550 BHP	1978	17.537	8.582	USD 4.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SKNU 16/3/99	ΡΟΥΜΠΙ RUBY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.022	ΜΕΚ (1) 11.550 BHP	1976	16.905	9.305	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWCF 16/3/99	ΝΗΝΕΜΙΑ NINEMIA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.990	ΜΕΚ (1) 23.200 BHP	1975	62.296	45.460	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVTV 16/3/99	ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ MARGARO R	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.833	ΜΕΚ (1) 10.700 BHP	1973	20.756	13.813	10 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYLF 30/3/99	ΤΟΡΑΖ TORAZ	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.902	ΜΕΚ(1) 9.900 BHP	1977	16.372	9.707	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWCR 30/3/99	ΑΜΑΖΟΝΙΑ AMZONIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.389	ΜΕΚ(1) 7.200 BHP	1977	9814	6.054	1 δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοδ. παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SKVG 31/3/99	ΠΡΑΪΜ ΒΙΓΚΟΡ PRIME VIGOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.295	ΜΕΚ(1) 3.600 BHP	1982	3.632	1.537	USD 1.750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVQB 31/3/99	ΑΜΟΛΙΑΝΗ AMOLIANI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.446	ΜΕΚ(1) 17.400 BHP	1975	39.804	23.486	USD 1.516.481,25	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SKJT 4/3/99	ΕΦΕΣΟΣ EPHESOS	Δ/Ξ TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	468	ΜΕΚ(1) 23.200 BHP	1975	62.093	45.675	USD 2.192.742	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVKW 25/3/99	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ DIMITRIOS	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	342	ΜΕΚ(1) 26.100 BHP	1976	68.100	42.193	USD 2.152.784	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2349 4/3/99	ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ SKOPELITIS	Ε/Τ PASS. SHIP	ΒΟΛΟΣ VOLOS	22	ΜΕΚ(2) 1.300 BHP	1965	232	126	ΔΡΧ. 40.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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			
SV7278 2/3/99	ΑΘΗΝΑ ATHINA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.289	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	439	174
SK7070 24/3/99	ΚΙΝΓΚ ΘΗΡΑΣ KING THIRAS	Ε/Τ-Τ/Ρ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.522	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	378	190
SK6671 24/3/99	ΣΟΥΠΕΡΚΑΤ ΑΘΗΝΑ SUPERCAT ATHINA	Ε/Τ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.562	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	148	87
SK7072 30/3/99	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙΙ MACEDONIA II	Ε/Τ-Ο/Γ (Ανοικτού τύπου) PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10537	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	148	87
						614	415
						488	128
						488	128

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

23-6-1999

α) Ε/Γ-Υ/Γ «ΙΠΤΑΜΕΝΟΣ ΕΡΜΗΣ ΙΙ» Ν.Π. 10071 ΚΟΧ 124,81
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ,
ΤΗΛ.: 4520922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ,
ΤΗΛ.: 3818662

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 40.000

β) Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π. 3795 ΚΟΧ 3977,88
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ,
ΤΗΛ.: 3827429

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ Α. ΛΕΒΕΝΤΗΣ, ΤΗΛ.: 4172596

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 500.000

30-6-1999

α) Ε/Γ «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» Ν.Π. 8975 ΚΟΧ 298

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΚΡΙΑΡΗΣ, ΤΗΛ. 4186785

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΡΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ,

ΤΗΛ.: 4170018

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 80.000.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡ. ΜΕΡΙΔΟΣ 4060

ΑΡ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 2718/12-5-99

ΕΠΩΝΥΜΟ: ΕΤ. «PETRO TRADE MANAGEMENT SA»

ΕΔΡΑ: ΟΥΣΙΑ, ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ,

ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ 63,

ΔΥΝΑΜΕΙ Α.Ν. 89/67

ΑΦΜ: 98061832

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 5-12-1997. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Παναγιώτη Δασμανόγλου, δικηγόρο Πειραιά, κάτοικο Αθηνών, Αλεξ. Σούτσου 18, τηλ.: 3211577.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 1-6-99, ημέρα Τρίτη και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΑΙΤΟΥΣΑ ΜΠΑΝΚ ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΝΤΕ ΠΑΡΙ

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΑΝΤΕΛ & ΒΑΝΤΣ
ΑΝΤΕΛ & ΒΑΝΤΣ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σκεπτόνται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΕ ΤΗ
ΛΙΤΟΤΗΤΕ

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

Περιβαλλοντική διαχείριση λιμενικών δραστηριοτήτων

Οι λειτουργίες και το αναπτυξιακό πρόγραμμα των λιμενικών υπηρεσιών στα εμπορικά και επιβατηγά λιμάνια της Ελλάδας, καθώς και τις μαρίνες, υπόκεινται πλέον σε ένα νέο και εξελισσόμενο θεσμικό πλαίσιο. Βασικοί στόχοι αυτού του πλαισίου είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος.

Το πλαίσιο αυτό φαίνεται να αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη των λιμένων, καθώς η εναρμόνιση με τις διατάξεις των περιβαλλοντικών όρων αφορούν όλα τα επίπεδα της δομής και οργάνωσης των λιμενικών επιχειρήσεων. Η ελληνικά λιμάνια καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της μεγαλύτερης διακίνησης αγαθών και του διεθνούς εμπορίου, σε αυτό το νέο πλαίσιο, με δεδομένο ότι είναι πλέον διαδεδομένη η αντίληψη και η παραδοχή πως οι δυνατότητες του περιβάλλοντος, όσον αφορά την αφομοίωση αρνητικών εκροών, είναι πλέον πεπερασμένη. Έτσι, είναι φανερό ότι τα λιμάνια πρέπει να βρουν τρόπους αύξησης της εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους, χωρίς να:

- * δεσμεύουν νέες παράκτιες εκτάσεις,
- * επιβαρύνουν την ποιότητα των υδάτων, μέσα αλλή και έξω από την περιοχή δραστηριοποίησής τους,
- * αποτελούν τον αποδέκτη εκροών λόγω μειωμένης διαχειριστικής ικανότητάς τους (ατμοσφαιρική επιβάρυνση, απόβλητα αποθηκευτικών χώρων, αυξημένη επικινδυνότητα για τους εργαζόμενους και κατοίκους της περιοχής κ.ά.),
- * επιβαρύνουν τον κοινωνικό ιστό της

του Β. Σ. Τσελέντη, αναπλ. καθηγητή Θαλασσίου Περιβάλλοντος
Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά



πόλης (κυκλοφοριακή επιβάρυνση, υποβάθμιση περιοχών κ.ά.),

* σποταθούν ενέργεια,

* δημιουργούν αντιθέσεις και οξύνσεις με τους άλλους χρήστες της παράκτιας ζώνης (δήμοι, κοινότητες, περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.ά.).

Το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών έχει ανταποκριθεί στα νέα αυτά δεδομένα, ενισχύοντας τα σχετικά μαθήματα του προγράμματος σπουδών με την ανάδειξη νέων επιστημονικών πεδίων, στο πλαίσιο του γεγονότος ότι η λιμενική βιομηχανία και η κοινωνία γενικά αποδέχονται πλέον το επιστημονικό, νομικό και ηθικό επιχείρημα για περιβαλλοντική προστασία. Η στόχευση του νέου προγράμματος σπουδών είναι η εκπαίδευση σε νέες και αποδοτικότερες επιλογές διαχείρισης με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής για τα λιμάνια.

Στο πλαίσιο αυτό και πέρα από τα θεωρητικά μαθήματα, οι φοιτητές μας συμμετέχουν σε εργασίες πεδίου στους χώρους των λιμένων και ποταμών. Έτσι, έχουν πραγματοποιηθεί τέσσερις εκπαιδευτικές εργασίες πεδίου (field trip), σε συνδυασμό με ομάδα από το αντίστοιχο Τμήμα του Πανεπιστημίου του Cardiff, οι οποίες περιλαμβάνουν δειγματοληψίες υδάτων και ιζημάτων σε λιμάνια και παράκτιες περιοχές, αναλύσεις ρυπαντών, ναυτικές εφαρμογές, καταγραφή περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και πρακτικές εφαρμογές περιβαλλοντικής διαχείρισης σε λιμενικούς χώρους. Οι εργασίες έχουν πραγματοποιηθεί στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, με την υποστήριξη του ΟΛΠ, και στις υπόλοιπες εγκαταστάσεις, στη Δραπετσώνα, το Ικόνιο και τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, με την υποστήριξη του Λιμενικού Σώματος. Οι περισσότερες διοικήσεις λιμένων βασίζονται πλέον στο έγκυρο επιστημονικό δεδομένο που παρέ-

χονται από τις ασκήσεις αυτές, όπως φαίνεται και στο τελευταίο Handbook του ΟΛΠ με τίτλο «Environment-New Data to Fine Tune the Port's Green Policies», σελ. 48-49.

Πρέπει να τονισθεί ότι, με την πολύχρονη συνεργασία μας, έχει επιτευχθεί η συνεργασία του Εργαστηρίου Μέτρησης Θαλάσσιας Ρύπανσης και Ωκεανογραφίας και των λιμένων στη βάση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης και εκτίμησης. Οι εμπιστευτικές μελέτες μας εκπονούνται σε συνεργασία με τον καθηγητή C.F. Wooldridge του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Cardiff, ο οποίος έχει και την επιστημονική εποπτεία του προγράμματος Eco-Information της ESPO, και περιλαμβάνουν περιβαλλοντικά δεδομένα και συμπεράσματα, τα οποία είναι απαραίτητα για την περιβαλλοντική διαχείριση και πολιτική των Οργανισμών Λιμένων.

Έχουμε καταφέρει, λοιπόν, αυτό που ήξερε και η παροιμία: «Με ένα σμπάρο, δυο τρυγόνια», καθώς τα παραπάνω έγκυρα επιστημονικά δεδομένα προέρχονται από τις δειγματοληψίες και τις αναλύσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των σχετικών μαθημάτων και των δύο πανεπιστημίων (Πανεπιστήμιο Πειραιά και Πανεπιστήμιο Cardiff).

Πιστεύουμε, τέλος, ότι η προσπάθεια για την ανάπτυξη τέτοιου τύπου συνεργασιών είναι ιδιαίτερα σημαντική για το Τμήμα μας, καθώς μας δίδεται η ευκαιρία να εκπαιδεύσουμε τους φοιτητές μας σε πραγματικές συνθήκες στα κυριότερα λιμάνια της Ελλάδας και να αναπτύξουμε περαιτέρω ερευνητικά πεδία σε θέματα «Περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμενικών δραστηριοτήτων» και «Δομής και οργάνωσης λιμενικών επιχειρήσεων ως παραμέτρων μείωσης περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων σε λιμενικούς χώρους», τα οποία έχουν σημαντικό ενδιαφέρον στον επιστημονικό τομέα, αλλά και σε επίπεδο εφαρμο-

Salvage

worldwide emergency response

- Environmental Protection
- Cargo Preservation ● Pumping Services
- Deepsea Towage ● Casualty Repairs
- Rapid Response ● Marine Salvage
- Wreck Removal ● Sub-Sea Works
- Ocean Rescue ● Anti-pollution
- Fire-Fighting ● Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations



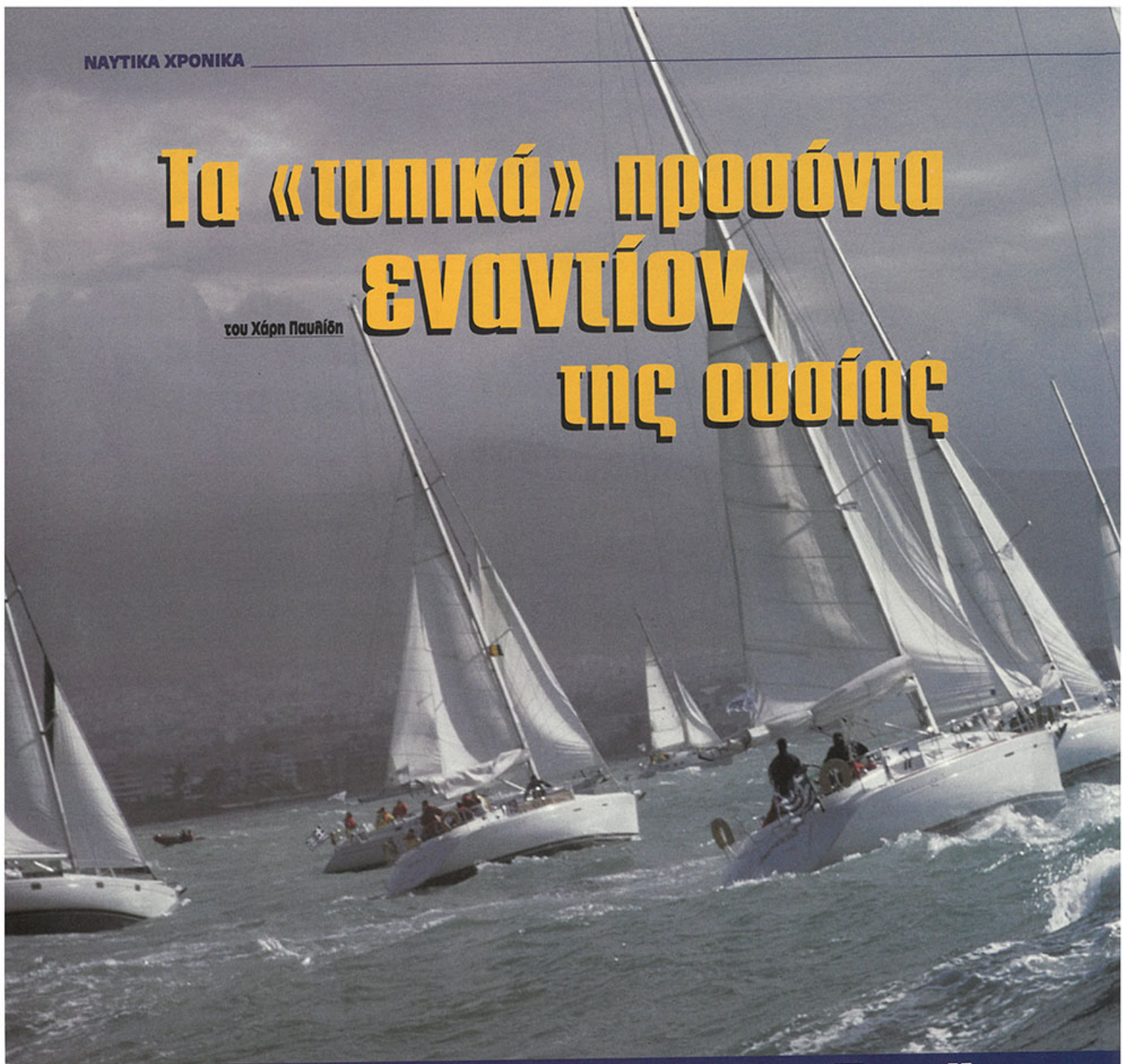
Piraeus - Greece
Phone: (01) 4221000
Fax: (01) 4221008-4174885
e-mail: tsav@ath.forthnet.gr

London - England
Phone: (0171) 3776634
Fax: (0171) 3776619
e-mail: tsav@globalnet.co.uk

TSAVLIRIS

Τα «τυπικά» προσόντα εναντίον της ουσίας

του Χάρη Παυλίδη



Σ Κ Α Φ Η

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με απόφασή του που πρόκειται να εκδοθεί, επιθυμεί να ρυθμίσει το καθεστώς των αδειών διακυβέρνησης ιστιοφόρων πλοίων αναψυχής από 7 έως 16 μέτρα.

Έως σήμερα, για τη διακυβέρνηση των επαγγελματικών ιστιοπλοϊκών σκαφών (bare boats) χρειάζονταν δύο κάτοχοι διπλωμάτων ιστιοπλοίας, τα οποία αποκτούσε κανείς από τις σχολές ιστιοπλοίας, έπειτα από εξετάσεις.

Οι σχολές αυτές έχουν ιδρυθεί βάσει Προεδρικού Διατάγματος που ισχύει τα τελευταία 35 χρόνια, λειτουργούν κυρίως σε ναυτοθητητικούς ομίλους ή από ιδιώτες παλαιμάχους αθλητές (ολυμπιονίκες, βαλκανιονίκες κ.λπ.) με κρατική έγκριση, από τις τάξεις τους δε έχουν περάσει χιλιάδες μαθητές.

Αδιαμφισβήτητο είναι και το γεγονός πως ελάχιστα είναι τα ατυχήματα που συμβαίνουν στα ιστιοπλοϊκά σκάφη.

Με τη νέα απόφαση του ΥΕΝ θα απαιτείται πλέον η παρακολούθηση σχολών μεγαλύτερης διάρκειας και οι υποψήφιοι θα εξετάζονται σε ενιαία μαθήματα από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Δεν θα μβάνεται όμως πρόνοια για αυτόματη μετατροπή των ήδη υπάρχοντων διπλωμάτων σε διπλώματα νέου τύπου.

Με το καινούργιο δίπλωμα θα επιτρέπεται η διακυβέρνηση σκαφών από 7 μέτρα έως 100 κόρους (περίπου 37 μέτρα). Τεράστιο όμως πλήγμα θα δεχθεί ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός μετά την 1-1-2001, αφού ελάχιστοι θα είναι αυτοί που θα αποφασίζουν να καταβάλλουν τα υπέρογκα πλέ-

ον δίδακτρα παρακολούθησης μαθημάτων διάρκειας έξι μηνών και εξέτασης σε αντικείμενα άσχετα με όσα πρόκειται να χρειαστούν σε ένα ιστιοπλοϊκό 15 μέτρων.

Έτσι, ούτε οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες δεν θα μπορούν να μετακινούν πλέον τα σκάφη τους, διότι μετά την ως άνω ημερομηνία δεν θα έχουν πλέον τα τυπικά «προσόντα». Η υποχρέωση δε των αλλοδαπών, που πρόκειται να ταξιδέψουν στην Ελλάδα άνω του ενός μηνός με ιδιόκτητο σκάφος, να εφοδιαστούν με ανάλογο δίπλωμα, αφού δώσουν εξετάσεις στα ελληνικά, είναι σίγουρο ότι θα τους οδηγήσει στη γειτονική Τουρκία. Και, αποδεδειγμένα, η Τουρκία είναι πλέον στο θαλάσσιο τουρισμό ασύγκριτη.

Από το Πανελλήνιο Επαγγελματικό Σωματείο



Α Ν Α Ψ Υ Χ Η Σ

Κυβερνητών Ιστιοφόρων Σκαφών Αναψυχής (ΠΕΣΚΙΣΑ) εκτιμάται ότι, ακόμη και εάν έπειτα από δύο χρόνια δικαίωμα ενοικιάσεως σκαφών θα έχουν εκ των πραγμάτων μόνο αθλητοδοποι, αφού ελάχιστοι Έλληνες θα είναι σε θέση να πληρώσουν την εκπαίδευση, δεν θα κινείται η αγορά, αφού δεν θα υπάρχουν άνθρωποι να μεταφέρουν τα σκάφη.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΕΣΚΙΣΑ, υπολογίζεται ότι αυτή τη στιγμή περίπου 500 άτομα ασχολούνται επαγγελματικά με τη μεταφορά σκαφών από ναυπηγεία του εξωτερικού στην Ελλάδα, με τη μεταφορά τους μεταξύ ελληνικών λιμανιών και τη διακυβέρνησή τους όταν οι ναυηγάτες δεν έχουν ναυτική εμπειρία.

Όλοι αυτοί οι άνθρωποι, με τη βοήθεια των οποίων έχει κτισθεί ο θαλάσσιος τουρισμός, και για

τους οποίους το κράτος έως σήμερα δεν είχε λάβει καμιά πρόνοια, παρά το γεγονός ότι στηρίζουν το συναθροισματοφόρο θαλάσσιο τουρισμό, θα υποχρεωθούν να περιπέσουν στην κατηγορία των ανέργων.

Μήπως το υπουργείο θα έπρεπε να αναθεωρήσει τη σχεδιαζόμενη απόφαση υπό το πρίσμα των μακροπρόθεσμων οικονομικών συνεπειών, αφού η ζημία θα είναι σίγουρα μεγαλύτερη από τη βραχυπρόθεσμη είσπραξη των παραβόλων για τα εξέταστρα, λαμβανομένου δε υπ' όψιν του γεγονότος ότι τα τελευταία χρόνια ελάχιστα ατυχήματα συμβαίνουν σε ιστιοφόρα;

Χαρακτηριστικό είναι ότι σε χώρες όπως η Γαλλία δεν απαιτείται καν δίπλωμα ιστιοηλίας.

Η πρόταση τόσο των εκπαιδευτών όσο και του

ΠΕΣΚΙΣΑ είναι η καθιέρωση διπλωμάτων κυβερνητών δύο κατηγοριών, ένα για σκάφη από 7 έως 16 μέτρα της κατηγορίας «Bare Boat» με το υπάρχον σύστημα εκπαίδευσής και ένα για σκάφη από 17 μέτρα έως 100 κόρους (37 μέτρα).

Όταν το παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» κυκλοφορεί, ίσως η ρύθμιση αυτή να αποτελέσει πλέον νόμο. Θα είναι όμως σοβαρό λάθος, που αναμφισβήτητα θα οδηγήσει τον κλάδο σε κρίση και χιλιάδες επαγγελματίες στην ανεργία. Δυστυχώς, αν αυτό έχει συμβεί, τότε ο μόνος υπουργός που προχώρησε με αποφασιστικότητα και τόλμη στην αληθινή του θεσμικού πλαισίου για τα σκάφη αναψυχής, θα έχει υποπέσει σε ένα λάθος το οποίο θα βλάψει το θαλάσσιο τουρισμό.

Ενώπιον εξελίξεων

Επείτα από περίπου μία διετία χαμηλής ναυτιλαγοράς, κατ' αρχήν στο ξηρό φορτίο, με επέκταση, κάπως αργότερα, στο πετρέλαιο, κάτι φαίνεται να αλλιάζει στις μέρες μας. Και δεν εννοώ, ασφαλώς, το δείκτη BIFFEX ή και άλλες παρόμοιες απόπειρες αποτύπωσης της επικρατούσας κατάστασης, δεδομένου ότι, παρά την όντως φιλότιμη προσπάθεια των δημιουργών τους, ουδέποτε κατάφεραν να εκφράσουν το σύνολο της αγοράς και, ακόμη λιγότερο, την πραγματικότητα της Ακτής Μιαούλη.

Αναφέρομαι, κυρίως, στη δραστηριότητα του εφοπλισμού, τη σχετική με την ανανέωση του υπάρχοντος στόλου, την απαλλογική από την παλαιά χωρητικότητα και τη σε σημαντικό ποσοστό καταφυγή στις ναυπηγικές εσχάρες ως του «σφαιρικού» προ-

σφορότερου τρόπου επίτευξης του σκοπού.

Είναι δύσκολο να ανεύρει κανείς την αρχή του νήματος για να εξετάσει και, στο μέτρο του δυνατού, να εξηγήσει τα τρέχοντα. Εδώ θα ξεκινήσουμε με με δεδομένο ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, τα ναυτιλιακά συγκροτήματα γίνονται κάθε μέρα και ισχυρότερα, με λιγότερη εξάρτηση από τον τραπεζικό δανεισμό και τον πονοκέφαλο της εξόφλησης της «δόσης». Ενώ, επιπρόσθετα, στην ελληνική πραγματικότητα, η συσσώρευση χρήματος και, επομένως, η αύξηση της ρευστότητας στα μετά το 1987 χρόνια, μείωσε τον αριθμό των εταιρειών που αντιμετωπίζουν υπαρκτό πρόβλημα με την εμφάνιση μιας κρίσης με κάπως μεγάλη διάρκεια.

Αποτέλεσμα του παραπάνω, τα πλοία που συνήθως διατίθενται προς πώληση στη διάρκεια και ως αποτέλεσμα οικονομικών αδιεξόδων μιας ναυτι-

λιακής κρίσης να γίνονται ολοένα και λιγότερα, γεγονός που περιορίζει τον -καλώς εννοούμενο- και-ροσκοπισμό των ισχυρότερων, που κατά παράδοση εύρισκαν την περίπτωση κατάλληλη για τη δική τους ανανέωση.

Οι εντός των τειχών ασφαλώς και αντιλαμβάνονται τι εννοώ, αφού, σε μια εποχή που, τέλος πάντων, δεν είναι και η καλύτερη, και που ακόμη οι τιμές είναι συγκρατημένες, βλέπουν σε κάθε επιθεώρηση προς πώληση πλοίου αριθμό επιθεωρητών που ασφαλώς ξεπερνά τις ανάγκες ποδοσφαιρικής ομάδας!...

Η εξασφάλιση, λοιπόν, της αγοράς ενός πλοίου συνιστά δοκιμασία την οποία πολλοί πλοιοκτήτες-αγοραστές δεν είναι πρόθυμοι να υποστούν. Τώρα, λοιπόν, που περισσότερο από τους «δείκτες» η γενική αίσθηση της αγοράς προδίδει μια καινούργια άνοιξη (όσο και αν αυτό φαίνεται υπερβολικά αισιό-

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



δοξολ), το παραπάνω φαινόμενο αποκτά ιδιόζουσα σημασία και ωθεί προς ενοησιακές λύσεις.

Παράλληλα, η πανταχόθεν ασκούμενη πίεση για ποιότητα και ασφάλεια εξωθεί αριθμό πλοίων προς τις διαλύσεις, που φαίνεται να απειλούν, σε αριθμό και όγκο, τις επιδόσεις των μέσων της δεκαετίας του '80.

Όλα αυτά, έπεται από κάποιους διαταγμούς που διακρίνουμε στη διάρκεια των τριών πρώτων μηνών του 1999, φαίνεται τώρα να λαμβάνουν σάρκα και οστά στον τομέα των ναυπηγήσεων. Από τη γνωστή για τους τακτικούς αναγνώστες μου (αν υποθέσει ότι υπάρχουν) θέση μου, εκείνη του μεσίτη αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων, με τριάντα συναπτά χρόνια στο επάγγελμα, είμαι, νομίζω, σε θέση να διατυπώσω την άποψη ότι είναι ζήτημα αν υπάρχει και ένας Έλληνας πλοιοκτήτης με υπόσταση, που να μην έχει πρόσφατα παραγγείλει ή διαπραγματευθεί ή, έστω, ασχοληθεί ή σκεφθεί να ασχοληθεί με μία ή περισσότερες περιπτώσεις ενός newbuilding project! Γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τη γνωστή πάγια τακτική της πλειονότητας των εφορηιστών μας, παλαιότερα και πρόσφατα.

Το ευτύχημα για τους ενδιαφερομένους (δυστύχημα, φυσικά, για την άλητη πλειοψηφία) είναι ότι η

Το περιεχόμενο του παρόντος άρθρου αποτελεί το σπασμά των πρόσφατων ή και τρεχουσών εμπειριών του γράφοντος από την καθημερινή του ενασχόληση στον τομέα των αγοραπωλησιών και των ναυπηγήσεων πλοίων. Ένας τομέας που, αν και δύναται να θεωρηθεί μέρος μόνον της όλης περὶ τα ναυτιλιακά δραστηριότητας, απέχει ελάχιστα από το να διαμορφώνει καταστάσεις που χαρακτηρίζουν το σύνολό της και, κυρίως, να αποτελούν λίγο-πολύ ασφαλείς δείκτες μελλοντικών εξελίξεων.

παρούσα εξελικτική φάση της αγοράς βρίσκεται τα ναυπηγεία σε κατάσταση καχεκτικού βιβλίου παραγγελιών, με συνέπεια τη διατήρηση εξαιρετικά χαμηλών τιμών που, παρά την ήδη μερική έως και ικανοποιητική κάλυψη των πιο πιεστικών ανοιγμάτων, συντηρεί ακόμη συνθήκες αδρόνειας που κρατούν τα επίθετα τιμών χαμηλά.

Το έχω ξαναγράψει, αλλιά για μία ακόμη φορά θα τονίσω ότι, αντίθετα από ό,τι γενικώς πιστεύεται, οι ναυπηγικές χώρες στον κόσμο δεν είναι πολίτες και τα αξιόλογα ναυπηγεία λίγα. Δεν είναι παράλογο, συνεπώς, να διατυπώσει κανείς την πρόβλεψη μιας ενδεχόμενης κάθεται ανόδου των ναυπηγικών τιμών στο αμέσως προσεχές διάστημα.

Ήδη η Κορέα, εκ των πραγμάτων σχεδόν, απορρίπτει τα μικρά πλοία (panamax και κάτω), η Κίνα τείνει να εξαντλήσει το σε ναυπηγικές κλίμακες δυνατό της για τον δυνάμενο να γίνει αντικείμενο διαπραγμάτευσης χρόνο, ενώ η Ιαπωνία προσπαθεί να αποτινάξει τις υφιστάμενες αγκυλώσεις της και να βγει στην αγορά διεκδικώντας ευρύτερη γκάμα πελατείας από εκείνη που κατά τα τελευταία μερικά χρόνια και μέχρι πρόσφατα πρόσχε.

Δύο ή τρεις ακόμη χώρες, με περιορισμένο δυναμικό και δυνατότητες, απομένουν για να κλείσει ο κύκλος. Τι πρόκειται, λοιπόν, ή τι μπορεί να γίνει;

Όλα τα σημάδια δείχνουν τη συγκέντρωση του εφορηιστικού δυναμικού σε συνεχώς και λιγότερες, αλλιά σαφώς μεγαλύτερες μονάδες, που θα συγκεντρώνουν τα καλύτερα και πιο αποδοτικά πλοία, με συνθήκες άνετης ταμιακής ρευστότητας και με τις καλύτερες προσβάσεις στις πηγές ανανέωσης, τα ναυπηγεία. Ίσως είναι και αυτό χαρακτηριστικό ή και συνέπεια της διαβόητης παγκοσμιοποίησης!...

Εδώ θα μπορούσε κανείς να παρεμβάλλει και μία ακόμη επισημάνση, που εμπιέχει και το χαρακτηριστικό αρνητικού σχολίου. Αναφέρομαι στα μοντέρνα συστήματα εξασφάλισης κεφαλαίων που, πολύ συχνά, εκτρέπονται του σκοπού τους, αφού αντιστρέφουν τη φορά των πραγμάτων. Αντί, δηλαδή, να ζητάμε χρήματα για την επίτευξη ενός επιχειρηματικού στόχου, τώρα έχουμε χρήματα που αγωνιώς ψάχνουμε πού θα τα ξοδέψουμε! Πιστεύω ότι μια τέτοια πρακτική μόνο αρνητικές συνέπειες μπορεί να έχει στη ζητούμενη ισορροπία.

Αν τα παραπάνω αποτελούν αληθείς διαπιστώσεις -και, εδώ που το λέμε, δεν βιέπω γιατί απλώς αποτυπώσεις τέτοιων φαινομένων να περιέχουν περιθώρια σφάλματος-, το μήνυμα προς τον μέσο και μικρό πλοιοκτήτη ασφαλώς καλύπτεται από τη γνωστή αγγλική λέξη «consolidation», στην οποία, εγώ τουλάχιστον, εν προκειμένω θα φόρτωνω τις έννοιες του νοικοκυρέματος, της επικέντρωσης της προσοχής στην ποιότητα, της βελτίωσης σχέσης ιδίων προς ξένα κεφάλαια και της οριακής μείωσης του λειτουργικού κόστους, χωρίς όμως -και εδώ ακριβώς έγκειται το πρόβλημα- επιπτώσεις στα ζητήματα ασφαλείας. Σε δεύτερο πλάνο, η μετά από κατάληξη επιλογής συνένωση σε μεγαλύτερες μονάδες φαντάζει αναπόφευκτη.

Θέλω να πιστεύω ότι οι παραπάνω διαπιστώσεις και σχόλια έχουν μια κάποια χρησιμότητα... ➡





ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Στις 12 Μαΐου έγινε στη Ναυτιλιακή Λέσχη η παρουσίαση των εταιρειών TOPMAR SHIPPING SA και της ρωσικής ασφαλιστικής εταιρείας INCOSSTRACH.

Η INCOSSTRACH, με 4 διεθνή βραβεία στο ενεργητικό της (1988 1st International Financial Award, Geneva, 1993 XXIII International Award for Commercial Prestige, Madrid, 1995 XX Golden Award for the best trade name, Madrid, 1996 10th Golden Europe Award for quality, Paris), δραστηριοποιείται στην ελληνική ασφαλιστική αγορά της ναυτιλίας σε συνεργασία με τον αποκλειστικό της αντιπρόσωπο TOPMAR SHIPPING.

Τα assets της INCOSSTRACH τον Ιανουάριο του 1999 ανέρχονταν στο ποσό των US\$ 945.000.000, οι εταιρικοί πελάτες της στους 5.689 (1998), ενώ οι συνολικές καθαρές πληρωμές απαιτήσεων ήταν US\$ 198.303.000 (1998). Η INCOSSTRACH καλύπτει, συνολικά, 57 διαφορετικούς ασφαλιστικούς τομείς (συμπεριλαμβανομένου και του ναυτιλιακού), τομείς που πολύ πιθανόν να καλύψει σύντομα και στην Ελλάδα, σε συνεργασία με την TOPMAR, και διαθέτει διεθνές δίκτυο σε 40 διαφορετικές χώρες, είτε μέσω θυγατρικών εταιρειών είτε επισήμων αντιπροσώπων. Θυμίζουμε ότι η INCOSSTRACH ήταν η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία που δημιούργησε και προσφέρει την υπηρεσία των fixed premiums στη ναυτιλιακή αγορά. ➡



από αριστερά οι κύριοι, Igor Krasnokutsky, Alexander Doko και Claude Hallak



ο Claude Hallak, ο Sergey Trubitsin και η Γιάννα Κοσκινά

ΚΡΙΣΗ ΣΤΟ ΚΟΣΟΒΟ

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ
ΑΛΒΑΝΙΑ
FYROM



Η UNICEF ΕΙΝΑΙ ΕΚΕΙ!

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΑΣ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΜΗΝΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ:

- ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΣ 40.000 ΠΑΙΔΙΩΝ
- 5.000 ΠΑΚΕΤΑ ΑΛΑΤΩΝ ΕΝΥΔΑΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΟΜΑ
- 20 ΤΟΝΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΩΝ ΝΕΡΟΥ & 5 ΤΟΝΟΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ

- 5 ΣΧΟΛΕΙΑ & ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΚΕΝΤΡΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ ΣΕ ΚΑΤΑΥΛΙΣΜΟΥΣ
- 10 ΟΜΑΔΕΣ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ
- 49 ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΞΑΝΑΒΡΗΚΑΝ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ

ΕΣΕΙΣ;

Καταθέστε τη βοήθειά σας στις Τράπεζες:

ΕΘΝΙΚΗ 169/480020-64 • ΕΜΠΟΡΙΚΗ 031 / 80 191 081 • CITIBANK Αμπελοκήπων 55 02 346484

ΑΓΡΟΤΙΚΗ, Κεντρικό Κατάστημα, λογ. Νομικών Προσώπων 4416-70

ΝΑΙ! Θέλω να συνεισφέρω στα προγράμματα της UNICEF για τα παιδιά του πολέμου:

Επώνυμο: _____ Όνομα: _____ Διεύθυνση: _____

Τόλη: _____ ΤΚ: _____ Τηλ: _____

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

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

☐ Παρακαλώ, χρεώστε τη συνεισφορά μου στην κάρτα μου, ☐ ΕΘΝΟΚΑΡΤΑ - MASTERCARD, ☐ ΕΜΠΟΡΟΚΑΡΤΑ, ☐ VISA, ☐ DINERS

Αρ. Κάρτας: _____ Ημερ.Λήξης: _____

Ημερομηνία: _____ Υπογραφή: _____



ΞΕΝΙΑΣ 1, ΑΘΗΝΑ 115 27, ΤΗΛ.: 74 84 184



Forum

70 Διεθνές Thalassa



απο αριστερά, ο Γ. Διευθυντής της NEL Lines Α. Αθναίος, ο πρόεδρος του Δ.Σ. της CRETAN FERRIES Ι. Χαλκιδάκης, ο πρόεδρος της Remi Maritime Seacrest Shipping Σπ. Ποθέμης, ο Γ. Διευθυντής της οργανωτικής επιτροπής του Thalassa Forum Α. Βομβογιάννης και ο αρχηγός του Α. Σ. Θ. Παπακωνσταντίνου

Με μεγάλη συμμετοχή προσωπικοτήτων του ναυτιλιακού κόσμου ολοκληρώθηκαν οι τριήμερες εργασίες του 7 ου Thalassa Forum με θέμα "Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ" στο Ζάππειο Μέγαρο.

Στις συζητήσεις μετείχαν, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γ. Γράτσος, της ΕΕΕ Γιάννης Λύρας, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ Γ. Χαλός, κ.α.

Τις εργασίες άνοιξε ο πρόεδρος της Remi Maritime Seacrest Shipping Σπ. Ποθέμης με μια αναδρομή στα πέντε χιλιάδες χρόνια της ελληνικής ναυτιλίας, επισημαίνοντας ότι η ελληνική σημαία έχει πάψει να είναι ανταγωνιστική. Στη συνέχεια της ομιλίας του ο κ. Ποθέμης αναφέρθηκε την πρόοδο του Νορβηγικού νηολογίου το οποίο, όπως τόνισε, δεν προϋποθέτει νορβηγικής καταγωγής καπετάνιους.

Τον κ. Σπ. Ποθέμη διαδέχθηκε ο κ. Ν. Τσαβθίρης, πρόεδρος του ομώνυμου ομίλου, ο οποίος αναφέρθηκε στην περίοδο ύφεσης που διανύει η αγορά των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών καθώς και την απειλή που δέχεται η επιβίωση τους.

Από τους εισηγητές του συνεδρίου ήταν και ο κ. Γ. Βερνίκος, πρόεδρος της Vernicos Yachts, ο οποίος αναφέρθηκε στην κρίση της Γιουγκοσλαβίας και την αρνητική επίπτωση του πολέμου στην εκμίσθηση σκαφών με πλήρωμα, κυρίως από την Αμερική.

Ο κ. Κόντες, διευθύνων σύμβουλος της Festival Cruises, αναφέρθηκε στο μέλλον των κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα ενώ οι εισηγήσεις των κ.κ. Εμ. Παπαλέξη και Δ. Μπασάτσου προέδρου της Mare Maritime Company Sa και διευθυντή της Helmera αντίστοιχα, ήταν για τις επερχόμενες αλλαγές στη δομή της Ναυτιλίας αλλά και για τη σημασία της εθελοντικής περιβαλλοντικής προσφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στο κατώφλι του 21 ου αιώνα ενώ για «την ανυπαρξία ουσιαστικών έργων τα οποία αφορούν τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια των πλοίων ή την ασφαλή

και ομαλή διακίνηση των επιβατών και των οχημάτων» επισημάνει ο αντιπρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Επιχειρήσεων Αττικής, Αλέξανδρος Παναγόπουλος ο οποίος επεκτάθηκε και στο ιδιόμορφο καθεστώς προστατευτισμού των κρητικών εταιρειών μετά το έναυσμα που έδωσε ο Γερ. Στρίντζης, στις 26 Απριλίου, κατά τη συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, με αφορμή την πτώση του σκληρού μονοπωλίου του Β.Α. Αιγαίου.

Την Κυριακή, 16 Μαΐου 1999, στο περιβάλλον του Ζαπείου Μεγάρου έγινε η απονομή των βραβείων Thalassa '99. Την τελετή παρακολούθησαν περισσότεροι από 500 προσκεκλημένους μεταξύ των οποίων μέλη των οικογενειών των βραβευμένων και εκπρόσωποι της πολιτείας, της ναυτιλίας και της πνευματικής ζωής του τόπου.

Τα βραβεία απενεμήθησαν από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σ. Σουμάκη, τους αντιδημάρχους Αθηναίων κ.κ. Ζ. Χατζηφωτίου και Ν. Απέργη και τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος Θ. Παπακωνσταντίνου στους:

Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, βραβείο ανθρωπιστικής προσφοράς

Μίκη Θεοδωράκη, βραβείο προσφοράς στον πολιτισμό
Αριστοτέλη Ωνάση, βραβείο κοινωνικής προσφοράς και προσφοράς στη ναυτιλία

Ιωάννη Λάτση, βραβείο ανθρωπιστικής προσφοράς και προσφοράς στη ναυτιλία

Ιωάννη Δ. Πατέρα, βραβείο ανθρωπιστικής προσφοράς και προσφοράς στη ναυτιλία

Νικόλαο Σπ. Λοιμό, βραβείο προσφοράς στη ναυτιλία και στον πολιτισμό

Ζυή Ντασέν, βραβείο προσφοράς στον πολιτισμό

Ντόλη Γουλιανδρή, βραβείο προσφοράς στον πολιτισμό
Γεώργιο Π. Λιβανό, βραβείο προσφοράς στην ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος ➡



Στιγμιότυπα από την απονομή των βραβείων και από τη δεξίωση που ακολούθησε. Διακρίνονται ο Αντιδήμαρχος Αθηναίων Ζ. Χατζηφωτίου με τον αρθρογράφο του περιοδικού μας Απ. Δόμβρο, ο υπουργός Στ. Σουμάκης με την ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εκλεκτά μέλη των Δικηγορικών Συλλόγων Αθηνών και Πειραιώς.



Μεγάλη κινητικότητα παρατηρείται, το τελευταίο εξάμηνο, στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες καθημερινά ενδυναμώνονται με την αύξηση του στόλου τους και την καθιέρωση νέων τακτικών και έκτακτων γραμμών, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Σημαντικό βήμα προς τα εμπρός είναι και το ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλιστικού παράγοντα να αναμειχθεί πλέον ενεργά στην αεροπορική αγορά, είτε με την εξαγορά πακέτων μετοχών αεροπορικών εταιρειών ήδη εγκατεστημένων στην Ελλάδα, είτε με την ίδρυση και εγκατάσταση νέων. Στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» δημοσιεύονται οι πληροφορίες για τη δραστηριοποίηση των υπό κρατικό έλεγχο αερομεταφορέων και στο προσεχές θα δημοσιευθούν όλα όσα αφορούν τις ιδιωτικές εταιρείες.



επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιος

ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗ



ΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



Η Ολυμπιακή Αεροπορία ιδρύεται στις 6 Απριλίου 1957 και ο στόλος της αποτελείται τότε από 14 αεροσκάφη τύπου DC3 (DACOTA) και ένα τύπου DC-4. Αμέσως παραγγέλλονται άλλα τρία αεροσκάφη, τύπου DC-6B και στις 2 Μαΐου 1957 το πρώτο από αυτά πραγματοποιεί το πρώτο δρομολόγιο Αθήνα-Ρώμη-Παρίσι-Λονδίνο.

Το προσωπικό της εταιρείας ήταν μόλις 865 άτομα.

Το 1973, η Ο.Α. προσθέτει στο στόλο της το τελειότερο και μεγαλύτερο αεροσκάφος, το Boeing 747-200B «JUMBO JET», το οποίο από τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου αναλαμβάνει την εκτέλεση του δρομολογίου Αθήνα-Νέα Υόρκη, χωρίς καμία ενδιάμεση στάση. Ο «Ολύμπιος Ζεύς», όπως ονομάστηκε το νέο αεροσκάφος, είναι το 29ο της Ολυμπιακής και το 22ο αεριωθούμενο τύπου Boeing, από την πρώτη παραλαβή τέτοιων αεροσκαφών το 1966.

Την 1η Ιανουαρίου 1975, περιέρχονται στο ελληνικό κράτος όλες οι μετοχές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των θυγατρικών της από τον όμιλο Ωνάση. Η σχετική ενέργεια δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 24 Ιουλίου 1975.

Το 1984, και συγκεκριμένα στις 6 Δεκεμβρίου, ξεκινάει το δρομολόγιο Αθήνα -Σιγκαπούρη-Μελβούρνη-Σίδνεϊ με αεροσκάφος Boeing 747-200B. Με τη νέα γραμμή για Αυστραλία, η Ο.Α. έχει πλέον δίκτυο εσωτερικού και εξωτερικού 106.813 χιλιομέτρων.

Το 1991, η Ο.Α. έχει ευρωπαϊκό δίκτυο που καλύπτει 19 πόλεις, ενώ το διεθνές δίκτυο της εταιρείας καλύπτει 38 προορισμούς και στις πέντε ηπείρους.

Τον Ιούλιο του 1994, η Βουλή των Ελλήνων προχωρά στην ψήφιση του νόμου εξυγίανσης της εταιρείας, έπειτα από σχετική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μεταφορών. Το πρόγραμμα εξυγίανσης τίθεται σε εφαρμογή στα τέλη του ίδιου χρόνου.

Σήμερα, ο εθνικός αερομεταφορέας βρίσκεται στην πιο δύσκολη περίοδο της ιστορίας του, αναζητώντας εταιρεία ανάληψης του management. Έπειτα από σχετικό διαγωνισμό και την υποβολή προσφορών, η Διοίκηση της εταιρείας, σε συνεργασία με το υπουργείο Μεταφορών, προβαίνει στην αξιολόγηση των προσφορών και την επιλογή της εταιρείας στην οποία θα αναθέσει το management, προκειμένου να αναδιαρθρωθεί εκ βάθρων για να μπορέσει να συνεχίσει το έργο της δυναμικά, στη νέα εποχή του οξυμμένου ανταγωνισμού, λόγω της ελευθέρωσης της αγοράς αερομεταφορών. Παράλληλα με τη μητρική εταιρεία,

οι θυγατρικές Olympic Aviation και Μακεδονικές Αερογραμμές αναδιοργανώνονται και προετοιμάζονται να παίξουν σημαντικό ρόλο στις ελληνικές εσωτερικές και διεθνείς αερομεταφορές.

Κεντρικό γραφείο: Λεωφ. Συγγρού 96-100, Αθήνα 11741, τηλ: 9269111, fax: 9267154.

ΣΤΟΛΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τύποι αεροσκαφών	Αεροσκάφη
B747-212B	3
B747-284	1
A340-300	2
A300-B4	2
A300-600	2
B737-200	11
B737-300	1
B737-400	13
Σύνολο	35

ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΕΛΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Τύποι αεροσκαφών	Αεροσκάφη
A340-300	2
B737-800	8
Σύνολο	10

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

Τον Οκτώβριο του 1967, η Ολυμπιακή Αεροπορία δημιούργησε τη διεύθυνση ελαφρών αεροσκαφών, με κύριο έργο τις ναυτιλίες προς τρίτους. Τέσσερα χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1971, έληξαν οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής και στη θέση της ιδρύθηκε η Α.Ε. Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Σήμερα, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα διαθέτει 17 σύγχρονα αεροπλάνα, 18 έως 70 θέσεων, και εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος των εσωτερικών δρομολογίων του ομίλου.

Επί 28 χρόνια εξυπηρετεί όχι μόνο τους τουριστικούς προορισμούς, αλλά και την άγονη γραμμή της νησιωτικής Ελλάδας, με 570 πτήσεις εβδομαδιαίως.

Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα συνδέει επίσης την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τα Τίρανα, το Βουκουρέστι, το Βελιγράδι και την Κωνσταντινούπολη.

Παράλληλα με τα τακτικά δρομολόγια, η εταιρεία εκτελεί πτήσεις charter, αεροδιακομιδές ασθενών, μεταφορές φορτίων, αεροφωτογραφήσεις, μεταφορά VIP κ.ά.

Πέραν του καθαρά πτητικού έργου, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έχει δραστηριοποιηθεί στον τομέα της αεροπορικής εκπαίδευσης.

Μέχρι σήμερα, η Olympic Aviation λειτουργούσε ως θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με ανεξάρτητη Διοίκηση και συγκεκριμένη αποστολή: την αεροπορική εξυπηρέτηση του ελληνικού νησιωτικού χώρου και ορισμένων περιφερειακών αερολιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδας. Έχοντας στην κατοχή της ικανοποιητικό στόλο ελαφρών και μεσαίας χωρητικότητας αεροσκαφών, υπηρετεί επί σειρά ετών τους σκοπούς για τους οποίους συστάθηκε. Η ευελιξία της οργάνωσης της εταιρείας, της δίνει τη δυνατότητα να αναπροσαρμόζεται ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς που εξυπηρετεί. Έτσι, με το δικό της ιπτάμενο προσωπικό και τη συνδρομή της μητρικής εταιρείας, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έχει επιτύχει να συνδέσει όλα τα νησιωτικά μικρά και μεσαία αεροδρόμια της χώρας, στην πλειονότητα των οποίων διατηρεί μονοπωλιακή εκμετάλλευση λόγω παντελούς έλλειψης ενδιαφέροντος από πλευράς νέων ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

Από τον Κοινοτικό Κανονισμό 2408/1992 περί παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος (Public Service Obligation) δίδεται η δυνατότητα στην



Ολυμπιακή Αεροπλοΐα να κάνει χρήση των ευνοϊκών ρυθμίσεων και να αποζημιώνεται για τις μη προσοδοφόρες γραμμές της. Η εταιρεία, σύμφωνα με το επιχειρησιακό της σχέδιο, είναι ήδη έτοιμη να ζητήσει την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού αυτού.

Σε ό,τι αφορά το μέλλον, στο πρόγραμμα της εταιρείας είναι η ανάπτυξη ενός εσωτερικού και διαβαλκανικού δικτύου, χρησιμοποιώντας ως κομβικά αεροδρόμια (HUBS) τους αερολιμένες Αθηνών και Θεσσαλονίκης. Με λίγα λόγια, προσπαθεί να επιτύχει αυτό που η μητέρα εταιρεία δεν μπορεί λόγω των δυσχερειών που αντιμετωπίζει με το στόλο της, το ιπτάμενο προσωπικό, το υψηλό κόστος κτλ.

ΣΤΟΛΟΣ:

1 Augusta A 109 K2
4 ATR 42-300
7 ATR 72-200
2 Eurocopter AS 355 F2
2 Fairchild Dornier 228-212

Έδρα:

Δυτικός Αεροσταθμός Αεροδρομίου Ελληνικού,
Αθήνα 166 04

Τηλ.: 01 9362681, fax: 01 9883009

Telex: 215824 Website www.olav.gr

e-mail: olav@otenet.gr

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

Οι Μακεδονικές Αερογραμμές προσέλαβαν ιπτάμενο προσωπικό, μίσθωσαν αεροσκάφη, και προχώρησαν ήδη στην ανάληψη υλοποίησης ενός μεγάλου προγράμματος τακτικών και έκτακτων δρομολογίων το φετινό καλοκαίρι, το οποίο η μητρική εταιρεία δεν είχε τη δυνατότητα να υλοποιήσει. Με την παραλαβή τριών νέων αεροσκαφών, οι Μακεδονικές Αερογραμμές ξεφεύγουν πλέον από τη μέχρι σήμερα πορεία τους και μπαίνουν δυναμικά στο χώρο των ευρωπαϊκών αερομεταφορών. Έτσι, στο πλαίσιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργείται μια πραγματικά νέα και ευέλικτη εταιρεία, θυγατρική, με αντικειμενικό στόχο να μπει δυναμικά στην ανταγωνιστική ευρωπαϊκή αγορά των αερομεταφορών, μετά τις τρεις δεκαετίες μέτρων ελευθέρωσης που εγκαθίδρυσε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αριθμός αεροσκαφών:
5 (2 B727-200, 3 MD-90)
Αριθμός εργαζομένων: 71

Κεντρικά γραφεία: Συγγρού 96-100,
Αθήνα 117 41

Τηλεφωνικό κέντρο: 9269111, fax: 9267154.



Οι φετινές διακοπές έχουν την υπογραφή Virgin Experience

Αγγλία, Σκωτία, Ιρλανδία ή μήπως Βόρεια Αμερική και Καραϊβική; Η επιλογή είναι δική σας, αφού τα νέα καλοκαιρινά προγράμματα της Virgin Experience μόλις ανακοινώθηκαν για την ελληνική αγορά. Η εταιρεία εξέδωσε το δεύτερο ενημερωτικό φυλλάδιο στην ελληνική γλώσσα, με προορισμούς και προγράμματα που απευθύνονται σε όλα τα τολμηρά γούστα.

Ορισμένα μάλιστα προγράμματα Virgin Experience για την Αγγλία και την Ιρλανδία κρύβουν εκπλήξεις, όπως δωροεπιταγές για τα καταστήματα καλλυντικών Virgin Vie, για τα Virgin Megastores, καθώς και για το ανανεωμένο Virgin Atlantic Duty Free, ώστε να επιστρέψετε στο σπίτι σας με δώρα για εσάς και τους δικούς σας. Ανάμεσα στα πακέτα προτείνουμε στους πρωτοπόρους το Εδιμβούργο, για το διάσημο Tattoo Festival του Αυγούστου, που εδώ και 49 χρόνια συγκεντρώνει πάνω από 2.000.000 επισκέπτες. Για τους πιο... συντηρητικούς, αλλήλ φαντικούς του γκολφ, το Δουβλίνο, όπου θα έχουν τη δυνατότητα να εξασκηθούν στο αγαπημένο τους σπορ στα καταπράσινα λιβάδια της Ιρλανδίας.

Το Ορλάντο για διασκέδαση στην περιπετειώδη Disneyland, το Los Angeles για χο-

λιγουντιανή... ανανέωση, αλλήλ και το Σαν Φρανσίσκο με τα πιο μοντέρνα θέατρα, μουσεία και ε-

στιατόρια, αποτελούν μερικές από τις προκλήσεις για να ταξιδέψετε προς Βόρεια Αμερική.

Όσοι δε ανήκουν στην ομάδα των ρομαντικών, τα νησιά της Καραϊβικής αποτελούν «ιδανικούς» τόπους για εξωτικές ανανεώσεις. Μπαρμπάντος, Τζαμάικα, Αντίγκουα, Σάντα Λουσία και Μπαχάμες σας περιμένουν.

Virgin Experience ονομάζονται τα εικονικά προγράμματα διακοπών που προσφέρει η Virgin Atlantic Airways.

Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην Virgin Experience, τηλ: 92 49 120-3.



Γεύση από Ανατολή

Δύο νέα υπερσύγχρονα αεροσκάφη Boeing 777 σειρά 300 προστέθηκαν πρόσφατα στο στόλο της Thai Airways International PCL. Τα αεροσκάφη θα χρησιμοποιηθούν αυτό το καλοκαίρι στα δρομολόγια προς Σίδνι, Μελβούρνη, Τόκιο και Νέο Δελχί. Τα νέα B777-300 έχουν μεγαλύτερη εμβέλεια από τα 747, ενώ διαθέτουν αυξημένη χωρητικότητα ως προς τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Κύρια χαρακτηριστικά των νέων B777-300, της THAI, είναι οι σημαντικές βελτιώσεις που έχουν γίνει για την άνεση των επιβατών, καθώς και οι καινοτομίες στα συστήματα διασκέδασης. Ειδικότερα, στη Royal Executive Class (πρώτη θέση) των νέων

αεροσκαφών τοποθετήθηκαν στα καθίσματα ατομικά βίντεο και υποδοχές για PC, ενώ προσφέρεται η δυνατότητα τηλεφωνικής επικοινωνίας με ασύρματα τηλέφωνα, κατά τη διάρκεια της πτήσης. Επίσης, από την 1η Ιουνίου 1999, η THAI ξεκινάει τρεις εβδομαδιαίες πρωινές πτήσεις από Μπανγκόκ προς Φρανκφούρτη. Με αυτόν τον τρόπο, η THAI διευρύνει τη σύνδεση μεταξύ των δύο κέντρων της συμμαχίας Star Alliance και αυξάνει το συνολικό αριθμό των πτήσεων προς τη γερμανική πόλη σε 10 την εβδομάδα.

Αυτό το καλοκαίρι, αυξάνονται και τα δρομολόγια μεταξύ Μπανγκόκ και Μονάχου από τρία σε τέσσερα. Θα αυξηθούν, επίσης, οι πτήσεις της εταιρείας προς Λος Άντζελες και Μελβούρνη.

AIR

του Ηλία Μπίσια

Απογειώνεται η TNT Airways

Η TNT Airways αποτελεί μία ακόμη εταιρεία του ομίλου Ταχυμεταφορών Διαχείρισης Εμπορευμάτων, TNT. Η TNT Airways θα ασχολείται αποκλειστικά με τη διακίνηση εμπορευμάτων (cargo) και θα εδρεύει στη Λιέγη του Βελγίου, όπου η TNT εγκαίνιασε πέρυσι τον πιο σύγχρονο διαμετακομιστικό σταθμό εμπορευμάτων της Ευρώπης.

Με στόλο 33 αεροσκαφών, θα λειτουργήσει καταλυτικά ως προς τη μείωση των λειτουργικών εξόδων της TNT την επόμενη τριετία, ενώ θα δραστηριοποιηθεί εντός του έτους που διανύουμε και θα προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες από το 2002.

Ο στόλος θα αποτελείται από 14 αεροσκάφη Airbus A300, τα οποία θα αντικαταστήσουν τα παλαιότερα τύπου Boeing 727. Το αεροπορικό δίκτυο της TNT μεταφέρει 1.400 τόνους εμπορευμάτων κάθε εβδομάδα και εξυπηρετεί 50 ευρωπαϊκά αεροδρόμια σε καθημερινή βάση. Η TNT θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τις αεροπορικές εταιρείες British Airways, American Airlines, Qantas και KLM, γεγονός που δίνει στους πελάτες της TNT πρόσβαση σε 5.300 πτήσεις.

Ο Όμιλος Qualiflyer Group επεκτείνεται

Στις 30 Μαρτίου 1998 ιδρύθηκε το Qualiflyer Group, η ευρωπαϊκή αεροπορική συμμαχία μεταξύ των Swissair, Austrian Airlines, Sabena, TAP Air Portugal, Turkish Airlines και της γαλλικής AOM. Έπειτα από ένα χρόνο, η συμμαχία περιλαμβάνει ένδεκα αεροπορικές εταιρείες, μετά την είσοδο των Crossair, Lauda Air, Tyrolean Airways και Air Littoral. Η ιταλική Air Europe είναι το πλέον πρόσφατο μέλος του πιο γρήγορα επεκτεινόμενου συστήματος ευρωπαϊκής συμμαχίας.

Η Air Europe, της οποίας ποσοστό 45% κατέχει ο Όμιλος SairGroup, εκτελεί πτήσεις από το αεροδρόμιο Malpensa του Μιλάνου προς 45 διεθνείς προορισμούς, με στόλο αποτελούμενο από επτά Boeing 767 και πέντε Airbus 320, ενώ σύντομα θα προστεθούν και δύο Boeing 777. Την προηγούμενη χρονιά, η εταιρεία μετέφερε περίπου 800.000 επιβάτες, αγγίζοντας έσοδα 200 εκατομμυρίων ευρώ.

Με την είσοδο της Air Europe, ο στόλος του Qualiflyer Group περιλαμβάνει, σήμερα, 488 αεροσκάφη, που εξυπηρετούν περίπου 16.720 πτήσεις την εβδομάδα, σε ένα δίκτυο που καλύπτει 329 προορισμούς σε 125 χώρες σε όλες τις ηπείρους.



Η Ο.Α. τιμά την τέχνη

Παρουσία του υπουργού Μεταφορών, Α. Μαντέλη, έγιναν στις 24 Μαΐου τα εγκαίνια της μόνιμης έκθεσης έργων τέχνης στην ανακαινισμένη αίθουσα του αεροδρομίου της Σαντορίνης.

Κριτήριο της επιλογής των ζωγραφικών έργων ήταν να κατόνται οι καλλιτέχνες από τη Σαντορίνη ή να ζουν και δημιουργούν στο νησί. Σκοπός της μόνιμης έκθεσης είναι η αισθητική αναβάθμιση των χώρων του αεροδρομίου, αλλά -κυρίως- η προβολή της καλλιτεχνικής ζωής του νησιού.

Οι δημιουργοί που προσέφεραν τα έργα τους είναι: Όπου Ζούνη, Χριστόφορος Ασιμής, Πάρις Πρέκας, Μερώνη Πρέκα, Φρειδερίκη Νομικού, Κατερίνα Ιωαννίδου, Πόπη Ντουφεξή, Βαγγέλης Γεωργακόπουλος, Michele Meister, Ζωή Αθαφούζου, Άννα Μενδρινού, Παντελής Ξαγοράρης, Βασίλης Κύρκος, Δημήτρης Κοηλιούσης, Δημήτρης και Ασπασία Μπλήλου, Λία Σταματοπούλου και από τη Φοιτηγανδρο οι καλλιτέχνες Μάρκος Βενιός και Πόπη Λιζάρδου-Γκίνη.



NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 17

JUNE 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Marketing and Advertising Director:

Nelly Colybadis

Advertising Manager:

Manolis Kasimatis

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

or 110 US\$

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

46, Philonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Piraeus, Greece

Tel.: 0030-1-4227111

Fax: 0030-1-4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

The views expressed in the following articles do not necessarily reflect the Editorial opinion of the magazine. Every effort has been made to ensure that the information contained in NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the magazine is not liable for any inaccuracy that may have been introduced into it.

No text or photograph may be reproduced without express permission in writing beforehand from NAFTIKA CHRONIKA.

Contents

74. WE WILL MAKE INSTANT DECISIONS FOR THE REGISTRY

Interview of the President of Nea Demokratia - Vice President of European People Party

76. NEW YORK ARBITRATION AT THE MILLENIUM:

THE DYNAMISM OF A FLEXIBLE FORUM

by John G. Poles, John C. Stratakis and Jana N. Byron

80. SHARING THOUGHTS

by George Syrpis

81. IS THE FEELING MUTUAL

by Ian C. Simpson, London insurance insider

82. THE MARITIME SCENE NEWS

87. DIARY OF EVENTS, BOOK REVIEW

T

he problem of manning Greek ships with Greek sailors and, first of all, that of unemployment, in co-ordination with the contraction of the fleet under Greek flag, is obviously great. The certain thing is that differences in opinion between the state and shipowning on the matter of the competitiveness of Greek shipping and the reasons why it is burdened, do not help in solving the problem. In this light, certain views which have already put forward recently at a shipping forum by the president of the Chamber of Shipping of Greece Mr. Gratsos, who told some truths that the state is refusing to accept, are definitely of great importance. Which are these truths? First of all that the ship in itself creates

possibilities for a limited number of employment places on it. On the contrary, employment is much greater in other services which are necessary for the operation of the shipping business and the ship, as well as in industries that build and repair ships and their mechanical parts.

This means that the ship does create employment, but this is on land. These placements, however, have the same duration as the ship itself. Most employment is created where the management of the ships takes place. So, if the ship stops moving, these places are also lost. However, if we take into account international competition and its dimensions today, and also the liquid international economic coincidence, then we can see that the life-span of a shipping company may not be very big, with complications, as mentioned above, on employment.

The conclusion: For ships, which are the main property of a shipping business, to exist, they have to be profitable. And in order to be profitable, they have to have an economic life-span of at least 25 years. A framework that would help ship building with larger survival margins would help Greek shipping more and its competitors less. Profits from the operation of a ship should be encouraged. Because, beyond everything else, it ensures the operation of a safe and qualitatively upgraded shipping. This kind of shipping, in its turn, ensures the operation of all its services on land which create employment; the latter are sparse today... The state may like to have this truth in mind.



A few days before the Euro-elections, the leader of the political party "Nea Demokratia", Kostas Karamanlis, opens his cards to "Naytika Chronika" and does not hesitate to point out that he will not follow the policy of PASOK's government, which is simply observing the contraction of the national Registry, but he will instantly make "brave decisions". The leader of the opposition directly states that the "brave decisions" will be towards the direction of the moves which have been made for along time by all the other countries in competition. In the same interview, Mr. Karamanlis makes more news, for example his reference to "an outdated regulatory system" that exists in coastal shipping, but also his will to make Piraeus the centre of the wider area of Attica, for the strengthening of the cluster of marine and other related activities Mr. Karamanlis also talks about the upgrading of the shipbuilding industry, while he believes that Greek shipping enjoys a substantial international authority, which should be used as an important negotiation advantage in the formation of a common foreign and defence policy. Lastly, the leader of "Nea Demokratia" binds himself and his government to a consistent "change of course" in the Ministry of Mercantile Marine.

Interview to Haris Pavlidis

**We will make
instant decisions
for the Registry**

KOSTAS KARAMANLIS

President of Nea Demokratia - Vice President of European People Party

The Ministry of Mercantile Marine, as he says, should actively participate in the formation of the economic policy. In fact, to be more concise, he reveals that the Ministries of Economy will seriously take into account the variable of Mercantile Marine when they put forward "horizontal" policy measures. It should be noted that in this interview the leader of "Nea Dimokratia" for the first time fixes, in general terms, the limits of the policy he will follow in the marine sector as a Prime Minister

Mr. Karamanlis, I would firstly like a general positioning on the course of Greek shipping up to date.

Greek shipping is moving and developing all the time internationally, under conditions of hard competition, a long time before the term "internationalisation" of markets is discovered, based solely upon its own strengths. The knowledge of technology that has been acquired on marine matters and the flexibility in the making of instant decisions have allowed it to continue to date its particularly impressive course despite the fall in the shipping market, the flag discrimination and state support programmes which other countries of competition offer their commercial fleets.

In the fleet under the Greek flag, however, the developments under the Simitis government are particularly negative, and they are putting the sector's ties with the Greek economy to test for the first time in many decades. There is, of course, a considerable renewal in the coastal shipping fleet, but in this case as well the sector is facing an outdated regulatory system that is not beneficial neither for the consumer nor for clarity.

Would a Nea Dimokratia government, facing the reality of competitiveness of the Greek ship in combination with its increased cost, state a different proposition from that of the current government?

The Greek state firstly ought not to burden shipping activities with bureaucratic obstacles -the adversities it already has to face internationally are considerable anyway- and it ought to put forward a feeling of security, keeping its institutional framework steady. I would here like to remind you of the damage the taxation bill caused two years ago. Beyond this, the improvement of the international competitiveness of the ship under a Greek flag is obligatory. Instead of simply observing the contraction of the national Registry, as the PASOK government has been doing for a long time now for fear of "political cost", we will immediately make brave political decisions, like the other countries in competition have already done, under the guidelines suggested by the European Commission in 1996 in its announcement on Community Marine Strategy.

At the same time, we will utilise the accumulated technical knowledge to strengthen the cluster of Marine and other related activities in the wider area of Attica, with Piraeus as a centre.

Is there scope for development in the Shipbuilding Industry? What are Nea Dimokratia's propositions?

First of all, the policy for Shipbuilding Industry should also refer to ship repairing, given the fact that this activity constitutes the main part of the sector in Greece. Our policy cannot, of course, ignore two basic

parameters:

a. The restrictive rules in state support that the European Union has posed (seventh regulation, as it was prolonged) taking into account the relative agreement in the framework of the OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development).

b. The limited resources that our country has in order to be able to compete, in terms of state support, with countries like Germany, Korea and Japan, and countries like China which have low production costs. Besides these limiting factors, the ship repairing sector has a remarkable future in Greece if a composed policy is exercised, which will support the innovative actions and the private capital investment, either in repair or in the construction of specialised types of ship like passenger ships and, of course, battle ships, in the framework of the country's armament programme.

In the fleet under the Greek flag, however, the developments under the Simitis government are particularly negative, and they are putting the sector's ties with the Greek economy to test for the first time in many decades.

Which should be the role of Greek shipping in the framework of the European unification?

We believe and we have proved this with facts while Nea Demokratia was in power, that in marine matters our country has to have first say as far as common policy formation on a European basis is concerned.

Our target as a political party is the promotion of a unification policy in Europe the formation of a common foreign and defence policy. Greek shipping's international standing and its great value from a defence point of view, offer our country an important advantage in future negotiations in the above direction.

Mr. President, will Nea Dimokratia go on to upgrade the Ministry of Mercantile Marine, which all the governments have classified in the last places of the Ministerial Council?

The classification of the Ministry of Mercantile Marine in the Ministerial Council should not deem such a dynamic sector of the national economy unworthy. What is of utmost significance -and Nea Dimokratia's government will put this into effect consistently- is that the Ministry of Mercantile Marine participates actively in the formation of the economic policy, and in particular, that the Ministries of economy seriously take into account the variable of Mercantile Marine when they put forward "horizontal" policy measures.

Do you agree with the proposition of the Hellenic Shipowner Union to found a Mercantile Marine Academy?

What is needed in our country is a qualitative upgrading of marine education, which has been set back extremely over PASOK governments, taking into account international happenings in marine technical knowledge and the high degree of specialised knowledge which is offered in the equivalent education systems in competitive countries. These delays portray one more negative aspect in what concerns the competitiveness of the Greek ship and the employment of Greek seamen. It also has to be noted from a cost-benefit point of view that the followed state system for marine education is particularly ineffective, while it is widely recognised that the legislative intervention last year for the organisation and operation of marine education not only is not showing any quality improvement whatsoever, but it has also confused things in connection with the more general regulations that the Ministry of Education put forward.

For all these reasons, but also for ideological reasons, Nea Dimokratia is for the foundation of private Marine Academies which, together with the state ones, will be subject to austere quality control. ➡

New York Arbitration at the Millennium:



The Dynamism of a Flexible Forum

by John G. Poles

John C. Stratakis

Jana N. Byron

The current world-wide shipping recession has cast doubt on the survival of some ship owners, operators, charterers and others in the industry. Yet as we approach the dawn of the new millennium, history tells us that there remains a vibrant market for international trade and commerce.

Interdependence of all nations is likely to increase and trade will flourish. Since aeroplanes still cannot approach the cargo volume of container ships or bulk carriers, shipping will likely remain the primary source of economical, large-volume transportation for generations to come.

For decades, commercial disputes in the shipping industry routinely have been referred to arbitration in New York, broadly recognised as one of the premier centres for maritime arbitration.

While other cities have developed as centres for maritime arbitration, there is a natural demand for New York arbitration due primarily to its traditional role as a centre of commerce, financing and legal development. Although many shipping companies have moved their headquarters out of New York for a variety of reasons, the city has retained its importance as an arbitral centre. At this historical juncture, predating the start of a new millennium, it is logical to focus serious discussion on the elements of New York arbitration, how it has changed through the years and to look through the crystal ball to see what the future portends.

How it Works

There is no single set of rules by which all New York arbitrations are governed. The choice of arbitration over courthouse resolution is one to which the contracting parties must consent. Accordingly, the arbitration process is actually decided by the contractual agreement of the parties. That is, by choosing the arbitral forum, the parties generally adopt that forum's rules. The rules of institutional arbitration fora, such as the American Arbitration Association (AAA) differ from those of the International Chamber of Commerce (ICC). The choice of the forum is determinative of how the arbitration will proceed. The Society of Maritime Arbitrators (SMA), however, as an ad hoc forum, gives the parties the flexibility to opt

not to be bound by the rules of the SMA. For purposes of this article, we will refer to the rules of the SMA, founded in 1963, specifically to resolve commercial shipping disputes. These rules are constantly being re-evaluated, having gone through four revisions, the last of which was in 1994. Under any set of rules, the parties' consent to arbitration can occur at one of several points: First, prior to the existence of an actual dispute, the parties can negotiate an arbitration agreement. Such an agreement could be included as an arbitration clause within a contract. Second, the parties can make an arbitration agreement after a controversy arises. This could happen in either a contract or tort situation. When this post-dispute agreement to arbitrate occurs, the parties draft an arbitration submission agreement by which their consent to arbitration is manifested. Standard arbitration clauses call for each party to appoint one arbitrator and for these two to agree on a third arbitrator to chair the panel and, in effect, to act as the tiebreaker. In some cases, the parties will designate a sole arbitrator; other agreements call for the two arbitrators to try to decide the dispute before resorting to a third person. Prompt hearings to decide important immediate disputes can be arranged, by agreement of the parties, on short notice. Once the arbitrators are appointed and the panel is approved by the parties, the arbitrators take an oath to act fairly and judiciously. It should be noted that the procedure is not complicated by the requirement of pre-hearing formal detailed pleadings, as required in other jurisdictions. The chair then sets a schedule for hearings and

the submission of legal papers by each side. The parties can submit any evidence they deem relevant and the arbitrators and parties are not restricted by any rigid pre-set rules of evidence - the goal is the plain, clear, efficient and economical presentation of facts and law to the panel.

Arbitrator's Powers

An arbitrator has substantial powers over the conduct of the case; in many ways, this power is greater than that of most judges. In an article written several years ago, John Poles of Poles, Tublin, Patestides & Stratakis, discussed "nine recurring areas in which the powers of a New York maritime arbitrator are exercised." These recurring areas served as an important definition of the nature of arbitration in New York, and focused on the following: (1) adjournments and admissibility of evidence; (2) discovery; (3) the power to impose sanctions; (4) expert knowledge of the arbitrator; (5) third party consultations and investigations; (6) punitive damages; (7) *functus officio* and award finality; (8) arbitrator immunity from liability; and (9) arbitrator's security for their fees. (Security for arbitrator's fees should be carefully distinguished from the substantial and often onerous security deposits for legal costs which are required in other arbitration jurisdictions.)

The typical SMA arbitration may consist of one or more hearings, at which the parties may offer any evidence which they deem relevant, with minimal or no interference from the arbitrators. The parties may present their claims and counterclaims themselves (*pro se*) or be represented by attorneys. Witnesses may or may not be called to testify under oath and, if called, must submit to cross-examination. Unless the parties agree otherwise, a court reporter is customarily employed to record the proceedings. At the conclusion of the presentation of evidence, the parties exchange written briefs and reply briefs, or they may present their final arguments in a Final Oral Argument instead of exchanging briefs (or in addition to post-arbitration briefing).

Some Evolutionary Changes

A. Procedurally

1. Shortened Arbitration

The New York SMA arbitration forum has shown great flexibility over the years. It has proven to be responsive to the needs of commercial shipping businesses. When the calls came for an economical "small claims" type of arbitration, the SMA responded with the Shortened Arbitration Procedures, in 1989, revised in 1991. Functionally, the parties agree to include a Shortened Arbitration Procedure clause in the agreement. As suggested by the SMA, the Shortened Arbitration clause generally is written as follows:

"Should the sum claimed by each party not exceed a certain amount, the dispute is to be governed by the 'Shortened Arbitration Procedure' of the Society of Maritime Arbitrators, Inc., (SMA) of New York, as defined in the Society's rules for such procedure." The Shortened Arbitration Procedure is then triggered when the amount in dispute is less than the amount previously set by the parties as the Shortened Procedure threshold.

Under the Rules for Shortened Arbitration Procedure, the parties try to use a sole arbitrator. If they cannot agree on one, then the selection of their arbitrators and the chairman of the panel proceeds pursuant to an abbreviated schedule. The dispute is usually resolved by means of documents only, although one hearing may be permitted. Finally, the panel's reasoned award must be issued within 30 days from the close of the proceedings, and the fee of each arbitrator is limited to US\$ 1,000 plus expenses.

This procedure, if chosen, allows simple and less momentous disputes to be resolved quickly and economically.

2. Conciliation

In addition to arbitration, experience indicated the need of another dispute-

resolving vehicle; therefore, the SMA offers conciliation of maritime disputes. The conciliation procedure can be employed either as a prelude or an alternative to arbitration or litigation. Conciliation is a non-binding process, whereby an amicable solution to a dispute is sought. A single conciliator is appointed who reviews written explanations of the dispute and tries to arrange a settlement. Once signed by both parties, a Settlement Agreement is binding, enforceable and can be converted into a Federal Court Order.

These procedures, although not satisfactory for the resolution of all disputes or fit the purposes of all parties, show a system flexible enough to respond to the changing and diverse needs of the maritime community. In addition to its flexibility, the system provides for enough stability to assure reliability, consistency and economic practicality in its decisions.

B. Substantively

1. Punitive Damages

About ten years ago, several New York arbitrations yielded decisions awarding punitive damages in maritime disputes. At the time, the concept was unheard of, and the decisions sparked howls of protest from many in the community who disputed the legitimacy of punitive awards in commercial disputes. Indeed, New York State law continues to prohibit the award of punitive damages by arbitrators. Nonetheless, maritime arbitrations typically are governed by Federal law, which allows arbitrators more leeway. Generally, however, SMA panels have remained extremely reluctant to award punitive damages. This reluctance stems, in part, from the fact that punitive damages are generally disallowed at law in contract disputes unless the conduct complained of is also a tort. There must be a strong showing of bad faith supported by clear evidence of wrongdoing to support a tort claim meriting punitive damages - a threshold that is burdensome to meet. Even in SMA proceedings evidencing obvious misconduct, SMA panels are still wary of awarding punitive damages.

Similarly, while arbitration panels have the authority to award RICO (the Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act) treble damages, they are loathe to award such relief. In fact, since the first consideration of RICO damages in 1990, only three panels have granted a claimant RICO damages. Although the awards in which punitive and/or RICO damages were given are too few to constitute a pattern, it is noteworthy that RICO and punitive damage awards were given in cases where the owner had been determined by the SMA panel to have converted the charterer's cargo for his own benefit, which practice the arbitrators found particularly loathsome.

Ultimately though, there have been no punitive or RICO damage awards by SMA arbitrators since 1990, and the initial fear that the floodgates had been opened seems to have been unfounded.

2. Punitive Damages and Choice of Law

An interesting wrinkle in the award of punitive damages by arbitrators developed in the mid-1990's. The U.S. Supreme Court held in *Mastbuono v. Shearson Lehman Hutton* (1995) (a non-maritime case) that punitive damages could be awarded by arbitrators trying federal questions even in jurisdictions in which state law does not allow arbitrators to award punitive damages. Specifically, the court said that where a federal question is involved (many maritime cases, or cases arising under the Federal Arbitration Act), it allows arbitrators to award punitive damages. The Federal question pre-empts a state law if that state's law holds punitive damages are inarbitrable. The Supreme Court carved out a large exception to New York substantive law which has traditionally stated that arbitrators applying the laws of the State of New York cannot by law award punitive damages.

3. Judicial Review

The threshold for overturning arbitration awards, quite correctly, has always been very high. U.S. Courts tend not to disturb awards, because they like to see that alternative legal forums are viable in order to relieve the growing

pressures on the court system. In the past, courts would only review arbitration awards for reasons of public policy, fraud, duress, undue influence, excess of authority, and manifest disregard for the law.

Recently, however, some courts have been willing to more carefully review arbitration awards where the arbitration clause required the arbitrators to lay out the specific findings of fact and conclusions of law by which they reached their decision. Such arbitration clauses have been viewed by several Circuit Courts as expanding the grounds for judicial review beyond those enumerated by state or federal statutes. Typically, these courts have overturned the arbitrators' decision if the arbitrators either misapplied the law or their findings of fact were not based on "substantial evidence."

But not all courts have enforced arbitration clauses that expand judicial review. Instead, District Courts that have confronted the issue are currently split on whether an arbitration clause expanding judicial review should be enforced or whether the clause itself impermissibly directs a court to exercise powers beyond those granted by federal or state statute.

4. Judicial Review and Maritime Cases

With respect to maritime cases, the Third Circuit Court of Appeals, in 1996, affirmed a lower court's refusal to enforce an arbitration panel's decision.

In that case, a tanker helmsman tested positive for drug use and was subsequently dismissed. The arbitrator granted the helmsman's request for reinstatement. However, the Court of Appeals held that courts may deny enforcement of arbitration awards that contravene a well-defined public policy — in this case the important public policy in protecting safety and environmental interests. Although no maritime arbitration awards have been overturned since the Third Circuit case, it seems likely arbitral awards may be subject to closer scrutiny in the future.

5. Human Infrastructure

In the early 1950's, New York maritime arbitration was excoriated as being dominated by a small cadre of arbitrators who allegedly contrived to keep most arbitrations within their exclusive control. This criticism evolved into an often-repeated mantra, to the effect, that New York maritime arbitration rested exclusively with a group commonly characterized as "the Twelve Apostles." Whether or not the criticism was justified or true has become moot because the evolutionary process has, in fact, resulted in a published roster of approximately 120 qualified arbitrators representing a cross-section of the industry. It is important to note that along with the present availability of a significant number of arbitrators, there has been a gradual introduction of the dynamics of youth.

Some Future Trends

Predicting the future has always been a precarious undertaking. But some reasoned assumptions about further changes can be made with an acceptable degree of certainty.

One change which has affected almost everyone is the breathtaking acceleration of the speed of communications. First the fax, then voice mail and now e-mail and the Internet have changed the way the commercial world communicates. Every major shipping related business, from owners to P & I Clubs to class societies to law firms, has a web site and e-mail capability. Information about companies and individuals and factual disputes is available instantaneously at the double-click of a computer mouse. This fast proliferation of communication technology has also changed the manner in which the legal world operates. Court decisions are put on the Internet and are available, at no charge, directly from the courthouse. Asset searches can be performed directly from one's desk and documents are transmitted by e-mail, revised and retransmitted. This technological revolution is likely to manifest itself in the world of maritime arbitration in several ways. It is likely that written briefs will be submitted to arbitrators and opposing parties by e-mail. Also, the Panel's decision will be transmitted to the parties the same way. The panel will also communicate with the parties and each other by e-mail, allowing for prompter resolution of issues such as arbitrator appointments, briefing and hearing schedules and discovery. Video conferencing allows testimony from far corners of the world to be presented to the Panel instantaneously on the computer screen or on video tape.

Currently, SMA awards (which are reasoned and, unique to SMA, published quarterly) are available on the LEXIS computer research service, for a fee.

Ultimately, we anticipate that the SMA will keep pace with available technology by putting the awards on its own website where the awards can be read, searched and downloaded into one's own computer. Although the law does not mandate that previous decisions be followed as precedents, these decisions are, in fact, cited in subsequent cases to edify and provide for a reasonable degree of reliable consistency.

Aside from technological advances, the future may see some limited expansion of judicial review of arbitration awards ("Judicial Review" discussed supra), with the likelihood of more awards being vacated or modified by the court system.

Finally, it is extremely difficult to predict whether the retrenchment in the award of punitive and RICO damages may be short-lived. It is possible that, in an increasingly competitive marketplace, arbitrators may feel pressured to "send a message" to those who reprehensibly, obviously and repeatedly abuse the system for financial gain.

Overall, the technological revolution should lend itself toward quicker and more economical resolutions of arbitrable disputes. These changes will fit in with the flexibility and the innovativeness manifested by SMA arbitration. We anticipate that the dynamic, less rigid, user-friendly reality of New York, as a prime centre of maritime arbitration, should gather more popularity and significance as the future unfolds.

There's a sea change taking place in the international maritime industry.



Faced with greater, wider-ranging demands on your time and talents, you're demanding more from your source of world-wide shipping intelligence. Insisting that it delivers more depth, more insight, more professional relevance than ever before.

More than any other source, you can rely on Lloyd's List to give you what you need, six days a week. Because we've improved and expanded our coverage, to ensure that ours remains the leading global maritime paper and journal of record.

Here's what you can look forward to in the new Lloyd's List, starting on 10th May.

We've raised the standard because you've raised the stakes

NEW Global News Summary.

A front page, at-a-glance synopsis of the major industry news stories of the day, directing you to the relevant page.

- **NEW Business and Marine Insurance Page.**
- **NEW European Shipping and Transport Page.**
- **EXPANDED Coverage of the Shipping Markets.**
- **NEW Financial World Page & Expanded Stock Market Pricing.**
- **IMPROVED Shipping Movements and Casualty Section.**

NEW Coverage of Freight and Logistics.

Extended reporting to include 'Inventory in Motion', a full page appearing once a week, every week.

Plus...LLOYD'S LIST 7 DAYS.

Our new Saturday edition has to be seen to be appreciated. Packed with comment, opinion and analysis of the people, companies and events that make our industry tick, it's informative and entertaining all at the same time. There's simply no better way to catch up with the weeks events and anticipate those to come!

Request a **FREE TRIAL** to the new Lloyd's List today.

Just send an e-mail to:

sjones@lplimited.com

Or fax your name and the delivery address to:

++44 (0) 171 553 1105.

Please head up your request
"New Lloyd's List"

SHARING THOUGHTS

by George Syrpis*

Towards the middle of May the American Treasury published figures which showed the most pronounced increase in the U.S. consumer price index for over one hundred months.

It was the first tangible manifestation of over heating in the economy, a signal that an unprecedented continuous expansion of almost nine years was, perhaps faltering.

Scores of analysts issued dire warnings of impending turbulence and economists with a predilection for model constructing pointed to the divergence between the growth of domestic demand and the sluggishness in productive capacity. The gap in output which results from this condition leads to inflationary pressures and overtime it worsens the trade deficit. The conventional conclusion is that monetary policy needs tightening and any such therapy will bring about a correction in the valuation of the stock market. Thankfully in human affairs relationships are not all that mechanistic.

What matters most is the balance of perceptions and expectations of the participants in any social activity. In the few days between the publication of the price figures and the meeting of the open markets committee, which determines the level of interest rates, the indexes did slip. The decision to keep the rate for federal funds at 4.75% was announced with a statement that the Federal Reserve would change the bias of the stance towards an increase in the cost of borrowing. In the immediately ensuing period calm was restored, bond yields improved somewhat and activity resumed, with more focused vigilance.

No panic, no drama.

It will take now until the end of June before the authorities may have formal deliberations again but the Chairman can, in the interim, take action which he deems appropriate. For the time being everything is left in place and what may happen in the future will depend on what the markets make of the message. It is not for nothing that at 73 Mr. Greenspan will soon be invited to serve for one more term and help to ease the initiation of yet another President into office. The Chairman of the federal Reserve Board is perceived as a steady, sound and wise man. Safe pairs of hands are in short supply at

the best of times. In a world of uncertainty and peril they ought to be treasured and celebrated.

Good leadership is enabling and beneficial and of all the dividends which may accrue to Society a credibility windfall is truly precious. All eyes are trained on America because in this juncture of history the Americans call all the shots.

The Japanese are in trouble. China's immediate concern is to join the World Trade organisation which, incidentally, is headless. The European Union has in place a Central Administration whose Members, all of them, have been sacked for incompetence and worse. Russia looks bewildered, exhausted and sad. The shared ambition of all humanity is to export and the Americans seem to be doing almost all of the importing at a rate which endangers their health.

Surveying this vista and leaving to one side, just for now, the horror and the shame of all that is perpetrated in the Balkans, it is not easy to be optimistic.

The Shipping markets, which are sensitive to developments in the World economy like no other business, have been experiencing hardships for quite some time.

There are indications that the Asian downturn may have been arrested but it would be brave to forecast happy days if Japan is not expected to achieve positive growth in the current year. In the wake of an awesome decline of 2.8% in GDP during last year the Japanese economy will, according to the IMF, shrink by a further 1.3% in 1999.

Over the last few weeks ordering of Newbuilding from Asian Shipyards has been impressively brisk. This activity can only be explained by the inordinately high prices which prevail in the secondhand market. Valuations seem to be pricing-in, quite aggressively, anticipations of glorious future earnings. This is an anomaly which needs closer examination. It is challenging to attempt to show that optimism is triumphing over wisdom.

Perhaps a task for the future.

*George Syrpis read Politics and Economics in Geneva and Oxford. He is a shipbroker.



Is the feeling mutual

by Ian C. Simpson, London Insurance Insider

With the aid of the most unlikely titled company called Capital Z, which might have come out of Sesame street, a venture capital fund, they are realising their assets - some might say selling the family silver - and transforming themselves into just another insurance company with a very small capital base - or are they a special case? I will be exploring the background to this decision in the next issue.

Is what the BMM intend to do and what Stephen Peary of the L&L has said he would like to do, necessarily appropriate for all the players in the mutual P&I market? I suspect there is no simple answer but I took the opportunity to seek the views of Stephen James, Chairman of Thomas Miller P & I, Managers of the UK P&I Club,

Insider: 'In view of developments during and post the recent renewal period, particularly the announcement by the BMM to demutualise, is it likely that you will be making a similar announcement soon?'

James: 'Well first of all lets be clear that any decision of this kind is not up to us the Managers but has to be made by the Club members based upon a recommendation from the Directors. The directors review the competitive position of the club on a regular basis and there are always new factors to take into account. As you know

recently the European Commission's competition directorate formally confirmed approval of an amended pooling agreement and International Group agreement (IGA) for the International Group of P&I Clubs. This was after four years and many hours of discussion! Over this period the Club's directors have had to consider what alternative arrangements they would have to make if the pooling arrangement had to be dismantled. More recently, given the constant talk in the market about demutualisation and the supposed benefits, they have conducted an in depth review of the implications and potential benefits of a move from mutual to fixed premium status. These deliberations have involved a considerable amount of research into the possible options and discussions with advisors in various financial markets.

The Directors have decided that for a number of reasons it would not be appropriate or beneficial for the UK Club to demutualise. They have concluded that the benefits of shipowner control, non profit orientation and service offered by the club to its members far outweigh any potential gains, short or long term, there might be from moving to a fixed premium basis of operation. They recognise that this might not be true for all mutuals depending on size, spread of business and financial strength and ultimately, of course, the wishes of the Members.

Insider: Why is it, do you think, that the BMM have concluded otherwise.

James: Well of course I am not privy to the background and detail behind the BMM's decision but you do have to recognise that the BMM is a completely different proposition to the UK Club in just about every way - size, diversity of membership in terms of trade and size of vessel etc. Financial strength and market share are key factors.

Insider: In line with the growing trend to modernise in this very traditional and some would say inflexible market, Millers have dispensed

with their traditional format as a partnership and transformed themselves into a limited liability company. What is the new structure and why have you made this change?

James: The new corporate structure is now owned and headed by a new holding company called Thomas Miller Holdings Ltd. based in Bermuda which owns all of Millers world-wide.

We decided that a partnership was no longer an appropriate or efficient way to organise our staff for the work they do for the various clubs that we manage. (Millers manage about a dozen different mutuals).

Spreading the ownership of the firm far more widely among those working within it will I believe bring with it several important benefits.

Firstly we should be in a better position to retain and recruit the right quality of staff needed to provide the high quality of service we aim to provide to our club members. Also it will enable us to raise the capital when needed in order to finance any future development.

Insider: Are you planning to follow the lead of Charles Taylor, Managers of the Standard P&I Club who have launched themselves successfully (if the price is anything to judge by) on the stockmarket.

James: All the shares will be owned by

people working in Millers. The structure is designed to be private and to be able to remain so. The option of public flotation was expressly rejected by the Miller partners who value highly the continuing independence of the firm. However we do not discount, in the future, raising capital by admitting an outside shareholder, but strictly on a minority basis.

Insider: How are the shares being allocated?

James: Every one who has worked in Millers for more than three years will be given voting shares in the holding company. Partners and working directors are being assigned shares or being given share options. In the future shares will become available through various different revenue approved share option and profit sharing schemes as well as through normal compensation review.

Insider: Presumably those who were partners will hold the majority of shares.

James: Yes, but in due course as options are exercised and the revenue approved schemes start to gather momentum there will be considerable dilution of the existing partners holdings.

Insider: Is it necessary to consult the Club's directors before making a decision like this?

James: Yes that's very important. They are very much in support of what we are doing. They are all business men and realise the need for these changes and appreciate that it should ensure continued stability and high quality of staff within the company.

Insider: Do you have any immediate plans for raising capital to finance new initiatives.

James: No not at the moment but we are always happy to consider new ideas.

As you might have gathered from the trade press in the last few weeks it's a case of Stephen Peary (L&L) has been talking about it but the BMM are doing it. The BMM have announced that they will be recommending to their members that the both their Hull and P&I clubs demutualise and become a combined fixed premium entity.



the maritime scene

NEWS

THE NEW INTERNATIONAL MOBILE SATELLITE ORGANISATION SIGNS AGREEMENT AT UK FOREIGN OFFICE

Baroness Symons, Parliamentary Under-secretary of State, Foreign and Commonwealth Office, was joined by Mr. Jerzy Vonau, director of the International Mobile Satellite Organisation - Inmarsat's inter-governmental organisation (IGO) - to sign the headquarters agreement governing the organisation's operations yesterday at the Foreign and Commonwealth Office in London. The signing took place on the day Inmarsat, the global mobile satellite communications provider, became a private company. The new agreement provides the status under which the new IGO will operate in the UK. The International Mobile Satellite Organisation, located in London, was formed to ensure the continuance of Inmarsat's delivery of its public service obligations, including the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). For more information, please contact Tanya Pryke-Smith; Tel: +44 171 7281773, Fax: +44 171 7281179, e-mail: tanya_pryke-smith@inmarsat.org

NEW RATES FOR MARICOM(R) C-MAIL CUSTOMERS

The Nordic Partnership behind the EIK LES in Norway is now launching a campaign for promotion of Inmarsat-C services. This will directly affect Telia Mobile's prices for Telia Maricom(R) C-Mail, a messaging service between Internet users and mobile Inmarsat-C terminals. During the period April 1 to August 1, 1999, the per unit rate (256 bits) will be reduced from US\$ 0,22 to US\$ 0,18. From August 1, 1999, and until further notice, the per unit rate will be US\$ 0,20.

The new prices will be applicable to all messages sent via the Internet to Mobile C-terminals via Maricom C-Mail. Such messages are always billed direct by Telia Mobile AB. During the campaign period April 1 to August 1, 1999, the reduced rate is valid for traffic from ships under all flags via LES EIK in the AOR-E, AOR-W and IOR. Telia Mobile will bill ships under Accounting Authority SW01 (Telia). Other ships are billed by EIK through the relevant Accounting Authority. For further information, please contact Nick Gavalas, Maritex - Greek Liaison; e-mail: nrgav@compulink.gr



SWEDISH CLUB ESTABLISHES NEW FORUM FOR GREEK MEMBERS

The Swedish Club has established a new forum for its Greek membership. The new body -The Swedish Club Greek Committee- will provide an additional voice for the Club's Greek members, particularly for young shipping executives holding senior positions. Stefanos Lekanidis, of Dileship, has accepted the invitation to become the new Committee's first Chairman. The Mediterranean region accounts for 20% of the Club's combined portfolio, while three of the Club's Board members are drawn from the Greek membership. The new Committee will meet for the first time in April, providing an early opportunity to exchange views on a wide range of shipping and insurance matters. It is envisaged that the Committee will meet three times a year, and it will also meet once a year with the Club's Greek Board members.

The new Greek office of the Swedish Club is located at: 5-7 Agiou Nicolaou Street, 185 37 Piraeus; Tel: +301 452 2397; Fax: +301 452 5957; e-mail: mail.piraeus@swedishclub.com

SHIPOWNERS WARNED TO REACT FASTER TO ENGLISH INJURY CLAIMS

Shipowners and operators must react more quickly and diligently to personal injury claims brought in England or Wales following implementation of the Woolf civil law reforms on 26th April 1999. The warning by the North of England P&I Association comes in the latest edition of the club's loss prevention newsletter "Signals". Lord Woolf's recommendations state that owners and operators must now respond within 21 days from the first indication by claimants or their representatives that a personal injury claim is to be made in England or Wales. Further, they must decide whether to admit or deny liability within three months. When an accident occurs on board which might be subject to English jurisdiction, the club advises shipowners and operators to prepare all documentation required under the relevant legislation, as well as documents which adversely affect their case, immediately and in as detailed a form as possible. The documentation should then be filed logically, so it can be referred to and, where appropriate, disclosed in the course of any action.

HELLENIC MARINE TECHNICAL COMMITTEE MEETING

The newly created Hellenic Marine Technical Committee of Bureau Veritas held its first meeting on March 19th 1999 at the Piraeus Yachting Club. Captain Nicolas Frangos, Chairman of the Hellenic and Black Sea Committee of Bureau Veritas welcomed the founding members of the Piraeus shipping community and gave emphasis to the importance of the establishment of this committee for the exchange of views and information between Bureau Veritas and Committee members, for the benefit of the industry.

The meeting was attended by Mr. P. De Livois, Senior Vice President and Deputy Managing Director of B.V.'s Marine Branch, and Mr. P. Peynaud, Chief Executive of Hellenic and Black Sea Region, who made a short presentation of this new Region, whilst Mr. A. Pavlidis, Regional Commercial Manager and Committee's Secretary, briefly presented the Marine activities in Greece.

The Committee members elected Mr. Th. Kontes of Festival Shipping as Chairman, and Mr. Th. Baltatzis of Maryville as Vice-Chairman for period of three years. Two issues were addressed, and extensively discussed between Committee members:

THE EFFECT OF ISM CODE ON SHIPPING COMPANIES AND THEIR OPERATIONS

The outcome of the subject was that although the Greek shipping succeeded in getting through the certification process and obtaining certificates timely, it has become apparent that efforts for continuous improvement should be maintained.

Non conformities, which most commonly occurred, like crew training ship inspection and maintenance routines, were very much debated.

It was recognised by all that proper implementation of the system facilitates compliance with the requirements of other parties involved, such as Port States, oil majors, underwriters, etc.

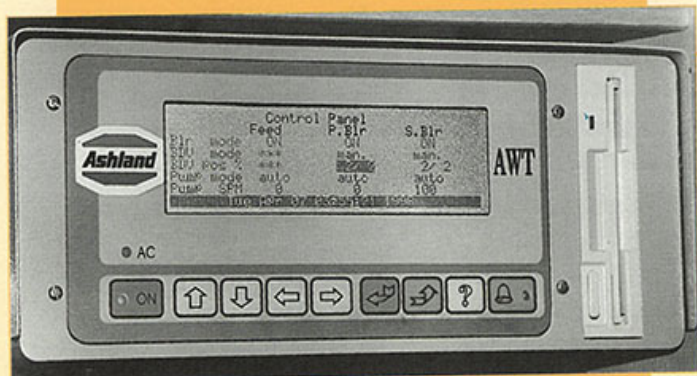
FEEDBACK OF EXPERIENCE ON ESP IMPLEMENTATION

The next subject not only gave the opportunity to the members of the Committee to express their views on the benefits of proper implementation but also the difficulties usually encountered to timely comply with the requirements.

Finally, it was agreed that the next meeting of the Technical Committee will take place on 28th September 1999.

TECHNICAL PAPER FROM DREW MARINE
ADDRESSES AUTOMATED WATER
TREATMENT

The benefits of chemical treatments for optimising shipboard water system performance and service life have been known for decades, yet as high as 70 percent of marine boiler failures are still attributed to water impurities. Inadequate or incorrect treatment is as likely to be at fault as no treatment at all. Combined with the effects of ongoing crew reductions, those realities have contributed to a dramatic increase in the installation of automated water treatment systems onboard newbuilding vessels, as well as retrofits. The capabilities and operation of these systems are the subject of a technical paper now available from the Drew Marine Division of Ashland



Specialty Chemical Company. The paper draws extensively on the company's expertise as the industry's leading specialist in engineered systems for boiler water treatment. Drew Marine's AWT Automated Water Treatment System is recognised as the premier in its league for marine use, with proven value for optimising the performance of steam-generating systems. Its ACWT Automated Cooling Water Treatment System is equally well-regarded for its benefits in treating diesel cooling water plants. Computerised treatment systems continuously monitor boiler water conditions and automatically dose chemical treatments to required levels. In Drew Marine's AWT system, samples taken from the boilers and feedwater are cooled, pressure-reduced and measured for pH and conductivity. Results are fed from a local controller to dosing pumps controlling the rate of chemical injection to maintain optimal levels. The system responds promptly to variations in steam demands and water values due to the effects of normal operations, such as cargo loading and discharge. It also sounds an alarm and initiates immediate actions to prevent boiler failure from major problems, such as feedwater contamination from leaking heat exchangers. While Drew Marine's AWT and ACWT systems are designed to accommodate virtually all vessels, both equipment configurations and software can also be customised to meet special needs. Drew Marine's service network provides worldwide support, as well as consultation and assistance for shipowners considering the installation of automated systems. For further information, please contact Rob Van Solingen, product manager, Drew Marine Division; Tel: +11973 263-7612; Fax: +11973 263-4491; e-mail: ravansolingen@ashland.com

NEW INTEGRATED
NAVIGATION SYSTEM
FROM LITTON
MARINE SYSTEMS

New for 1999 from Litton Marine Systems is an integrated navigation and electronic chart system especially designed for the light commercial marine industry. Litton's new ChartMaster INS system is built around rugged commercial-grade navigation software operating on a Windows NT 32-bit platform. The ChartMaster INS software is available with a fully marinized Hewlett-Packard Vectra VL PC built to meet IEC 945 and IMO ECDIS standards, or the software can be installed on a customer's PC meeting the minimum hardware requirements. ChartMaster INS is designed to integrate with the Litton Marine Systems family of products, including radars, autopilots, speed logs, gyrocompasses and GPS, and it provides fast and accurate route planning and editing, with a mouse or a trackball.



ASRY RECORDS HIGHER CONTRACT VALUES IN FIRST
QUARTER 1999

ASRY experienced a positive start to 1999 with an encouraging level of enquiries and bookings for January following on from the busy final quarter of 1998. Due to the uncertain market conditions, owners postponed dockings and major repair decisions and demand eased in February, prior to picking up into March and an upturn in demand is expected during the second quarter. ASRY's aggressive pricing strategy continued during the period, with revenue approaching budgeted levels. It was noted that the average value per repair rose by 27% to US\$ 0.89m in the first quarter of 1999 compared with \$0.70m for 1998, as owners increased the quantity of repairs and technical requirements in their specifications. A wide variety of repairs and upgrades were undertaken in the first quarter of 1999 to vessels ranging from VLCCs and chemical tankers to tugs and barges, further emphasising the Yard's flexibility. Norwegian owners such as Bergesen and Odfjell again showed their satisfaction with ASRY, together with owners in Greece, Hong Kong, India, the UK and the USA. Arabian Gulf based owners continued to maintain their strong support with tonnage from Dilmun, KOTC, NPCC, Red Sea

Marine, UASC, UCO Marine and Vela. ASRY took the opportunity to bring forward planned maintenance of the Yard's facilities during the period such as the dry-docking of the graving dock-gate and subsequent docking of the No. 2 floating dock in the 500,000 dwt graving dock in February, to prepare them for the next 10 years in service requirements, as well as overhaul and testing of cranes. The yard is now focusing on upgrading its



facilities and introducing new technology and training to further increase productivity and the range of skills available. This will include incorporating the latest developments in internal tank blasting which will produce substantial improvements in blasting rates and maintain ASRY's leadership in this field, as well as introducing additional newbuilding capabilities following the successful completion of ASRY's first small aircraft newbuilding project. ASRY has also introduced a "latest news" page on its web-site designed to provide news of the latest developments and repairs on a monthly basis and can be viewed at "www.asry.net"

IMC EMPLOYEE GETS ON HER BIKE

IMC's Deputy Editor in Chief, Janette Prince is preparing herself for the trip of a lifetime! She has decided to devote her "holiday" to a gruelling 600-km bike ride across Mexico in aid of Macmillan Cancer Relief. Between 13th and 25th November 1999, Janette will be joining around 70 people in an attempt to cycle the breadth of Mexico, to raise funds for the world-famous cancer charity. Janette needs to raise a minimum of £2500 through sponsorship. IMC has given its full backing to Janette and has generously donated £500

towards the sponsorship fund. IMC is also currently offering unlimited access to all its news on the Internet for a one-off contribution of \$30 provided the customer uses the YOU CALL US service (follow hyperlink to view this page on IMC's website <http://www.super-hub.com/subscribe2.htm>). This fee will be donated in its entirety to Janette's sponsorship fund. For more information, please contact Janette Prince or Gail Parker; Tel: +44 (0) 151 236 4124; Fax: +44 (0) 151 236 9907; e-mail: jprince@super-hub.com / gparker@super-hub.com; website: www.super-hub.com

MIF LIMITED REPORTS RECORD PROFITS FOR 1998

MIF reported unaudited results for 1998. Income before depreciation rose sharply to new heights of \$26.42 million, up 20% from \$22.04 million in 1997. On a per share basis cash earnings were \$2.64 versus \$2.26 in 1997 (adjusted for bonus shares). Profits for the year were \$9.25 million or 8% above the previous record results of \$8.57 million in 1997. Since inception in late 1993, MIF has achieved record levels of Net Income from Operations in each successive year. Earnings per share also grew reaching a new high of \$0.92 versus \$0.88 per share in 1997 (adjusted for the distribution of 2.2% in bonus shares in June 1998). In addition to excellent financial results, other highlights of 1998 included expansion of the fleet, arrangement of a major debt financing and further advances in effective cost containment. The fleet expanded via the acquisition of three new buildings including two 107,000 DWT Aframax built by Imabari and a 304,000 DWT built by Hyundai, while MIF has just taken delivery of an additional 107,000 DWT Aframax built by Imabari bringing the fleet to sixteen tankers with DWT of over 1,420,000 with an average tonnage age of 6.7 years. Effective cost containment contributed to the excellent profit results. MIF basically enjoys two key strengths: a young and modern fleet as well as disciplined expense management; at the same time, the management is earnestly pursuing further means of minimising costs within the constant framework of safe, reliable quality service and efficient preventive maintenance of its vessels.

KELVIN HUGHES TO SUPPLY RADAR FOR SPLITTHOFF NEW-BUILDS

Splithoff Bevrachtingskantoor's new multi-purpose freighters will be fitted with KELVIN HUGHES radar sets. The ten ships which are due to be delivered between January 2000 and August 2000 will each feature a Nucleus2 6000 ARPA split radar system with display; a Nucleus2 5000 True Monitor radar with display and a HRC-A9 Interswitch unit. The multi-purpose freighters with sideport loaders will be built at three shipyards - three at MHI Shimonoseki, Japan, three at Tsunishi, Japan and four at Szczecin, Poland, while the radar equipment will be commissioned by personnel from KELVIN HUGHES' agents in Japan and Poland. They have been designed by Splithoff to carry paper from Finland to North America with a top speed of twenty knots and a total load capacity of 16000 tonnes of paper or alternatively, 1100 teu containers.



GOLDEN SUN CRUISES

Golden Sun brings a new level of service to Aegean Cruising. The company offers a choice of three, four or seven-day cruises and a variety of places to visit such as Mykonos, Patmos, Rhodes, Kusadasi, Santorini, Heraklion and even Istanbul on the 7-day cruise. The two ships, MTS Arcadia (5,200 GRT) and MV Aegean 1 (11,600 GRT), are both fully equipped with all the commodities to make the passengers' holidays most enjoyable. They both comply with all the requirements of the latest SOLAS, MARPOL, Int. Safety Standards, US Coast Guard and US Public Health regulations and are equipped with the most modern navigation and telecommunication equipment. For further information, please contact Golden Sun Cruises at: 71, Akti Miaouli, 185-37 Piraeus, Greece; Tel: +3(01) 428 7894; Fax: +3(01) 428 7898; e-mail: gscruz@goldensuncruises.com; website: <http://www.goldensuncruises.com>

BIMCO APPOINTS NEW DEPUTY SECRETARY GENERAL

Søren Larsen, Head of BIMCO's Documentary and Legal Division, has been appointed Deputy Secretary General of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Employed in 1985 as section officer and promoted to Head of Division in 1993, Mr. Larsen has worked closely with a variety of BIMCO Documentary Sub-Committees throughout his career, assisting their efforts to produce a number of standard shipping contracts and clauses. In his new position, Mr. Larsen will continue to be responsible for conducting the many Documentary Sub-Committees and expert groups, represent BIMCO in maritime regulation negotiations with international and national legislatures, and will speak at a number of BIMCO courses on legal subjects relevant to the maritime industry. BIMCO President Ronald Bergman appointed Mr. Larsen as Deputy Secretary General following the retirement of Deputy Secretary General Gerard Dik in March. For more information, contact: Tina Pedersen, Journalist, BIMCO; Tel: +45 44 44 45 00; Fax: +45 44 44 44 50; e-mail: tp@bimco.dk

ARTHUR KOUTSTAAL BECOMES NEW OPERATIONS DIRECTOR AT GEEST

The European intermodal operator Geest North Sea Line has promoted Arthur Koutstaal to the new position of Operations Director. Koutstaal's new Europe-wide role in the company will see him taking charge of ship and port operations together with distribution and warehousing, responsibilities he will add to his existing overland transport and intermodal roles. Koutstaal has worked on the transport and operations side of the business at Geest for 15 years. Prior to being appointed General Manager - Transport in mid '97, he held the position of Continental Transport Manager for 5 years.

COMBINED AND TEMPERATURE-CONTROLLED TRANSPORT

WITH BALKAN COUNTRIES

To cope with the problems caused in Kosovo, European combined and temperature-controlled ("Frigo") transport operator **Intercontainer-Interfrigo** (ICF) has made the following arrangements for handling traffic in the region. Each customer enquiry is handled individually, since the situation is constantly changing. Traffic to and from a number of stations is still, in theory, possible in that no general stoppage of railway operations has yet been ordered. Transit to FYROM and Greece via the Federal Republic of Yugoslavia has been impossible since 13 April when the line between Nis and Presevo was cut. Traffic has been re-routed via Hungary - Romania - Bulgaria with clearance through Thessaloniki. ICF's twice weekly "ETCE" block train in both directions between Sopron and Istanbul is at present routed via Hungary, Romania and Bulgaria. Journey times compared with the direct route via the Federal Republic of Yugoslavia are unaffected. As far as Croatia, Slovenia and Bosnia-Herzegovina are concerned, transport services remain as reliable and punctual as ever. For further information, please contact the Wintgens Team (combined traffic); Tel: +41 61 2782377 and the Pirali Team (Frigo transports); Tel: +41 61 2782730

SOTHEBY'S: "GLENN MILLER" LOG BOOK SELLS FOR £21,850

A logbook that could shed further light on how legendary bandleader Glenn Miller met his death in December 1944, sold on April 13th, 1999 for £21,850 at Sotheby's Sussex in a sale of Aeronautica. The logbook, owned by the late Fred H Shaw DFC, navigator of Lancaster bomber NF973, the jettisoned bombs from which may have caused the plane carrying Miller to crash into the Channel. Mr. Shaw was flying a mission to disrupt the enemy's preparations for the Ardennes offensive. It was aborted with a result that there is no actual report on the mission, and the incident remains a mystery. Sold with the logbook was a letter from the Ministry of Defence, in which it is stated that the authorities think the jettisoned bombs are the most likely answer to what happened to Miller. The lot, which also includes a photograph of Mr. Shaw and the crew of the Lancaster, was sold by Mr. Shaw's daughter Cheryl Fillmore and was estimated at £600-£800.

LONDON HELLENIC SOCIETY ANNUAL £5000 PRIZE

Established by one of the Society's Founding Members, Mr. John D. Criticos, the annual prize (£5000) for a book or other work with a Greek theme or Greek connection for the year of 1998 was split and awarded jointly to two submissions from a short-list of five books. The winners were Sir Michael Llewellyn-Smith (until recently H.M. British Ambassador to Greece) for his book "The Ionian Vision - Greece in Asia Minor 1919-1922" and professor Paul Cartledge for his book "The Cambridge Illustrated History of Ancient Greece". The panel of judges consisted of three Oxford University professors, one from Cambridge, one from the Royal Holloway London and two from London University/King's College London. The award Ceremony will take place in London, in June.

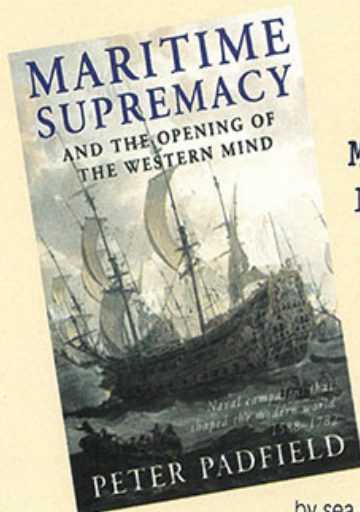
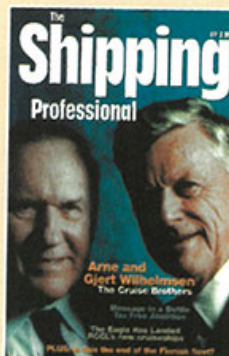
the
maritime
scene
NEWS

DIARY OF EVENTS

- 3-6 June 1999, Venice, Italy**
Congress of the European Association of Lawyers
Tel.: 0039.0422 5711, Fax.: 0039.0422.571200
- 8-9 June 1999, Stockton-on-Tees, Cleveland, England**
Control of Major Accident Hazards Regulations (COMAH)
Organised by Lloyd's Register
Tel.: 0044171-423 2038, Fax.: 0044171 - 423 2028
- 14-16 June 1999, Copenhagen, Denmark**
Striking a Balance - 'Gentime'
Organised by BIMCO
Tel.: +4544 44 4500, Fax.: +4544 44 4450
- 16 June 1999, Antwerp, Belgium**
First Loss Prevention Conference - 'Insight into Loss Prevention'
Organised by TT Club - Supported by: FIATA, IAPH INCHCA
Tel.: +44 171 480 0600
- 15-22 June 1999, France**
Paris Air Show
Contact Gifas, Paris
Tel.: +33 1 5323 3333 Fax.: +33 1 4720 0086
- 16-17 June 1999, Brussels**
'EUROAID 99'
Organised by the Chamber of Trade & Industry of Athens
Tel.: 3619 241 Fax.: 3624 643
- 9 July 1999, Dorchester Hotel, London**
The Future of UK Marine Emergency Response
Organised by IBC Global Conferences Limited
Tel.: 0044171 - 453 5492
- 11-14 July 1999, Bruges**
Annual Residential Seminars for Lawyers and Legal Experts
Tel.: 322 5430200 Fax.: 322 8381378
- 12-13 July 1999, London**
Successfully Implementing Joint Purchasing within an Airline Alliance
Organised by IIR Ltd
Tel.: +44171 -915 5055 Fax.: +44171 - 915 5056
- 25-27 August 1999, Hong Kong**
TransAsia 99
Organised by GFB IANA IIRX
Tel.: +44171 453 5309, Fax.: +44171 453 5306
- 8 September 1999, London, England**
ISF Manning and Training Conference
Fax.: +44171 417 8877
- 26 September - 1 October 1999, Barcelona, Spain**
Business Law International The 1999 Conference of the
International Bar Association Section on Business Law
Organised by the International Bar Association
Tel.: +44171 6291 206 Fax.: +44171 4090 456
- 3-6 October 1999, Nicosia, Cyprus**
Maritime Cyprus 1999
Organised by the Cyprus Trade & Tours Ltd
Tel.: +357 2 870000 Fax.: +357 2 473924
- 17-18 November 1999, Antwerp, Belgium**
Global Automotive Logistics 99 - Exhibition & Conference
Organised by the IIR Exhibitions (IIRX)
Tel. + 44171 453 5309 Fax.: +44171 453 5306

SHIPPING PROFESSIONAL

We have received the latest copy of "The Shipping Professional", an international magazine with a focus on people, management, trends and leadership in the Scandinavian maritime industry, published by the Gazette Group.



MARITIME SUPREMACY AND THE OPENING OF THE WESTERN MIND; NAVAL CAMPAIGNS THAT SHAPED THE MODERN WORLD, 1588-1782; JOHN MURRAY

By Peter Padfield, a leading naval and military historian and practical sailor.

This book presents the story of the most formidable maritime powers from the defeat of the armada in 1588 to the American Revolutionary War in 1782, which shows how maritime supremacy moulded the cultures of the key maritime powers and how control of the sea greatly influenced political and social development. It also charts the growth of linked strengths - fighting, trading, financial and constitutional - that made them so formidable, and reveals the changes wrought by sea supremacy in the Western mind. Peter Padfield demonstrates the adoption of liberal political, economic and social institutions in maritime powers and the subsequent dominance of "western" ideas and institutions.

Price: £25.00

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** για ένα χρόνο (11 τεύχη)

Εσωτερικό. ☐ Ιδιώτες: 17.000δρχ. ☐ Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000δρχ. ☐ Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000δρχ.

Εξωτερικό. ☐ Ευρώπη: US \$ 110 ☐ Λοιπά κράτη: US \$ 120
Στις παραπάνω τιμές περιλαμβάνεται Φ.Π.Α. και αεροπορική αποστολή.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

- ☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε
☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε,
Τράπεζα Εργασίας Α.Ε., Τσαμαδού 7 Πειραιάς (Α/Γ. Νο002/62047-00/40)



Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:
.....
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

Παρακαλώ στείλατε
GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΕ
Φίλωνος 46, Πειραιάς 185 35,
Τηλ: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Greece. ☐ Individuals: Drs.17.000 ☐ Companies: Drs.20.000 ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000

☐ Europe: US \$ 110 ☐ All other countries: US \$ 120
All prices include airmail postage & VAT

METHOD OF PAYMENT

- ☐ Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD
☐ Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A.,
7 Tsamadou Str., Piraeus (Α/Γ. Νο002/62047-00/40)



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

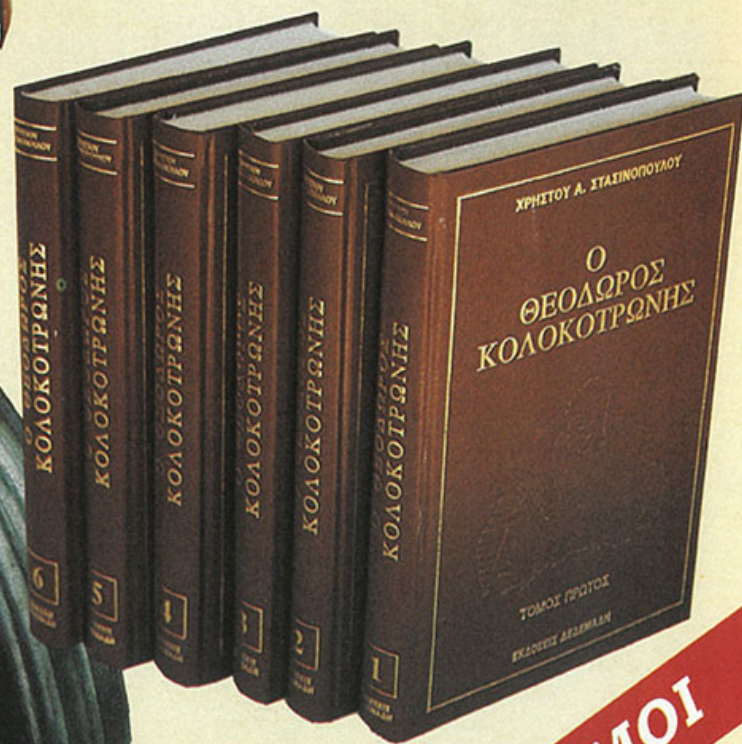
Date / /

Signature

Χρήστου Α. Στασινόπουλου

Ο ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ

Είναι καιρός
να γνωρίσουν οι Έλληνες
τον ελευθερωτή, τον μεγάλο αρχηγό
και πολέμαρχο, που άρχισε
το ξήλωμα της Οθωμανικής
αυτοκρατορίας, τον μεγάλο
δάσκαλο, που διδάσκει
« τους λαούς πως οι δούλοι γίνονται
ελεύθεροι », αλλά και πως μπορούν
και πρέπει να μένουν ελεύθεροι.



ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΔΕΔΕΜΑΔΗ

Χαρ. Τρικούπη 42, (1ος όροφος) Αθήνα 106 80
Τηλ: 3633620 - 3606667 - fax: 3620375

6 ΤΟΜΟΙ



Professionalism

Expertise

Dedication

TURBOMED'S people work with dynamism,

will and potential to achieve the

required result.

They never forget

their fundamental

principle to think

and act aiming

always high.

• SERVICE AND REPAIR
FOR ANY TURBOCHARGER
TYPE PRODUCED BY THE
WORLD'S INDUSTRY LEADERS

• SPARE PARTS AND
COMPLETE UNITS SUPPLY



AUTHORISED SERVICE STATION FOR :



TURBOMED
PRECISION ENGINEERING WORKS

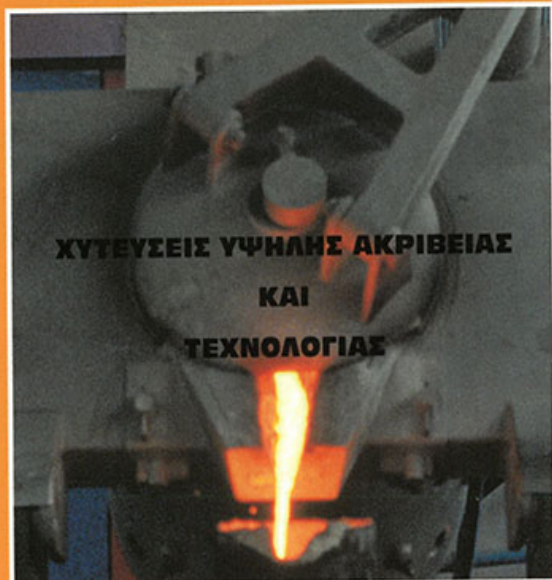
I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.

58, IPAPANTIS STR. • GR - 185 46 PIRAEUS, GREECE • TEL.: +30-1-4616060, 4616001
FAX: +30-1-4614039 • MOBILE: 093 210059-60



LINE ADVERTISING

Χυτήρια Ίλιδος



ΧΥΤΕΥΣΕΙΣ ΥΨΗΛΗΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Investment Casting (Lost Wax - Χαμένο κερί) Croning

Χυτά Εξαρτήματα Ακρίβειας
για Βιομηχανική και Ναυτιλιακή χρήση,
για τη Χημική, Στρατιωτική και Αεροναυτική Βιομηχανία.

Ανοξείδωτος Χάλυβας - Χυτοχάλυβας
Χυτοσίδηρος - Σφαιροειδής Χυτοσίδηρος
Μη Σιδηρούχα Μέταλλα.



ILIS FOUNDRY LTD. - ΧΥΤΗΡΙΑ ΙΛΙΔΟΣ

1^ο ΧΛΜ. ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ - ΣΑΒΒΑΛΙΩΝ • 272 00 ΑΜΑΛΙΑΔΑ
TEL.: (01) 4616060, 4616001 • FAX: (01) 4614039

LINE ADVERTISING