



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 19 - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

**ΜΑΡ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ
-ΚΟΥΤΣΙΚΟΥ:**



Με «σημαία
ευθύνης» στο
Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο

ΠΕΡ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ:



Προκαλέσαμε
ιστορικές
αλλαγές

Σε νέα πρότα
η ναυτιλία
του 21ου αιώνα

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

Η μάχη
του Αιγαίου και
της Αδριατικής

Λιμάνια: επενδύσεις
«εδώ και τώρα»

Στροφή των Ελλήνων
προς την ποιοτική ναυτιλία

**Η μεικτή
εικόνα
της ακτοπλοΐας**



TELESTET IRIDIUM

Η καλύτερη κάλυψη ακόμα και στην άκρη του κόσμου

Από σήμερα η TELESTET σας φέρνει την πρώτη στον κόσμο δορυφορική κινητή τηλεφωνία.

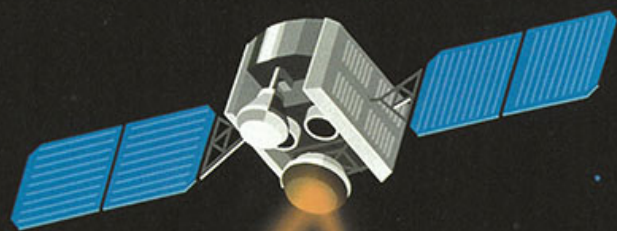
TELESTET IRIDIUM: 66 δορυφόροι χαμηλής τροχιάς και το προηγμένο δίκτυο επίγειων σταθμών TELESTET σας εξασφαλίζουν άψογη επικοινωνία:

- κάθε στιγμή
- όπου και αν βρίσκεστε
- εκεί που κανένα άλλο δίκτυο δεν σας καλύπτει!

Με τον αριθμό TELESTET που ήδη έχετε και μια συσκευή Iridium η φωνή σας ταξιδεύει παντού. Αποκτήστε τη δορυφορική κινητή τηλεφωνία TELESTET IRIDIUM και κρατήστε στο χέρι σας ολόκληρο τον κόσμο!

Για πληροφορίες απευθυνθείτε αποκλειστικά, στους εμπορικούς αντιπροσώπους TELESTET.

IRIDIUM



www.telestet.gr

Δορυφορική Κινητή Τηλεφωνία
TELESTET IRIDIUM



TELESTET
Οδηγεί στις Εξελίξεις



GOLDEN SUN CRUISES

...living a dream...



MV AEGEAN I - MTS ARCADIA

3, 4 & 7- day cruises in the Aegean Sea

© G. LIZARDOS

Head Office: 71 Akti Miaouli, Piraeus, Greece 185 37 • Tel: (+301)-428 7894, Fax: (+301)-428 7898
USA Office: 509, Madison Avenue, Suite #808, New York, NY 10022
Tel: (212) 755-1600, Fax: (212) 755-2001, Toll free no.: (800) 494-0748
www.goldensuncruises.com

Περιεχόμενα



6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

8. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

20. ΜΕ «ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ»
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ
Συνέντευξη της ευρωβουλευτού
της Νέας Δημοκρατίας,
Μαρ. Γιαννάκου-Κουτσίκου

24. ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
ΓΙΑ ΤΗ ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Συνέντευξη του Σουηδού πρέσβη,
Björn Elmér

28. ΠΡΟΚΑΛΕΣΑΜΕ
ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ
Συνέντευξη του προέδρου των
Επιχειρήσεων Αττικής
Περ. Παναγόπουλου

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

30. ΣΤΡΟΦΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

32. ΣΕ ΝΕΑ ΡΟΤΑ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΤΟΥ 21ου ΑΙΩΝΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

34. ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΘΕΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ...

36. ΚΑΤΑ 3% ΕΧΕΙ ΑΝΑΝΕΩΘΕΙ
Ο ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

38. ΤΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

42. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

44. ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

46. ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΠΡΟΤΑΣΗ:
ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΟΥΜΕ
ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ KING'S POINT
Του Χρ. Ντούνη

50. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

54. ΤΟ ΣΩΡΙΑΣΜΑ ΤΗΣ ΠΟΡΤΑΣ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ»
Του Απ. Δόμβρου

56. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας
μας, από τον Ξεν. Αντωνιάδη

58. ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Του Δ. Πετρόγγονα

60. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

64. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

65. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ
Του Τάκη Μακρή

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

66. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ: BOEING 717

70. FORUM

72. PUBLI: ΤΟ ΚΟΛΕΓΙΟ SBE

74. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 19
Αύγουστος - Σεπτέμβριος 1999
Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια:

Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης:

Λίζα Μαρέβου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδης

Ειδικοί Συνεργάτες:

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Υπεύθυνος Διαφήμισης:

Μανώλης Κασσιμάτης

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση:

Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Υπεύθυνος συνδρομών:

Χρήστος Καπόντας

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Παραγωγή διαχωρισμών:

Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.

Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος,

17342 Αθήνα

Τηλ. 9953463-5, 9966762-3,

Fax: 9924115

Εκτύπωση:

ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κηφισός 25, Περιστέρι

Τηλ. 5731461

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111 - Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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



Προσανατολισμός: η ναυτιλία μας

Με μιαν αδιάκοπη ιστορία 158 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, του εξειδικευμένου Ναυτιλιακού Καταστήματός της στον Πειραιά, του Κεντρικού της Καταστήματος Λονδίνου, που δίνει έμφαση στις ναυτιλιακές εργασίες, των θυγατρικών της εταιρειών, όπως η Atlantic Bank of New York, και του άριστα συντονισμένου δικτύου μονάδων διαχείρισης διαθεσίμων που είναι εγκατεστημένες στα κυριότερα διεθνή χρηματοοικονομικά κέντρα.

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.

editorial



το προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» ένα από τα κύρια θέματα ήταν το μεγάλο πρόβλημα των ελληνικών λιμένων, η δομή και υποδομή των οποίων δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις ανάγκες των συγχρόνων, υψηλής τεχνολογίας και ταχύτητος, επιβατηγών πλοίων. Ο τίτλος άλλωστε του θέματος, που προβλήθηκε και στο εξώφυλλο, ήταν αρκούντως ενδεικτικός: «Καινούργια πλοία, γερασμένα λιμάνια».

Στο τεύχος που έχει στα χέρια του ο αναγνώστης, σε ένα άλλο, εξίσου αποκαλυπτικό ρεπορτάζ, διαπιστώνεται ότι μόνο το 3% του καταχωρημένου ακτοπλοϊκού στόλου έχει ανανεωθεί. Εν πρώτοις, θα μπορούσε να καταλήξει κανείς στο αυθαίρετο συμπέρασμα ότι οι δύο

έρευνες των «Ναυτικών Χρονικών» συνιστούν μία αντίφαση.

Δυστυχώς, όμως, αυτή είναι η πραγματικότητα. Η συντριπτική πλειονότητα του ακτοπλοϊκού στόλου παραμένει στα παραδοσιακά πλαίσια και, σε σύγκριση με το σύνολο των επιβατηγών πλοίων που συνδέουν την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα και τα νησιά μεταξύ τους, τα σύγχρονα σκάφη, που αποτελούν κοσμήματα της ακτοπλοΐας και ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες του επιβατικού κοινού, είναι ελάχιστα.

Αυτό βεβαίως δεν αναιρεί την ανάγκη να ευθυγραμμιστούν και οι λιμένες με το εκσυγχρονιστικό πνεύμα που φέρνουν τα νέα σκάφη, με τα οποία έχει εμπλουτισθεί ο ακτοπλοϊκός στόλος μας. Και τούτο, διότι ο ανταγωνισμός συμβάλλει στην ανάπτυξη και στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Τους πρωτοπόρους στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου - που και αυτοί αναγκάστηκαν να εκσυγχρονιστούν για να γίνουν ανταγωνιστικότεροι - είναι βέβαιο ότι θα ακολουθήσουν και οι άλλοι, κάτι που αποτελεί παραδοσιακή πρακτική στην ελληνική ναυτιλία, επιβατηγό ή φορτηγό. Υπ' αυτήν την έννοια, οι μεμψιμοιρίες που ακούγονται από μερίδα εφοπλιστών, που βρέθηκαν με παλαιότερα σκάφη στην κατοχή τους, σε σχέση με άλλους, είναι άδικες για τους φορείς του εκσυγχρονισμού στην ακτοπλοΐα, αλλά και τους ίδιους αδικούν. Διότι και όσοι, για διάφορους λόγους, άσχετους ίσως με τη βούλησή τους, έμειναν πίσω, είναι βέβαιο ότι, επειδή και καλοί επιχειρηματίες είναι, αλλά και με παράδοση, άρα βαθείς γνώστες του αντικειμένου, θα προβούν σε επιχειρηματικά σχήματα που θα εξασφαλίζουν την επιβίωση των ιστορικών εταιρειών τους, προς όφελος άλλωστε και του επιβατικού κοινού. Ασφαλώς όλοι δεν έχουν στην παρούσα φάση την οικονομική δυνατότητα να προχωρήσουν σε κάτι, που οπωσδήποτε και οι ίδιοι θα επιθυμούσαν. Θα ήταν λοιπόν χρήσιμη η παρέμβαση της πολιτείας για την παροχή διευκολύνσεων και κινήτρων, όπως άλλωστε είχε συμβεί πριν αρκετά χρόνια, όταν για πρώτη φορά είχε αρχίσει η ανανέωση αλλά και η μεγέθυνση του ακτοπλοϊκού στόλου, προς όφελος και των ελληνικών ναυπηγικών μονάδων.

Πρόσωπα του μήνα

του Νίκου Σίμου



Άννα Διαμαντοπούλου

Η πρώην υφυπουργός Ανάπτυξης έκανε τελικώς την έκκληση και είναι η νέα επίτροπος της χώρας μας στην Ενωμένη Ευρώπη. Είναι η δεύτερη γυναίκα που τοποθετεί η Ελλάδα στη θέση αυτή, μετά την κ. Βάσω Παπανδρέου. Δυναμικό στέλεχος με σημαντική δραστηριότητα στον κομματικό μηχανισμό, η κ. Διαμαντοπούλου ανέβηκε σκαλί-σκαλί, είχε σημαντική παρουσία στο υπουργείο Ανάπτυξης, κάτι που εξετίμησε προφανώς ο πρωθυπουργός για να της αναθέσει αυτό το σημαντικό πόστο. Η επιλογή του πρωθυπουργού προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερη σημασία, από τη στιγμή που ο πρόεδρος της Κομισιόν, Ρομάνο Πρόντι, είχε προτείνει στον κ. Σημίτη για τη θέση του Έλληνα επιτρόπου τον σημερινό αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Αναπτύξεως, κ. Παναγιώτη Γεννηματά, πρόταση την οποία ο πρωθυπουργός απέρριψε.

Γιάννης Χατζηπατέρας

Είναι ασφαλώς αποκαλυπτική της βαθιάς εκτίμησης που τρέφει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Σίτυ στο πρόσωπο του κ. Γιάννη Χατζηπατέρα η εκλογή του, για δέκατη συνεχής φορά, ως προέδρου του Committee.

Ο πατριάρχης της ελληνικής ναυτιλίας, με τεράστια συνεισφορά στην υπόθεση της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών, με την εμπειρία και το κύρος του γνωρίζει πώς να προωθήσει τα ελληνικά συμφέροντα από το πρώτο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, προσδίδοντας και την ανάλογη αίγλη στη μόνη δραστηριότητα για την οποία υπολήπτονται την Ελλάδα, παγκοσμίως.



Σπύρος Λάτσης

Γόνος μεγάλης οικογένειας, τραπεζίτης εγνωσμένου κύρους διεθνώς, μπήκε δυναμικά στον ελληνικό τραπεζικό χώρο, θέλοντας να «κτίσει» μια τραπεζική αυτοκρατορία, ανάλογη με τη ναυτιλιακή και τεχνική του πατέρα του, Γιάννη Λάτση. Από τις πιο μεγάλες επιτυχίες του, η συνεργασία της EFG Eurobank με τον γερμανικό τραπεζικό κολλοσσό Deutsche Bank. Διεκδικώντας το 14% της ελληνικής τραπεζικής αγοράς, επιδιώκει να αποκτήσει τον έλεγχο της Τράπεζας Εργασίας, με βασικό αντίπαλο τον Όμιλο της Τράπεζας Πειραιώς. Πέραν αυτού, η απόκτηση της πλειοψηφίας της Τράπεζας Εργασίας είναι ζήτημα κύρους για τον Όμιλο Λάτση.

Μιχάλης Σάλλας

Τραπεζίτης με μεγάλη εξέλιξη, ο πρόεδρος του Ομίλου της Πειραιώς είναι ο μεγάλος αντίπαλος του Σπύρου Λάτση στη διεκδίκηση της Τράπεζας Εργασίας. Ο λόγος που επιζητεί και ο Όμιλος Πειραιώς την απόκτηση της Τράπεζας Εργασίας είναι ο αναφερόμενος ανωτέρω. Δηλαδή, η αύξηση του μεριδίου του Ομίλου στην τραπεζική αγορά. Ο κ. Σάλλας έχει επιτύχει μεγάλη ανάπτυξη της τράπεζας της οποίας ηγείται και δικαίως θεωρείται πολύ αποτελεσματικός τραπεζίτης. Τώρα, είναι υποχρεωμένος να δώσει τη νέα αντιπροσφορά του για την Εργασία, με επιδίωξη να πάρει την τράπεζα μέσα από τα χέρια του κ. Σπύρου Λάτση.



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΕΙ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙ ΜΕ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



MASS

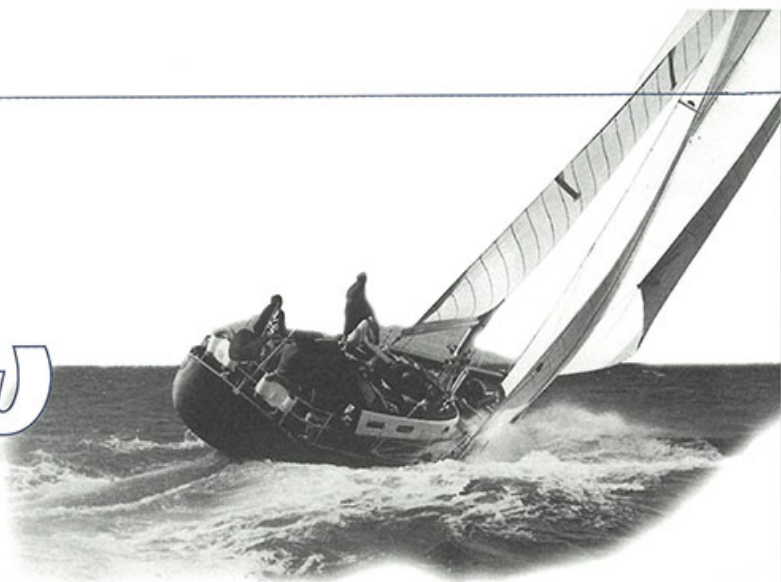


MINOAN LINES

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Οι ελληνικές θέσεις

Είναι σημαντική η συμβολή των απόψεων του ελληνικού εφοπλισμού στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, απόψεων που αναλύθηκαν και καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια σχετικής συζήτησης που διοργάνωσε η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών. Και τούτο διότι ο ελληνικός εφοπλισμός προσφέρει την πείρα της ναυτιλιακής παράδοσης στην ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία, σε μία στιγμή κατά την οποία τα προβλήματα περί την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και περί την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου στην παγκόσμια αγορά αυξάνουν.

Οι θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού, έτσι όπως αναπτύχθηκαν από τον πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Γιάννη Λύρα, μπορούν να κωδικοποιηθούν στα εξής:

- Να υπάρξει αναγνώριση των καλών επιδόσεων της ναυτιλίας, που είναι ασφαλώς καλύτερες από εκείνες των αεροπορικών μεταφορών.
- Να εφαρμόζεται σωστά η νομοθεσία που διέπει τη λειτουργία της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια,

δεν υπάρχει ανάγκη πρόσθετων νόμων.

- Να ερμηνεύονται ομοιόμορφα οι Κανονισμοί, καθώς και να εφαρμόζονται ενιαία κριτήρια στις επιθεωρήσεις των πλοίων.

- Να γίνεται καλύτερη χρήση των κριτηρίων αξιολόγησης των πλοίων και να μειωθούν οι επιθεωρήσεις, ώστε να αποφεύγονται οι επικαλύψεις από μέρους των διαφόρων λιμενικών αρχών.

- Να εφαρμόζονται οι διαδικασίες επιθεωρήσεων, επί τη βάση ορθολογικών κριτηρίων, δεδομένου ότι σήμερα ενεργούνται στη βάση πολλών και διαφορετικών μέτρων.

- Να μη γίνεται κατάχρηση των τραπεζικών δεδομένων που αφορούν τα πλοία και να δοθεί η δυνατότητα προσφυγής των εφοπλιστών σε ανώτερα όργανα, στις περιπτώσεις που οι αρχές επικαλούνται αναληθή στοιχεία εις βάρος τους.

- Να διευκρινισθεί η έννοια των υποβαθμισμένων πρακτικών (substandard practices), όπως αναφέρονται στην προσφάτως υπογραφείσα Χάρτα Ποιότητας για τη Ναυτιλία.

Δέσμευση Σουμάκη

Στην ίδια σημαντική εκδήλωση της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών παρευρέθη και ο Έλληνας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρος Σουμάκης, ο οποίος πρόβη σε μία πολύ ενδιαφέρουσα ανακοίνωση, που ανατρέπει, κατά τα φαινόμενα, τις αντιλήψεις με τις οποίες αντιμετωπιζόταν από το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας μας το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Ο κ. Σουμάκης, αναφερόμενος στο συγκεκριμένο θέμα, παραδέχθηκε, για πρώτη φορά, ότι στη χώρα μας, πράγματι, υφίσταται πρόβλημα ναυτεργατικού κόστους. Πρόβλημα όμως που θα επιλυθεί σύντομα.

Η θέση αυτή του υπουργού, που συγχρόνως συνιστά δέσμευση προς τον ελληνικό εφοπλισμό, διαφοροποιεί προφανώς την πολιτική που μέχρι σήμερα ίσχυε για το θέμα αυτό και που αντιπροσωπευόταν από σχετική μάλιστα δήλωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας -σε συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά»- ότι δεν πρόκειται να υπάρξουν άλλα μέτρα! Τη θέση αυτή του κ. Σουμάκη θα πρέπει να τη χαιρετήσει ο ελληνικός εφοπλισμός, αλλιά και ο ίδιος ο υπουργός δεν πρέπει να διαψεύσει τους ανθρώπους της ναυτιλίας.

Άλλωστε, οι απόψεις που διατυπώθηκαν από τους αντιπροσώπους όλων των ευρωπαϊκών κρατών, αλλιά και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποκάλυπταν ότι από όλα τα κράτη γίνονται τεράστιες προσπάθειες για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εθνικών στόλων, προσπάθειες από τις οποίες μέχρι σήμερα απείχαν οι ελληνικές αρμόδιες αρχές. Ο αρμόδιος επίτροπος Νηλ Κίνκνκ υπεραμύνθηκε της ανάγκης να καταστεί ανταγωνιστική η ευρωπαϊκή ναυτιλία. Πρότεινε δε να γίνει αξιοποίηση από τα κράτη-μέλη των κοινοτικών Οδηγιών που αναφέρονται στις επιδοτήσεις για τη ναυτιλία, με την υιοθέτηση από αυτά αντίστοιχων εθνικών μέτρων. Έφερε δε ως παράδειγμα τη ναυτιλιακή πολιτική και, ειδικότερα, τα φορολογικά μέτρα που έλαβαν η Νορβηγία και η Ολλανδία. Η τελευταία κατέστησε πιο ευέλικτη τη λειτουργία των εταιρειών διαχείρισης πλοίων που είναι εγκατεστημένες στη χώρα αυτή.

Ομοίως και η Αγγλία, αλλιά και η Δανία, πρόκειται να εφαρμόσουν μία νέα ναυτιλιακή πολιτική, που θα έχει ως βάση την υιοθέτηση ενός νέου φόρου επί της χωρητικότητας.

Η ποιοτική ναυτιλία

Υπογράφηκε στο Άμστερνταμ ο Χάρτης για Ποιοτική Ναυτιλιακή Βιομηχανία, από εκπροσώπους ναυτιλιακών Οργανισμών και της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών. Με τον Χάρτη αυτό, η διαμόρφωση του οποίου υπήρξε έμπνευση του αρμόδιου κοινοτικού επιτρόπου κ. Νηλ Κίνγκ, προωθείται σημαντικά το σχέδιο για ποιοτική ναυτιλία στην Ευρώπη. Το σχέδιο αυτό προβλέπει ακόμη και αυτορρυθμιτικές πρωτοβουλίες από όλους τους εμπλεκόμενους

φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα, οι φορείς αυτοί καθορίζουν να λάβουν ενεργά μέρος στην όλη προσπάθεια και να αναλάβουν το δικό τους μερίδιο ευθύνης, τη λεγόμενη «μερίδα υπευθυνότητας».

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών έχει εξασφαλίσει τη διαβεβαίωση των αρμόδιων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως ότι για να προχωρήσει η εφαρμογή του Χάρτη και να υπάρξουν στην πράξη τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, θα προσδιορισθούν

προηγουμένως και επακριβώς οι έννοιες του υποβαθμισμένου πλοίου και της ποιοτικής ναυτιλίας. Από την πλευρά της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει πολύ σωστά επισημάνει ότι αν υπάρχουν ασαφείς δεσμεύσεις επί γενικών και μη συγκεκριμένων αρχών, ελλοχεύουν κίνδυνοι για τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ, αντιθέτως, η εφαρμογή κανόνων με διαφάνεια αποτελεί τον καλύτερο και πιο ρεαλιστικό τρόπο για την προώθηση του στόχου της ποιοτικής ναυτιλίας.

Απόβλητα και κατάλοιπα

Πολιτική συμφωνία επί της προταθείσας οδηγίας περί λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίων υπήρξε στο τελευταίο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Το θέμα είχε απασχολήσει και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία πιστεύει ότι αποτελεί θετική εξέλιξη το γεγονός ότι οι λιμένες υποχρεώνονται να δημιουργήσουν την κατάλληλη υποδομή για να μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων, καθώς και το ότι τα πλοία οφείλουν να παραδίδουν τα απόβλητά τους, πριν αποπλεύσουν από συγκεκριμένο λιμένα. Κατά την Ένωση, εφόσον η Οδηγία αυτή εφαρμοσθεί με δίκαιο και λειτουργικό τρόπο και στη βάση ενός συστήματος λογικού ύψους τελών, τα πλοία θα εξυπηρετούνται επαρκώς στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου τους.

Το Πέραμα

Το Πέραμα, όληητε φυτώριο ναυπηγών και παραδοσιακή πηγή ναυπηγικής εμπειρίας, είναι γνωστόν ότι πεθαίνει, καθώς οι μικρομεσαίες μονάδες της συγκεκριμένης ζώνης κλείνουν η μία μετά την άλλη. Η ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος πρέπει να συνεχίσει να υπάρχει, γιατί μπορεί να συμβάλει με το εξειδικευμένο και σπάνιο τεχνικό δυναμικό στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ναυπηγικού τομέα.

Οι ευκαιρίες που έχουν χαθεί για το Πέραμα είναι πολλές. Με ευθύνη βεβαίως της κυβερνήσεως. Και τούτο διότι δεν έχουν αξιοποιηθεί τα κοινοτικά προγράμματα, τόσο αυτά που σχετίζονται με την ευρωπαϊκή πολιτική για τα ναυπηγεία όσο και αυτά που αφορούν την πολιτική ενίσχυσης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Το ζητούμενο τώρα είναι να μπορέσει η κυβέρνηση να βρει τους τρόπους να εξασφαλισθεί η ανάκαμψη της ζώνης του Περάματος. Το εξοπλιστικό, ή.χ., Πρόγραμμα των Ενόπλων Δυνάμεων θα μπορούσε να αποτελέσει πηγή ενίσχυσης της περιοχής. Η κυβέρνηση οφείλει να βρει τις δέουσες λύσεις μέσα από έναν κολληπροαίρετο διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Λύσεις υπάρχουν, η βούληση λείπει...

Οι εξωτερικές σχέσεις

Με ικανοποίηση είδε ο ελληνικός εφοπλισμός την κοινοτική δραστηριοποίηση στο ζήτημα των εξωτερικών ναυτιλιακών σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τρίτες χώρες. Και τούτο διότι η μεγάλη μεταφορική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας είναι φυσικό να έρχεται αντιμέτωπη με σωρεία προβλημάτων. Οι σχέσεις αυτές εξετάστηκαν σε ειδική ημερίδα που διοργάνωσαν οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές. Τα προβλήματα αφορούσαν κυρίως τις ευρωπαϊκές σχέσεις με την Ταϊλάνδη, την Κίνα, την Ινδία, τις χώρες της Δυτικής Αμερικής και τη Βραζιλία. Η εξέτασή τους οδήγησε στα εξής συμπεράσματα:

- Η συνεργασία που έχει αναπτυχθεί μεταξύ της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών, των κρατών-μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα πρέπει να συνεχισθεί και να ενισχυθεί, κυρίως διά της συνεχούς ροής πληροφοριών. Όσον αφορά τον τομέα των τακτικών γραμμών, οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι φορτωτές πελάτες τους θα πρέπει να αναπτύξουν τη δική τους στρατηγική και να συντονίζουν τις προσπάθειες επιλύσεως των προβλημάτων. Προς τον ίδιο σκοπό και σε τοπικό επίπεδο θα πρέπει να υπάρχει αλληλοενμέρωση και συντονισμός των προσπαθειών των εκπροσώπων των εταιρειών, με παράλληλη ενημέρωση των κατά τόπους πρεσβειών και των γραφείων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- Σε όλες τις περιπτώσεις θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες δυνατότητες ασκήσεως πολιτικής και οικονομικής πίεσεως και συντονισμού των ενεργειών με τρίτες χώρες, όπως οι ΗΠΑ, προς επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Απομένει να αποδειχθεί πώς τα αρκετά θεωρητικού χαρακτήρα συμπεράσματα αυτά είναι δυνατόν να τύχουν και εφαρμογής στην πράξη.

Και πάλι το NAT

Η στήλη θα επανέλθει στο μείζον θέμα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, οι αρνητικές προοπτικές του οποίου εγκυμονούν τεράστιους κοινωνικούς κινδύνους για τη ναυτική οικογένεια. Στην καλύτερη των περιπτώσεων, το συνολικό έλλειμμα του NAT το τρέχον οικονομικό έτος θα είναι δύομιας φορές μεγαλύτερο του περυσινού. Αξίζει, βεβαίως, να σημειώσουμε την περυσινή εκτίμηση της διοίκησης του Ταμείου, ότι, δηλαδή, όλα τα χρέη του NAT, εκτός από τις υποχρεώσεις προς ΚΕΑΝ-ΚΝΕ, θα έχουν αποσβεσθεί πλήρως.

Η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική. Για να διασωθεί το NAT, σε πρώτη φάση θα πρέπει να διαγραφεί το σύνολο των τραπεζικών χρεών του που συνήφθησαν με την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου και να καθυφθούν εκ νέου τα οργανικά έλλειμματα με επιχορηγήσεις του προϋπολογισμού. Δηλαδή, με χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων. Όσον αφορά τα έσοδα, πώς είναι δυνατόν να προβλέπει κάποιος ότι φέτος θα είναι αυξημένα, όταν τόσο τα υπό ελληνική σημαία πλοία όσο και τα υπό ξένη σημαία, που είναι συμβεβλημένα με το NAT βαίνουν συνεχώς μειούμενα; Μήπως, τουλάχιστον, γίνεται έτσι κατανοητή από τους αρμοδίους η ανάγκη για παροχή κινήτρων, ώστε να επαναπατριστεί η ελληνική ναυτιλία, που αναζητεί σε άλλες σημαίες την ανταγωνιστικότητά της;



επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

Πρόγραμμα ανασυγκρότησης

Δυναμική παρουσία στην τραπεζική αγορά πραγματοποιεί σύντομα η Αγροτική Τράπεζα, υποβοηθούμενη από το πρόγραμμα ανασυγκρότησής της, στηριζόμενη στην ενεργοποίηση του προσωπικού της και εφαρμόζοντας το νέο επιχειρησιακό-στρατηγικό πρόγραμμά της. Αυτό υπογράμμισε ο διοικητής της Αγροτικής Τράπεζας κ. Πέτρος Λάμπρου κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στη Γενική Συνέλευση της ΑΤΕ.

Επίσης, ο διοικητής της ΑΤΕ αναφέρθηκε στο δυναμισμό της τράπεζας, που αποτυπώνεται ανάγλυφα από τα οικονομικά αποτελέσματα της χρήσεως 1998.

* Το σύνολο του ενεργητικού αυξήθηκε κατά 5,9% και διαμορφώθηκε στα 4,4 τρισ. δρχ.

* Οι χορηγήσεις ανήλθαν σε 2,5 τρισ. δρχ., καθώς αυξήθηκαν κατά 11,4%.

* Οι καταθέσεις αυξήθηκαν σε 3,3 τρισ. δρχ., σημειώνοντας άνοδο της τάξεως του 1,7%.

* Τα συνολικά έσοδα εκμετάλλευσής ανήλθαν σε 445 δισ. δρχ.

* Τα έξοδα συγκροτήθηκαν στο επίπεδο του 1997.

* Το αποτέλεσμα εκμετάλλευσής ανήλθε σε 95,1 δισ. δρχ. και το αντίστοιχο προ φόρων σε 4,1 δισ. δρχ. έναντι 2,2 δισ. δρχ. την προηγούμενη χρήση.

Telestet και Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ενώνουν τις δυνάμεις τους

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και η Telestet θα συνεργασθούν με στόχο να προσφέρουν στους πελάτες τους τη δυνατότητα να ανανεώνουν το χρόνο ομιλίας των καρτοκινητών τηλεφώνων B Free ή να πληρώνουν το μηνιαίο λογαριασμό τους μέσω του δικτύου των 750 ATMs της τράπεζας σε όλη την Ελλάδα.

Η συμφωνία αυτή, όμως, είναι μόνο το πρώτο βήμα μιας ευρύτερης συνεργασίας μεταξύ της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος και της Telestet, οι οποίες θα παρουσιάσουν σύντομα στην αγορά πρωτοποριακά προϊόντα GSM banking. Τα προϊόντα αυτά θα επιτρέψουν στους πελάτες τους να έχουν εύκολη πρόσβαση σε σειρά τραπεζικών υπηρεσιών μέσω κινητού τηλεφώνου και του δικτύου Telestet.

ΕΛΒΑΛ και ΕΤΕΜ προμηθεύουν την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία

Την κατασκευή των πλέον σύγχρονων Catamaran, καθώς και ναυπηγικών κατασκευών τελευταίας τεχνολογίας, ενισχύουν οι εταιρείες ΕΛΒΑΛ και ΕΤΕΜ του Ομίλου Βιοχάλκο, με την παραγωγή πρωτοποριακών προϊόντων για την παγκόσμια βιομηχανία ναυπηγικής.

Τη μοναδικότητα των νέων προϊόντων αθουμινίου υψηλής ποιότητας και προστιθέμενης αξίας παρουσίασαν οι δύο εταιρείες σε ειδική εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στο Ξενοδοχείο «Χανδρής Αθηνών», σε συνεργασία με το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας και με θέμα: «Ειδικά κράματα ελασμάτων και προφίλ αθουμινίου για ναυπηγικές κατασκευές».

Τα ειδικά κράματα ελασμάτων (φύλλα αθουμινίου) για ναυπηγικές κατασκευές, τα οποία παράγει από το 1998 η ΕΛΒΑΛ, αποτελούν την «τελευταία λέξη» στη



βιομηχανία έλασης αθουμινίου, είναι υψηλής περιεκτικότητας σε μαγνήσιο για να αντέχουν στη θάλασσα διάβρωση και οι διαστάσεις τους είναι ιδιαίτερα μεγάλες, φθάνοντας τα 2.400 mm σε πλάτος και τα 4-12 mm σε πάχος.

Η ΕΛΒΑΛ, από τις κορυφαίες ελληνικές βιομηχανίες και μοναδική στην έλαση αθουμινίου, φυσικά και στην παραγωγή τέτοιων ειδικών ελασμάτων αθουμινίου στη χώρα μας, αναπτύσσει μία από τις πέντε μονάδες παραγωγής των προϊόντων αυτών που λειτουργούν σε όλο τον κόσμο και εξάγει, μέσω ενός άρτια οργανωμένου δικτύου προώθησης, την πρωτοποριακή τεχνολογία της σε όλες τις χώρες που διαθέτουν μεγάλες ναυπηγικές εγκαταστάσεις και χρησιμοποιούν αθουμίνιο. Χώρες με παράδοση στη ναυπηγική, όπως η Νορβηγία, η Σουηδία, η Αγγλία, η Γερμανία, οι ΗΠΑ και η Αυστραλία, προμηθεύονται από την ΕΛΒΑΛ ειδικά κράματα ελασμάτων.

Η ΕΤΕΜ, η οποία διατηρεί ηγετική θέση στο χώρο της διέλασης αθουμινίου, επενδύει διαρκώς στην ανάπτυξη των προφίλ αθουμινίου, που συνδυάζονται πάντα με τα φύλλα αθουμινίου και αποτελούν το σκελετό στις ναυπηγικές κατασκευές. Τα προφίλ αθουμινίου της ΕΤΕΜ μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν στις υπερκατασκευές και στον εξοπλισμό σκαφών.

Για τα νέα αυτά προϊόντα, η ΕΤΕΜ παρέχει τεχνική υποστήριξη στους πελάτες της σε θέματα σχεδιασμού, επιλογής υλικού και ειδικών απαιτήσεων, μέσω του τμήματος μελετών και εφαρμογών που διαθέτει.

Δίνοντας ιδιαίτερο βάρος στον τομέα της ποιότητας, η ΕΛΒΑΛ διαθέτει από το 1994 πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας κατά ISO 9002 για την παραγωγική διαδικασία, ενώ τα φύλλα αθουμινίου που παράγει είναι πιστοποιημένα από τους πιο γνωστούς διεθνείς νηογνώμονες. Παράλληλα, και η ΕΤΕΜ λειτουργεί από το 1997 σύμφωνα με Πιστοποιημένο Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητας κατά ISO 9001.

Μέλη του ομίλου Βιοχάλκο, ενός από τους μεγαλύτερους βιομηχανικούς ομίλους στην Ελλάδα, οι εταιρείες ΕΛΒΑΛ και ΕΤΕΜ επενδύουν διαρκώς στην ανάπτυξη καινοτομικών προϊόντων, υψηλής ποιότητας και προστιθέμενης αξίας, ώστε να ανταποκρίνονται άμεσα στις εξειδικευμένες απαιτήσεις τόσο της εγχώριας όσο και της παγκόσμιας αγοράς.

Εγκαίνια του Κέντρου Ελληνισμού

Τα εγκαίνια του Χώρου Ελληνισμού πραγματοποιήσε στον Σχίνο Λουτρακίου, το Σάββατο 3 Ιουλίου, το Κέντρο Ελληνισμού Ιδρύματος Δαμιανού. Το Κέντρο Ελληνισμού συστάθηκε με έδρα τον Πειραιά στις 25-10-1995 από τους ακόλουθους εταίρους-ιδρυτές, οι οποίοι παρέχουν και την αναγκαία οικονομική υποστήριξη:

* Το ίδρυμα DAMIANOS FOUNDATION με έδρα το Triesenber, Liechtenstein.

* Την ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ ΑΚΤΕ Α.Ε., ιδιοκτήτρια ακινήτων στον Πειραιά.

* Τη ΔΑΝΑΗ ΕΚΑΕΣ Α.Ε., ιδιοκτήτρια ακινήτων στην Πάτρα.

* Τον κ. Δαμιανό Κωνσταντίνου, ορκωτό ελεγκτή, γεννημένο στην Κύπρο.

Είναι ένας ιδιωτικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που έχει ως κύριο στόχο του την προώθηση των ιδεωδών του Ελληνισμού τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Μερικές από τις δραστηριότητες του Κέντρου είναι:

* Η προώθηση και εδραίωση των δεσμών του απόδημου Ελληνισμού με τη Μητροπολιτική Ελλάδα και την Κύπρο.

* Η οργάνωση ποικίλων εκδηλώσεων με κύριους θεματικούς άξονες τον απόδημο Ελληνισμό, τα ελληνικά

ήθη και έθιμα, την ιστορία της Ελλάδας και της Κύπρου. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στο έντονο ενδιαφέρον που επιδεικνύει το Κέντρο Ελληνισμού σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και επαφής, ιδιαιτέρως των νέων, με τη χλωρίδα και την πανίδα της χώρας μας.

Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, ο επισκέπτης του Κέντρου μπορεί να περιηγηθεί στους εκτάσεως περίπου 40 στρεμμάτων κήπους του.

Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο του Κέντρου αποτελείται από τους:

Πρόεδρος: Ρηγάτος Θεοχάρης, Ομότιμος καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Γραμματέας: Ιωάννης Παπαράς, αρχαιολόγος - διευθυντής του Κέντρου Ελληνισμού.

Μέλη: Ανδρέας Βοσκός, επίκουρος καθηγητής Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών. Θεμιστοκλής Βώκος, επιχειρηματίας. Γεώργιος

Γεωργής, μορφωτικός ακόλουθος της Κυπριακής Πρεσβείας στην Αθήνα. Νικόλαος Γρυπάρης, σύμβουλος Επικοινωνίας. Γεώργιος Κοντογιώργης, καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου. Ανέστης Κωνσταντίνος, νομικός, Αθηνά Κωνσταντίνου, βιοχημικός. Γρηγόριος Νιώτης, υφυπουργός Εξωτερικών. Παύλος Σαρήλης, ευρωβουλευτής. Φοίβος Χριστοδούλου, καθηγητής Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών. Ισόβιο μέλος: Δαμιανός Κωνσταντίνου, ιδρυτής.



Το Κέντρο Ελληνισμού Ιδρύματος Δαμιανού στον Σχίνο Λουτρακίου

Κέρδη για την «Κυριακούλης»

Σε 750 εκατ. δρχ., περίπου, εκτιμάται ότι μπορεί να φθάσει ο κύκλος εργασιών της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. Το 1999, ενώ τα καθαρά κέρδη προ φόρων εκτιμάται ότι θα κυμανθούν περίπου στα 460 εκατ. δρχ., παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση σε σχέση με την περυσινή οικονομική χρήση της εταιρείας.

Αυτό ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Α.Ε. κ. Θεοφάνης Κυριακούλης, κατά τη διάρκεια της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας, η οποία συνήλθε στις 24 Ιουνίου και ενέκρινε τις οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας και του Ομίλου Κυριακούλης. Ο κύκλος εργασιών της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Α.Ε. ανήλθε το 1998 στο ποσό των 680 εκατ. δρχ., ενώ τα καθαρά προ φόρων κέρδη διαμορφώθηκαν σε 411,5 εκατ. δρχ.

Wonderful Copenhagen



MAERSK AIR
Daily

Athens-Copenhagen-Athens

Copenhagen - Athens

dep. 11.00 arr. 15.20

Athens - Copenhagen

dep. 16.10 arr. 18.25

and of course **Transfer connections to**

Denmark: Billund, Esbjerg, Karup, Aalborg, Aarhus, Odense

Sweden: Stockholm, Gothenburg, Norrköping, Jönköping, Örebro, Luleå

Norway: Oslo, Kristiansand, Stavanger, Haugesund

Finland: Helsinki, Tampere

and **Estonia:** Tallinn

Συνεργασία INCAT - ΑΚΤΙΟΝ

Με επένδυση 15.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ (περίπου 4,5 δισ. δρχ.) και δημιουργία 250 νέων θέσεων εργασίας, σε πρώτη φάση, θα υλοποιηθεί άμεσα η συμφωνία της INCAT με τον όμιλο εταιρειών ΑΚΤΙΟΝ, που εκπροσωπεί αποκλειστικά στην Ελλάδα τον αυστραλιανό ναυπηγικό κολοσσό.

Οι δύο εταιρείες έχουν δρομολογήσει τις διαδικασίες ίδρυσης μεγάλου ναυπηγείου στην Ελλάδα (για σκάφη τύπου Catamaran), που θα εξυπηρετεί τους πλοιοκτήτες τόσο της χώρας μας όσο και της υπόλοιπης Ευρώπης.

Έτσι, σύντομα, θα δημιουργηθεί σταθμός υποστήριξης των ήδη υπαρχόντων 18 πλοίων της INCAT που κινούνται μόνο στην Ευρώπη, ενώ η Ελλάδα θα βρεθεί σε θέση υπεροχής σε παγκόσμιο επίπεδο (εισροή συναλλαγμάτων), αφού η τεχνολογία και τεχνογνωσία των Αυστραλών στο αλουμίνιο είναι -κατά κοινή ομολογία- κορυφαία.

Η δημιουργία των νέων θέσεων εργασίας θα συμβάλει, επίσης, στη λύση του προβλήματος της ανεργίας, που πλήττει τελευταία τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Ελλάδας.

Ο όμιλος ΑΚΤΙΟΝ έχει την περίοδο αυτή επαφές με όλες τους Έλληνες ακτοπλοΐτες, ενώ ειδικό επιτελείο του, σε συνεργασία με τους ειδικούς της INCAT, εξεργάζεται εδώ και ένα χρόνο όλα τα στοιχεία που αφορούν το ναυπηγοακτοπλοϊκό ελληνικό χώρο.

Ο τερματισμός της νατοϊκής επέμβασης στη Γιουγκοσλαβία (που πάντως δεν φάνηκε να επηρεάζει τη ζήτηση σε ακτοπλοϊκά εισιτήρια στη χώρα μας) αποκαθιστά το αίσθημα ασφάλειας στην περιοχή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου, με αποτέλεσμα να αναμένεται απρόσκοπτη υλοποίηση των προγραμματισμένων κινήσεων των πλοιοκτητών για ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου.

Η INCAT ήδη κατασκευάζει οχηματογωγό-επιβατηγό πλοίο 96 μ. (έχουν

δυνατότητα μεταφοράς 1.000 επιβατών και 300 οχημάτων Ι.Χ. και φορτηγών και ταχύτητα 42 κόμβων), με χρόνο παράδοσης τους εννέα μήνες. Η σειρά των 96 μ. θεωρείται η πιο επιτυχημένη για την INCAT, αφού την περίοδο Οκτωβρίου '98-Ιουνίου '99 έχει ήδη κατασκευάσει πέντε σκάφη αυτού του τύπου.

Η συνεργασία της ΑΚΤΙΟΝ με κορυφαίες τράπεζες -και με δεδομένη την απόλυτη τραπεζική φερεγγυότητα της INCAT διεθνώς- εξασφαλίζει την απόκτηση σκαφών από Έλληνες με προνομιακές διευκολύνσεις και δανειοδοτήσεις. Οπότε οι ακτοπλοΐτες της χώρας μας (εν όψει και της λήξης του cabotage), που ουσιαστικά οδηγεί στην ανάγκη άμεσης ανανέωσης του σχετικώς «γηρασμένου» ελληνικού στόλου για να ανταποκριθεί στο διεθνή ανταγωνισμό), αποκτούν τη δυνατότητα κατασκευής σκαφών με προηγμένη τεχνολογία, προσαρμοσμένων στις ελληνικές θάλασσες, με χαμηλό κόστος κατασκευής και ευνοϊκούς όρους αγοράς.

Η συνεργασία με την INCAT, όμως, είναι μόνο η αρχή της προσπάθειας του ομίλου ΑΚΤΙΟΝ για την προσέλκυση ξένων επενδυτών στην Ελλάδα από την Αυστραλία και τη ΝΑ Ασία, αφού λειτουργεί στην εν λόγω αγορά, με τη συμπαράσταση της πολυπληθούς ομογένειας, τέσσερα χρόνια. Αρρωγί στην πολυπόθητη προσπάθεια ανάπτυξης των σχέσεων Αυστραλίας-Ελλάδας οι προξενικές αρχές, η Εκκλησία, ομογενειακές οργανώσεις και επιφανείς ομογενείς επιχειρηματίες της Αυστραλίας. Προσεχώς, θα ανακοινωθούν και άλλες σημαντικές συμφωνίες της ΑΚΤΙΟΝ με ξένες επιχειρήσεις, που θα συμβάλουν, με αθρόα εισροή συναλλαγμάτων και ουσιαστικές επενδύσεις, στην ανοδική πορεία της ελληνικής οικονομίας.

**Επένδυση
4,5 δισ. δραχμών
και 250 νέες
θέσεις εργασίας**

Dufour - Annual Meeting '99

Η ετήσια συνάντηση των αντιπροσώπων της Dufour ανά τον κόσμο, η οποία επί έξι χρόνια

πραγματοποιούνταν ανελλιπώς στην πανέμορφη γαλλική πόλη La Rochelle, πραγματοποιήθηκε φέτος στην πόλη Toulon και, συγκεκριμένα, στη μαρίνα PPC (Port Pin Rolland), η οποία είναι ιδιοκτησίας της Dufour Yachts.

Στο διήμερο 30 Ιουνίου - 1 Ιουλίου συναντήθηκαν 70 αντιπρόσωποι από όλο τον κόσμο, οι οποίοι είχαν τη δυνατότητα, εκτός άλλων θεμάτων, που αφορούσαν ανασκόπηση χρονιάς '99/προγραμματισμό του 2000 (νέα μοντέλα κ.λπ.), να δοκιμάσουν στη θάλασσα τα νέα μοντέλα των ιστιοφόρων Dufour 36 Classic, Dufour 43 Classic, Dufour 50 Prestige, αλλά και ταχύπλοων, όπως το ACM Dynasty 43' της Dufour Power, που αποτελεί κορωνίδα στη σειρά των ταχύπλοων σκαφών.

Το Ράλι Αιγαίου σε νέο λιμάνι της Σαντορίνης

Η Σαντορίνη ήταν ο πρώτος σταθμός του 36ου Διεθνούς Ιστιοπλοϊκού Ράλι Αιγαίου που διοργάνωσε από 16-26 Ιουλίου ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης με τη συμπαράσταση της Telestet, που από φέτος και για τα επόμενα τρία χρόνια είναι ο βασικός χορηγός της διοργάνωσης.

Ο πολύχρωμος στόλος, που αποτελούνταν από σαράντα και πλέον σκάφη ανοικτής θαλάσσης, κατέπλευσε στο νέο τουριστικό λιμάνι της Βλυχάδας το Σάββατο 17 Ιουλίου, έπειτα από κοπιαστική ιστιοδρομία 125 ναυτικών μιλίων.

«Είναι τιμή για τη Σαντορίνη που επιλέχθηκε να αποτελέσει έναν από τους σταθμούς του φετινού Ράλι Αιγαίου», τόνισε ο δήμαρχος Θήρας κ. Αρτέμιος Μητροπιάς. «Στην επιλογή αυτή βοήθησε αναμφισβήτητα η ολοκλήρωση του Αθλιευτικού Καταφυγίου Βλυχάδας, ένα έργο που αποτελεί στολίδι για τη Σαντορίνη και το Αιγαίο οδικό κληρο», κατέληξε.



Με θέμα τη θάλασσα

Ο Έλληνας ζωγράφος Γιάννης Μίκας παρουσίασε την τελευταία δουλειά του στη Νέα Υόρκη, στην γκαλερί «Montserrat», στην περιοχή Soho του Μανχάταν, στις 13-31 Ιουλίου 1999, με τίτλο «Εικόνες από την Ελλάδα, 1+1 συγγένειες και αντιθέσεις».



Επρόκειτο για έργα εμπνευσμένα από νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, από το γαλάζιο της ελληνικής θάλασσας και το χρυσάφι του ήλιου. Σκοπός του καλλιτέχνη ήταν να μεταφέρει το ελληνικό χρώμα και να αποτυπώσει τη μεγαλοπρέπεια της ελληνικής φύσης στην άλητη άκρη του Ατλαντικού και να θυμίσει την ομορφιά της

Ελλάδας, όχι μόνο στους ομογενείς, αλλά και στο ευρύ αμερικανικό κοινό. Η κριτικός και ιστορικός Τέχνης Αθηνά Σχινά έγραψε για τον καλλιτέχνη και το έργο του:

«Ο Γιάννης Μίκας, σε κάθε του έργο, μας κινεί στους δρόμους της θάλασσας και των λιμανιών στην αγαπημένη του Ελλάδα και τα νησιά της, στη γαλήνη και το γαλάζιο του ουρανού της, στα δρομολόγια και τα βάθη των νερών, κυρίως όμως στα μήκη κύματος όπου συναντούμε τα ξεχασμένα και τα παραλειπόμενα της ζωής, μαζί με τα ταπεινά, τα μικρά και τα μεγάλα του κόσμου που μας συντροφεύουν, μας ταξιδεύουν και μυθεύουν τα όνειρά μας».

Βράβευση του Υδραϊκού Συνδέσμου

Ο Όμιλος της UNESCO Πειραιώς και Νήσων βράβευσε, στις 6 Ιουλίου 1999, στο «Βεάκειο», κατά την τελετή λήξης του 3ου Διεθνούς Φοιτητικού Φεστιβάλ, τον Υδραϊκό Σύνδεσμο Πειραιά για την προσφορά του στον πολιτισμό και την τέχνη κατά την πορεία 120 χρόνων συνεχούς παρουσίας και δράσης του στην πόλη του Πειραιά. Ο πρόεδρος του Υδραϊκού Συνδέσμου Πειραιά κ. Δημήτριος Ζουρντός, εκ μέρους του Δ.Σ., ευχαρίστησε τον πρόεδρο της UNESCO Πειραιώς και Νήσων κ. Ιωάννη Μαρωνίτη για την τιμή που έγινε στον αρχαιότερο σύνδεσμο του Πειραιά και του προσέφερε τιμητική πλάκα του Συνδέσμου με τη σημαία της επαναστάσεως της Ύδρας, προς επιβράβευση του πολύ επιτυχημένου φεστιβάλ.

Μνημείο για τους 321 ναυτικούς της Χίου, που χάθηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, θα αποκαλυφθεί στις 28 Αυγούστου, στον προαύλιο χώρο του Ναυτικού Μουσείου της νήσου. Το μνημείο, που φιλοτέχνησε ο καλλιτέχνης Αλέξανδρος Κόκκινος με πρωτοβουλία της Ενώσεως Βρονταδουσίων Αττικής και με εφορητικές χορηγίες, θα αποκαλυφθεί στη διάρκεια ειδικής εκδηλώσεως με ομιλητή τον δρ. Ματθαίο Δημ. Λω, και θέμα «Τη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού στις πολεμικές μεταφορές των Συμμάχων την περίοδο 1939-1945».

Σε πρώτη παγκόσμια εκτέλεση

Με μεγάλη επιτυχία δόθηκε το ρεσιτάλ της νέας -αλλά ήδη με διεθνείς διακρίσεις- Ελληνίδας βιολονίστας Έφης Χριστοδούλου στο Θέατρο Κολλεγίου Αθηνών, την Τρίτη 15 Ιουνίου, 8.00 μ.μ.

Το ρεσιτάλ ήταν αφιερωμένο στη μνήμη του μεγάλου βιολιστή και ανθρωπιστή Yehudi Menuhin, που απεβίωσε πρόσφατα.

Η Έφη Χριστοδούλου -την οποία συνόδευσε ο πιανίστας Δημήτρης Παπαθεοδώρου- έπαιξε με ένα σπάνιο βιολί Stradivarius, το «Ex-Vogelweith», που ανήκει σε ιδιωτική συλλογή και της παραχωρήθηκε ευγενώς ειδικά γι' αυτό το ρεσιτάλ, με την υποστήριξη του Ναυτιλιακού Ομίλου Τσαβλέρη, χορηγού της συναυλίας. Το πρόγραμμα περιέλαβε έργα των G. Tartini, L.v. Beethoven, G. Enesco, H. Wieniawski και Στ. Κορκολή. Με εξαιρετική επιτυχία παρουσιάστηκε (σε πρώτη παγκόσμια εκτέλεση) το έργο «Sonatine for pianoforte and violin» του Στέφανου Κορκολή, που είναι αφιερωμένο στην Έφη Χριστοδούλου, με τον συνθέτη στο πιάνο.

Η εταιρεία D. Thomas Marine LTD, συμπληρώσε 10 χρόνια παρουσίας στο χώρο της ναυπηγικής και της ναυτιλίας γενικότερα. Ιδρύθηκε το 1989 από τον κ. Δημήτρη Ν. Θωμά, ναυπηγό-μηχανολόγο (B.Sc., M.Sc.) και σήμερα, στις ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της, απασχολεί περισσότερα από 20 άτομα, τα οποία είναι ναυπηγοί-μηχανολόγοι, επιθεωρητές πλοίων, προγραμματιστές Η/Υ, σχεδιαστές και προσωπικό υποστήριξης.

Η εταιρεία D. Thomas Marine αναλαμβάνει: α) την τεχνική υποστήριξη ναυτιλιακών εταιρειών και ναυπηγείων σε ναυπηγικές μελέτες και σχέδια νέων κατασκευών-μετασκευών πλοίων, β) την οργάνωση-υποστήριξη-εκπαίδευση με ναυπηγικά προγράμματα Η/Υ, γ) επιθεωρήσεις πλοίων ανά τον κόσμο, παρακολούθηση επισκευών, παχυμετρήσεις εξαρτημάτων. Η D. Thomas Marine είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος για την Ελλάδα των προγραμμάτων της Autoship. Η Autoship Systems Corporation Canada αποτελεί παγκόσμια δύναμη στο χώρο των ναυπηγικών προγραμμάτων PC, κατέχει δε το 30% της διεθνούς αγοράς. Πρόσφατα, η εταιρεία προχώρησε σε συμφωνία για αποκλειστική αντιπροσώπευση στην Ελλάδα των μηχανολογικών προγραμμάτων Η/Υ της Applied High Technology Corporation Canada, που χρησιμοποιούνται σε ναυπηγεία, μελετητικά γραφεία και από το Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ.

Τέλος, η εταιρεία D. Thomas Marine είναι από τις πρώτες στο χώρο που πιστοποιήθηκε κατά ISO 9001 για όλες τις δραστηριότητές της από το Bureau Veritas Quality International.



ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ



Αναφορικά με τη ναυπήγηση του Ε/Γ-Ο/Γ ΝΑΞΟΣ
(άρθρο του κ. Απ. Δόμβρου στα «Ναυτικά Χρονικά»)

1. Στο σχετικό άρθρο, ο φίλος μας Απόστολος διερωτάται γιατί το πλοίο δεν έπιασε την ταχύτητα των 20 κόμβων, όταν παρακάτω ο ίδιος αναφέρει αύξηση της θερμοκρασίας των μηχανών προώσεως, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των στροφών των προωπηρίων μηχανών!

Στη συνέχεια, καταλήγει ότι η λαθμενής εγκατάσταση των ανεμιστήρων είχε δημιουργήσει το πρόβλημα, πράγμα σχεδόν αδύνατον.

Επίσης, δεν νομίζω ότι ο καλός φίλος μαστρο-Αριστείδης μπορούσε να κάνει τέτοιο λάθος, ως αρμόδιος στην εγκατάσταση των μηχανημάτων του πλοίου και, βέβαια, δεν ενθυμούμαι λεπτομέρειες.

2. Για την αποκατάσταση όμως της αλήθειας, το πρόβλημα της υπερθέρμανσης των μηχανών προερχόταν από το υπερβολικό βήμα των ελίκων και, εκτός των μεγάλων θερμοκρασιών, παρατηρήθηκαν κατά το δεξαμενισμό του πλοίου και φαινόμενα cavitation.

Σχετικά fax είχαν ανταλλάξει μεταξύ του κ. Ιωάννη Κουιμάνη, συνεταίρου μου τότε στον αγώνα των ναυπηγήσεων στο Πέραμα, με τον κ. Απ. Δόμβρο.

Με τα παραπάνω, ουδόλως μπορώ να ισχυριστώ ότι το φταίξιμο ήταν ακέραιο στους μελετητές των ελίκων, καθ' όσον κατά την αποπεράτωση του πλοίου άλλαξαν πολλή στοιχεία των προδιαγραφών του, με ευθύνη της πλοιοκτητρίας, με αποτέλεσμα να προκύψει αύξηση του εκτοπίσματος του πλοίου (επίστρωση δύο καταστρωμάτων με ξυλεία ιrocco 10 cm, κατασκευή εκκλήσις στην ΠΜ, αύξηση του θαλάσσιου έρματος για κάλυψη των ανωτέρω και άλλων προσθηκών).

3. Στη συνέχεια, κατά το δεξαμενισμό, οι έλικες οδηγήθηκαν στο εργοστάσιο της Shaffran, όπου έγινε πετυχημένη αποκατάσταση με σχετική μείωση του βήματος, και το πλοίο έπιασε τη συμβατική ταχύτητα, πράγμα που διοπίστωσαν και οι Άγγλοι ελεγκτές που έκαναν τις δοκιμές για λογαριασμό της αντιπολίτευσης του Δ.Σ. της πλοιοκτητρίας.

4. Θα ήταν ευχή να συνεχίζαμε τις ναυπηγήσεις πλοίων στην πατρίδα μας, όπως εκείνη την εποχή, όπου με πενιχρά μέσα και αμοιβές πείνας κατασκευάζαμε πλοία 100 μέτρων.

Τι έφταιξε λοιπόν όταν, στη συνέχεια, με τους σοφούς της Δημοκρατίας μας, οι ναυπηγήσεις σταμάτησαν και γίναμε μεσάζοντες σε ναυπηγήσεις του εξωτερικού;

Αν κλείσουμε κάποια ναυπήγηση από το εξωτερικό, υπάρχει τρόπος να την εκτελέσουμε στη χώρα μας;

Γνωρίζετε κάποιο μηχανισμό που, σε συνεργασία με τράπεζες, θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει ένα τέτοιο έργο ή να εκδώσει τις ανάλογες εγγυητικές επιστολές εκατομμυρίων δολαρίων, προκειμένου να γίνουν οι ναυπηγήσεις στην Ελλάδα;

Ας απαντήσει κάποιος αρμόδιος!

Οι συνάδελφοί μου και προσωπικά ο ίδιος αγωνιζόμαστε σε αυτό το επίπεδο, υποθηκεύοντας ακόμη και τα σπία μας για να επιτύχουμε τα παραπάνω και, δυστυχώς, στις τράπεζες πολλές φορές παίρνουμε την απάντηση ότι πρόκειται για ειδικά πλοία ή, τέλος, ότι δεν ενδιαφέρουν οι ναυπηγήσεις στην Ελλάδα.

Με εκτίμηση
ΧΡ. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ Κ. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ

Όπως ανέφερα στο άρθρο μου «Οι ανεμιστήρες του "Νάξος" και ο Άγιος της Παροναξίας», που δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» του περασμένου μήνα, ο εκλεκτός συνάδελφος κ. Χρήστος Σιμόπουλος ανήκει στους πρωτεργάτες του «ναυπηγικού θαύματος του Περάματος» κατά τη δεκαετία του '60 και συμμερίζομαι τον πόνο του, διότι από την προσπάθεια αυτή δεν έμεινε τίποτα. Σε λίγο μάλιστα θα συνταξιοδοτηθούν και οι τελευταίοι καλοί τεχνίτες, τους οποίους εμείς εκπαιδεύσαμε, και θα μείνουν μόνο οι συνδικαλιστές στις φιλόξενες στήλες.

Δεν θέλω να μετατρέψω τις φιλόξενες στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» σε πεδίο τεχνικών αναλύσεων, ούτε αντιπαραθέσεων. Ας κρατήσουμε από τη σειρά αυτή των αναμνήσεων την εύθυμη πλευρά και ας μην ασχοληθούμε, παρ'όλα αυτά, με το αν οι έλικες του «Νάξος» έπασχαν από σπηλαιώση. Όταν κάποιος που έφτιαξε 5.000 προπέλες λέει ότι δεν υπήρχε σπηλαιώση, πρέπει να γίνεται πιστευτός.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

Η σύνθεση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελληνίας Ένωσης Πρακτικών Πλοιορχων και Κυβερνητών Ε.Ν., που προήλθε από τις αρχαιρεσίες που διενεργήθηκαν από 20-4-99 μέχρι 23-6-99, και συγκροτήθηκε σε σώμα την 28η Ιουνίου 1999, έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Φαρούκος Παρασκευάς
Γεν. γραμ.: Συναδινός Δημήτριος
Ταμίας: Καρβέλης Ιωάννης
Διοικ. σύμβουλοι: Ασημακόπουλος Χρήστος, Καμπάς Ισίδωρος, Βοθακάκης Εμμανουήλ, Λούμπας Νικόλαος, Παναγιωτόπουλος Βασίλειος, Αθιβιζάτος Διονύσης, Αδρασκελάς Νικόλαος, Βασιλάκης Παναγιώτης.

Διεξήχθησαν προσφάτως οι εκλογές για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου του «Προπέηθερ Κλάμπ», η σύνθεση του οποίου διαμορφώθηκε ως εξής:

Πρόεδρος: Σκόνδρας Αργύρης
Α' αντιπρόεδρος: Κυριακού Μάριος
Β' αντιπρόεδρος: Τσακίρης Περικλής
Ταμίας: Κούρτης Στιβ
Γραμματέας: Ενεπεκίδης Γεώργιος
Μέλη: Αλεξανδροπούλου Μπέττυ, Αθλαμανής Απόστολος, Γραμματίδης Γιάννης, Δικαίος Ανδρέας, Καθαφατίδης Σάββας, Κατράντζος Βλάσης, Κατσαρός Βύρων, Μπέζης Γεώργιος, Santillo Patrick, Τσομώκος Συμεών, Φόρος Μάρκος.
Η θητεία του νέου Διοικητικού Συμβουλίου αρχίζει την 1η Ιουλίου 1999 και λήγει την 30ή Ιουνίου 2000.

Ένας αιώνας ζωής για την Castrol

Οι όμορφοι κήποι του Golf Γλυφάδας «δεμένοι» με τα χρώματα της Castrol, φιλοξένησαν πλήθος προσκεκλημένων της, που τίμησαν με την παρουσία τους την εκδήλωση για τη συμπλήρωση του πρώτου αιώνα ζωής της.



Η δεξίωση, οργανωμένη από το Ελληνο-Βρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο προς τιμήν της Castrol Hellas SA, πραγματοποιήθηκε στις αρχές Ιουνίου.

Την εκδήλωση προλόγισαν ο κ. Δ. Ραντόπουλος, πρόεδρος του EBEE, και ο κ. Μ.Π. Άγγελος, διευθύνων σύμβουλος της εορτάζουσας, ο οποίος έκανε μια αναδρομή στην ιστορία ενός αιώνα ζωής της Castrol.

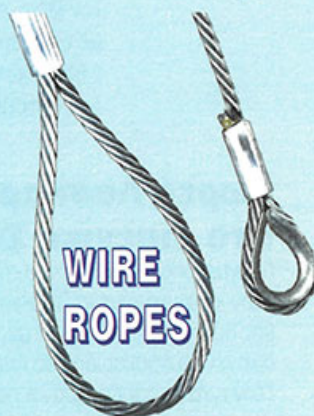
Στη συνέχεια, οι Carlos Sainz και Didier Auriol, πλαισιούμενοι από τους συνοδηγούς τους, όλους τους μέλη της Castrol-Toyota Team, έδωσαν με τις απαντήσεις τους σε ερωτήματα που δέχθηκαν μια ζωντανή εικόνα από το Rally Acropolis, που μόλις πριν από λίγες ώρες είχε λήξει και στο οποίο η συμμετοχή τους πρόσθεσε ακόμη ένα τρόπαιο στην αρμονική συνεργασία των δύο σμίλων.

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>





Υπεγράφη στο Άμστερνταμ (22-6-1999) ο Χάρτης Ποιοτικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας, από εκπροσώπους συναρμόδιων ναυτιλιακών οργανισμών και της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA).

Με το Χάρτη αυτό, που συνιστά έμπνευση του κοινοτικού επιτρόπου κ. Κίνκο, προωθείται σημαντικά η εκστρατεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ποιοτική ναυτιλία στην Ευρώπη, μέσω και αυτορρυθμιστικών πρωτοβουλιών από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα, οι φορείς αυτοί καλούνται να πάρουν μέρος ενεργώς στην όλη προσπάθεια και να αναλάβουν το δικό τους μερίδιο ευθύνης στη λεγόμενη «αλυσίδα υπευθυνότητας». Θα πρέπει να σημειωθεί εξάλλου ότι η Ένω-

ση Ευρωπαίων Εφοπλιστών έχει εξασφαλίσει τη διαβεβαίωση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι, για να προχωρήσει η εφαρμογή του Χάρτη και να υπάρξουν στην πράξη τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, θα προσδιορισθούν προηγουμένως και επακριβώς οι έννοιες του υποβαθμισμένου πλοίου και της ποιοτικής ναυτιλίας.

Από την πλευρά της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που πήρε ενεργό μέρος στις σχετικές διεργασίες, επισημαίνει ότι σε ασαφείς δεσμεύσεις επί γενικών και μη συγκεκριμένων αρχών, ελλοχεύουν κίνδυνοι για τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ αντίθετα η εφαρμογή κανόνων με διαφάνεια τον καλύτερο και πιο ρεαλιστικό τρόπο προωθήσεως του στόχου της «ποιοτικής ναυτιλίας».

Μειώθηκε ο δείκτης ανεργίας των ναυτικών

Μείωση παρουσίασε και τον Ιούνιο ο δείκτης ανεργίας των ναυτικών, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Από τα στοιχεία του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας προκύπτει ότι από το 10% ο δείκτης ανεργίας έπεσε στο 9%, αφού τον Ιούνιο ναυτολογήθηκαν 392 ναυτικοί.

Τον Μάιο, οι άνεργοι ναυτικοί, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, ανέρχονταν σε 2.609, ενώ τον Ιούνιο μειώθηκαν σε 2.217. Από αυτούς, οι 1.524 ήταν εγγεγραμμέ-

νοι στο ΓΕΝΕ και οι υπόλοιποι στις κατά τόπους λιμενικές αρχές της χώρας.

Το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας παρουσιάζουν οι ναύτες (360) και ακολουθούν οι ραδιοτηλεγραφητές (350), οι πλοίαρχοι όλων των κατηγοριών (310) και οι μάγειροι (180). Οι ηλεκτρολόγοι που είναι εγγεγραμμένοι στους καταλόγους ανεργίας ανέρχονται σε 115 και οι καθαριστές σε 74.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από πλευράς συνδικαλιστών ναυτεργατικών σωματείων τονίζεται πως ο αριθμός των ανέργων είναι αρκετά μεγαλύτερος, και αυτό γιατί δεν εγγράφονται στους καταλόγους του ΓΕΝΕ και των λιμενικών αρχών, λόγω των μικρών επιδομάτων.

Δωρεά Λασκαρίδη στο Λιμενικό Σώμα

Πραγματοποιήθηκε στο νέο επιβατικό σταθμό ΟΛΠ, στον κεντρικό λιμένα Πειραιά, η τελετή παραβίβης δύο νέων ταχυπλόων σκαφών, που δώρισε η οικογένεια Λασκαρίδη στο Λιμενικό Σώμα.

Στην τελετή παρέστησαν η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ, εκπρόσωποι της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, καθώς και εκπρόσωποι εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρος Σουμάκης, σε σύντομο χαιρετισμό του, ευχαρίστησε την οικογένεια Λασκαρίδη για τη νέα προσφορά της, η οποία ενισχύει ακόμη περισσότερο την επι-

χειρσιαική δυνατότητα του Λιμενικού Σώματος για τη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων μας και τόνισε ότι τέτοιες ενέργειες δυναμώνουν την κοινωνική ευαισθησία και την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο.



Τον περασμένο μήνα, και συγκεκριμένα στις 18-6-1999, πραγματοποιήθηκε η Β' ημερίδα για τις εξωτερικές ναυτιλιακές σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ενώσεως με τρίτες χώρες.

Την ημερίδα, που διοργάνωσε η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA), παρακολούθησαν εκπρόσωποι των κρατών-μελών του Συμβουλίου Υπουργών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και εκπρόσωποι των εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων, μεταξύ των οποίων και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Αντικείμενο της ημερίδας ήταν η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων σειράς ενεργειών κατά τα τελευταία δύο έτη, προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα στις ναυτιλιακές σχέσεις με τις τρίτες χώρες, και συγχρόνως να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητα των «αρχών συνεργασίας» που υιοθετήθηκαν κατά την Α' Ημερίδα, τον Νοέμβριο του 1997.

Έπειτα από ενδελεχή εξέταση σειράς προβλημάτων με την Κίνα, την Ινδία, την Ταϊλάνδη, τις χώρες της Δυτικής Αμερικής και τη Βραζιλία, διατυπώθηκαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η συνεργασία που έχει αναπτυχθεί μεταξύ της ECSA, των κρατών-μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θα πρέπει να συνεχισθεί και να εν-

σχυθεί κυρίως διά της συνεχούς ροής πληροφοριών. Όσον αφορά τον τομέα των τακτικών γραμμών, οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι φορτωτές-πελάτες τους θα πρέπει να αναπτύξουν τη δική τους στρατηγική και να συντονίζουν τις προσπάθειες επιδίωξης των προβλημάτων. Προς τον ίδιο στόχο και σε τοπικό επίπεδο, θα πρέπει να υπάρχει αλληλοενημέρωση και συντονισμός των προσπαθειών των εκπροσώπων των εταιρειών, με παράλληλη ενημέρωση των κατά τόπους πρεσβειών και των γραφείων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- Σε όλες τις περιπτώσεις θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες δυνατότητες ασκήσεως πολιτικής και οικονομικής πίεσης και συντονισμού των ενεργειών με τρίτες χώρες, όπως οι ΗΠΑ, προς επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Από ελληνικής πλευράς, κρίνεται ως θετικό το γεγονός ότι οι εξωτερικές σχέσεις αποτελούν αντικείμενο προσοχής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεδομένου ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, δραστηριοποιούμενοι διεθνώς, δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον ως προς την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την εξομάλυνση των σχέσεων στο ναυτιλιακό εμπόριο με τις διάφορες τρίτες χώρες.

Στο τελευταίο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως υπήρξε πολιτική συμφωνία επί της προταθείσης οδηγίας «περί λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων».

Πρόκειται για θέμα που έχει απασχολήσει τελευταία ιδιαίτερα την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία παρακολούθησε από κοντά όλες τις συναντήσεις και τις διεργασίες στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Ωστόσο, η ΕΕΕ πιστεύει πως αποτελεί θετική εξέλιξη το γεγονός ότι οι λιμένες υποχρεώνονται να δημιουργήσουν την κατάλληλη υποδομή για να μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πλοίων, καθώς και το γεγονός ότι τα πλοία οφείλουν να παραδίδουν τα απόβλητά τους πριν αποπλεύσουν από συγκεκριμένο λιμένα.

Εφόσον, τονίζεται, η οδηγία αυτή εφαρμοσθεί με δίκαιο και λειτουργικό τρόπο και στη βάση ενός συστήματος λογικού ύψους τελών, τα πλοία θα εξυπηρετούνται επαρκώς στην εκτέλεση του μεταφορικού τους έργου.



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και-ρετίζει την «κοινή θέση» των υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, όπως εντάξουν και τους

λιμένες στα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, ώστε να διευκολυνθεί η λειτουργία τους στη βάση ενός ποιοτικού συστήματος, δεδομένου ότι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Ευρωπαϊκού Μεταφορικού Δικτύου.



Επειτα από μακρές διαπραγματεύσεις που άρχισαν το 1995, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με πρόσφατη απόφασή της (Απρίλιος 1999) αποφάνθηκε ότι είναι συμβατές προς το Κοινοτικό Δίκαιο του Ανταγωνισμού (άρθρα 85-86 της Συνθήκης της Ρώμης) δύο θεμελιώδεις συμφωνίες που διέπουν τη λειτουργία της διεθνούς αγοράς αμοιβαίας ναυτοσφαλίσσεως (P+I).

Πρόκειται για τις συμφωνίες International Group Agreement (IGA) και Pooling Agreement (PA).

POSEIDONIO HOTEL



Ένα από
τα καλύτερα
ξενοδοχεία
του Πειραιά,
στην καρδιά
του ναυτιλιακού
κέντρου

Σύγχρονο,
με ευχάριστους χώρους,
δωμάτια με TV και
air condition.
Φιλικό, ζεστό περιβάλλον,
άμεση εξυπηρέτηση.
Απέναντι από το εκθεσιακό
κέντρο ΟΛΠ



Χαρ. Τρικούπη 3 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ: 42.86.651-6, Fax: 45.99.220

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Στις 23 Ιουνίου, ημέρα Τετάρτη και ώρα 7 μ.μ., στην αίθουσα του Συνεδριακού Κέντρου της Εθνικής Τράπεζας στη Γλυφάδα, έγινε η παρουσίαση του βιβλίου «Ιστορία του λιμενικού σώματος», με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 80 χρόνων από την ίδρυσή του (23 Μαρτίου 1919).

Το έργο της Ιστορίας, με πρωτοβουλία της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ., συνέγραψε Συντακτική Επιτροπή αποτελούμενη από τους εν αποστρατεία αντιναυάρχους Γ. Καβεθάρ, Ξ. Αντωνιάδη και Χρ. Ντούνη, τους υποναυάρχους Α. Βαγενά, Σπ. Λόθα και Τρ. Παπαγεωργίου και τον πλοίαρχο Γ. Παΐσιο.

Ο καθαίσθητος τόμος της Ιστορίας, του οποίου την έκδοση χρηματοδότησε ευγενώς ο εφοπλιστής Βασ. Κωνσταντακόπουλος, αριθμεί 460 σελίδες κειμένου και περιέχει 270 φωτογραφίες από τη ζωή και τη δράση του Σώματος και των υπηρεσιών του. Διαιρείται σε 7 κύρια κεφάλαια, ως ακολούθως: 1) Από την αρχαιότητα μέχρι το 1821, 2) Από την Ανεξαρτησία μέχρι την ίδρυση

του Σώματος, 3) Από την ίδρυση του Λ.Σ. μέχρι τον πόλεμο του 1940, 4) Ο πόλεμος και η κατοχή, 5) Μετά την απελευθέρωση, 6) Η δεκαετία 1960-1974, 7) Τα νεότερα χρόνια 1975-1990.



Του κειμένου προηγείται Πρόλογος του αρχηγού Λ.Σ., Προεισαγωγικό σημείωμα του Δ.Σ. της Ένωσης Αποστράτων και Εισαγωγή της Συντακτικής Επιτροπής. Στο τέλος παρατίθενται 15 πολύτιμα Παραρτήματα με πάσης φύσεως πληροφοριακά στοιχεία (Διατελέσαντες υπουργοί Ε.Ν., Οι νεκροί

του πολέμου, Επετηρίδα αξιωματικών Λ.Σ. 1919-1990, Επετηρίδα υπαξιωματικών, Διατελέσαντες προξενικοί λιμενάρχες, Λιμενάρχες και Διοικητές Σχολών, Το ναυτιλιακό συγγραφικό έργο των αξιωματικών Λ.Σ. κ.λπ.), καθώς και πλήρες ονομαστικό ευρετήριο.

Στην πανηγυρική εκδήλωση της 23ης Ιουνίου προηγήθηκε εισήγηση του υποναυάρχου Ανδρ. Βαγενά και ακολούθησε η αναλυτική παρουσίαση του έργου από τον συντονιστή της όλης συγγραφής αντιναύαρχο Ξεν. Αντωνιάδη. Στη συνέχεια, μίλησε ο αρχηγός Λ.Σ. αντιναύαρχος Θ. Παπακωνσταντίνου και απηύθυνε θερμό χαιρετισμό ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης. Στην εκδήλωση παρέστησαν οι τέως υπουργοί Ε.Ν. Στ. Μπίρης και Αθ. Παπαδόγγονας, ο γενικός γραμματέας ΥΕΝ κ.Αθ. Τσουροπλής, η νομάρχης Πειραιά Μ. Τσανάκη, επίτιμοι αρχηγοί Λ.Σ., η ηγεσία του Σώματος, ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί εν ενεργεία και αποστρατεία και πολλοί φίλοι του Σώματος.

Ο τόμος διατίθεται στα γραφεία της Ενώσεως Αποστράτων (Ζωή 19, Πειραιάς).

Ετήσια Γενική Συνέλευση Committee

Την Πέμπτη 24 Ιουνίου 1999, πραγματοποιήθηκε στα Γραφεία του Committee η Ετήσια Γενική Συνέλευση των μελών του με θέματα ημερησίας διατάξεως την έγκριση των πεπραγμένων του Συμβουλίου, του ισολογισμού δαπανών και τη διενέργεια αρχαιρεσιών για την ανάδειξη του Συμβουλίου της επομένης διετίας. Στις εργασίες της Γενικής Συνελεύσεως παρέστη και ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ι. Λύρας, ο οποίος απηύθυνε χαιρετισμό στους παρευρισκόμενους.

Ο πρόεδρος του Committee κ. Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας αναφέρθηκε αρχικά στην ετήσια έκθεση του Committee και στη συνοδευτική επιστολή, που κυκλοφόρησε σε όλα τα μέλη και στην οποία περιγράφεται συνοπτικά το έργο που συνετελέσθη κατά το παρελθόν έτος.

Ειδικότερα, ο πρόεδρος του Committee:

Α) Έκανε ειδική μνεία και συνεχάρη όλα τα μέλη του Committee για τις προσπάθειες που καταβάλλουν στους διαφόρους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, αλλά και τους φορείς της ναυτιλίας για την υποστήριξη των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας. Αναφέρθηκε ειδικά στην προσφυγή του Committee και τη δικαίωσή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το θέμα του ορίου Liability των P & I Clubs που δημοσιεύθηκε πρόσφατα.

Β) Τόνισε τη μεγάλη ανάγκη να εξαντληθούν οι προσπάθειες από όλα τα μέρη για την αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου και την ανάκτηση του εθνικού νηολογίου, που είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία, τον ελληνικό εφοπλισμό και τη χώρα γενικότερα.

Γ) Επισήμανε τη μεγάλη σημασία της ναυτικής εκπαίδευσής για την ελληνική ναυτιλία και επανέλαβε την πάγια θέση του Committee για παραγωγή ικανών σε αριθμό και γνώσεις αξιωματικών για το

σύνολο του ελληνόκτητου στόλου. Σημείωσε δε ότι δεν θα πρέπει να καθυστερούν τα διοικητικά μέτρα για τη ναυτολόγηση των δοκίμων και στα υπό ξένη σημαία πλοία, και η αναγνώριση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Αναφερόμενος στην πρωτεύουσα θέση της υπό ελληνικό έλεγχο ναυτιλίας, επί παγκοσμίου επιπέδου, ο πρόεδρος του Committee επανέλαβε ότι στόχος πρέπει να είναι πάντοτε, όπως η ελληνική ναυτιλία είναι όχι μόνο η μεγαλύτερη, αλλά και η καλύτερη και η ασφαλέστερη του κόσμου.

Ακολούθησε επίδοση από τον κ. Ι. Α. Χατζηπατέρα των αργυρών θυρεών του Committee για μακροχρόνια υπηρεσία στο Greek Shipping στους κ.κ.

Γ. Χαγιαλίδη της Southern Shipping Chartering and Finance Ltd

Ι. Δ. Φαφαλιό της Fafalios Ltd

Κ. Φραντζή της Capeside Steamship Co Ltd

Ι. Μεγγίσογλου του GSCC

Εν συνεχεία, διενεργήθηκαν οι αρχαιρεσίες, σύμφωνα με τις οποίες ανεδείχθη πρόεδρος για δέκατη συνεχή φορά ο κ. Ι. Α.

Χατζηπατέρας. Επίσης, επανεξελέγησαν κατά την ακόλουθη σειρά και οι αντιπρόεδροι κ.κ.:

Επαμ. Ε. Εμπειρικός, Στάθης Ι. Κουλουκουντής, Σπύρος Μ.

Πολέμης

Τα εκλεγέντα μέλη του νέου συμβουλίου κατά αλφαβητική σειρά έχουν ως εξής:

Τζίνη Ανδριανοπούλου, Ιωάννης Α. Αγγελικούσης, Άλκης Α. Γουλανδρής, Δημήτρης Κ. Δραγάκης, Βασ. Ν. Εμπειρικός, Νικόλαος Δ. Ιγγλέσης, Κων/νος Ις. Καρούσης, Διαμαντής Ι. Λαιμός, Ιωάννης Μ. Λύρας, Ματθαίος Τ. Λωός, Αναστάσης Μαργαράνης, Ζήνων Κ. Μούσκας, Γρηγόριος Γ. Παρίσης, Νικόλαος Μ. Περατικός, Ανδρέας Α. Τσαβλέρης, Νικόλαος Π. Τσάκος, Ιωάννης Δ. Φαφαλιός, Γεώργιος Ι. Χαγιαλίδης, Ιωάννης Ι. Χατζής, Δημήτριος Ι. Ψαρρός.

Σημειώνεται ότι για πρώτη φορά στο Συμβούλιο του Committee συμμετέχει εκπρόσωπος του γυναικείου φύλου, η εφοπλιστής κ. Τζίνη Ανδριανοπούλου της Tropis Shipping Co. Ltd.



Καρμώ 6x64 με 215 αίλλες

www.heineken.gr



Με «σημαία ευθύνης» ξεκινάει το ταξίδι της στις... ευρωπαϊκές θάλασσες η ομάδα των ευρωβουλευτών της Ν.Δ., όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η επικεφαλής της αντιπροσωπείας, ευρωβουλευτής Μαριέττα Γιαννάκου. Αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες που υπάρχουν και τα θεσμικά ελλείμματα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος, παίρνει θέση για την ελληνική ναυτιλία στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, επισημαίνοντας ότι η Ελλάδα πρέπει να στηρίξει -και να στηριχθεί από- τη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας. Μιλάει για «εθνικό στοίχημα», για το οποίο η αντιπροσωπεία της Ν.Δ. στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα δώσει τις δικές της μάχες, και αναφέρει ότι πρέπει μέσω της ανταγωνιστικότητας να αυξήσουμε τη συμμετοχή του ελληνικού στόλου στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΚΟΥΤΣΙΚΟΥ

Τα «Ναυτικά Χρονικά», αξιολογώντας την πολύ σημαντική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη γενικότερη υπόθεση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας, θα φιλοξενούν στις στήλες τους απόψεις Ελλήνων ευρωβουλευτών για την πορεία της ναυτιλίας μας στον ευρωπαϊκό χώρο και τα προβλήματά της.

ΜΕ «ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ» στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

του Χάρη Παυλίδη
Φωτογραφίες: Διον. Πουλιόσης

Η διαίτερη σημασία αποδίδει η κ. Γιαννάκου στη βελτίωση του σημαντικού θεσμικού πλαισίου, ώστε να καταστεί ανταγωνιστική η ναυτιλία, και όχι τόσο στην ύπαρξη παράλληλου νομολογίου. Εντοπίζει το «πρόβλημα» στη φορολόγηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και στις συνθήκες εγκατάστασης και λειτουργίας, και δίνει προτεραιότητα στη σταθερότητα που θα προέλθει από το σεβασμό στους κανόνες του παιχνιδιού.

Η κ. Μαριέττα Γιαννάκου προσδίδει στην ακτοπλοΐα γενικότερο ευρωπαϊκό προσανατολισμό, λέγοντας ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να στηρίξει την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. στέκεται κριτικά στη μετοχοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, τονίζοντας ότι με τον τρόπο που προτείνεται δεν λύνεται το βασικό πρόβλημα της δημιουργίας ανταγωνιστικών συνθηκών, ενώ αναφερόμενη στην ενίσχυση των υποδομών στα νησιά επισημαίνει ότι η ευρωμάδα της Ν.Δ. θα εξαντλήσει κάθε είδους παρέμβαση, «ώστε να εκμεταλλευθούμε», όπως λέει χαρακτηριστικά, τις δυνατότητες των κοινοτικών προγραμμάτων.

Κυρία Γιαννάκου, επιστρέψετε στο Ευρωκοινοβούλιο σε περίοδο όπου όλα, ή σχεδόν όλα, τα μεγάλα θέματα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης επαναπροσδιορίζονται. Θα ήθελα ένα πρώτο σχόλιο, με βάση τα νέα δεδομένα.

Είναι γεγονός ότι βρισκόμαστε σε κρίσιμο κατώφλι για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πρόσφατες εμπειρίες από την κρίση στο Κόσσοβο επιβεβαίωσαν κατά κύριο λόγο τα σημαντικά θεσμικά ελλείμματα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος, κυρίως σε ό,τι αφορά την πολιτική διάσταση και την άμυνα. Δεν είναι λίγοι εκείνοι που πιστεύουν ότι η σημερινή Ευρώπη αποκλίνει από τους σχεδιασμούς των μεγάλων οραματιστών της. Υπάρχουν αρκετά που πρέπει να αληθάνουν. Όμως, η αλήθεια είναι ότι η Ευρώπη, με βήματα αργά αλλά σταθερά, προχωρεί προς την ολοκλήρωσή της. Προφανώς, πρέπει να κινηθούμε πλέον προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των δομών και των μηχανισμών εκείνων, που θα μετατρέψουν την Ευρώπη σε ένα σύστημα περισσότερο πολιτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό. Αυτό σημαίνει ότι οι προτεραιότητές μας θα περιστραφούν γύρω από το μείζον όσο και ζωτικό θέμα της θεσμικής ολοκλήρωσης.

Η αναβάθμιση του ρόλου των ευρωβουλευτών δημιουργεί ένα διαφορετικό πλαίσιο δράσης των Ελλήνων ευρωβουλευτών;

Η νέα συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή η συνθήκη του

Άμστερνταμ, προβλέπει αναβαθμισμένο ρόλο για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Εκτός από τα θέματα του κοινοτικού προϋπολογισμού, η διαβούλευση, η διαδικασία συνεργασίας, η συναπόφαση, η υποχρεωτική έγκριση των διεθνών συμφωνιών της Ένωσης προκειμένου να εφαρμοσθούν, η γνώμη του Κοινοβουλίου προκειμένου να τοποθετηθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλες σημαντικές αρμοδιότητες, δημιουργούν νέες μεγάλες ευθύνες για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Άλλωστε, η πρόσφατη παραίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κατά την παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για παραλείψεις και κακή διαχείριση στους τομείς ορισμένων επιτροπών, αποδεικνύει την τεράστια πολιτική σημασία που προσλαμβάνει το Κοινοβούλιο. Εν ολίγοις, υπάρχει περιθώριο ουσιαστικής παρέμβασης στις νομοθετικές πράξεις και στη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως προς όφελος των πολιτών.

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας στην Ευρώπη του 21ου αιώνα είναι ένα στοίχημα που θα το «χρεωθεί» η ομάδα της Ν.Δ. στο Ευρωκοινοβούλιο;

Νομίζω ότι αυτό είναι, πάνω απ' όλα, «εθνικό στοίχημα». Να είστε βέβαιος, πάντως, ότι στο μεγάλο αυτό ζήτημα θα υπάρξει από τη δική μας πλευρά συνεχής δραστηριοποίηση.

Η Ελλάδα είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στην Ένωση. Παρά τις ασταθείς διεθνείς συνθήκες, είναι σημαντικό να εκμεταλλευθούμε όλες τις διαθέσιμες δυνατότητες

Γνωρίζω ότι δεν είστε η καθ' ύλην αρμόδια για τη ναυτιλία. Παρ' όλα αυτά, θα ήθελα την άποψή σας σχετικά με την «άλλη εποχή» που ανατέλλει για τους Έλληνες ναυτικούς.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η εθνική μας οικονομία στηρίζεται, σε μεγάλο ποσοστό, στη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας. Σήμερα, ο ελληνικός εμπορικός στόλος καλύπτει, αν δεν κάνω λάθος, περίπου το 50% του ολικού εκτοπίσματος του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στην Ένωση. Παρά τις ασταθείς διεθνείς συνθήκες, είναι σημαντικό να εκμεταλλευθούμε όλες τις διαθέσιμες δυνατότητες, ώστε μέσα από την ανταγωνιστικότητα να αυξήσουμε τη συμμετοχή του στόλου μας στο διεθνές δια-



μετακομιστικό εμπόριο. Υπάρχουν πολλὰ που πρέπει να γίνουν και, προσωπικά, θα ήθελα να δω ακόμη περισσότερα πλοία υπό την ελληνική σημαία.

Θα κρίνατε σκόπιμη, αυτή την ώρα, μια συζήτηση για την εφαρμογή παράλληλου νηολογίου, όπως ισχύει σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες;

Έχω την εντύπωση ότι το ζητούμενο δεν είναι ένα δεύτερο, παράλληλο νηολόγιο, αλλά το πώς η ισχύουσα θεσμική κατάσταση (που στηρίζεται στο νόμο 27/75 και τον αναγκαστικό νόμο 89/67) θα γίνει περισσότερο ανταγωνιστική, σχετικά με τη φορολόγηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τις συνθήκες εγκατάστασης και λειτουργίας στην Ελλάδα. Προέχει, σε κάθε περίπτωση, η διατήρηση αισθήματος σταθερότητας αναφορικά με τους κανόνες του παιχνιδιού.

Υπάρχουν περιθώρια για άσκηση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Υπάρχουν, βεβαίως, ορισμένες βασικές αρχές που αφορούν τους κανόνες ανταγωνισμού, και πρέπει να τηρούνται. Επιπλέον, η παγκοσμιοποίηση έχει δημιουργήσει και εκτός Ένωσης ένα διαφορετικό πεδίο, στο οποίο όμως η ελληνική ναυτιλία έχει ουσιαστική και μακρά εμπειρία και μπορεί να ανταποκριθεί. Πάντως, η ύπαρξη συγκροτημένης ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία μπορεί να αποφέρει και ουσιαστικά οφέλη για τον εθνικό χώρο.

Ποιος πιστεύετε ότι πρέπει να είναι ο ρόλος της Ευρώπης στον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας;

Στο πλαίσιο των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού, η Ευρωπαϊκή Ένωση

Υπάρχουν ορισμένες βασικές αρχές που αφορούν τους κανόνες ανταγωνισμού, και πρέπει να τηρούνται. Επιπλέον, η παγκοσμιοποίηση έχει δημιουργήσει και εκτός Ένωσης ένα διαφορετικό πεδίο, στο οποίο όμως η ελληνική ναυτιλία έχει ουσιαστική και μακρά εμπειρία και μπορεί να ανταποκριθεί

συνθήκες. Με τον τρόπο όμως που προτείνεται να γίνουν οι μετοχοποιήσεις, δεν λύνεται το βασικό πρόβλημα της δημιουργίας ανταγωνιστικών συνθηκών, προς όφελος των χρηστών και της εθνικής οικονομίας.

Η ένταξη της Ελλάδας στην ΟΝΕ θα έχει επιπτώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα;

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θα υπάρξει, γενικότερα, όφελος για την εθνική οικονομία, και ειδικότερα για την εμπορική ναυτιλία. Ενδεχομένως να υπάρξουν κάποια παράπλευρα, οργανωτικά κυρίως, κόστη. Με δεδομένο όμως ότι θα υπάρξει ουσιαστική διευκόλυνση στις διαδικασίες διεξαγωγής του διαμετακομιστικού εμπορίου και της διακίνησης επιβατών, άρα και πιθανή αύξηση του όγκου τους, θα προκληθεί και άμεσο όφελος για την ακτοπλοΐα.

Κυρία Γιαννάκου, η ανάπτυξη των νησιών, μέσω των κοινοτικών προγραμμάτων, είναι εφικτός στόχος;

Όπως γνωρίζετε, η Συνθήκη του Άμστερνταμ προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις ενίσχυσης στους τομείς των υποδομών και της ανάπτυξης για τις απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές. Υπάρχουν κάποια ζητήματα ερμηνείας, αλλά σε κάθε περίπτωση η ευρωομάδα της Ν.Δ. προτίθεται να εξαντλήσει κάθε είδους παρέμβαση, ώστε να εκμεταλλευθούμε τις δυνατότητες των σχετικών κοινοτικών προγραμμάτων, όπως είναι για παράδειγμα η δυνατότητα συμπερίληψης στο πρόγραμμα «Interreg», πλαίσιο συνεργασίας για τα νησιά. Πάντως, η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρει η Συνθήκη έχει απόλυτη σχέση με τα εθνικά προγράμματα που θα προωθηθούν από τους φορείς των νησιών και την εκάστοτε κυβέρνηση.

Κλείνοντας, τώρα που ξεκινάτε αυτό το «ταξίδι», η σημαία της Ν.Δ. θα είναι ελληνική ή ευρωπαϊκή;

Θα είναι, οπωσδήποτε, «σημαία ευθύνης». Στην πράξη μας θα κυματίζει η ελληνική και στο άμπουρο η ευρωπαϊκή. Αισιοδοξώ δε ότι θα είμαστε «καλοτάξιδοι». ➡

πρέπει να στηρίζει την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών και μέσω χρηματοδοτικών παρεμβάσεων αναπτυξιακού χαρακτήρα. Άλλωστε, η ελληνική ακτοπλοΐα χρησιμοποιείται από μεγάλο αριθμό Ευρωπαίων πολιτών απ' όλη τα κράτη-μέλη και, επομένως, εκ των πραγμάτων δεν έχει μόνο ελληνικό, αλλά και ευρύτερα ευρωπαϊκό ενδιαφέρον.

Ο θεσμός των ιδιωτικών λιμενικών λειτουργεί εδώ και χρόνια με επιτυχία στην Ευρώπη. Μήπως ήρθε η ώρα και για τα ελληνικά λιμάνια;

Όταν είχα συζητηθεί στη Βουλή η πρόταση νόμου για τη μετοχοποίηση των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, η Ν.Δ. είχε ξεκαθαρίσει ότι πιστεύει στη δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών ως προς τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από διάφορες εταιρείες, με εκμίσθωση των υπερδομών υπό διαφανείς



Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ: ΜΕΓΑΡΟ ΒΙΛΔΙΡΙΔΗ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 14-16

ΤΗΛ.: 01/36 35 145, 01/36 33 582

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΡΟ VILDIRIDIS, ΤΣΙΜΙΣΚΗ 49 &

Κ. ΝΤΗΛΑ ΤΗΛ.: 031/275 496,

ΤΣΙΜΙΣΚΗ 31, ΤΗΛ.: 031/221 775,

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

ΛΑΡΙΣΑ: ΚΟΥΜΑ 32^Α, ΤΗΛ.: 041/287 638

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

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ: PORTO CARRAS - MELITON HOTEL

SITHONIA HOTEL - SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI

PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

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

ΤΗΛ.: 02/377 795

ΣΟΥΗΔΙΑ: Το πιο πρόσφατο ναυτιλιακό μέλος της Ε.Ε.

Η Σουηδία είναι η μεγαλύτερη από τις χώρες του Βορρά, γεμάτη ποτάμια και λίμνες που την κάνουν πραγματικό παράδεισο. Πρωτεύουσά της η Στοκχόλμη, πατρίδα των Νόμπελ, πανέμορφη πόλη, πρωτοποριακή και παραδοσιακή, σε απόσταση αναπνοής από την πρωτεύουσα της Φινλανδίας, το Ελσίνκι. Έχει πληθυσμό 8,8 εκατομμύρια κατοίκους, το 85% των οποίων ζει στο νότιο ήμισυ της χώρας.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Κατά τη διάρκεια των 100 τελευταίων ετών, η Σουηδία έχει εξελιχθεί από γεωργική, κυρίως, σε χώρα όπου μόνο το 3%, περίπου, του εργατικού δυναμικού της απασχολείται στη γεωργία.

Κατά τη διάρκεια του δευτέρου ημίσεος της δεκαετίας του '80, η οικονομία γνώρισε υπερβολική εγχώρια ζήτηση, που οδήγησε στην αναγκαιότητα επιβολής αυστηρότερων κυβερνητικών οικονομικών πολιτικών.

Παρ' όλη αυτά, στις αρχές του 1996, η σουηδική βιομηχανία είχε αποκτήσει ισχυρή ανταγωνιστικότητα, χάρη στη λήψη σημαντικών διαρθρωτικών μέτρων, στις μικρές αυξήσεις μισθών, στην υποτίμηση του σουηδικού νομίσματος και στην αύξηση της παραγωγικότητας που προέκυψε από εξορθολογισμούς.

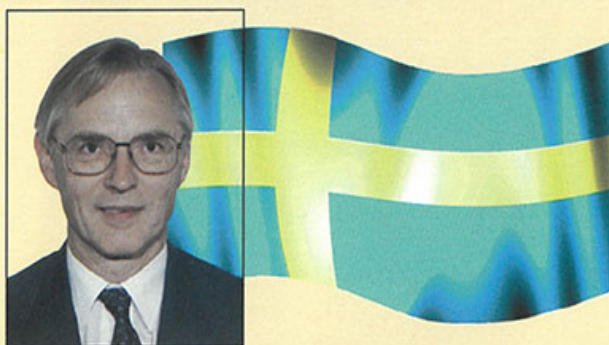
ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το εργατικό δυναμικό της Σουηδίας αριθμεί περίπου 4,3 εκατομμύρια άτομα (50% του πληθυσμού). Ο υψηλός αυτός αριθμός οφείλεται, κυρίως, στο γεγονός ότι πάνω από το 75% του συνόλου των γυναικών μεταξύ 16-64 ετών απασχολούνται βιοποριστικά. Η ανεργία κατά τη δεκαετία του 1980 είχε αντιμετωπισθεί ως θέμα υψηλής προτεραιότητας και για πολλά χρόνια είχε κρατηθεί χαμηλά, σε σύγκριση με τα διεθνή στάνταρ, χάρη στον ισχυρό επιχειρηματικό τομέα και τη φιλόδοξη πολιτική της αγοράς εργασίας. Εν τούτοις, εξαιτίας της ύφεσης, η οποία άρχισε το 1990, το ποσοστό ανεργίας αυξήθηκε σημαντικά και η καθαρή ανεργία τέλη του 1995 ήταν περίπου 7%-8%.

Η Σουηδία στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Την 1η Ιανουαρίου 1995, η Σουηδία έγινε

Συνέντευξη του Σουηδού



Δεν είναι μόνο η Ελλάδα που αντιμετωπίζει έλλειψη αξιωματικών, αλλά και πρόβλημα ανταγωνιστικότητας του εμπορικού στόλου της. Ανάλογα είναι και τα προβλήματα της σουηδικής ναυτιλίας, για τα οποία μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Σουηδός πρέσβης στην Ελλάδα, κ. Björn Elmer.

Μοναδική λύση στο έλλειμμα αξιωματικών είναι η εισαγωγή περισσότερων υποψηφίων στις ναυτιλιακές Ακαδημίες, υποστηρίζει ο Σουηδός πρέσβης. Όσο για το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας, ο επίσημος εκπρόσωπος της Σουηδίας στη χώρα μας υποστηρίζει ότι χωρίς ειδικά μέτρα το κόστος του σουηδικού πλοίου δεν θα μπορούσε να μειωθεί.

Κύριε Elmer, σε ποιο σημείο βρίσκεται η ναυτιλιακή συνεργασία των δύο χωρών και τι θα μπορούσε να γίνει για την περαιτέρω ανάπτυξή της;

Η συνεργασία των υπουργείων των δύο χωρών σε ό,τι αφορά το ναυτιλιακό τομέα εξαντλείται βασικά στην υποδομή διεθνών οργανώσεων, όπως για παράδειγμα αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε ποια κατάσταση, από πλευράς δραστηριότητας και ανταγωνισμού, βρίσκονται τα σουηδικά ναυπηγεία και πώς εξασφαλίστηκε η επιβίωσή τους στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, κυρίως αυτό της Άπω Ανατολής;

Η σουηδική παραγωγή σε μονάδες του κρατικού τομέα πραγματοποιείται σε τέσσερα ναυπηγεία, τα οποία είναι:

- Το ναυπηγείο Bruce στην πόλη Landskrona (νέες κατασκευές και ανακατασκευές).
- Το ναυπηγείο Oresund, επίσης στη Landskrona (επισκευές/ανακατασκευές).
- Το ναυπηγείο City στο Gothenburg (κυρίως επισκευές, αλτήρ και ανακατασκευές).

πρέσβη Björn Elmér

Ειδικά μέτρα για τη σουηδική ναυτιλία

- Το ναυπηγείο Falk (κυρίως επισκευές).

Εκτός από αυτά, υπάρχουν μερικά μικρότερα ναυπηγεία για επισκευές. Προς το παρόν, λιγότεροι από 900 άνθρωποι δουλεύουν στην παραγωγή των ναυπηγείων.

Από το 1992, η Σουηδία έχει σταματήσει τις κρατικές επιχορηγήσεις στα ναυπηγεία. Τα μικρά ναυπηγεία έχουν πολύ περιορισμένες πιθανότητες ανταγωνισμού στη διεθνή αγορά.

Πώς αντιμετωπίζει η σουηδική κυβέρνηση α) το πρόβλημα της έλλειψης πληρωμάτων και β) το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της σουηδικής σημαίας;

Ως προς το πρώτο ερώτημα, η έλλειψη αξιωματικών είναι πρόβλημα εντεινόμενο, που επηρεάζει τις σουηδικές ναυτιλιακές εταιρείες. Η αυξανόμενη εισαγωγή στόμων στις ναυτικές Ακαδημίες είναι η μοναδική μακροχρόνια λύση γι' αυτό το πρόβλημα.

Ως προς το δεύτερο ερώτημα, ο σουηδικός εμπορικός στόλος έχει αντιμετωπίσει, όπως και πολλή άλλη ευρωπαϊκή σημαία, σκληρό ανταγωνισμό από τους νεοεισερχομένους στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές και, πρόσφατα, ανταγωνισμό από γειτονικές χώρες. Κατά τη διάρκεια των χρόνων, ο στόλος υπό σουηδική σημαία έχει μειωθεί ουσιαστικά. Την ίδια στιγμή, έχει σημειωθεί τεράστια αύξηση στον αριθμό των πλοίων υπό ξένες σημαίες που ανήκουν -και ελέγχονται από- Σουηδούς εφοπλιστές.

Το υψηλό κόστος επάνδρωσης είναι το βασικό πρόβλημα στο να καταστεί ο σουηδικός εμπορικός στόλος διεθνώς ανταγωνιστικός. Αυτό το πρόβλημα έγινε ακόμη εντονότερο όταν δημιουργήθηκαν διεθνή νηολόγια στη Δανία και τη Νορβηγία. Η σουηδική κυβέρνηση, όπως και κυβερνήσεις πολλών άλλων ευρωπαϊκών χωρών, έχει λάβει ειδικά μέτρα για τη βελτίωση του ανταγωνισμού.

Επί πολλή χρόνια, η εκμίσθωση των φόρων των ναυτικών μέσω ενός σχεδίου αποζημίωσης κατέστησε το κόστος επάνδρωσης πιο ανταγωνιστικό σε ορισμένους κλάδους της ναυτιλίας. Παρ' όλη αυτά, και μετά τις νέες πρωτοβουλίες ορισμένων πρωτοποριακών ευρωπαϊκών ναυτιλιακών χωρών, στο πλαίσιο των οδηγιών της Ε.Ε. για κρατική βοήθεια, έγινε εμφανές ότι το κόστος της επάνδρωσης στη Σουηδία έπρεπε να μειωθεί ουσιαστικά.

Πέρυσι, οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία συμφώνησαν σε ειδικούς κανονισμούς για προσωρινή πρόσληψη σε σουηδικά πλοία ναυτικών από χώρες εκτός Ε.Ε., κάτι που αποτελεί συνδυασμό περαιτέρω μείωσης του κοινωνικού κόστους και μείωσης του κόστους επάνδρωσης των πλοίων για να καταστεί η σουηδική ναυτιλία ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο.

μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.). Με τη Φινλανδία και την Αυστρία να γίνονται και αυτές μέλη την ίδια ημερομηνία, η Ευρωπαϊκή Ένωση αυξήθηκε από 12 σε 15 κράτη-μέλη. Η Σουηδία υποστηρίζει πλήρως τα σχέδια για περαιτέρω διεύρυνση της Ε.Ε. με τις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, μεταξύ αυτών και οι Βαλτικές Χώρες (Βαλτικά Κράτη).

Η είσοδος της Σουηδίας στην Ε.Ε. αποτέλεσε το δεσπόζον πολιτικό ζήτημα στη Σουηδία κατά τη δεκαετία του '90. Υπάρχουν ελάχιστα ιστορικά προηγούμενα που έχουν προκαλέσει τέτοια ευρύτατη συζήτηση, όπως αυτή που διεξήχθη στη χώρα αναφορικά με την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Ε.Ε. συζητήθηκαν σε έντονο κλίμα, διαιρώντας τους Σουηδούς σε δύο στρατόπεδα. Παρ' όλη αυτά, η εισδοχή στην Ε.Ε. κέρδισε με καθαρή διαφορά στο δημοψήφισμα του 1994. Η συμμετοχή σε αυτό ανήλθε στο 83%.

Η ένταξη της Σουηδίας στην Ε.Ε. σηματοδοτεί την κορύφωση μιας μακράς πορείας οικονομικής ολοκλήρωσης και συνεργασίας με την Ε.Ε. Η συμφωνία ελεύθερου εμπορίου το 1972 μεταξύ Σουηδίας και Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) και η Συνθήκη του 1992 για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αποτέλεσαν, μεταξύ άλλων, τους σημαντικότερους σταθμούς στην πορεία προς την ένταξη στην Ε.Ε.

Η σουηδική ναυτιλία

Ως σουηδική ναυτιλία ορίζεται η ναυτιλία, ανεξαρτήτου σημαίας, που ελέγχεται από ή/και διαχειρίζεται το σουηδικό κράτος. Ο σουηδικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει:

* Πλοία υπό σουηδική σημαία.

* Πλοία υπό ξένη σημαία, που ανήκουν σε σουηδικές εταιρείες.

* Πλοία υπό ξένη σημαία ναυλωμένα μακροχρόνια σε Σουηδούς διαχειριστές.

Η σουηδική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει περισσότερο tonnage ξένων σημαίων. Αν και μοιάζει με μια μικρή βιομηχανία σε συρρίκνωση, στην πραγματικότητα βρίσκεται μεταξύ των 12 μεγαλύτερων εμπορικών στόλων παγκοσμίως. Σε ορισμένους τομείς της ναυτιλίας, Σουηδοί διαχειριστές έχουν αξιοσημείωτη επιρροή σε παγκόσμιες εξελίξεις καθώς έχουν σημαντικές μετοχές στον τομέα της βιομηχανίας.

Η βιομηχανία της ναυτιλίας μπορεί να διαιρεθεί σε διάφορους τομείς της αγοράς. Οι σημαντικότεροι για τη σουηδική βιομηχανία είναι:

* Δεξαμενόπλοια. Σε αυτόν τον τομέα υπάρχουν αρκετοί υποτομείς, από μεγάλα δεξαμενόπλοια ακατέργαστου πετρελαίου μέχρι μικρότερα δεξαμενόπλοια για προϊόντα, που συνήθως εκτελούν μικρά ταξίδια. Σουηδοί διαχειριστές ελέγχουν κάποια από τα πιο μοντέρνα πλοία στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου, ενώ διαχειρίζονται τον 7ο σε μέγεθος στόλο δεξαμενόπλοιων στον κόσμο. Στο όλητο άκρο της αγοράς, της μεταφοράς προϊόντων, οι σουηδικές εταιρείες είναι εξο-



πλησμένες με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Μάλιστα, μερικά από αυτά τα πλοία έχουν συγκεκριμένο όνομα, «Donso class tankers», που σημαίνει ανεπτυγμένη τεχνολογία και πλοία φιλικά προς το περιβάλλον.

* Ψυγεία. Ενώ υπάρχουν πολύ λίγα πλοία-ψυγεία υπό σουηδική σημαία ή ιδιοκτησία, το 20% των υπηρεσιών σε ψυγεία παγκοσμίως ελέγχεται από τη Σουηδία. Ο λόγος είναι βασικά η εμπειρία και οι ικανότητες. Ολόκληρη η αγορά αυτού του άκρως εξειδικευμένου τομέα, κυρίως για μεταφορά φρούτων, αλλήλ και κρέατος, ψαριών, λαχανικών και γαλακτοκομικών, βρίσκεται στα χέρια μιας δωδεκάδας βασικών διαχειριστών.

Από απόψεως μεταφορών, η Σουηδία είναι... νησί. Στον πληθυσμό της αρέσει να ταξιδεύει. Έτσι η κίνηση στα οχηματαγωγά πλοία είναι πολύ αυξημένη. Ο μεγαλύτερος διαχειριστής οχηματαγωγών στον κόσμο είναι σουηδική εταιρεία.

Τα οχηματαγωγά υφίστανται αυτή τη στιγμή δομικές αλλαγές. Λόγω της κατάρρευσης των πωλήσεων άνευ καταβολής φόρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που θα γίνει πράξη αργότερα, τα μεγάλα επιβατηγά πλοία και τα πλοία αναψυχής αντικαθίστανται από γρήγορα επιβατηγά και φορτηγά πλοία με χώρους διαμονής για τους οδηγούς των φορτηγών που θα επιβαίνουν σε αυτά.

* Βιομηχανική ναυτιλία. Ορίζεται ως βασικό μέρος της αλυσίδας διαφόρων βιομηχανιών.

Α) Μία από αυτές σχετίζεται με τη μεταφορά αυτοκινήτων. Τα συγκεκριμένα πλοία είναι ουσιαστικά μεγάλα πλωτά γκαράζ, με δυνατότητα μεταφοράς 6.000 αυτοκινήτων. Η παγκόσμια αγορά διαθέτει περίπου 300 τέτοια πλοία, τα οποία ελέγχουν έξι βασικοί διαχειριστές. Μία σουηδική εταιρεία ελέγχει περίπου το 15% του παγκόσμιου αυτού στόλου.

Β) Είδη ξυλείας. Αριθμός σουηδικών ναυτιλιακών εταιρειών έχει αναπτύξει νέες μορφές ναυπήγησης, κατασκευάζοντας ειδικά πλοία και παλέτες φορτίων, για τη μεταφορά περισσότερο ευαίσθητων τελικών προϊόντων όπως το χαρτί. Αυτά μπορούν να χαρακτηρισθούν, επίσης, ως μέρος της αλυσίδας παραγωγής της δασικής βιομηχανίας.

Γ) Υπάρχουν, επίσης, ναυτιλιακές εταιρείες που αποτελούν μέρος της αλυσίδας παραγωγής άλλων βιομηχανιών. Πλοία που χαρακτηρίζονται μεταφορικά για τελικά προϊόντα μπορούν, π.χ., να μεταφέρουν εξαρτήματα ή ημιτελή προϊόντα σε εργοστάσια για να συνεχιστεί η παραγωγή τους. Αυτού του είδους η ναυτιλία συνήθως έχει προκαθορισμένα δρομολόγια, και τα πλοία ταξιδεύουν

τη νύχτα για να προμηθεύσουν τη βιομηχανία με τα ανάλογα φορτία το πρωί.

Η σουηδική ναυτιλία σήμερα

Προς το τέλος του 1998, η κυβέρνηση ενέκρινε μια νέα ναυτιλιακή πολιτική, την οποία η βιομηχανία αποδέχθηκε ευνοϊκά. Σημαντικό προσαρμοσμένο της νέας ναυτιλιακής πολιτικής ήταν η ύπαρξη συνεργασίας και συμφωνίας ανάμεσα στους εργοδότες και τα σωματεία.

Υπό τους όρους της νέας ναυτιλιακής πολιτικής, χρηματική επιχορήγηση 58.000 SEK (1SEK = 1 κορόνα = 0,15 \$ ΗΠΑ ή 0,09 αγγλικές λίρες ή 35 δρχ.) ανά υπόκλητο πλήρους ωραρίου καταβάλλεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις συν την ανταπόδοση όλων των πληρωτέων φόρων για το ναυτικό προσωπικό, με εξαίρεση το οχηματαγωγό.

Επιπλέον, είναι δυνατόν να υπάρξει προσωρινά εργαζόμενο προσωπικό με χαμηλότερο εργατικό κόστος, υπό τους όρους ειδικών συμφωνιών. Τέτοιες συμφωνίες, οι αποκαλούμενες TAP, έχουν υπογραφεί με σωματεία στις Φιλιππίνες, στην Πολωνία και τη Λετονία. Τα σουηδικά σωματεία είναι είτε μεριδιούχοι είτε υποστηρικτές αυτών των συμφωνιών.

Ένα αναντικατάστατο στοιχείο

Ένας εμπορικός στόλος, υπό σουηδική σημαία, θεωρείται αναντικατάστατος στη Σουηδία, ακόμη και αν οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν, βραχυχρόνια, να πετύχουν το ίδιο μέγεθος και ποιότητα ναυτιλίας στις λειτουργίες τους, υπό άλλη σημαία. Τα πλοία υπό σουηδική σημαία, με πλήρωμα που περιλαμβάνει Σουηδούς ναυτικούς σε λογική αναλογία, μορφοποιούν έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους ανάπτυξης του ανταγωνισμού στην εξαιρετικά εξαρτώμενη από τη ναυτιλία χώρα της Σουηδίας.

Στις αρχές του 1998, το υπό σουηδική σημαία εμπορικό ναυτικό περιελάμβανε 216 πλοία, ηλικίας μικρότερης των 30 χρόνων, έναντι 227 πλοίων ένα χρόνο νωρίτερα. Παρά το γεγονός αυτό, η συνολική χωρητικότητα των 2.005.687 τόνων και 2.782.177 μεκτών τόνων παρέμεινε λίγο-πολύ αμετάβλητη. Εν τούτοις, ο στόλος συνέχισε να συρρικνώνεται το 1999 και την 1η Μαρτίου είχε χάσει ήδη τρία πλοία.

Η αποτροπή της μετανάστευσης

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ενέκριναν τη νέα ναυτιλιακή πολιτική, αλλά δεν υπήρξε αύξηση στον εμπορικό στόλο. Φυσικά, χρειάζεται χρόνο η αντιστροφή της τάσης σε μία ολόκληρη βιομηχανία, που, επίσης, συμπεριλαμβάνει διαφοροποιημένους τομείς, με διαφορετικές απαιτήσεις και επί-



πεδα εξάρτησης από τη σουηδική πολιτική.

Τα πρώτα αποτελέσματα της νέας πολιτικής δεν ήταν ευθέως ορατά, όμως απετράπη η επερχόμενη τεράστια μετανάστευση. Άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης για νέα ναυτιλιακή πολιτική ήταν ότι περίπου 30 πλοία, που είχαν πάρει το δρόμο της εξόδου από τη σουηδική σημαία, παρέμειναν σε αυτή.

Παρ' όλα αυτά, πολλή πρέπει να γίνουν πριν χαρακτηριστεί η ναυτιλία στη Σουηδία ανταγωνιστική. Στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν περιλαμβάνεται και η θέσπιση μιας ειδικής μεθόδου φορολόγησης ναυτιλιακών εταιρειών (φόρος τόνων) όπως και η κατάργηση ειδικών τεχνικών κανονισμών.

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να καταργήσει το σύστημα της μη υποχρεώσεως καταβολής φόρου θα έχει ως αποτέλεσμα κάποιες από τις εταιρείες οχηματαγωγών πλοίων να χάσουν μεγάλο μέρος των εσόδων τους και έτσι αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες θα βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με τον υπόλοιπο εμπορικό στόλο. Λογική συνέπεια αυτού θα είναι οι εταιρείες οχηματαγωγών πλοίων να μπορούν να πάρουν κυβερνητική επιχορήγηση 58.000 SEK ανά υπόληπτο πλήρους ωραρίου, τουλάχιστον για όσα μέλη πληρώματος σχετίζονται ευθέως με τη λειτουργία των πλοίων.

Σύμφωνα με το Σουηδικό Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Ανάλυσης, ο στόλος των υπό ξένη σημαία πλοίων ήταν 333 την 1η Ιανουαρίου 1999, έναντι 365 πλοίων ένα χρόνο πριν. Σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα, ο υπό ξένη σημαία στόλος συρρικνώθηκε κατά 17%. Αυτό σημαίνει ότι ο σουηδικός μαζί με τον υπό ξένη σημαία στόλο φτάνει σε χωρητικότητα τους 18 εκατομμύρια τόνους, γεγονός που τον καθιστά περίπου 10ο σε μέγεθος, παγκοσμίως.

Παραγγελίες μεγάλων πλοίων

Σουηδικές εταιρείες έχουν παραγγείλει μεγάλο αριθμό πλοίων σε ναυπηγεία στην Άπω Ανατολή και την Ευρώπη, επενδύσεις που φθάνουν τα 17 δισεκατομμύρια SEK ή τα 21 δισεκατομμύρια SEK, αν εκτελεστούν όλες

οι προσυμφωνημένες εργασίες.

Οι πολλές παραγγελίες σημαίνουν θετική και αισιόδοξη επένδυση στο μέλλον. Το πώς θα εγγράφονται τα πλοία εξαρτάται κατά πολύ από τη συνέχιση των πολιτικών προσπαθειών να δημιουργηθούν υπό τη σουηδική σημαία ανταγωνιστικές συνθήκες, βιώσιμες παγκοσμίως. Υπάρχει αξιωματικό δυναμικό σε ό,τι αφορά την ανανέωση και εξέλιξη του υπό σουηδική σημαία εμπορικού ναυτικού.

Θετική τάση

Σύμφωνα με το Εθνικό Γραφείο Στατιστικής της Σουηδίας, το συνολικό εισόδημα των σουηδικών ναυτιλιακών εταιρειών ανήλθε το 1997 σε 30,9 δισεκατομμύρια SEK, έναντι 26,9 εκατομμυρίων SEK το 1996. Τα έσοδα από φορτία αντιπροσωπεύουν το 60% και η μεταφορά επιβατών το 16% αυτού του ποσού. Το υπόλοιπο 24% αντιστοιχεί σε δικαιώματα διαχείρισης.

Τα οχηματαγωγά πλοία κυριαρχούν

Τα περισσότερα έσοδα προέρχονται από τα οχηματαγωγά και αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ένα τέταρτο των συνολικών εσόδων. Ακολουθεί ο συγγενής τομέας μεταφοράς τελικών προϊόντων, με περισσότερο από το ένα πέμπτο των εσόδων.

Οι μεταφορές κοντέινερ, ακατέργαστου πετρελίου και ψυγείων έπονται με ποσοστά μεταξύ 8% και 12%. Οι άλλοι τομείς αποφέρουν το 5% των εσόδων ή λιγότερο.

Αν υπολογίσουμε μόνο τα έσοδα που προέρχονται από τη Σουηδία, η κυριαρχία των οχηματαγωγών είναι ακόμη πιο εμφανής, με περισσότερο από τα μισά έσοδα.

Μικρός αριθμός εταιρειών αναλογεί σε μεγάλο ποσοστό συνολικών εσόδων. Αυτό είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο στα ψυγεία, το ακατέργαστο πετρέλαιο και τα κοντέινερ, αλλά επίσης σε πλοία μεταφοράς τελικών προϊόντων και οχηματαγωγά. Οι 25 μεγαλύτερες εταιρείες αποφέρουν το 77% των συνολικών εσόδων. ➡



“The substantial reduction in lub oil consumption and the resulting savings we have experienced since we began using Chris-Marine honing equipment is impressive.” Claes Svensson, Chief Engineer, M/S Peter Pan, TT-Line, Hamburg.

“Substantial reduction in lub oil consumption”

Regular deglazing and honing of engine cylinder liner surfaces can cut your lub oil costs dramatically. It can also notably increase time between overhauls and correspondingly increase the service life of your engines.

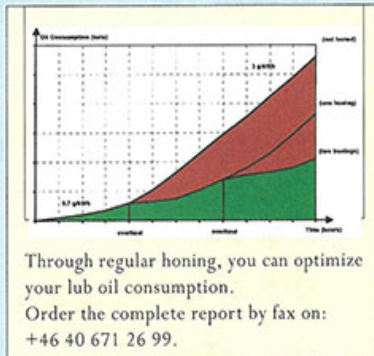
Chris-Marine develops methods and manufactures portable engine maintenance machines, tailored for all types of slow speed and medium speed marine and stationary diesel engines. Precision made machines for deglazing and honing, surface and valve grinding, wear edge and carbon deposit removal.

Decades of close co-operation with all the major engine manufacturers ascertains that the Chris-Marine precision machines are the obvious choice of modern, cost-conscious shipping companies.

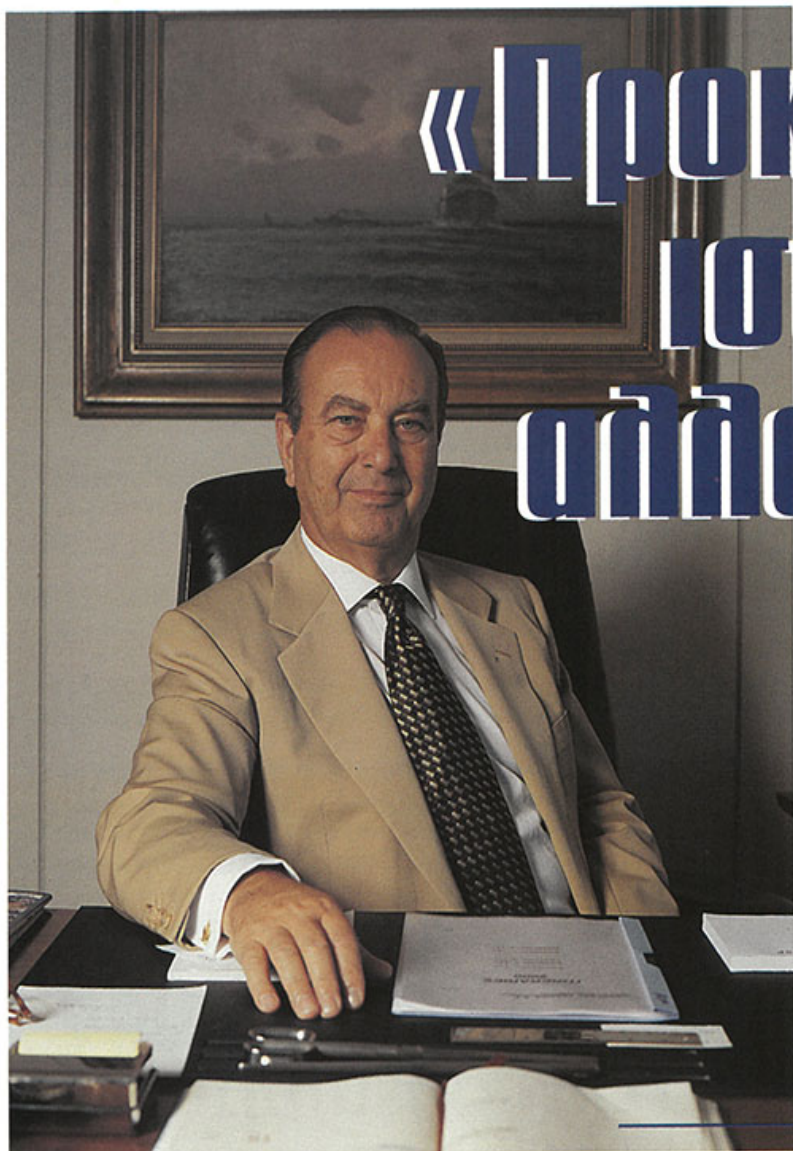
Contact us to find out how you can improve engine efficiency and save money.

Agent for Greece and Cyprus: Kaminco, c/o Kaminis Co. Ltd.

CHRIS-MARINE
THE OPTIMUM SOLUTION



«Προκαλέσαμε ιστορικές αλλαγές...»



Μια αποκαλυπτική συνέντευξη
του Περικλή Παναγόπουλου,
προέδρου των Επιχειρήσεων Αττικής

Προέρχεται από την οικογένεια του Ευγένιου Ευγενίδη. Έφερε «επανάσταση» με την είσοδό του στις γραμμές της Αδριατικής.

Ο κ. Περ. Παναγόπουλος δηλώνει με υπερηφάνεια ότι τα Superfast είναι τα πλέον δημοφιλή στους χρήστες των γραμμών αυτών.

Οι Επιχειρήσεις Αττικής (ΕΠ.ΑΤΤ.) αναπτύσσονται με σταθερά βήματα. Διαθέτουν αυτή τη στιγμή τέσσερα πλοία, ενώ άλλα έξι θα προστεθούν στο στόλο τους τα προσεχή χρόνια. Ο κ. Περ. Παναγόπουλος, που επιθυμεί δραστηριοποίηση στις εσωτερικές γραμμές για καθαρά εμπορικούς λόγους, δεν αποκαλύπτει τα νέα σχέδιά του, αναφέρεται όμως στις άγονες γραμμές, στα «παιχνίδια» της ακτοπλοΐας, στο «μεγάλο του καμμό» για είσοδο σε γραμμή της Κρήτης και στην απελευθέρωση των γραμμών.

Κύριε Παναγόπουλε, ασχολείσθε με τη ναυτιλία επί μισό αιώνα. Η μεγάλη αγάπη σας ποια είναι; ποντοπόρος ναυτιλία, κρουαζιέρα ή ακτοπλοΐα;

Αγαπώ τη θάλασσα, τα πλοία, τον κόσμο των ναυτιλιωμένων και ό,τι σχετίζεται με αυτά. Κάθε τύπος ναυτιλίας έχει τις χάρες του και νομίζω ότι σήμερα είμαι ο μοναδικός εν ενεργεία Έλληνας με εμπειρίες και ασχολία στον εφοπλισμό, που πέρασε από την κρουαζιέρα, την ποντοπόρο ναυτιλία και την ακτοπλοΐα.

Έχω λοιπόν γνώμη στη διατύπωση ότι κάθε είδους ναυτιλία έχει κοινό παρονομαστή τη θάλασσα και μαζί την αγάπη όσων ζουν από αυτή και ασχολούνται με αυτή.

Σήμερα, δραστηριοποιείσθε στην Αδριατική. Μετά την είσοδό σας στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας, τι άλλαξε στις συγκεκριμένες γραμμές;

Τολμώ να πω ότι προκαλέσαμε ιστορικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση του πελάτη. Φανταστείτε μόνον ότι, σήμερα, κάποιος που επιθυμεί να ταξιδέψει από την Πάτρα στη γειτόνα χώρα, ταξιδεύει με ολοκαίνουργια πλοία υψηλότερων προδιαγραφών ποιότητας και ασφάλειας και βρίσκεται στη βόρεια Ιταλία σε 19 μόλις ώρες, με μία μόνο διανυκτέρευση επί του πλοίου, σε αντίθεση με τις 28 ή 36 ώρες που απαιτούνταν μέχρι το 1995 και τις δύο διανυκτερεύσεις σε παλαιά, αργά θα έλεγα, πλοία, που λίγα μπορούν να προσφέρουν σε σχέση με τις σύγχρονες ανάγκες του επιβάτη. Τα πλοία μας εκτελούν καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας καθ' όλη τη διάρκεια του

χρόνου, και σας λέω με υπερηφάνεια ότι είναι τα πιο γρήγορα και τα πιο δημοφιλή στους χρήστες αυτών των γραμμών. Καταφέραμε με σωστό προϊόν και τον απαιτούμενο σεβασμό προς τον πελάτη να κερδίσουμε την προτίμησή του, με αποτέλεσμα να έχουμε σήμερα το μεγαλύτερο μερίδιο τόσο επιβατών όσο και εταιρειών που διακινούν φορτηγά αυτοκίνητα και μεταφέρουν τα αγαθά που η χώρα μας εισάγει και εξάγει. Ακόμη, μπορώ να προσθέσω ότι η είσοδός μας με τα Superfast στις γραμμές αυτές ανάγκασε τις ανταγωνίστριες εταιρείες να ανασυνταχθούν και να κινηθούν προς νέες επενδύσεις και σταδιακή απόσυρση των παλαιών πλοίων τους.

Ποια είναι η σημερινή κατάσταση των Επιχειρήσεων Αττικής;

Έχουν τέσσερα πλοία δρομολογημένα στις γραμμές από την Πάτρα απευθείας για την Αγκόνα και από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα για το Μπάρι, στη νότια Ιταλία. Επί συνόλου 40 πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στην Αδριατική, τα τέσσερα Superfast κατέκτησαν το 1998 την πρώτη θέση σε επιβάτες και φορτηγά αυτοκίνητα.

Σε ποιες νέες παραγγελίες πλοίων έχετε προχωρήσει;

Η συνέχιση του επενδυτικού προγράμματός μας περιλαμβάνει τη ναυπήγηση έξι νέων πλοίων, που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία HDW του Κιέλου της Γερμανίας και θα προστεθούν σταδιακά στο στόλο μας το 2000 και το 2001.

Αρκετές φορές έχετε αναφέρει ότι σας ενδιαφέρουν οι εσωτερικές γραμμές. Θα γίνει κάποτε αυτό πράξη;

Όσον αφορά τις γραμμές δρομολόγησης, επιθυμώ να σας πω ότι έχουμε ήδη σχεδιάσει και προγραμματίσει την επέκτασή μας και σε άλλες περιοχές, με στόχο να επαναλάβουμε και εκεί τις επιδόσεις και τα οικονομικά αποτελέσματα που πέτυχαν τα τέσσερα πρώτα Superfast. Θα μου επιτρέψετε όμως, για καθαρά εμπορικούς λόγους, να περιοριστώ εδώ, μέχρι να ανακοινώσουμε, σύντομα, με σαφήνεια τα νέα μας δρομολόγια.

Όπως παίζεται σήμερα το «παιχνίδι» στην ακτοπλοΐα, πόσο δίκαιο είναι;

Το ενδιαφέρον μας για την ακτοπλοΐα εκδηλώθηκε επισήμως προς το ΥΕΝ τον Σεπτέμβριο του '97, με την αίτησή μας για χορήγηση άδειας δρομολόγησης εντός 18 μηνών πλοίου Superfast στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς. Προσφέραμε καθημερινές αναχωρήσεις και από τα δύο λιμάνια και κλήση της απόστασης σε 7 ώρες από τις 12 που απαιτούνται, σήμερα, και συγχρόνως μείωση των

ναύλων κατά περίπου 25% για επιβάτες και οχήματα. Η απάντηση του ΥΕΝ ήταν αρνητική, για λόγους που προτιμώ να αφήσω ασχολίαστους. Αναφέρω ακόμη ότι το ΥΕΝ έλαβε την υπόσχεση των εταιρειών που τους χορηγήθηκαν άδειες για ανανέωση μέχρι την άνοιξη του 1999. Το διάστημα παρήλθε και έμειναν όλοι με τις υποσχέσεις.

Έχετε αναφερθεί, κατ' επανάληψη, στη διαδικασία χορήγησης αδειών σκοπιμότητας. Είστε υπέρ της απελευθέρωσης. Όμως τι απαντάτε στο ΥΕΝ, που υποστηρίζει ότι κύριο μέλημα είναι οι άγονες γραμμές;

Είμαστε σαφέστατα υπέρ της απελευθέρωσης του ανταγωνισμού στις γραμμές της ακτοπλοΐας και της κατάργησης του όρου «άδεια σκοπιμότητας». Μόνο τότε το επιβατικό κοινό θα δει «άσπρη μέρα» και θα μπορεί να ταξιδεύει σωστά και οικονομικά. Οφείλω να πω ότι ορισμένες μονοπωλιακές καταστάσεις έχουν ήδη καταργηθεί, με στόχο τον ανταγωνισμό και, κατά συνέπεια, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και την ανανέωση του στόλου της ακτοπλοΐας. Θα πρέπει όμως αυτό να γίνει σε όλες τις γραμμές, και σε αυτές της Κρήτης, οι οποίες παραμένουν υπό το αναχρονιστικό καθεστώς της έλλειψης εποικοδομητικού ανταγωνισμού. Σχετικά με τις άγονες γραμμές, πρότασή μας είναι να θεσπιστεί ένας επίναιλος στις κερδοφόρες γραμμές, ο οποίος θα χρησιμοποιείται για την επιδότηση των άγονων γραμμών, χωρίς να επιβαρύνεται το κράτος. Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρχουν εγγυήσεις για συνεχή εξυπηρέτηση των μικρότερων νησιών, στα οποία θα ήταν προτιμότερο να προσεγγίζουν μικρότερα πλοία και να εκτελούν τοπικά δρομολόγια προς κομβικά νησιά. Έτσι, ο κάτοικος της Τήλου, για παράδειγμα, θα έχει συχνότερη ανταπόκριση με τα κέντρα και τις υπηρεσίες όπου διεκπεραιώνει τις υποθέσεις του και η πρόσβαση για τους επισκέπτες των νησιών αυτών θα είναι ευκολότερη και γρηγορότερη.

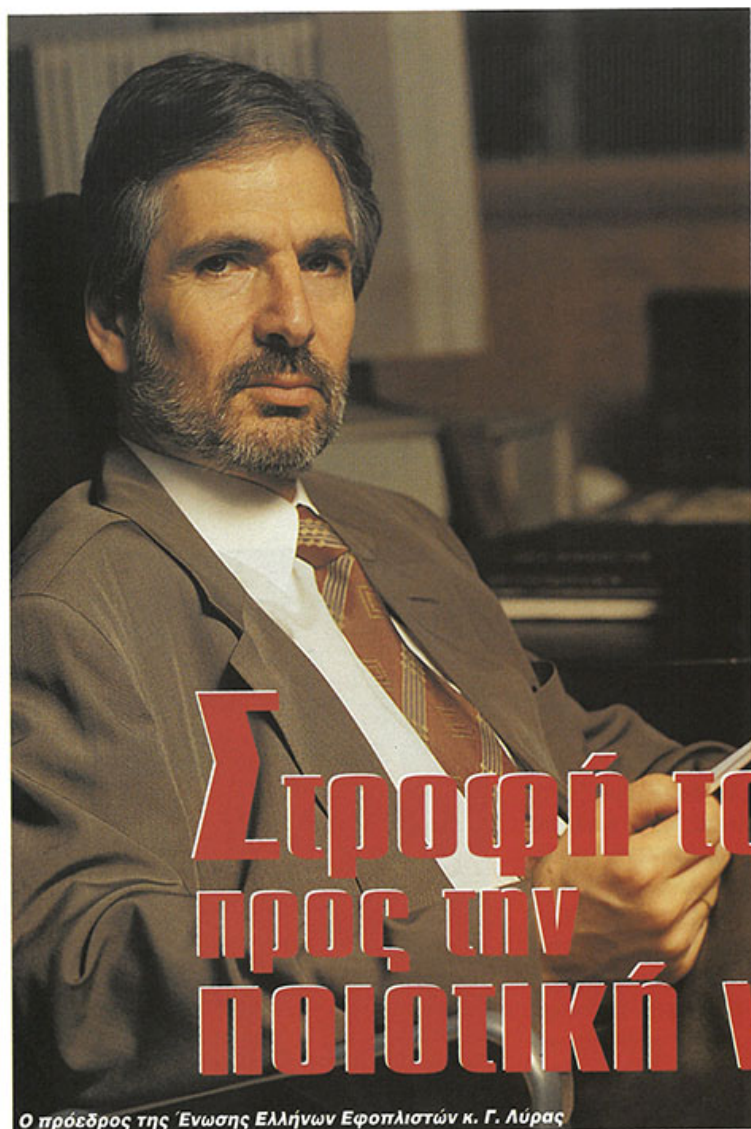
Πολλές φορές, κ. Παναγόπουλε, έχετε οχλήσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε κακό χάλι. Ποιες απαντήσεις έχετε λάβει και πού στηρίζονται οι όποιες ελλείψεις σας για καλύτερη εξυπηρέτηση του ταξιδιωτικού κοινού;

Ελπίζω οι προτάσεις μας, προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων να μην αποτελούν οχλήσεις. Θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι εμείς προτιθέμεθα να επιβαρυνθούμε τα έξοδα των βελτιώσεων και αλλαγών που ζητάμε, καθώς επίσης να αναφέρω ότι για το λιμάνι της Πάτρας κάλεσαμε, με δική μας έξοδα, ειδικούς λιμενολόγους από το λιμάνι του Ντόβερ, οι οποίοι και εκπόνησαν μελέτη αναβάθμισης του

Είμαστε σαφέστατα υπέρ της απελευθέρωσης του ανταγωνισμού στις γραμμές της ακτοπλοΐας και της κατάργησης του όρου «άδεια σκοπιμότητας»



λιμένα και των επιθυμίων χώρων. Και αυτή η μελέτη καλύφθηκε από εμάς οικονομικά, δυστυχώς όμως από την πλευρά της πολιτείας ακόμη περιμένουμε να δοθεί το πράσινο φως για την υλοποίηση των έργων που απαιτούνται. Είναι ελληνικό επίτευγμα και πρωτοπορία σε διεθνές επίπεδο η δρομολόγηση των Superfast στις γραμμές της Αδριατικής. Ακούγεται συνεπώς απόλυτα λογικό, οι κύριες εισοδήματα στη χώρα μας, σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, και αναφέρομαι στο λιμάνι της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, να προσομοιωθούν στις ανάγκες τέτοιων πλοίων και να προσφέρουν στον επιβάτη την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα που απαιτούνται. ➡



Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γ. Λύρας

Στροφή των Ελλήνων προς την ποιοτική ναυτιλία

Περίοδο γρήγορων και ριζοσπαστικών αλλαγών όσον αφορά τις οικονομικές, τεχνικές και εμπορικές παραμέτρους λειτουργίας της διανύει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Είναι υποχρεωμένη να προσαρμόζεται σε νέες προδιαγραφές, να υιοθετεί νέες μεθόδους λειτουργίας και να υπερνικά τις προκλήσεις. Επομένως, η διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να ακολουθεί τις νέες τάσεις και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόοδο της ναυτιλίας αποτελούν οι ευέλικτες και ισορροπημένες πολιτικές αποφάσεις. Οι διεθνείς εξελίξεις σε σειρά θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής υποδηλώνουν ότι οι αρμόδιοι εμπνευστές και, στη συνέχεια, εφαρμοστές των πολιτικών κατευθύνσεων θα πρέπει να ευαισθητοποιηθούν ως προς τις ανησυχίες της ναυτιλιακής κοινότητας για την ύπαρξη ενός εμπορικά βιώσιμου περιβάλλοντος.

**του Νάσου
Πουθακίδα**

Στροφή προς την ποιοτική ναυτιλία αρχίζουν να κάνουν αρκετοί πλοιοκτήτες. Σε μια φράση, όπως άλλωστε επισημαίνεται και στην πρόσφατη ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, οι πρωτορχικοί στόχοι των σημερινών εφοπλιστών είναι: παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών με ασφάλεια και καθαρές θάλασσες.

Τι είναι όμως «ποιοτική ναυτιλία»; Είναι η ναυτιλία η οποία δεν ρυπαίνει, είναι ασφαλής, αποτελεσματική και κερδοφόρος. Αυτοί οι παράγοντες εξασφαλίζουν τη ζητούμενη

ποιότητα. Πάντως, όπως τονίζει και η ΕΕΕ, το αβύθιστο πλοίο δεν έχει κατασκευαστεί, ούτε και θα κατασκευαστεί μελλοντικά. Άλλωστε, ο άνθρωπος δεν θα σταματήσει ποτέ να διαπράττει λάθη.

Η έναρξη της εκστρατείας περί ποιοτικής ναυτιλίας στην Ευρώπη από τον επίτροπο Μεταφορών Νιλ Κίνκο προχώρησε με έντονους ρυθμούς κατά την περυσινή χρονιά. Η εκστρατεία επικεντρώνεται στην εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων μέσω της οδηγίας του 1995 για τον κρατικό λιμενικό έλεγχο. Δεύτερος παράγοντας προώθησης είναι

οι αυτορρυθμιστικές πρωτοβουλίες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ποιοτική ναυτιλία υπήρξε επίσης αντικείμενο μελέτης στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ, με τους ίδιους στόχους και παράλληλης πολιτικές κατευθύνσεις.

Το συνέδριο της Λισσαβώνας υπογράμμισε την ανάγκη για ένα σύστημα που θα παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες για την ποιότητα των πλοίων μέσω ενός ενιαίου δικτύου. Για το σκοπό αυτό υπάρχουν σχέδια για την ανάπτυξη ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου Πληροφοριών Ποιοτικής Ναυτιλίας (EQUASIS), το οποίο θα παρέχει πρόσβαση σε επιμέρους δίκτυα πληροφοριών. Υπολείπεται να εξεταστεί το εφικτό της πρότασης αυτής, καθώς και το κατά πόσο τα εμπλεκόμενα μέρη δύνανται να ανταποκριθούν στις προσδοκίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι Ευρωπαίοι φορτωτές ήδη ανταποκρίθηκαν, διαμορφώνοντας σε συνεργασία με τους Ευρωπαίους εφοπλιστές το δικό τους εθελοντικό κώδικα πρακτικής για τη ναύλωση πλοίων χύδην μεταφορών.

Λιμενικός έλεγχος

Σημαντικό παρακλήδι της ποιοτικής ναυτιλίας αποτελεί ο λιμενικός έλεγχος. Τα πλοία λειτουργούν σύμφωνα με το καθεστώς του κώδικα ISM και υπόκεινται σε αυστηρό λιμενικό έλεγχο. Έφθασε πλέον ο χρόνος να λειτουργήσουν και τα λιμάνια βάσει ποιοτικού συστήματος. Αν και από το 1978 ξεκίνησαν κάποιες ενέργειες για ποιοτικά λιμάνια ως προς την υποδοχή των καταλοίπων, μόλις από πέρυσι άρχισαν να μπαίνουν γερές βάσεις προς αυτή την κατεύθυνση. Παράλληλες και συγκλίνουσες δράσεις του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης έδωσαν νέα ώθηση και πρόσφεραν την ευκαιρία για την τελική λύση. Ο IMO δεν τήρησε σκληρή στάση έναντι κάποιων κυβερνήσεων και περιορίστηκε σε υπομνήσεις και παρακλήσεις συμμόρφωσης. Αντιθέτως, τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης φάνηκαν αποφασισμένα να λύσουν το πρόβλημα για τα κατάλοιπα φορτίου και υποδοχής αποβλήτων. Τα λιμάνια θα υποχρεωθούν, για να γίνει πράξη η ποιοτική ναυτιλία, να δημιουργήσουν την κατάλληλη υποδομή ώστε να ανταποκριθούν στις υπάρχουσες ανάγκες των πλοίων, τα οποία θα παραδίδουν τα απόβλητα πριν αποπλεύσουν. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υποδέχθηκε θετικά, κατ' αρχήν, την πρωτοβουλία, παρά το γεγονός ότι ορι-

σμένες πτυχές των ρυθμίσεων δεν τηρούν τις ισορροπίες μεταξύ συμφερόντων λιμανιών και πλοίων. Η ΕΕΕ πιστεύει ότι με ευέλικτες ρυθμίσεις θα εξασφαλιστούν οι διευκολύνσεις των πλοίων, καθώς και σύστημα λογικών τελών, βασισμένο σε αποδεκτές γενικές αρχές τιμολόγησης. Η κοινοτική λύση θα πρέπει να αποτελέσει το παράδειγμα για παγκόσμιο ενιαίο σύστημα.

Γ. Λύρας: «Η κρίση ενισχύει την ανησυχία»

Για την κρίση της ναυλαγοράς και την εκστρατεία περί ποιοτικής ναυτιλίας αναφέρεται σε σημείωμά του, στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος της Γιάννης Λύρας.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, μεταξύ άλλων, σημειώνει: «Η ελληνική ναυτιλία, κατ' εξοχήν ναυτιλία cross-trader (μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών), τη δύσκολη αυτή περίοδο βρίσκεται εκτεθειμένη σε μεγαλύτερους κινδύνους, λόγω των ευρέων διακυμάνσεων τόσο της ναυλαγοράς όσο και των αξιών των πλοίων. Επομένως, δεν πρέπει να εκπληρώσει το γεγονός ότι από την κρίση της Άπω Ανατολής έχει διγεί σε μεγάλη έκταση το ελληνικό πλοίο. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από την περαιτέρω μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, αλλά και από τον μεγάλο αριθμό παροπλισμένων πλοίων. Πάντως, η αστάθεια στην παγκόσμια οικονομία δεν επιτρέπει αυτή την ώρα ασφαλείς προβλέψεις ως προς την εξέλιξη της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών. Υπάρχει, ωστόσο, η άποψη ότι η ανάκαμψη δεν πρέπει να καθυστερήσει».

Ακόμη, ο κ. Λύρας υπογραμμίζει: «Η παρούσα κρίση ενισχύει την ανησυχία για τα επίπεδα ποιότητας της ναυτιλίας και προσδίδει έμφαση σε πρωτοβουλίες, όπως αυτή της εκστρατείας περί ποιοτικής ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και οι συναφείς προσπάθειες του IMO. Αμφότερες οι πρωτοβουλίες έχουν ως πρωταρχικό στόχο τα υποβαθμισμένα πλοία, που θεωρούνται ο αδύνατος κρίκος της αλυσίδας ασφάλειας στη θάλασσα. Αλλά για να υπάρξουν επιτυχή αποτελέσματα, θα πρέπει να οριστεί με αντικειμενικά κριτήρια το πραγματικά υποβαθμισμένο πλοίο και να υποχρεωθούν οι υπόλοιποι κρίκοι της αλυσίδας να αναλάβουν τις δικές τους ευθύνες».

Τα κατάλοιπα των πλοίων

Στο πρόσφατο Συμβούλιο Υπουργών Θαλάσσιων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο οποίο συμμετείχε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, στο θέμα περί «Ποιοτικής ναυτιλίας και των καταλοίπων των πλοίων» υπήρξε «πολιτική συμφωνία επί της πρότασης οδηγίας για τις ευκολίες υποδοχής καταλοίπων των πλοίων». Προβλέπονται ευκολίες στα κοινοτικά λιμάνια, βάσει σχεδίων διαχείρισης, τα οποία μπορεί να καλύπτουν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, ενώ τα πλοία υποχρεούνται να παραδίδουν τα κατάλοιπά τους και να καταβάλλουν τέλος, το οποίο θα καλύπτει το κόστος παροχής των ευκολιών.



Σε νέα ρότα η ναυτιλία του 21ου αιώνα



του Νάσου
Πουθακίδα

**Κύριες
παράμετροι,
ποιότητα,
κανονιστικό
πλίσιο,
πληροφόρηση**

Η ναυτιλία του 21ου αιώνα θα πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις ποιότητας σε όλες τις παραμέτρους που την προσδιορίζουν. Σύμφωνα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η μελλοντική δράση εστιάζεται στην ποιότητα, το κανονιστικό πλίσιο και την πληροφόρηση. «Για την Ελλάδα, η ποιότητα αναφέρεται στο πλοίο και στην εταιρεία, στους ναυτικούς και στο κράτος» ανέφερε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης κατά τη ομιλία του στο Mare Forum '99 που διεξήχθη στο Άμστερνταμ της Ολλανδίας, και συμπλήρωσε: «Η εφαρμογή του ISM Code και του Port State Control έχει αρχίσει να δίνει αποτελέσματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ακόμη πολλὰ να γίνουν όσον αφορά την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα, οι οποίες δεν είναι δύο έννοιες αντίθετες, αλλά συνυπάρχουν, αποτελώντας η μία προϋπόθεση της άλλης. Στον 21ο αιώνα, ο ποιοτικός πρέπει να είναι ανταγωνιστικός και ανταγωνιστικός πρέπει να θεωρείται ο ποιοτικός. Ποιοτικός δεν είναι μόνο το καινούργιο, αλλά και η σωστά διαχειριζόμενη εταιρεία και το καλή συντηρημένο πλοίο και το υψηλά καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό».

Με τα νέα δεδομένα στη ναυτιλία, πολλὰ εξαρτώνται πλέον από το επίπεδο εκπαίδευσης και κατάρτισης των ναυτικών, με δεδομένο ότι η εμπειρία από μόνη της δεν είναι αρκετή. Για το κανονιστικό πλίσιο υπάρχουν προτάσεις για κωδικοποίηση όλης της νομοθεσίας και το τι ακριβώς έχει υιοθετηθεί διεθνώς, με καταγραφή του περιεχομένου και των προδιαγραφών των εννοιών. Όσο για την πληροφόρηση, θα πρέπει να βασίζεται στην πλήρη διαφάνεια και να υπάρχει πρόσβαση για όλους τους εμπλεκόμενους.

Στην ομιλία του ο κ. Σταύρος Σουμάκης τόνισε, μεταξύ άλλων:

Μέχρι σήμερα, στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα επικρατούσε κατά κύριο

λόγο η αρχή του θεμιτού και ελεύθερου ανταγωνισμού. Σήμερα, κοντά σε αυτή την κυρίαρχη αρχή, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι ανάγκες και απαιτήσεις των σύγχρονων κοινωνιών έχουν αλλάξει ριζικά. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να μιλάμε για ναυτιλία χωρίς να υπολογίζουμε και άλλες παραμέτρους, που είτε επηρεάζουν είτε επηρεάζονται από αυτή. Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι τι εξασφαλίζει αυτές τις προϋποθέσεις σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία, που να είναι ταυτόχρονα και προς το συμφέρον αυτής.

Προκειμένου, λοιπόν, να αντιμετωπιστούν αυτά τα θέματα και να καθυφθούν τα όποια κενά, τόσο ο IMO όσο και η ΕΕΕ υιοθέτησαν μια σειρά από αποφάσεις, συνθήκες και κανονισμούς, που από τη μια στοχεύουν στην προώθηση των αρχών προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και από την άλλη ενισχύουν τη ναυτιλία στο σύνολό της.

Το νέο αυτό διεθνές σκηνικό, με τις νέες ανάγκες, προϋποθέσεις λειτουργίας και απαιτήσεις, οδήγησε εμένα και πολλούς από τους παρευρισκόμενους, καθώς και την πλειονότητα της ναυτιλιακής κοινότητας, να εστιάζουμε το ενδιαφέρον μας και την ποιοτική μας σε αυτό που εδώ και αρκετό καιρό αναφέρουμε με δύο λέξεις: «ποιοτική ναυτιλία», δηλαδή στην εξασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει την απόκτηση σε ερωτήματα, όπως ποιοι πρέπει να δεσμευθούν για την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας και ποιότητας και πώς εννοούμε την εφαρμογή αυτή.

Νομίζω ότι όλοι όσοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, πρέπει να είναι οι πρώτοι που θα ενστερνιστούν την ανάγκη για ποιοτική και φιλική προς το περιβάλλον ναυτιλία. Και σε αυτή την κατεύθυνση, νομίζω ότι οι πολιτικές και οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. των τελευ-

ταίων ετών έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο. Όμως, πέρα από τα κράτη, πρέπει και η πλειοψηφία της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας, αλλά και οι άλλοι συμμετέχοντες στην αλυσίδα των μεταφορών, να στρατευθούν σε αυτή την κατεύθυνση.

Όταν πριν από 18 μήνες ο επίτροπος Νιλ Κίνκν αρχισε να μιλά για ποιοτική ναυτιλία, κανείς δεν μπορούσε να διαβλέψει τον αντίκτυπο και την αντίδραση τόσο από πλειυράς κρατών όσο και από πλειυράς βιομηχανίας. Είναι γεγονός, όμως, ότι από τότε μέχρι σήμερα, τόσο τα κράτη όσο και η βιομηχανία, στην πλειονότητά της, δεσμεύθηκαν, μέσω στενότερης συνεργασίας, στην εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων κανονισμών ποιότητας.

Είναι νομίζω καιρός να σταθούμε απέναντι σε αυτό το ζήτημα με ειλικρίνεια και ξεκάθαρες προτάσεις και να οριοθετήσουμε τι χρειάζεται για την εμπέδωση κουλτούρας ασφάλειας και ποιότητας. Πρέπει να πούμε ότι ναι, ποιότητα σημαίνει κόστος, αλλά πρέπει να πούμε ότι σημαίνει και ανταγωνιστικότητα, που οδηγεί στην επικράτηση υγιών «παικτών» στη ναυτιλιακή αγορά. Επιφέρει άλλης μορφής επενδύσεις. Η ποιότητα απαιτεί άλλοι επιπέδου ναυτικού, άρα πρέπει να δοούμε σοβαρά την εκπαίδευση των ναυτικών, αλλά και ποιων ναυτικών. Η ποιότητα σηματοδοτεί την αλληλαγγή της κουλτούρας και της αντίληψης. Η ποιότητα επιτάσσει προσήλωση στην ασφάλεια και στις καθαρές θάλασσες. Σημαίνει, με λίγα λόγια, πράγματα που δεν μπορούν να γίνουν σε μια νύχτα, αλλά και πράγματα που ο καθένας μπορεί να τα αντιλαμβάνεται με διαφορετικό τρόπο. Αυτό, όμως, που πρέπει όλοι να αποδεχθούμε, είναι ότι η ποιότητα στη ναυτιλία είναι μονόδρομος.

Αυτό το μήνυμα το έχουν ήδη λάβει οι Έλληνες εφοπλιστές και έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζουν ακόμη πιο υψηλά επίπεδα ποιότητας και ασφάλειας στα πλοία του στόλου τους. Άλλωστε, ελληνική είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία στον κόσμο που πιστοποιήθηκε με το ISO 14000 για το environmental management και με ISO 9002 για την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Βέβαια, πλοία θα αναρωτηθούν, η ποιότητα αναφέρεται μόνο στην εταιρεία, στα πλοία και τους ανθρώπους της; Φυσικά, όχι. Αφορά όσους εμπλέκονται στην αλυσίδα των μεταφορών: ναυπηγεία, νηογνώμονες, φορτωτές, τράπεζες. Όλοι αυτοί έχουν μερίδιο ευθύνης στην επικράτηση της ποιότητας και της ασφάλειας στη ναυτιλία, και αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να ξεχνάμε, όχι μόνο εμείς, αλλά και εκείνοι. Δεν είναι υπεύθυνοι όσοι ναυλώνουν πλοία που δεν ικανοποιούν τα επίπεδα ποιότητας; Δεν είναι υπεύθυνοι αυτοί που κατασκευάζουν, μετασκευάζουν, ασφαλιζουν ή πιστοποιούν πλοία, που κάθε άλλο παρά ασφαλή είναι; Βεβαίως και είναι. Αλλά εδώ τίθεται ένα ακόμη ερώτημα: Η εφαρμογή της πολιτικής για την ποιότητα και οι συνέπειες ως προς αυτή έχουν να κάνουν μόνο με την πλοιοκτησία ή και με όλους όσους συνιστούν τους κρίκους της αλυσίδας των μεταφορών;

Η όλη προσπάθεια για την ποιοτική ναυτιλία θέτει έναν ακόμη προβληματισμό: Πώς θα επιβιώσει η ευρωπαϊκή ναυτιλία στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού, με ποιότητα ή όχι, τι κερδίζει ο ποιοτικός, ποια κίνητρα δίνονται, πώς αντιμετωπίζεται ο μη ποιοτικός;

Με βάση όλα τα παραπάνω, νομίζω ότι η μελλοντική δράση μας πρέπει να εστιαστεί σε τρεις κύριες παραμέτρους:

- α) Ποιότητα, και τι σημαίνει αυτή, όπως και σε ποιους αναφέρεται.
- β) Κανονιστικό πλαίσιο.
- γ) Πληροφόρηση.

Για μας, η ποιότητα αναφέρεται στο πλοίο και στην εταιρεία, στους ναυτικούς και στο κράτος. Στα δύο πρώτα, η εφαρμογή του ISM Code και του Port State Control άρχισε να έχει αποτελέσματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ακόμη πλοία να γίνουν όσον αφορά την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα, οι οποίες δεν είναι δύο έννοιες αντίθετες, αλλά συνυπάρχουν, αποτελώντας η μία προϋπόθεση της άλλης. Στον 21ο αιώνα, ο ποιοτικός πρέπει να είναι ανταγωνιστικός και ανταγωνιστικός πρέπει να θεωρείται ο ποιοτικός. Και θέλω να ξεκαθαρίσω ότι ποιοτικός δεν είναι μόνο το καινούργιο, αλλά είναι και η σωστά διαχειριζόμενη εταιρεία και το καλή συντηρημένο πλοίο και το υψηλά καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Για την ποιότητα, την ανταγωνιστικότητα και τελικά την επιβίωση της ευρωπαϊκής, κυρίως, ναυτιλίας, θα τοημούσα να πω ότι, πέρα από τις προϋποθέσεις και τις απαιτήσεις που δημιουργεί η εξέλιξη της τεχνολογίας για τα πλοία, τις εταιρείες, τους νηογνώμονες, υπάρχουν ακόμη τρεις προϋποθέσεις, που αφορούν τον ανθρώπινο παράγοντα:

- α) Εκπαίδευση.

β) Εκπαίδευση.

γ) Εκπαίδευση.

Η ποιότητα και η ανταγωνιστικότητα θα εξορτηθούν, επίσης, σε πολύ σημαντικό βαθμό και από το επίπεδο εκπαίδευσης και κατάρτισης των ναυτικών, με δεδομένο ότι η εμπειρία από μόνη της δεν είναι πλέον αρκετή.

Ειδικά για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, θα τονίσω αυτό που πολλή φορές έχω πει και για το οποίο πολλοί έχουν ενστάσεις, ότι αν δεν υπάρξουν κοινοτικοί ναυτικοί, είναι σίγουρο ότι η ναυτιλία θα περάσει στις χώρες εκείνες που διαθέτουν ναυτικούς.

Πέρα όμως από αυτό, θα ήθελα απλώς να θυξω το γεγονός ότι υπάρχουν και νηογόνια, ειδικευτικά προς τα πλοία και τις εταιρείες, που απέχουν υπερβολικά από αυτά που τώρα συζητάμε, δηλαδή τη διασφάλιση όλων ποιότητας και ασφάλειας. Αναγνωρίζω το γεγονός ότι το Port State Control και ο ISM Code βοηθούν στην αλληλαγγή της πραγματικότητας, αλλά νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει να δοούμε το θέμα στην ουσία του και με σφαιρικότερο τρόπο.

Η δεύτερη παράμετρος είναι το πλαίσιο κανονισμών, αποφάσεων και συνθηκών, όπως διαμορφώνεται από τον IMO, κυρίως, και από την Ευρωπαϊκή Ένωση δευτερευόντως. Έχουμε ήδη υιοθετήσει μεγάλη σειρά κανόνων και η πρότασή μου είναι ότι τώρα μάλλον πρέπει να καταγράψουμε και να κωδικοποιήσουμε όλη τη νομοθεσία, που κύριο στόχο έχει τη διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας, δημιουργώντας με άλλα λόγια έναν Κώδικα Νομοθεσίας για την Ποιοτική

Ναυτιλία. Πρέπει να συμπεριλάβουμε ό,τι ακριβώς έχει υιοθετηθεί διεθνώς, το περιεχόμενο των εννοιών και τις προδιαγραφές καθεμιάς. Είναι έργο δύσκολο και χρονοβόρο, αλλά απολύτως αναγκαίο, και θα εξυπηρετήσει το στόχο της ομοιομορφίας εφαρμογής και της δημιουργίας κοινών αντιλήψεων και συμπεριφορών σε κάθε κράτος από τις ελεγκτικές αρχές και τους επιθεωρητές, σε όλο τον κόσμο.

Προτάθηκε ένα δίκτυο που θα βασίζεται στη διαφάνεια των πληροφοριών, στις οποίες θα πρέπει να υπάρχει πρόσβαση. Σκοπάζοντας την πρόταση αυτή, θα ήθελα να πω ότι, κατ' αρχήν, η αντίδραση και η

ανταπόκριση της χώρας μου είναι θετική. Βέβαια, για την υλοποίηση της πρότασης αυτής υπάρχουν πολλές λεπτομέρειες να διευκρινιστούν και ερωτήματα να απαντηθούν.

Με την ευκαιρία αυτής της πρότασης για το Network of Quality Registers, έρχομαι στην τελευταία αλλά εξίσου σημαντική συσταμένη της δράσης μας, αυτή της πληροφόρησης. Το πρόβλημα της έλλειψης εμπειριστωμένων στοιχείων και η αναγκαιότητα για διαφάνεια στην παρεχόμενη πληροφόρηση έχουν εμπνευστεί σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, η πληροφόρηση γύρω από τη ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μείνει στα όρια των κρατών, και πληροφορίες για την πρακτική μεμονωμένων πλοίων, νηογόνων, εταιρειών και χωρών σημαίας θα είναι διαθέσιμες σε όλους, σε παγκόσμιο επίπεδο. Το στόχο αυτό, άλλωστε, αποσκοπούν να επιτύχουν είτε το Equasis είτε το Sirenas, στο πλαίσιο του Paris Mou.

Η ναυτιλία του 21ου αιώνα πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις ποιότητας σε όλες τις παραμέτρους που την προσδιορίζουν. Θα ήθελα, όμως, να τονίσω ακόμη μια φορά ότι η Ε.Ε. οφείλει να συνεχίσει να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο προς την κατεύθυνση αυτή, χωρίς να παραβλέπει το δεδομένο ότι η ποιότητα αναφέρεται πρωτίστως στο κοινοτικό ανθρώπινο δυναμικό, και να διαμορφώνει πολιτικές προς την κατεύθυνση αυτή.

Χρειάζεται όμως στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας προς αυτή την κατεύθυνση. Πιστεύω ότι αυτό θα είναι ένα από τα πολύ σημαντικά συμπεράσματα του συνεδρίου, του οποίου πρέπει να τονίσω ότι η επιτυχία είναι δεδομένη με τη συμμετοχή τόσο των εκλεκτών και διακεκριμένων προσωπικοτήτων από όλο τον κόσμο. ➡

Όλα είναι θέμα ταχύτητας...

Η παραδοσιακή παροιμία «όποιος βιάζεται σκοντάφτει» σε συνδυασμό με το «σπεύδε βραδέως...» έδιναν μέχρι πριν από λίγα χρόνια την εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Ασφαλώς, ο μύθος του λαγού και της χελώνας ακούγεται σαν ανέκδοτο, αφού οι ταχύτητες που αναπτύσσονται έχουν ήδη πλησιάσει αυτό που πριν από μερικά χρόνια αποτελούσε μεγάλο ερωτηματικό. Δηλαδή, την άρση του cabotage. Τώρα, σχεδόν κανείς δεν ασχολείται με τις επιπτώσεις από την άρση του προνομίου. Όλοι τρέχουν εκμηδενίζοντας τις αποστάσεις, ώστε στη μάχη του ανταγωνισμού, σε Αιγαίο και Αδριατική, να βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση.

του Χάρη Παυλίδη

Οι υψηλές ταχύτητες, οι οποίες αναμφίβολως θα είναι καθοριστικός παράγοντας για την ακτοπλοΐα του 21ου αιώνα, δεν προσπερνούν και τα προβλήματα, που όπως περιέργως «τρέχουν» πιο γρήγορα από τον εκσυγχρονισμό. Προβλήματα όπως η αύξηση των ναύλων, τα «καθαρά δρομολόγια», η εξάμνη ακινησία των πλοίων κ.ά.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά, ξεκινώντας από τους γρήγορους ρυθμούς με τους οποίους κινούνται οι επιχειρήσεις του κλάδου.

Η MAXH ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Το «γοργόν και χάριν έχει» ακολουθούν σήμερα όλη σχεδόν οι επιχειρήσεις του κλάδου, γεγονός που λειτουργεί θετικά για τους επιβάτες, αφού,



εκτός της ταχύτητας, τα σύγχρονα πλοία συνδυάζουν ποιότητα υπηρεσιών και ασφάλεια. Κι ενώ όλα αλληλάζουν γρήγορα, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθεί, και ως ένα σημείο τα καταφέρνει, να παρακολουθεί τις εξελίξεις. Προς το παρόν, ισορροπεί μεταξύ των «αντιμαχομένων», αλλιώς, όπως ήλθε, μέχρι τότε θα παρακολουθεί τα δρώμενα, όταν οι ταχύτητες απειλούν να σπάσουν το... φράγμα της σκοπιμότητας; Μια γρήγορη ματιά στα όσα ετοιμάζουν οι επιχειρήσεις αφήνει με κομμένη την ανάσα τον απλό παρατηρητή.

Οι Μινωικές Γραμμές, σε διαρκή ανανέωση, ετοιμάζουν τέσσερα νέα ταχύπλοα σκάφη. Δύο από αυτά θα δομηθούν στην Αδριατική και τα υπόλοιπα στην Κρήτη, όπου ο ανταγωνισμός, τα επόμενα χρόνια, αναμένεται να είναι υψηλός. Το «Knossos Palace» και το «Festos Palace» θα δομηθούν τον επόμενο χρόνο, όπως και το ένα από τα δύο πλοία που ναυπηγούνται στη Νότιο Κορέα για τη γραμμή της Αδριατικής. Το δεύτερο θα μπει στην ίδια γραμμή στα μέσα του 2002. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα πλοία των Μινωικών θα φέρουν την Κρήτη πιο κοντά κατά 6 ώρες (12 είναι σήμερα). Στους ίδιους ρυθμούς και η Minoan Flying, η οποία μετέτα νέες επενδύσεις παράλληλα με την είσοδό της στα γνώριμα «νερά» του Χρηματιστηρίου.

Μια άλλη κρητική εταιρεία, η ANEK, ετοιμάζει δύο νέα πλοία, τα οποία θα δομηθούν το 2001. Στόχος κι εδώ η ανανέωση του στόλου, παράλληλα με την ανάπτυξη στρατηγικών συμμοχιών με άλλες εταιρείες, όπως η ΔΑΝΕ και η ΝΕΛ.

Οι Επιχειρήσεις Αττικής, προς το παρόν, «τρέχουν» στην Αδριατική, αλλιώς δεν κρύβουν το ζωηρό ενδιαφέρον τους για το Αιγαίο και κυρίως για το Ηράκλειο, προσφέροντας μάλιστα και μειωμένα εισιτήρια. Με τέσσερα Super Fast σήμερα στις γραμμές Πάτρα-Αγκόνα και Πάτρα-Μπάρι, πιστεύουν ότι τα έξι Super Fast, που θα είναι έτοιμα το διάστημα 2000-2001, θα δομηθούν εξελίξεις.

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου εμφανίζεται αρκετά ενισχυμένη μετά την ανακοίνωση για την κατασκευή των δύο υπερσύγχρονων Corsaire, στη Γαλλία.

Το ίδιο και η «Στρίντζης», η οποία αναμένει πέντε νέα ταχύπλοα σκάφη, η παράδοση των οποίων θα αρχίσει τον επόμενο χρόνο και θα ολοκληρωθεί το 2001. Τα δύο από τα πέντε πλοία θα δομηθούν στην Αδριατική, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι άλλα δύο ταχύπλοα χτίζονται στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ...

Κι ενώ οι επενδύσεις... καλπάζουν, τα προβλήματα παραμένουν στο... ύψος τους. Πριν από μερικές εβδομάδες, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφορηστών Ακτοπλοϊών, κ. Παντελής Σφηνιάς, τα επισήμανε με έγγραφό του. Προβλήματα ξεχασμένα, όπως το ναυλολόγιο, η διάρκεια ακινησίας των πλοίων κ.λπ.

Στο ναυλολόγιο η παρεμβατικότητα του κράτους δεν είναι μόνο εμφανής, αλλιώς και το αίτιο καθήλωσης των ναυίων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο έγγραφο του κ. Σφηνιά, οι εφορηστές ζήτησαν από το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (ΥΠΕΘΟ), μέσω του ΥΕΝ, αύξηση στο ναυλολόγιο κατά 8,4%:

«Έπειτα από διάφορες δυσκολίες», όπως αναφέρεται, «και με καθυστέρηση 5 μηνών δόθηκε, ύστερα από την αυθαίρετη παρέμβαση του ΥΠΕΘΟ, αύξηση 3,3% από 1-6-1998.

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

Τα ελλείμματα αυτά, από τις αυθαίρετες περικοπές του ΥΠΕΘΟ, κατά την τελευταία επταετία έχουν φθάσει περίπου το 60%.

Σοβαρό πρόβλημα είναι, επίσης, η κοινοτική οδηγία για την εφαρμογή της SOLAS και στα Α/Κ - Ε/Γ πλοία. Ορισμένα σημεία αυτής της οδηγίας συγκρούονται με την εσωτερική νομοθεσία και, όταν συμβαίνει αυτό, οι αρμόδιοι του ΥΕΝ εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα. Στο έγγραφο αναφέρονται χαρακτηριστικά:

«- Η εφαρμογή για την επάνδρωση των σωστικών μέσων σύνθεσης πολύ μεγαλύτερης από εκείνη που δίνει την ευχέρεια να εφαρμόζεται η κοινοτική νομοθεσία.

- Η συνύπαρξη και μετά την 1-2-99, που σύμφωνα με την πιο πάνω κοινοτική οδηγία είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση στο Α/Κ - Ε/Γ του GMDSS, και του ραδιοτηλεγραφητή, για την οποία προωθείται Π.Δ. με σκοπό την παραμονή του μέχρι την 1-1-2004.

- Η διατήρηση της διάταξης με την οποία προβλέπεται η απόσυρση των ελληνικών επιβατηγών πλοίων από την εκμετάλλευση με τη συμπλήρωση 35 ετών, όταν για τα επιβατηγά κοινοτικά πλοία, τα οποία από την 1-1-2004 θα είναι ελεύθερα να δομηθούν στη χώρα μας, δεν υπάρχει αυτός ο περιορισμός».

Όσον αφορά τη διάρκεια ακινησίας των πλοίων, οι πλοιοκτήτες ζητούν να είναι τρίμηνη, με υπουργική απόφαση.

Μάλιστα, αναφέρουν ότι για λόγους προστασίας των ναυτικών και του ΝΑΤ το ναυλολόγιο θα τηρείται επί εννέα μηνών, οπότε η μισθοδοσία των ναυτικών θα διακόπτεται μόνο -όπως αναφέρουν- για τρεις μήνες.

Οι πλοιοκτήτες επαναφέρουν τη μίσθωση άγονων γραμμών και σημειώνουν τα μειονεκτήματα της κατάρτησης της μίσθωσης από το ΥΕΝ:

«- Για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών γίνονται από το πλοίο παρεκκλίσεις που καταλήγουν εις βάρος της κανονικής εξυπηρέτησης της πλειονότητας των επιβατών, των κυρίων λιμένων προσέγγισης και της καλής γενικά εκτέλεσης του ναυλολογίου. Το μειονέκτημα αυτό έχει σοβαρή επίπτωση στον τουρισμό, λόγω της ταλαιπωρίας στην οποία υποβάλλονται οι ξένοι μέχρι να φθάσουν στον προορισμό τους.

- Την εξουδετέρωση της προσπάθειας που γίνεται εκ μέρους της πλοιοκτησίας να ανταγωνισθεί το αεροπλάνο με τη δομοδόγηση ταχύτερων πλοίων, αφού η επιχειρούμενη χρονική σύντμηση χάνεται με τις άγονες προσεγγίσεις.

- Την οικονομική επιβάρυνση του πλοιοκτήτη με τις αυξημένες δαπάνες των άγονων γραμμών, που με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια είναι ασφαλώς ασύμφορες.

- Τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας δομοδόγησης σε γραμμές που είναι ήδη κεκορεσμένες, για τον αποκλειστικό και μόνο λόγο ότι οι ενδιαφερόμενοι δέχονται να πραγματοποιούν και άγονες προσεγγίσεις. Η τακτική αυτή έχει ως αποτέλεσμα τον εξοντωτικό μεταξύ των πλοιοκτητών ανταγωνισμό και την επιβάρυνσή τους με δαπάνες που προκαλεί η πραγματοποίηση ασύμφορων δομοδόγιων».

Τέλος, στο έγγραφο τονίζεται:

«Τελευταία, στις άδειες σκοπιμότητας που εκδίδονται από το ΥΕΝ, δεν υπάρχει ο περιορισμός της 5ετίας, με αποτέλεσμα η άδεια του υπουργού για τη μεταβολή της κυριότητας να απαιτείται όσο ισχύει η άδεια σκοπιμότητας».

Αυτός είναι και ο λόγος που οι πλοιοκτήτες ζητούν την επαναφορά της πενταετίας στις άδειες σκοπιμότητας, διότι η αλλαγή αποτελεί βασική δέσμευση που αποβαίνει εις βάρος της εκμετάλλευσης και, γενικά, της λειτουργίας των Ε/Γ πλοίων.

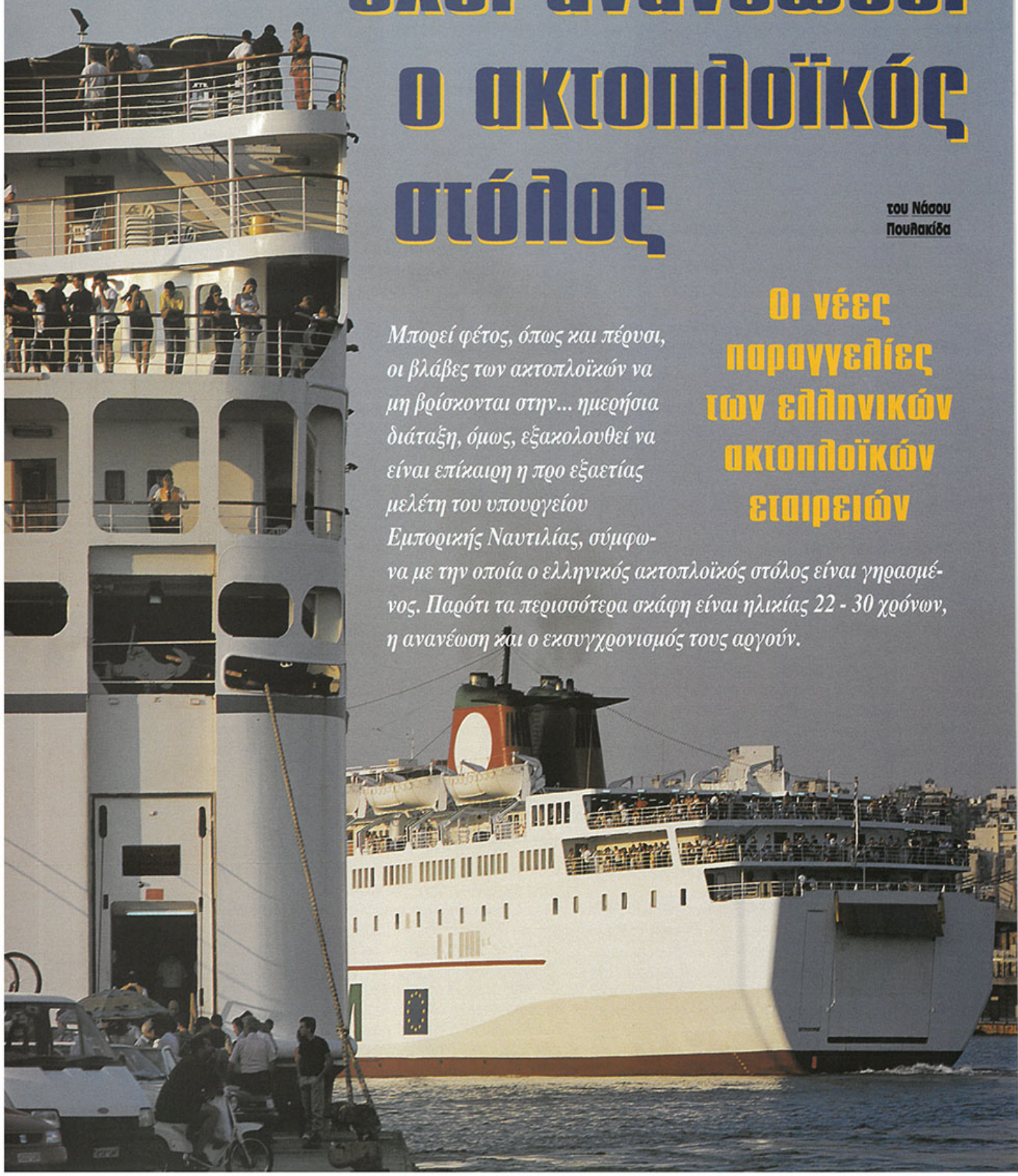
Συνοψίζοντας, θα μπορούσε να πει κανείς ότι η ακτοπλοία τρέχει να προλάβει το 2004, αφήνοντας όμως πίσω της προβλήματα, που σίγουρα θα τα βρει μπροστά της. Κι όλα αυτά, την ίδια στιγμή που οι επενδύσεις σε πλοία νέας τεχνολογίας αγγίζουν το ένα τρισεκατομμύριο δραχμές! ♦♦

Κατά 3% έχει ανανεωθεί ο ακτοπλοϊκός στόλος

του Νάσου
Πουλακίδα

**Οι νέες
ποραγγελίες
των ελληνικών
ακτοπλοϊκών
εταιρειών**

Μπορεί φέτος, όπως και πέρυσι, οι βλάβες των ακτοπλοϊκών να μη βρίσκονται στην... ημερήσια διάταξη, όμως, εξακολουθεί να είναι επίκαιρη η προ εξαετίας μελέτη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με την οποία ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος είναι γηρασμένος. Παρότι τα περισσότερα σκάφη είναι ηλικίας 22 - 30 χρόνων, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός τους αργούν.



Τα δύο τελευταία χρόνια έχουν γίνει άπειρες εξαγγελίες και ανακοινώσεις για νέα πλοία. Η πραγματικότητα είναι πως η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου μόλις και μετά βίας φθάνει το 3%! Από το 2000 αναμένονται σιγά σιγά νεότευκτα σκάφη για τα εσωτερικά δρομολόγια. Κι

αυτό, γιατί τα νέα πλοία δρομολογήθηκαν στην Αδριατική, όπου ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος και οι υπηρεσίες προς τους επιβάτες δεν συγκρίνονται με αυτές που προσφέρονται σε όσους ταξιδεύουν στο εσωτερικό.

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δημοσίευσε τον «Κανονισμό του Συμβουλίου υπ' αριθμ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες μεταφορές-cabotage)».

Ο κανονισμός αυτός περιγράφει το πλαίσιο απελευθέρωσης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Κοινότητας, στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς που ξεκίνησε μετά την 1η Ιανουαρίου του 1993. Για μερικές χώρες προβλέπεται αυτός ο κανονισμός να ισχύσει αργότερα και για την Ελλάδα η τελευταία φάση απελευθέρωσης προβλέπεται το 2004. Οι ακτοπλοϊκοί-εφοπλιστές εν όψει της άρσης του cabotage έχουν ξεκινήσει δειλά την ανανέωση του στόλου τους, ώστε να βρεθούν έτοιμοι σε περίπτωση που αλληλοδοποιήσουν οι θαλάσσιοι ναυπηγοεπισκευαστικοί ναυπηγήσουν ναυπηγεία που διακινούνται κάθε χρόνο με τα ακτοπλοϊκά. Η ανανέωση όμως, αυτή τη χρονική στιγμή, είναι ελάχιστη.

Ο σημερινός ακτοπλοϊκός στόλος μετράει:

Α. 150 επιβατηγό-οχηματοαγωγό πλοία ανοικτού τύπου, με χωρητικότητα 80.000 κάρων και δυνατότητα μεταφοράς 66.000 επιβατών.

Β. 80 επιβατηγό-οχηματοαγωγό πλοία κλειστού τύπου, συνολικής χωρητικότητας 540.000 κάρων, με δυνατότητα μεταφοράς 105.000 επιβατών.

Γ. 50 επιβατηγό-ταχύπλοα, χωρητικότητας 8.000 κάρων και δυνατότητας μεταφοράς 7.300 επιβατών. Στη δύναμη του ακτοπλοϊκού στόλου συμπεριλαμβάνονται ακόμη 80 αμιγώς επιβατηγό πλοία, με χωρητικότητα 5.400 κάρων και δυνατότητα εξυπηρέτησης 9.000 επιβατών.

Την τελευταία τριετία, τα νέα πλοία που αποκτήθηκαν από τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες δρομολογήθηκαν στην Αδριατική για την εξυπηρέτηση των γραμμών Ελλάδα-Ιταλία. Εκεί η «πίτα» είναι μεγάλη και υπολογίζεται ετησίως σε 200 δις. δραχμές.

Οι Μινωικές έριξαν σε αυτές τις γραμμές τα νεότευκτα «Αρετούσα», «Ίκαρος» και «Πασιφάνη». Οι Επιχειρήσεις Αττικής έπιασαν το ίδιο με το Superfast, αφού βέβαια οι όποιες προσπάθειες για να εισχωρήσουν στην Κρήτη δεν είχαν καμία τύχη. Η ANEK ακολούθησε κι αυτή την ίδια πορεία, με τα «Κρήτη 1» και «Κρήτη 2».

Το ίδιο χρονικό διάστημα, στο εσωτερικό δρομολογήθηκαν ελάχιστα νέα πλοία. Η ανανέωση μόλις και αγγίζει το 3%. Ποια είναι αυτά τα πλοία; Στη Ραφήνα, έχουν δρομολογηθεί δύο πλοία της εταιρείας Στρίντζη, το «Ση Τζετ 1» και το «Ση Τζετ 2» και δύο καταμαράν του Γ. Γούτου, το «Χαρούϊα» και το «Σούπερ Κατ Αθήνα».

Οι Μινωικές δρομολόγησαν το «Χάι Σπιντ» στην Παροναξία, η πρώην «Σέρρες» (συγχωνεύθηκε με τις Μινωικές) το «Μέγκα Ντόλφιν 2000», ενώ στη γραμμή του Αργοσαρωνικού ως νέες παρουσίες

αναφέρονται το «Γεώργιος 2» και το «Ποσειδών Ελλάς». Στο τελικό στάδιο ναυπήγησης βρίσκεται το επιβατηγό-οχηματοαγωγό της εταιρείας Παική βάσης της Σαμοθράκης, ενώ ανανέωση υπήρξε (έξ τον αριθμό) και σε πορθμεία της γραμμής Περάματος-Σαλαμίνας.

Όσον αφορά τα νέα πλοία που θα εισέλθουν στην εσωτερική αγορά, τον Φεβρουάριο του 2000 αναμένεται το σύγχρονο σκάφος της ΝΕΛ για τη γραμμή Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη. Οι Μινωικές θα πρέπει να δρομολογήσουν νεότευκτα στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, ώστε ο χρόνος διαδρομής να μειωθεί σε 6 ώρες, καθώς και στην Παροναξία και τη Σίφνο. Οι ΕΠ.ΑΤ. έχουν προβεί σε παραγγελίες πλοίων, ενώ η Strintzis Lines θα ακολουθήσει την... πεπατημένη. Τον Απρίλιο του 2000 θα δρομολογήσει το «Europe 1» στη γραμμή Πάτρα-Πρίντζη και δύο μήνες αργότερα το «Europe 2» στη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα. Τα πλοία θα αναπτύσσουν ταχύτητα 28 κόμβων και θα καλύπτουν σε 8,5 ώρες την πρώτη γραμμή και σε 18 ώρες τη δεύτερη.

Τον Ιούνιο του 2000, η ίδια εταιρεία έχει εξαγγείλει τη δρομολόγηση του «Ιθάκη» στη γραμμή Κυθήνη-Αργολίδα, τον Φεβρουάριο του 2001 το «Χίος» από Πειραιά για Χίο και Μυτιλήνη και τον Μάιο του ίδιου έτους το «Μύκονος» από Ραφήνα για Άνδρο-Τήνο-Μύκονο-Ικαρία-Σάμο.

Από τον ακόλουθο πίνακα φαίνεται η «γήρανση» του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΛΙΚΙΑ
Αγία Γαλήνη	26
Άγιος Ραφαήλ	31
Άνεμος	24
Άπτερα	27
Αρκάδι	16
Β. Κορνάρος	23
Γκόλντεν Βερνίνα	33
Εξήρες Αθηνά	26
Εξήρες Απόλλων	26
Εξήρες Αφροδίτη	22
Εξήρες Ολύμπια	26
Εξήρες Σαντορίνη	25
Θεοφιλής	25
Ιάλλισος	33
Κινγκ Μίνως	27
Λατώ	24
Λισός	27
Μαρίνα	28
Μήλιος Εξήρες	30
Μήλιος Φθάνγκ	14
Μιθένα	30
Μυτιλήνη	26
Καζαντζάκης	28
Ναϊάς Εξήρες	28
Ναϊός 2	33
Νταθιάνα	30
Παν. Εκ/νή	27
Πάτμος	27
Πήγασος	22
Ποσ. Εξήρες 2	26
Πρέβελη	19
Ρέθυμνο	28
Ροδόνη	26
Ρόδος	26
Ρομπίνα	25
Σαπφώ	33
Σούπερ Ναϊός	28
Χάι Σπιντ	4

Κίνητρα ζητούν οι πλοιοκτήτες

Από πλευράς Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκών (ΕΕΑ) ζητούνται κίνητρα για την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου. Προτεινόμενα μέτρα από την ΕΕΑ, μεταξύ άλλων, είναι:

1. Η επιδότηση της κατασκευής των πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία κατά ποσοστό ίσο με το υψηλότερο κόστος κατασκευής τους στην Ελλάδα έναντι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων (περίπου 30%).
2. Εξασφάλιση ανταγωνιστικών προς την Ευρώπη όρων χρηματοδότησης (ευνοϊκό ύψος επιτοκίου, ευνοϊκή περίοδος αποπληρωμής).
3. Εξασφάλιση εγγυήσεων καλής εκτέλεσης και έγκαιρης παράδοσης.
4. Επέκταση των ρυθμίσεων για το σύνολο της ακτοπλοϊκής και όχι μόνο για τα πλοία που εξυπηρετούν απομακρυσμένες περιοχές.



Εγκαίνια «Mistrale»

Το «Mistral» είναι το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο που ναυπηγήθηκε στη Γαλλία μετά το 1962. Ανήκει στη Festival και... έπεσε στη θάλασσα κατά τη διάρκεια τελετής στο ναυπηγείο Chantiers de l'Atlantique, παρουσία του Γάλλου πρωθυπουργού Λ. Ζοσπέν, του ηθοποιού Γ. Πουλιόν, υψηλών προσκεκλημένων και 6.000

- Bolero (ναυπηγήθηκε στη Γερμανία το 1968).
- Flamenco (ναυπηγήθηκε στην Ιταλία το 1972).

Το 1997, η Festival υπέγραψε σύμβαση με το γαλλικό ναυπηγείο Chantiers de l'Atlantique, το οποίο βρίσκεται στο St. Nazaire, για τη ναυπήγηση ενός νέου πλοίου, χωρητικότητας 1.300 επιβατών.



Το σκάφος αυτό από 26-6-99 εντάχθηκε στο δυναμικό της εταιρείας.

Στα προσεχή σχέδια της εταιρείας είναι η αγορά ή η ναυπήγηση και άλλων πλοίων, με την ελπίδα να εισέλθει στη νέα χιλιετία έχοντας στην ιδιοκτησία της στόλο αποτελούμενο από πέντε κρουαζιερόπλοια.

Μάρκετινγκ και πωλήσεις

Το δίκτυο της Festival, αυτή τη στιγμή, αποτελείται από 11 γραφεία στην Ευρώπη όπου λειτουργούν τα αντίστοιχα τμήματα Μάρκετινγκ και Πωλήσεων του ομίλου.

εργατών του ναυπηγείου.

Το «Mistral», 48.000 τόνων, έχει μήκος 260 μέτρα, πλάτος 28,8 μ., αναπτύσσει ταχύτητα 19 κόμβων και διαθέτει 598 καμπίνες. Η μεταφορική ικανότητά του ανέρχεται σε 1.300 επιβάτες.

Ποια είναι η Festival Cruises

Η Festival Cruises αποτελεί παράδειγμα «επιτυχημένης εταιρείας» στο χώρο της σύγχρονης κρουαζιέρας. Στις αρχές της δεκαετίας του '90, ο όμιλος μπόρεσε να προβλέψει τη ζήτηση που θα δημιουργούνταν στο χώρο της κρουαζιέρας, κάτι που σήμερα ήδη έχει αποδειχθεί στην αγορά της Ευρώπης. Πριν ακόμη ξεκινήσει τη λειτουργία της, η εταιρεία έθεσε τις βάσεις ενός πολύ υψηλού ποιοτικού επιπέδου δικτύου marketing σε όλη την Ευρώπη, το οποίο προβλέπεται να δώσει στη Festival προβάδισμα -περίπου 5 ετών- στο χώρο της.

Ο στόλος

Η Festival Cruises, σήμερα, έχει στην ιδιοκτησία της τρία μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, τα οποία πληρούν όλες τις σύγχρονες προϋποθέσεις λειτουργίας και ασφάλειας. Το καθένα από αυτά έχει χωρητικότητα 800 επιβατών. Αναλυτικότερα, τα πλοία είναι:

- Azur (ναυπηγήθηκε στη Γαλλία το 1971).



Η πιο πρόσφατη συμμετοχή στο δίκτυο της εταιρείας είναι αυτή της θυγατρικής First European Cruise Inc, η οποία ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1997, με σκοπό να προωθή τις κρουαζιέρες με τα πλοία της Festival προς τη Βόρεια Αμερική, μέσω των γραφείων της στη Νέα Υόρκη.

Επιπλέον, οι πωλήσεις της εταιρείας υποστηρίζονται από διασυνδέσεις με 30.000 τουριστικούς πράκτορες και tour operators σε όλη την Ευρώπη. Τα κεντρικά γραφεία της Festival σχετίζονται με θέματα που αφορούν τεχνική διοίκηση, ξενοδοχειακή οργάνωση, εξυπηρέτηση επιβατών, πληρωμάτων και λογιστηρίου βρίσκονται στον Πειραιά.

Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου

Ολοκληρώθηκε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των «Μινωικών Γραμμών» με την πλήρη απορρόφηση των μετοχών που είχαν εκδοθεί υπέρ των παλαιών μετόχων και την υπερκόλυση κατά 1,3 φορές της ιδιωτικής τοποθέτησης από Έλληνες και ξένους θεσμικούς επενδυτές.

Από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου συγκεντρώθηκε το ποσό των 77,4 δισ. δρχ., από το οποίο 21,9 δισ. δρχ. προήλ-

θαν από τη διάθεση μετοχών στους παλαιούς μετόχους με τιμή 3.200 δρχ. η μετοχή και 55,5 δισ. δρχ. από τη διάθεση μετοχών στους Έλληνες και ξένους θεσμικούς επενδυτές με τιμή 5.100 δρχ. η μετοχή.

Η συγκέντρωση του ποσού αυτού θα επιτρέψει στην εταιρεία να υλοποιήσει απρόσκοπτα το επενδυτικό της πρόγραμμα, όπως δήλωσε κορυφαίο στέλεχος των «Μινωικών».

Το Αιγαίο γεμίζει.... Minoan Flying Dolphins

Με τρία νέα Highspeed Ferries τελευταίας γενιάς για τις Κυκλάδες και τις Σποράδες «τρέχουν» οι Minoan Flying Dolphins προς τον 21ο αιώνα. Τα πλοία, τα οποία παραγγέθηκαν στα ναυπηγεία Austral της Αυστρίας, θα κοστίσουν 28 δισ. δρχ. και θα παραδοθούν τον Ιούνιο του 2000.

Ταυτόχρονα, η εταιρεία βρίσκεται στο τελικό στάδιο διερεύνησης της αγοράς για την ανάθεση ναυπήγησης δύο νέων Highspeed Ferries μεσαίων αποστάσεων. Τα δύο Highspeed θα δρομολογηθούν στη γραμμή Χίου - Μυτιλήνης το αργότερο το καλοκαίρι του 2001, και το κόστος επένδυσης υπολογίζεται να φθάσει τα 47,5 δισ. δρχ.

ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΠΙΟ...ΚΟΝΤΑ

Η Minoan Flying Dolphins προχωρεί σε επενδύσεις για πέντε νέα πλοία, προκειμένου να υλοποιήσει ισάριθμες άδειες σκοπιμότητας που πρόσφατα έλαβε για τις γραμμές του Αιγαίου.

Συγκεκριμένα, με τρία Highspeed Ferries τελευταίας γενιάς, κόστους ναυπήγησης 28 δισ. δρχ., που προορίζονται για τις γραμμές Κυκλάδων και Σποράδων:

- Μειώνει από το επόμενο καλοκαίρι στο μισό το σημερινό χρόνο ταξιδιού για Σαντορίνη (3 ώρες και 15').
- Διπλοσιάζει τη μεταφορική δυναμικότητά της στις Σποράδες και ενισχύει τη θέση της στις Κυκλάδες.
- Δρομολογεί το Highspeed 1 από Πάτρα για Κεφαλονιά-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα, μειώνοντας στο μισό το χρόνο ταξιδιού στο Ιόνιο. Προγραμματίζει ακτινωτή σύνδεση των νησιών της Δυτικής Ελλάδας με ιπτάμενα δεληφίνα.

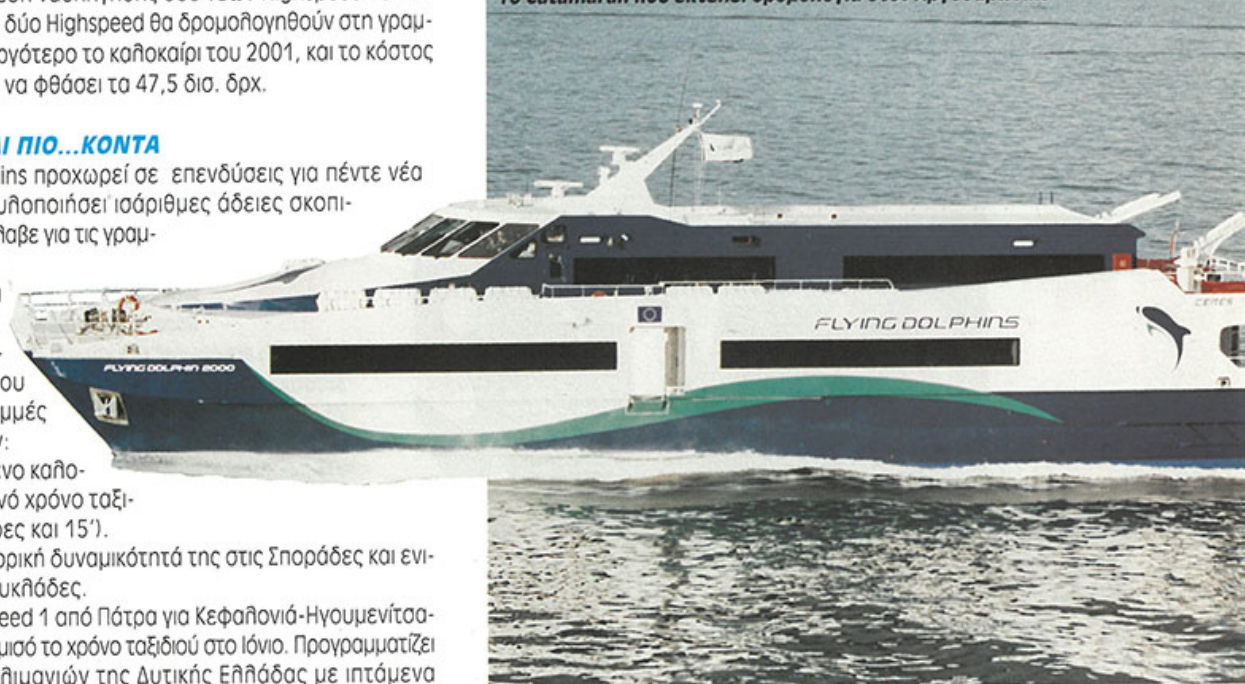
Το Highspeed νέας τεχνολογίας που προορίζεται για τη γραμμή Πειραιάς-Σίφνος-Σαντορίνη, θα είναι το μεγαλύτερο και ταχύτερο στο είδος του στη Μεσόγειο.

Για τις γραμμές Σύρου-Μυκόνου και Πάρου-Νάξου, καθώς και για τη γραμμή Σποράδων (από Άγ. Κων/νο, Θεσσαλονίκη και Βόλο) παραγγέθηκαν 2 Highspeed νέας τεχνολογίας.

Τα δύο αυτά Highspeed νέας τεχνολογίας θα αποτεθούν τη μικρότε-

ρη αδελφή έκδοση του μεγάλου (92 μ.) που προορίζεται για τη γραμμή Σαντορίνης. Θα προσφέρουν στους επιβάτες τους τις ίδιες ακριβώς ανέσεις που θα προσφέρει το μεγάλο Highspeed και, το σημαντικότερο, παρά το μικρότερο μήκος τους, θα έχουν την ίδια καλή συμπεριφορά πλεύσης στη θάλασσα.

Το Catamaran που εκτελεί δρομολόγια στον Αργοσαρωνικό



Με την έλευση των τριών Highspeed, που αναμένεται να παραδοθούν τον Ιούνιο του 2000, το σήμερα δρομολογημένο στις Κυκλάδες Highspeed 1 πρόκειται να εξυπηρετήσει στο Ιόνιο πέρασμα τη θαλάσσια σύνδεση Πάτρας-Κεφαλονιάς-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας, σε υλοποίηση σχετικής άδειας σκοπιμότητας που πρόσφατα έλαβε η εταιρεία.

6 νέα Superfast

Στις 29 Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία HDW του Κίελου Γερμανίας η τοποθέτηση της τρόπιδος των πρώτων προκατασκευασμένων τμημάτων των έξι νέων Superfast, στις δεξαμενές ναυπήγησης. Τα έξι νέα Superfast των Επιχειρήσεων Αττικής αποτελούν επένδυση άνω των δρχ. 200 δισ., που είναι η μεγαλύτερη στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας.

Τα δύο πρώτα από τα έξι πλοία («Superfast V» και «Superfast VI») θα είναι έτοιμα να παραδοθούν στα τέλη του πρώτου εξαμήνου του επομένου έτους και θα δρομολογηθούν ευθύς αμέσως στις θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας, όπου είναι ήδη δρομολογημένα τα Superfast I, II, III και IV, στις γραμμές από την Πάτρα απευθείας για την Ανκόνα και από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα για το Μπάρι με επιστροφή. Η ναυπήγηση των υπο-

λοίπων τεσσάρων νέων Superfast θα ολοκληρωθεί εντός του 2001.

Τα έξι νέα Superfast, χωρητικότητας περίπου 31.000 κάρων, θα έχουν το καθένα τέσσερις κύριες μηχανές πετρελίου ισχύος 46.000 kW, προπέλεις μεταβλητού βήματος και ταχύτητα μεγαλύτερη των 28 κόμβων.

Οι κοινόχρηστοι χώροι των πλοίων περιλαμβάνουν εστιατόρια, bars, casino, discotheque, καταστήματα, παιχνιδότοπο, πισίνες κτλ., όπου οι επιβάτες θα μπορούν να απολαμβάνουν το ταξίδι τους με πολυτέλεια και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Τα πλοία διαθέτουν τέσσερα garage για οχήματα και εσωτερικές ράμπες και καταπέλτες για γρήγορη απο/επιβίβαση.

Με την προσθήκη των νέων πλοίων στο στόλο τους, οι Επιχειρήσεις Αττικής θα διαθέτουν πολύ σύντομα τον ταχύτερο, νεότερο και πιο σύγχρονο στόλο στον κόσμο στην κατηγορία αυτή, με 10 ολοκαίνουργια πλοία, συνολικής αξίας 1,2 δισ. δολλαρίων.



Εγκαίνια του πλοίου «Παναγία Σκιάθου»



Φωτογραφικά στιγμιότυπα από την εκδήλωση των εγκαίνιων του πλοίου «Παναγία Σκιάθου»



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης εγκαίνιασε το βράδυ της 3ης Ιουλίου το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Παναγία Σκιάθου» της Ναυτικής Εταιρείας Βάσης Βορείων Σποράδων και Ευβοίας. Το πλοίο σηματοδοτεί μια νέα εποχή τεχνολογίας στη γραμμή των Βορείων Σποράδων με την πολυτέλεια, τη σύγχρονη κατασκευή του και την ασφαλή πλεύση, αποτέλεσμα εντατικής εργασίας της ναυπηγικής ομάδας, που επιβεβαιώθηκε έπειτα από πολλές δοκιμές. Το «Παναγία Σκιάθου» είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τους κανονισμούς της κλάσης BV και της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και πληροί τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης EUROSOLAS. Στα εγκαίνια, που έγιναν στο λιμάνι της Σκιάθου, παρέστησαν μεταξύ άλλων ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης, ο γενικός γραμματέας του ίδιου υπουργείου κ. Α. Τσουροπλής, ο υφυπουργός Εσωτερικών κ. Τζανής, η υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας κ. Ζήση, οι δήμαρχοι Σκιάθου, Σκοπέλου, Αθονήσου κ.κ. Δ. Πρεβεζάνος, Ν. Κάτσαρης, Σ. Καλαμίδας, αντίστοιχα, ο κ. Καραμιχαλάκης, διευθυντής Διεύθυνσης Ακτοπλοΐας ΥΕΝ, ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Βόλου κ. Τ. Παπαδέλλης, ο λιμενάρχης Σκιάθου Ευάγγελος Κωστόπουλος, ο βουλευτής ΠΑΣΟΚ Νομού Μαγνησίας κ. Βούλγαρης, ο νομάρχης Μαγνησίας κ. Σκοτεινιώτης. Από την πλοιοκτήτρια εταιρεία παρέστησαν ο πρόεδρος του Δ.Σ. κ. Μείντσης, οι αντιπρόεδροι του Δ.Σ. κ.κ. Ι. Σαβιολάκης και Κ. Παπαγεωργίου, τα μέλη του Δ.Σ. κ.κ. Θ. Κελεσιδής, Φ. Ζεϊμπέκης, Θ. Μόσιαλος, Κ. Ευσταθίου. Επίσης, παρέστησαν οι εφοπλιστές κ.κ. Α. Ποταμιάνος και Λ. Νομικός.



Το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Παναγία Σκιάθου»



ABS®

Safety Service Solutions

Classification and Safety Services for the Greek
and International Marine Industries

ABS Europe

Piraeus, Greece
Tel.: (30-1) 429-3215
Fax: (30-1) 429-3218
E-mail: abs-eur@eagle.org

ABS Corporate

New York, NY USA
Tel.: (1-212) 839-5000
Fax: (1-212) 839-5130
E-mail: ask-abs@eagle.org

Website: <http://www.eagle.org>

NY7/9898153

ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Μετοχή	Τιμή 1/6	Τιμή 1/7	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	2.646	2.990	13%	0,57	586.830
ΕΠ. ΑΤΤ.	3.337	3.650	9%	0,17	3.066.566
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	4.957	6.885	39%	0,8	469.970
ΜΙΝΩΙΚΕΣ*	5.430	5.970	10%	0,16	2.008.320
ΝΕΛ	1.780	2.085	17%	1,67	4.182.077
ΑΝΕΚ (ΚΟ)	3.860	4.930	28%	1,61	10.026.837
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2.224	2.050	-8%	0,82	7.057.059

*Προσαρμογή τιμών επί του νέου αριθμού μετοχών

ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	3.240	16-Ιουν	2.400	10-Ιουν
ΕΠ. ΑΤΤ.	3.740	01-Ιουλ	3.115	10-Ιουν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	7.000	30-Ιουν	4.900	01-Ιουν
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	5.970	01-Ιουλ	4.900	21-Ιουν
ΝΕΛ	2.375	23-Ιουν	1.730	01-Ιουν
ΑΝΕΚ	5.195	28-Ιουν	3.585	10-Ιουν
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2.335	02-Ιουν	1.990	30-Ιουν

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 1/7/99

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 1/6	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	2.990	13.329
ΕΠ. ΑΤΤ.	75.686.400	3.650	276.255
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	2.531.720	6.885	17.431
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	53.194.500	5.970	317.571
ΝΕΛ	10.884.980	2.085	22.695
ΑΝΕΚ	30.919.764	4.930	152.434
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	2.050	76.108

ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΑΑ

Κλάδος	Τιμή 1/6	Τιμή 1/7	Απόδοση (%)
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ	9.002,10	8.873,31	-1%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ	1828,8	2042,95	12%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	3.228,00	3.940,04	22%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	2.428,40	2.338,79	-4%
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ	2.399,70	2.723,55	13%
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	1327,3	1566,95	18%
LEASING	702,97	902,32	28%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ	3.513,10	3.472,79	-1%
ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ	552,52	698,68	26%
FTSE/ASE 20	2.451,90	2.433,26	-1%

*Παραπλεύρως, στους
πίνακες και τα
διαγράμματα
απεικονίζεται
η μηνιαία μεταβολή
των τιμών των μετοχών
των ναυτιλιακών
εταιρειών που
είναι εισηγμένες
στο Χρηματιστήριο
Αξιών Αθηνών*

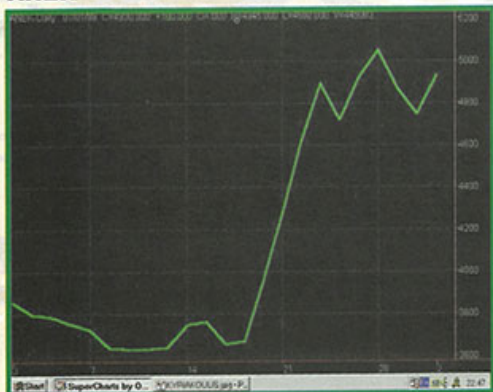
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΑ (1/6-1/7)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
3.920	170

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΑΑ

Τιμή 01/06	Τιμή 01/07	Απόδοση (%)
4.106,40	4.124,79	0,44

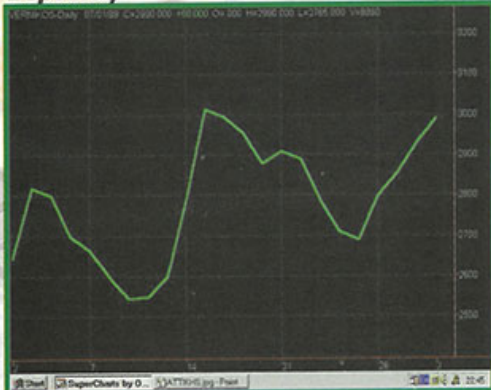
ΑΝΕΚ



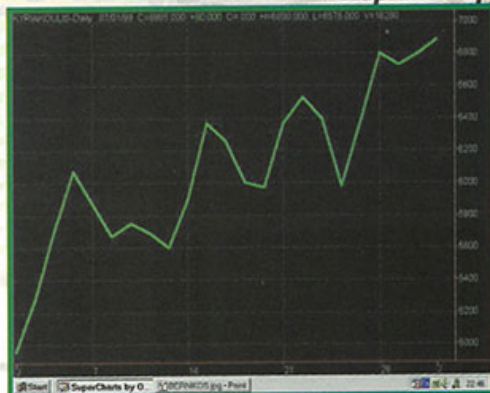
Επιχειρήσεις Αττικής



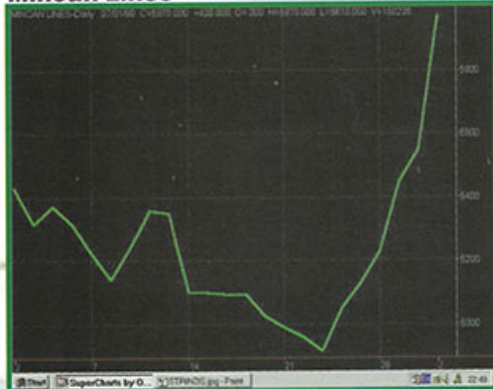
Βεργίκος



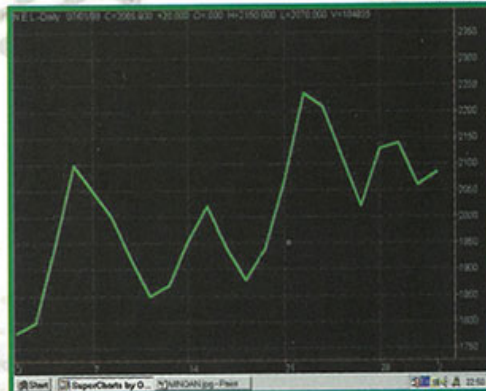
Κυριακούλης



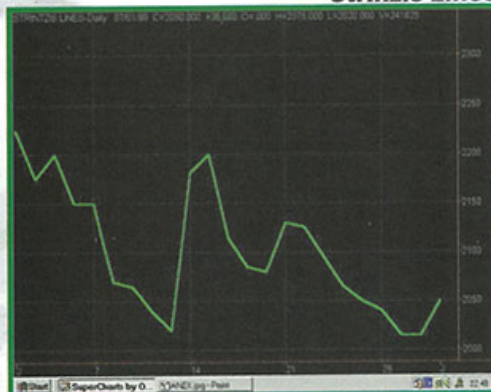
Minoan Lines



N.E.A.



Strinzis Lines



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

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

Λιμάνια και η αναγκαιότητα επενδύσεων

του Κων/νου Χλωμούδη,
επικούρου καθηγητή
Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
Πανεπιστημίου Πειραιώς

Η Ελλάδα, με 16.000 χλμ. ακτές, 427 νησιά, εκ των οποίων τα 134 είναι κατοικημένα, υστερεί σε αριθμό και σε ποιότητα επιβατικών λιμανιών, παρά τη μεγάλη αύξηση των επισκεπτών στα νησιά.

Η τάση που εμφανίζονται για αύξηση της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, και άρα των προσεγγίσεων στα επιβατικά λιμάνια της χώρας, πρέπει να ενδιαφέρει έντονα τις διοικήσεις των λιμανιών ως προς την οργάνωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των λιμανιών τους, στην προσπάθεια να είναι αυτά που θα δεχθούν τα πλοία και θα τους παράσχουν υπηρεσίες. Η ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής έχει υστερήσει σε σχέση τόσο με την αύξηση του μεταφορικού έργου, κυρίως σε επιβάτες κατά τη θερινή περίοδο, όσο και με την αύξηση του αριθμού και του μεγέθους των πλοίων.

Τα σημερινά λιμάνια της Ελλάδας αποτελούν σταδια-

βεβαιώσαν την ανάγκη για γενναίες παρεμβάσεις οι οποίες θα στοχεύουν στην ασφάλεια των επιβατών και των σύγχρονων μονάδων-πλοίων, που θα χρησιμοποιήσουν αυτά τα λιμάνια. Ταυτόχρονα, αναφέρουν ότι και στον τομέα αυτό θα πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση υπηρεσιών, με βάση τα κοινοτικά πρότυπα και όχι μονοπωλιακές καταστάσεις.

ΕΤΗ	Ε.Υ.Μ. ως % ΑΕΠ	Λ.Ε.Υ. ως % ΑΕΠ	Λ.Ε.Υ. ως % των Ε.Υ.Μ.
1981-1988	0,513	0,0280	5,385
1989-1994	0,583	0,0198	3,412
1995-1997	0,906	0,0367	3,967

Πηγή: Επένδυση στα ναυτιλιακά υποδομής Εθνικής Οικονομίας.

Πώς όμως έχει εξελιχθεί η επενδυτική πραγματικότητα στα λιμάνια της χώρας μας σε σχέση με τις επενδύσεις σε άλλους τομείς των μεταφορών και το ΑΕΠ;

Κή εξέλιξη των παλιών αθλητικών λιμανιών. Κατά τα προηγούμενα χρόνια, το ενδιαφέρον για τα λιμάνια επικεντρωνόταν στο σύνολο των ωφελειών, άμεσων ή έμμεσων, που απέρρεαν από την ύπαρξη και την ανάπτυξη του λιμανιού. Το κράτος χρηματοδοτούσε στο πλαίσιο αυτό τις επενδύσεις και επιδοτούσε τα ελλείμματα.

1. Η επενδυτική πραγματικότητα στα ελληνικά λιμάνια

Έχουν εντοπισθεί και ανακινωθεί από πλευράς πολιτείας, πολλής φορές, οι αδυναμίες λιμανιών ζωτικής σημασίας από τουριστικής πλευράς και έχει αναφερθεί η ανάγκη να δομηθούν και υλοποιηθούν παρεμβάσεις λειτουργικού και αισθητικού χαρακτήρα σε περισσότερα από πενήντα λιμάνια. Υπάρχει έλλειψη υποδομής και εξοπλισμού και σε έργα χερσαίας ζώνης. Στα περισσότερα νησιωτικά λιμάνια απουσιάζουν, με εμφανή τα προβλήματα στη λειτουργία τους και στο περιβάλλον. Σε πολλές περιπτώσεις, χερσαία ζώνη αποτελεί ο παραλιακός δρόμος ή τουριστικά καταστήματα, με σοβαρές επιπτώσεις και σε ζητήματα ασφαλείας επιβατών και διερχομένων.

Χρήστες-ακτοπλοϊοί των λιμένων αυτών με πολλοπλητές αναφορές επι-

νια της χώρας μας σε σχέση με τις επενδύσεις σε άλλους τομείς των μεταφορών και το ΑΕΠ;

Οι επενδύσεις στην υποδομή τους (συμπεριλαμβανομένων της κατασκευής, επέκτασης, ανακατασκευής και ανανέωσης), υπολογιζόμενες ως ποσοστό επί του συνόλου των επενδύσεων στις μεταφορές και ως ποσοστό επί του ΑΕΠ, όπως αυτό προσδιορίζεται σε τιμές συντελεστών παραγωγής (βλ. πίνακα), παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και καταδεικνύουν το αποτέλεσμα των επενδυτικών επιλογών και σχεδιασμών στις μεταφορές.

Οι επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών (Ε.Υ.Μ.), ως ποσοστό του ΑΕΠ, την οκταετία 1981-1988 ήταν 0,51%, την περίοδο 1989-1994, που εμπεριέχεται το πρώτο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης, 0,58% και την περίοδο μετά το 1995, σχετική με το δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης, 0,91% του ΑΕΠ.

Οι επενδύσεις για τα λιμάνια (Λ.Ε.Υ.) την περίοδο 1981-1989 αποτελούν το 0,028% του ΑΕΠ, παρουσιάζοντας μείωση στο επίπεδο του 0,0198% το 1989-1994, ενώ την τρίτη περίοδο, μετά το 1994, εμφανί-



Ζεται αύξηση, αποτελώντας το 0,0367% του ΑΕΠ. Οι Λ.Ε.Υ. αποτελούν την πρώτη περίοδο το 5,39% επί των συνολικών Ε.Υ.Μ., το 1989-1994 μειώνονται στο επίπεδο του 3,39% και σταθεροποιούνται στο χαμηλό αυτό επίπεδο μετά το 1994, με 3,97%. Στις επενδύσεις στα λιμάνια, όπως αυτές εμφανίζονται στα επεξεργασμένα δεδομένα που διαθέτουμε, παρουσιάζεται μία χαμένη δεκαετία, 1986-1996. Με βάση τη σχετικότητα των μεγεθών που επιλέξαμε, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ακολουθήθηκε για τα λιμάνια πολιτική αποσπένδυσης.



Σχετικά με τις επενδύσεις υποδομής στα λιμάνια ως ποσοστό του ΑΕΠ, το χρονικό διάστημα 1986-1996 αποτελεί αρνητική δεκαετία. Το ίδιο συμβαίνει και όσον αφορά τη σχέση των επενδύσεων αυτών ως ποσοστό στο σύνολο των επενδύσεων υποδομής στις μεταφορές. Από το 1988 έχουμε πτωτική τάση, που μόλις το 1997 επανακάμπτει στα ίδια με το 1988 επίπεδα (βλ. διάγραμμα).

Είναι σαφές και σημαντική η συμβολή της Κοινότητας στις επενδύσεις των μεταφορών, που αυξάνονται και σχετικά με το ΑΕΠ και σε απόλυτα μεγέθη, σε περίοδο που το παραγόμενο μεταφορικό έργο παρουσιάζει και αυτό σημαντική αύξηση. Ιδιαίτερως επιβεβαιώνεται αυτό την περίοδο του δεύτερου κοινοτικού ηλαιοκρήνη, 1995 και μετά. Η αύξηση όμως των επενδύσεων αυτών δεν σημαίνει και ορθολογική κατανομή στο εσωτερικό, που αφορά και τον υπαρκτό ανταγωνισμό των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Οι επενδύσεις σε φιλικότερα προς τη φύση μέσα μεταφοράς δεν παρουσιάζουν ορθολογική εξέλιξη και κατανομή, έτσι όπως έχει εξαγγελθεί στις κατευθύνσεις-επι-



λογίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η πραγματικότητα αυτή των επενδυτικών επιλογών δεν είναι αδιάφορη από (και για) την κατανομή των επενδύσεων στα διαφορετικά μέσα μεταφορών.

Σε πολλά λιμάνια της χώρας απαιτούνται οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα οι υπάρχουσες και μελλοντικές εγκαταστάσεις, να δοθεί η δυνατότητα στα λιμάνια αυτά να εξυπηρετήσουν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, συμβάλλοντας σε πιο ισορροπημένη κατανομή της κυκλοφορίας.

Οι επενδύσεις στα λιμάνια αυτά είναι ανεπαρκείς.

* Ως ένας από τους λόγους για τους οποίους δεν πραγματοποιήθηκαν όλες οι αναγκαίες επενδύσεις στα λιμάνια της χώρας μπορεί να θεωρηθούν οι περιορισμένες γενικά επενδύσεις σε έργα υποδομής, συνολικά, κυρίως λόγω της δυσκολίας να επισημανθούν και να υπολογισθούν τα οφέλη τέτοιων έργων.

* Ένας άλλος λόγος αφορά το καθεστώς στο οποίο υπάρχουν τα λιμάνια και στο οποίο θα αναφερθούμε ιδιαίτερα.

2. Φορείς υλοποίησης των σχεδιασμών

Σήμερα, τα λιμάνια βρίσκονται υπό την εποπτεία του ΥΕΝ. Όμως επίκειται η έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για την υπαγωγή τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, προκειμένου η τοπική κοινωνία και οι τοπικοί φορείς να επιλαμβάνονται επιλογών. Κατά πληροφορίες, εξαιρούνται 13, τα οποία θεωρούνται εθνικής σημασίας. Η διαδικασία όμως θεσμικής αποσαφήνισης δεν φαίνεται να έχει ακόμη ολοκληρωθεί οριστικά.

Άμεση είναι πλέον η ανάγκη να ξεκαθαρίσει το καθεστώς στο οποίο υπάρχουν τα λιμάνια, αφού η υπάρχουσα «θορή» κατάσταση δημιουργεί σωρεία προβλημάτων. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι, ενώ

οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κάνουν επενδύσεις δισεκατομμυρίων με σκοπό να ελέγξουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο κομμάτι της «πίτας», την ίδια ώρα, υπάρχουν λιμάνια όπου δεν γίνονται έργα λιμενικής υποδομής και φαίνεται να μένουν εκτός τακτικών δρομολογίων διότι δεν μπορούν να δέσουν σε αυτά τα πλοία. Λόγω της έλλειψης προορισμένου πλοίου, συνεχίζουν να αναπτύσσονται διάφορα σενάρια γύρω από τον τρόπο με τον οποίο ο ιδιωτικός τομέας θα συμμετάσχει στην αναδιοργάνωση της λειτουργίας των λιμένων με τη συμμετοχή του στην παραγωγική διαδικασία.

Η είσοδος σκαφών νέας τεχνολογίας απαιτεί λιμενικές υποδομές που, τις περισσότερες φορές, πρέπει να είναι διαφορετικές και προσαρμοσμένες σε κάθε τύπο σκάφους. Το σενάριο αυτό έχει απορριφθεί εκ των πραγμάτων, γιατί στην ακτοπλοΐα, αυτή τη στιγμή, είναι ενταγμένα σκάφη διαφορετικών φιλοσοφιών, ταχυτήτων και μεταφορικών δυνατοτήτων, κάτι δηλαδή που θα απαιτούσε όχι μόνο εξειδικευμένες κατασκευές, αλλά και παρεμβάσεις που στα σημερινά λιμάνια είναι αδύνατον να εφαρμοσθούν.

Η αγορά, έτσι όπως προσδιορίζεται σήμερα, δεν εμφανίζει σταθερότητα, δεδομένου ότι δρομολογούνται διαφορετικές μονάδες, κατασκευαστικά, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η πρόβλεψη και, κατ'επέκταση, ο σχεδιασμός έργων, το κόστος των οποίων δεν είναι ευκαταφρόνητο.

Βέβαια, το γεγονός ότι δεν υπάρχει στα νησιωτικά λιμάνια η αντίστοιχη υποδομή, όπως και χώροι αναμονής, δεν αφορά μόνο το κράτος. Ήδη υπάρχει πρόταση ακτοπλοΐας προς την πολιτεία για παραχώρηση λιμενικών χώρων, όπου οι εταιρείες θα δημιουργήσουν δικά τους τερματικά. Επιπλέον, μεταβιβάζεται με Προεδρικό Διάταγμα το πρόβλημα καταγραφής των επιβατών και υλοποίησης της σχετικής κοινοτικής οδηγίας στους ηλαιοκρήνες, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να προμηθευτούν το ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής, ρυθνόμενα και το πρόβλημα τοποθέτησης των συστημάτων αυτών στους καταπέλτες του σκάφους.

Ποιος λοιπόν πρέπει να αναλάβει την ευθύνη επενδύσεων στα επιβατικά λιμάνια της χώρας; Ποιος θα παρέχει τις απαιτούμενες λιμενικές υπηρεσίες στη σημερινή ανταγωνιστική πραγματικότητα; Η τουριστική βιομηχανία; Το κράτος; Η ναυτιλιακή επιχείρηση; Η νομαρχία; Ειδική λιμενική επιχείρηση; Όλοι αυτοί ή κάποιοι από αυτούς;

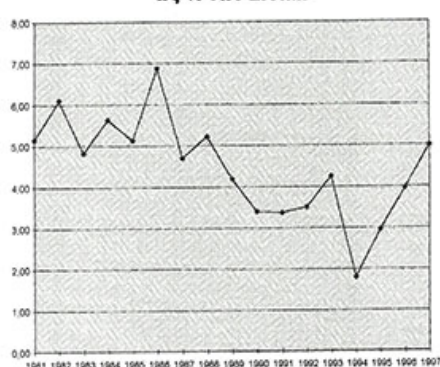
Το σίγουρο είναι ότι για κάθε λιμάνι απαιτείται διαφορετική σύνθεση και πρόταση. Ενδεχομένως, κάποια προσπάθεια ομαδοποίησης με κοινά χαρακτηριστικά ζήτησης και προσφοράς λιμενικών υπηρεσιών δεν θα είναι αδόκιμη. Σε κάθε περίπτωση όμως, δεν νομίζουμε ότι ενδείκνυται λύση-πρόταση που θα αντιμετώπιζε με ενιαίο τρόπο το

σύνολο των λιμενικών ταμείων και στο επιχειρησιακό και στο θεσμικό επίπεδο.

Αν λοιπόν οι μέχρι σήμερα υπεύθυνοι φορείς (Δημόσιο και Αυτοδιοίκηση) αδυνατούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες του παρόντος και, βεβαίως, του άμεσου μέλλοντος, μήπως η συμμετοχή στο κόστος των επενδύσεων για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των επιβατικών λιμανιών όλων όσοι χρησιμοποιούν αυτά ως παραγωγικό συντελεστή στην επιχειρηματική δραστηριότητά τους δίνει λύση στο πρόβλημα; Η θεωρητική συζήτηση επ'αυτού αφήνει πολλά περιθώρια και εναλλακτικές απαντήσεις.

Σε μια έντονα ανταγωνιστική αγορά, όπως αυτή των λιμενικών υπηρεσιών, ο ρόλος του κράτους θα παραμείνει σημείο αιχμής και, πιθανότατα, αιτία συνεχών αμοιβαίων κατηγοριών για στρέβλωση του ανταγωνισμού. Είναι αναμενόμενη η διαμάχη με αντικείμενο τη λιμενική υποδομή, και ειδικά τη θαλάσσια πρόσβαση στα λιμάνια, με τη μορφή των «δημόσιων αγαθών».

Λιμενικές επενδύσεις ως % των Ε.Υ.Μ.



Μια διαφορετική πρόταση: Να δημιουργήσουμε το ελληνικό KING'S POINT

του Χρήστου Ε. Ντούνη

Από ένα πρόσφατο δημοσίευμα πληροφορήθηκε η ελληνική κοινή γνώμη ότι ένα πανεπιστήμιο ζήτησε να δημιουργήσει πέντε νέα τμήματα (δηλαδή πέντε νέες πανεπιστημιακές σχολές), ενώ από ένα άλλο δημοσίευμα, επώνυμο, πληροφορούμεθα ότι έχει ζητηθεί τα τελευταία χρόνια η λειτουργία 70 νέων πανεπιστημιακών τμημάτων. Η λειτουργία κάθε νέου τμήματος στοιχίζει στο κράτος περί τα 500.000.000 δρχ., ετησίως.

Παρουσιάζουν ενδιαφέρον οι απόψεις του αρθρογράφου - που ήταν και κυβερνητικός αξιωματούχος κάποια περίοδο, τα τελευταία χρόνια - αφού ο ίδιος θεωρεί ότι η δημιουργία νέων πανεπιστημιακών σχολών δεν ανταποκρίνεται πάντοτε στην ανάγκη επιστημονικής κάλυψης νέου γνωστικού αντικείμενου, και μάλιστα εύρους τέτοιου που να οδηγεί σε δημιουργία-παραγωγή νέων ειδικοτήτων. Η δημιουργία νέων τμημάτων σχετίζεται ασφαλώς και με κλαδικούς, συντεχνιακούς, αληθιά και προσωπικούς λόγους του πανεπιστημιακού κατεστημένου.

Το αποτέλεσμα, απ' ό,τι γράφτηκε, είναι να υπάρχει ασφής επικάλυψη του γνωστικού αντικείμενου και να περιλαμβάνεται στα προγράμματα των σχολών αυτών γνωστική ύλη που ήδη διδάσκεται σε υπάρχουσες σχολές ή τιτλοφορείται με άλλο όνομα και ελαφρά τροποποιείται.

Το γεγονός είναι ότι έχει γίνει μόδα πλέον να δημιουργείται μία νέα πανεπιστημιακή σχολή, ενώ το αντικείμενό της ελάχιστα διαφέρει από ήδη υπάρχουσες. Παρ' όλο αυτό όμως ιδρύονται πολλές νέες πανεπιστημιακές σχολές θεωρητικών, κυρίως, επιστημών, που όπως φαίνεται δεν μπορεί να απορροφήσει η αγορά εργασίας, με αποτέλεσμα όλοι οι απόφοιτοί τους να προσδοκούν κυρίως μία θέση απασχόλησης στο Δημόσιο.

Και ασφαλώς δημιουργείται τεράστιο πρόβλημα, γιατί με το πρόσχημα της παροχής πανεπιστημιακής μόρφωσης στη νεολαία, δημιουργούνται νέα πανεπιστημιακά τμήματα που τελικά παράγουν άνεργους πτυχιούχους. Πράγματι, έχει δικίο ο αρθρογράφος, ο οποίος επισημαίνει ότι επιτέλους πρέπει να συσταθεί ένα Συντονιστικό Όργανο στο υπουργείο Παιδείας, που θα αξιολογεί τις αιτήσεις των καθηγητών για τη δημιουργία νέων πανεπιστημιακών σχολών.

Γιατί, πράγματι, εάν υπήρχε, θα μπορούσε να εντοπίσει το όργανο αυτό χώρους στους οποίους και ανάγκη αναβάθμισης υπάρχει και η αγορά εργασίας είναι ανοικτή και με πολλές δυνατότητες. Γιατί τότε τα χρήματα του φορολογουμένου πολίτη «πιάνουν τόπο».

Για πολλούς μήνες, είναι γνωστό, το σίριαλ της ναυτικής εκπαίδευσης ήταν αυτό που κέρδιζε τη ναυτιλιακή επικαιρότητα και αποτέλεσε αντικείμενο συχνών αντιπαράθεσεων της πολι-



Οι φωτογραφίες είναι από την εκπαίδευση των σπουδαστών στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού

τείας με τους φορείς της ναυτιλίας.

Αν' ό,τι φαίνεται, με την ψήφιση του νέου νόμου οι συνειδήσεις των δύο πλειωρών πρέπει να είναι ήρεμες ότι έκαναν το καθήκον τους, πλην όμως αυτή που τελικά βγήκε πληγωμένη από την όποια αντιπαράθεση είναι η ίδια η ναυτική εκπαίδευση, που πλέον δεν έχει πειστικό λόγο αποτεινόμεν στη μια νεοθία που διψά για μάθηση με αντίκρισμα.

Όμως, η έκδοση του νέου νόμου δεν θα πρέπει να θεωρηθεί το τέλος μιας εποχής, ούτε ακόμη ότι επειδή το Κοινοβούλιο ψήφισε ένα νόμο η πολιτεία έκανε το καθήκον της και τελείωσε με το θέμα.

Η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ναυτικής υποδομής μας και δεν μπορεί να γίνεται χωρίς εκμετάλλευση και άσκηση πιέσεων πολιτικών ή κληδικών. Ο αριθμός των πλοίων πιθανώς να αυξάνεται ή να ελαττώνεται, οι κρίσεις στη ναυτιλία πιθανώς να έρχονται και να παύονται, το υπουργείο Ναυτιλίας πιθανόν να απειλείται κατά εποχές με κατάργηση ή συγχώνευση ή και οι αρμοδιότητες του διοικητικού φορέα να αμφισβητούνται κατά εποχές, αλλά αυτό το οποίο θα πρέπει να κατανοηθεί είναι ότι η ναυτική παιδεία πρέπει να παραμείνει έξω από αυτές τις «κυκλικότητες», οι οποίες εμπιέχουν πολλούς φορές και σκοπιμότητες, που θα μπορούσε να λησθεί ότι είναι και αυτές ακόμη κατονοητές.

Σε μια γνήσια ναυτική χώρα, η ναυτική παιδεία είναι ανάγκη να πορευθεί αυτόνομα ως τεράστιος γνωστικός χώρος της θάλασσας, του πλοίου και της ναυτιλιακής δραστηριότητας, με δικό της λόγο, προοριζόμενη να προετοιμάζει γνήσιους της ναυτιλίας. Με άλλα λόγια, στελέχη υψηλού επιπέδου που θα διοικήσουν αποτελεσματικά ανθρώπους και ναυτιλιακές μονάδες και θα διαχειριστούν τεράστιες περιουσίες. Δεν είναι χώρος περιουσιολογίας των υπολοίπων -των περισευμάτων- από τα άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Αυτή η αυτόνομη πορεία πρέπει να βρίσκεται έξω από επιρροές και προ παντός η ποιότητά της δεν μπορεί κάθε φορά να αποτελεί αντικείμενο παζαρέματος.

Η πείρα σε παγκόσμια κλίμακα απέδειξε ότι μόνο στέρεα συστήματα ναυτικής παιδείας καταξιώνονται κοινωνικά και δημιουργούν φυτώρια παραγωγής αξιών στελεχών, που διαμορφώνουν τις εξελίξεις στη ναυτιλία.

Χωρίς ναυτική/ναυτιλιακή τεχνογνωσία, παραγόμενη από καταξωμένα στην κοινωνική συνείδηση εκπαιδευτικά ιδρύματα, ολόκληρο το ναυτιλιακό οικοδόμημα έχει «ευκαιριακό» χαρακτήρα. Και θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι η ναυτική παιδεία στη χώρα μας διαχρονικά έχει παραμείνει «ευκαιριακή».

Από αυτό το πρίσμα, είναι γνωστό ότι στην Ελλάδα όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλία, αλλά και με τη ναυτική εκπαίδευση ειδικότερα, πληροφορούνται με πολλούς τρόπους, γνωρίζουν και θαυμάζουν ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, η Ομοσπονδιακή Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού των Ηνωμένων Πολιτειών, το περίφημο King's Point, έχει αναγνωριστεί ως το υπόδειγμα ιδρύματος εκπαίδευσης αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού και ως κέντρο της αμερικανικής ναυτιλιακής υπεροχής.

Για το King's Point πάρα πολλές φορές γίνεται αναφορά στο διεθνή αλλά και τον ελληνικό ναυτιλιακό τύπο. Ο θαυμασμός βέβαια αυτός, και από τους παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είναι απλώς φραστικός, αφού πολλή παιδεία ναυ-

τιλιακών οικογενειών έχουν αποφοιτήσει από το King's Point και όχι βέβαια από τις ομιχλώδεις υπόστασης ελληνικές ναυτικές σχολές. Άλλωστε, το ότι οι ναυτικές σπουδές της Αμερικής αναγνωρίζονται ως υποδειγματικές, προκύπτει και από το γεγονός ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές χώρες ακολουθούν σήμερα το πρότυπο του King's Point, με μικρές μόνο παραλλαγές.

Με αυτά τα δεδομένα, είναι αξιοπερίεργο ότι οι Έλληνες, που αποτελούν την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, εμφανίζονται να μην έχουν συστηματικά μελετήσει αυτό το πλέον υποδειγματικό, σε παγκόσμια κλίμακα, σύστημα εκπαίδευσης αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού.

Με άλλα λόγια, αντί να μελετήσουμε αυτά που θαυμάζουμε ως πρότυπα, στην πράξη επιδεικτικά επιμένουμε να τα αγνοούμε. Και η μελέτη δεν σημαίνει κατ' ανάγκην πλήρη αποδοχή του συστήματος. Σημαίνει όμως ότι η πολιτεία γνωρίζει την ύπαρξη ενός αντικειμενικά άριστου συστήματος εκπαίδευσης στελεχών Ε.Ν., που θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο.

Η γνώση ενός πρότυπου συστήματος σημαίνει ύπαρξη επιπέδου αναφοράς, γνώση συγκρίσιμων παραμέτρων, σημαίνει επιχειρηματολογία στερεή, με βάση αντικειμενικά στοιχεία προς τα οποία θα αντιπαράθενται οι κάθε φορά και από πολλές κατευθύνσεις απόψεις, που ενδεχομένως να μην προέρχονται από ειδικούς σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης.

Η ουσία της ναυτικής εκπαίδευσης αποτελεί καθαρά αρμοδιότητα των ειδικών της ναυτικής εκπαίδευσης, που έχουν την ευθύνη της μετάδοσης των γνώσεων στην πρώτη γραμμή της μάχης και είναι τα επιτελεία των ναυτικών σχολών.

Οι ειδικοί ζουν τη ναυτιλία και τα προβλήματά της και είναι σε θέση να μελετούν προγράμματα και να εντάσσουν σε αυτά την απαιτούμενη τεχνογνωσία λειτουργίας της ναυτιλίας. Η αποκλειστική αυτή αρμοδιότητα δεν αποτελεί βέβαια αυθαιρεσία,

όπως δεν αποτελεί και στους άλλους κλάδους της εκπαίδευσης. Για παράδειγμα, στη Σχολή Ναυπηγών του Πολυτεχνείου και στο Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά. Ουδέν υπουργείο ή άλλοι φορείς ορίζουν τα προγράμματα σπουδών τους. Η μελέτη και εφαρμογή του προγράμματος σπουδών εναπόκειται στους καθηγητές και τους Οργανισμούς των σχολών τους.

Οι καθηγητές των ιδίων των σχολών είναι αυτοί που δραστηριοποιούνται και γεφυρώνουν την εκπαίδευση με τη δραστηριότητα της απασχόλησης των αποφοιτώντων. Πράγματι, αποτέλεσμα της δραστηριότητας των σχολών είναι τα σεμινάρια, οι ημερίδες, οι ομιλίες κ.λπ. που οργανώνουν για να γεφυρώσουν την εκπαίδευση των φοιτητών με το χώρο της μετέπειτα επαγγελματικής απασχόλησής τους.

Είναι άπληρο ότι τέτοιες δραστηριότητες ελλείπουν από τις ναυτικές σπουδές και τις ναυτικές σχολές της χώρας μας, και ως τις μετονομάσαμε στο πανηγυρικό, εύλογο, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού.

Αλήθεια, υπάρχουν ακόμη αθεράβητοι που πιστεύουν ότι χωρίς επίπεδο ναυτικών σπουδών στη χώρα μας και με δεδομένη την απομόνωσή τους είναι δυνατόν να τις αναβαθμίσουμε και να αφομοιώσουμε τη ναυτική-ναυτιλιακή τεχνογνωσία;

Αυτό το ερώτημα τίθεται στον αναγνώστη, και μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του.

Η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλιακής υποδομής μας και δεν μπορεί να γίνεται χωρίς εκμετάλλευση και άσκηση πιέσεων πολιτικών ή κληδικών

Με τον υπάρχοντα μακροχρόνιο θεσμό της συνδρομής του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) στη λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης και το ΥΕΝ να διοικεί τη ναυτική εκπαίδευση, παράλληλα και με κριτήρια και νοοτροπία φορέα διοίκησης της ναυτιλίας, φαίνεται ότι κυρίαρχο στοιχείο του θεσμού είναι η εξασφάλιση μεγάλου αριθμού αποφοίτων που θα προ-ορίζονται μόνο για τα πλοία.

Με δεδομένο ότι το αρμόδιο υπουργείο (για λόγους κατανοητούς) δεν μπορεί να πείσει τους αρμόδιους φορείς για διαφορετική προσέγγιση της ναυτικής εκπαίδευσης, η αίσθηση του γράφοντος είναι: η πολιτεία, απο-δεσμευόμενη, να προχωρήσει μόνη της σε νέους δρόμους, δημιουργώ-ντας πρότυπα ναυτικής εκπαίδευσης που δεν θα συνδέονται ευθέως, ούτε υποστηρίζονται αλλήλ ούτε και εξαρτώνται, από το ΚΝΕ και τους ναυτικούς και ούτε ασφαλιώς θα υπακούουν σε οποιοδήποτε σκοπιμότητες.

Και γινόμαστε πιο συγκεκριμένοι και σαφείς: Η πολιτεία, ανεξάρτητα από το υφιστάμενο πλέγμα ναυτικών σχολών και το καθεστώς που τις διέπει, να ιδρύσει και να λειτουργήσει Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στα πρότυ-πα της US Maritime Academy του King's Point. Το σύστημα του King's Point δεν είναι απλώς μία ακόμη Ακαδημία. Είναι μία διαφορετική φιλοσοφία, ένα ξεχωριστό σύστημα παραγωγής ναυτικών στελεχών υψηλών απαιτήσεων που, εκτός από την ολοκληρωμένη επιστημονική γνώση που παρέχει, δια-πλάθει συγχρόνως και χαρακτήρες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της ναυτικής ζωής, καθώς και της άσκησης διοίκησης.

Τις δαπάνες λειτουργίας της θα ανα-λάβει ο δημόσιος προϋπολογισμός και μόνον αυτός, όπως ακριβώς γίνε-ται στις άλλες χώρες, αλλήλ και στη χώρα μας με τη λειτουργία δεκάδων πανεπιστημιακών σχολών.

Πιστεύει, αλήθεια, κάθε καλόπιστος ότι η Ελλάδα έχει περισσότερο ανάγκη από μερικά πανεπιστημιακά τμήματα απίθανης ονομασίας και ομιχλώδους και σκόρπιου γνωστικού αντικείμενου, χωρίς δυνατότητα πρόσβασης των αποφοίτων τους στην αγορά εργα-σίας; Ασφαλιώς, η απασχόλησή τους στο δημοσιοϋπαλληλικό τομέα και όχι η παραγωγική δραστηριότητα θα είναι ο στόχος τους, αφού η αγορά εργασίας τέτοιους πτυχιούχους ασφαλιώς δεν θα τους χρειάζεται.

Κατά συνέπεια, είναι καιρός το κράτος, απαλλαγμένο από αναστολές και σκοπιμότητες, αλλήλ και παραδοσιακές αγκυλώσεις, να προχωρήσει στην ίδρυση ελληνικού King's Point.

Και θα υποστηρίζεται ακόμη ότι, π.χ., η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Μακεδονίας, στη Νέα Μχανιώνα, θα μπορούσε πράγματι να λειτουργήσει καθ' ολοκληρίαν με δαπάνες του δημόσιου προϋπολογισμού ως ανεξάρτητο πνευματικό ίδρυμα.

Όμως, οφείλω να διευκρινίσω ότι όταν ήμουν στο πρότυπο του King's Point, εννοώ όχι μόνο στο επίπεδο της εκπαίδευσης, αλλήλ και στον ημιστρα-τιωτικό χαρακτήρα της οργάνωσης και διοίκησης της Ακαδημίας. Και προς εφ-συχασμό πολλών, που θα απεύσουν αβασάνιστα να απορρίψουν την πρό-ταση, θα πρέπει να ρεχθεί ότι οι σπουδές είναι τετραετείς, με τρία χρόνια θεω-ρητικά στις εγκαταστάσεις της σχολής και ένα έτος πρακτικών εφαρμογών, με εποπτεία της σχολής, σε εμπορικά πλοία. Την πρακτική βεβαίως άσκηση θα την κάνουν οι σπουδαστές ναυτολογούμενοι επί ελληνικών εμπορικών πλοίων.

Και ανακύπτει το πρόβλημα: Ποιο θα είναι το διοικητικό σχήμα, προκειμέ-νου να τηρηθεί ο ημιστρατιωτικός χαρακτήρας της σχολής; Είναι πολύ φυσι-κό η Διοίκηση της Ακαδημίας, εννοούμε το διοικητικό προσωπικό και όχι το εκπαιδευτικό, να στελεχώνεται από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Όμως, λόγω ανεξαρτησίας για τη διασφάλιση του υψηλού επιπέδου των σπουδών επιβάλλουν τη συναρμοδιότητα, σε θέματα εκπαίδευσης, π.χ., του Πανεπιστημίου Μακεδονίας ή Θεσσαλονίκης, που θα ελέγχουν την ποι-

ότητα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Υπάρχει, αλήθεια, η εμπειρία του συνδυασμού από τη λειτουργία της Στρατιωτικής Ιατρικής κ.λπ. Ας μη λησμονείται ότι η Ακαδημία θα είναι φυτώριο αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού και ο χώρος απασχόλησης των αποφοιτών των πλοία και η ναυτιλία, γενικότερα. Οι απόφοιτοι, κατά τεκμήριο, θα έχουν τα ίδια ναυτι-κά επαγγελματικά δικαιώματα με τους αποφοίτους των αλλων ναυτικών σχολών, ανεξάρτητα από το πανεπιστημιακό επίπεδο των σπουδών τους.

Η ελληνική ναυτιλία, μετά την αποφοίτησή τους, θα έχει μία επιπλέον πηγή όντησης στελεχών. Και θα είναι πανεπιστημιακού επιπέδου. Θα είναι η driving force της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης και θα προσελκύει εκα-τοντάδες υποψηφίους. Είναι αυτοί που θα προσδώσουν κύρος και προ-

πηγή στη ναυτική σταδιο-δρομία.

Το ελληνικό κράτος θα έχει επενδύσει τον ιδρώτα του Έλληνα φορολογουμένου όχι για την παραγωγή πανε-πιστημιακού επιπέδου ανέρ-γων θεωρητικολογούντων, που στο τέλος θα προστε-θούν στο δημόσιο κορβανά. Θα έχει επενδύσει σε τεχνο-κράτες της ναυτιλίας με προ-οπτική δράσης χωρίς όρια και πέρα από τον ορίζοντα της χώρας. Η ελληνική ναυτιλία, η ναυτιλία των Ελλήνων, έχει ανοικτές τις πόρτες της, για-τί τέτοιους χρειάζεται.

Κύριε υπουργέ της Ναυτιλίας, σκεφθείτε το, τοημήστε το, δεν χρειάζομαστε τη συνάι-νεση ουδενός άλλου από το τρίπτυχο της ναυτιλίας. Ουδενός άλλου. Στο τέλος τέλος δεν θα είμαστε πρω-τοπόροι σε μια τέτοια από-φαση για τη ναυτική εκπαί-δευση. Ουραγοί θα είμαστε, έστω και ως είμαστε παγκο-σμίως οι πρώτοι στη ναυτι-λία.

Αρνιτές και μεμψίμοιροι πάντοτε θα υπάρχουν. Όμως, η ναυτιλία είναι εθνική υπό-θεση. Ας μην ξεχνάμε ότι: «Υπάρχει κάτι χειρότερο στη ζωή από το να μην έχεις επι-τύχει. Είναι το να μην έχεις προσπαθήσει».

Δεν θα έχει σημασία, κ. υπουργέ, εάν από τους, π.χ.,

100 αποφοίτους σταδιοδρομήσουν οι 20 στη θάλασσα (αναφέρω έναν απαισιόδοξο αριθμό). Και αυτό, κέρδος θα είναι για τη ναυτιλία. Όμως, το μεγαλύτερο κέρδος για τη ναυτιλία θα είναι το γεγονός ότι θα έχει ανοί-ξει μια νέα πηγή προέλευσης, με πολλές προοπτικές, γιατί θα εισαγάγει τη ναυτιλιακή καριέρα στην καρδιά της πηγής όντησης των στελεχών της.

Κύριε υπουργέ της Ναυτιλίας,

Πείσατε το στεριανό κράτος να σκεφθεί ναυτιλιακά. Προσελκύστε τους νέους στη θάλασσα, όχι με τους διαφημιστικούς γλίστρους στην τηλεόρα-ση, αλλήλ προσφέροντάς τους τις δυνατότητες να κάνουν συνειδητή επι-λογή. Μην ακούτε αυτούς που με περιφρονητική διάθεση διακηρύσσουν «δεν χρειάζομαστε επιστήμονα πλοίαρχο». Είναι οι ίδιοι που νιώθουν δέος μπροστά στον απόφοιτο του King's Point.





ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



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

One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

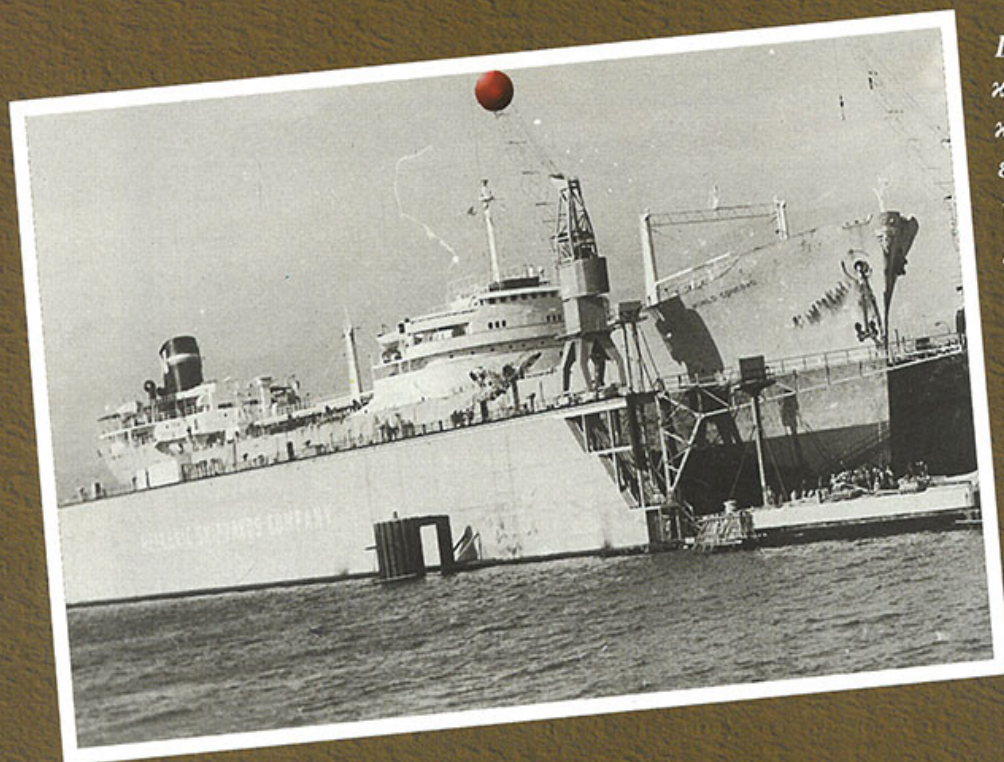
The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

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

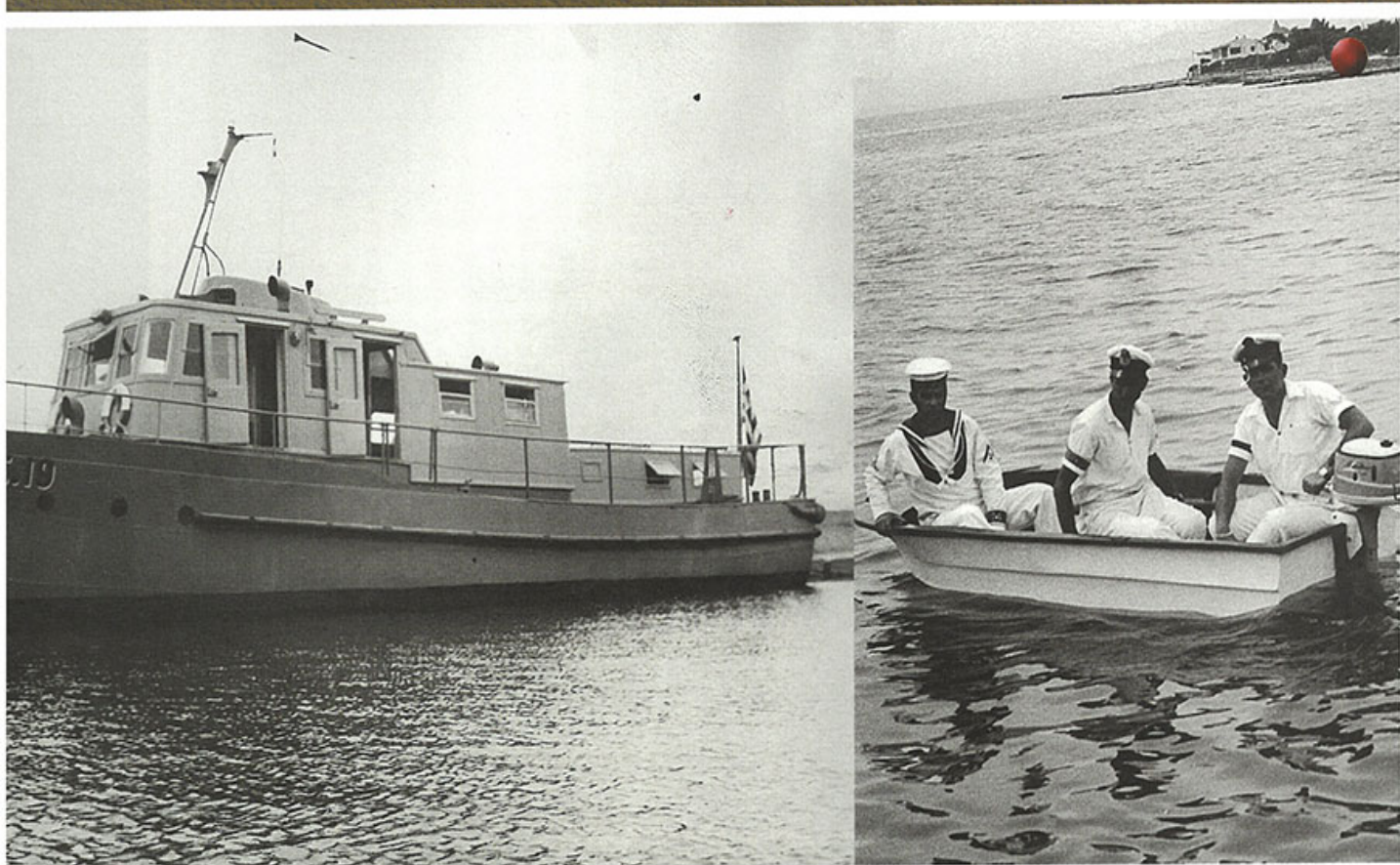
Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου



Βρισκόμαστε στις αρχές της δεκαετίας του '60 και στα νεότευκτα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά εισέρχεται προς δεξαμενισμό ένα μεγάλο για την εποχή δεξαμενόπλοιο, το «Παγκόσμιος Ομόνοια», 33.000 τόνων. Το γεγονός θεωρείται σημαντικό για τα τότε δεδομένα, και γι' αυτό προηγείται του δεξαμενισμού σχετική τελετή, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας της Κυβέρνησης Καραμανλή, Γιώργου Ανδριανόπουλου.



Το Λιμενικό Σώμα αρχίζει να εκσυγχρονίζεται. Είμαστε στη δεκαετία του '60. Η Άμεση Δράση του Λ.Σ. ενισχύεται με νέα περιπολικά, και το Λ.Σ. 19 είναι ένα από τα επτά τέτοια σκάφη που έχουν παραληφθεί για να παρέχουν άμεση βοήθεια στους λουομένους του Σαρωνικού. Το συγκεκριμένο σκάφος είχε κυβερνήτη τον Στυλιανό Λυμπεράκη.

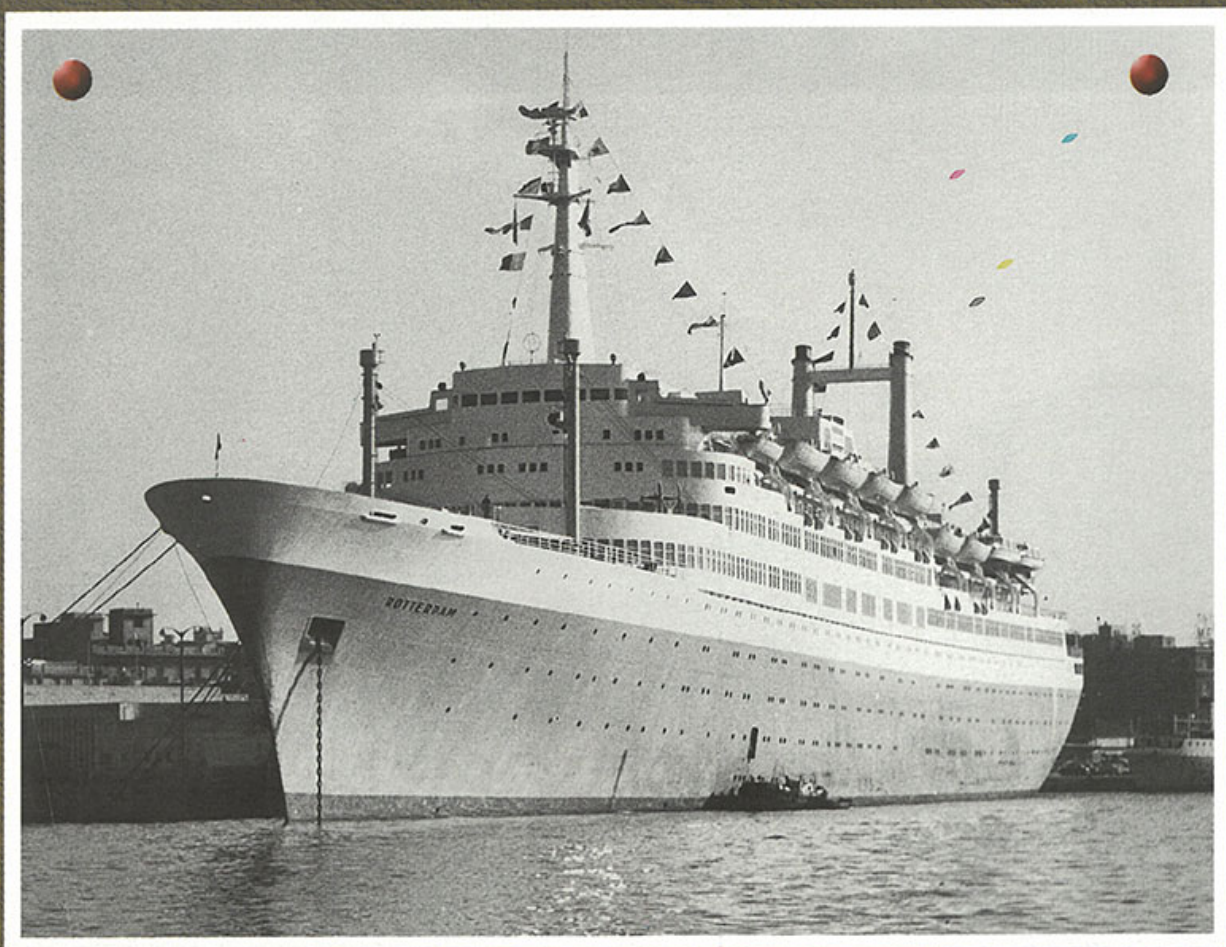
Το πλήρωμά του αποτελούνταν από επτά άνδρες, συμπεριλαμβανομένου και του κυβερνήτη.

Σε περίπτωση μεγάλης ανάγκης, χρησιμοποιούνταν και ένα κρις-κرافτ που ανέπτυξε ταχύτητα 20 κόμβων.

Στη φωτογραφία, το σκάφος, το πλήρωμα, ο κυβερνήτης και το κρις-κرافτ, το οποίο μοιάζει ανεπαρκές με τα δεδομένα της σημερινής εποχής.

Σαράντα χρόνια πριν, η ύψωση της ελληνικής σημαίας σε ένα νέο σκάφος ήταν σημαντικό γεγονός. Το στιγμιότυπο είναι από τα εγκαίνια του νέου φορτηγού του Απόστολου Πεζά, «Θεομάννα Οδηγήτρια», που έλαβαν χώρα στο λιμάνι του Πειραιά.





Τα σημερινά μεγέθη των πλοίων θα έμοιαζαν εξωπραγματικά πριν από μερικές δεκαετίες. Γι' αυτό και περί τα τέλη της δεκαετίας του '50, αποτέλεσε για τον Πειραιά σπονδαίο γεγονός η άφιξη στο πρώτο λιμάνι της χώρας του υπερωκεανίου «Rotterdam», 38.000 τόνων, το οποίο θεωρούνταν ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Στο μέγεθος του σκάφους αυτού είναι σήμερα δεκάδες κρουαζιερόπλοια.

Μία πολύ σπάνια φωτογραφία, που αριθμεί... βίο εξήντα τεσσάρων ετών. Η φωτογραφία αυτή έχει χρησιμοποιηθεί ως καρτ-ποστάλ από τον πλοίαρχο του ατμόπλοιου «Κύμα», και αποστέλλεται από τη Νιυγκάτα στον Εμμ. Γιαννουλάτο, έκτακτο αναπληρωτή του ελληνικού προξενείου στη Σανγκάη.





Πάντοτε ο Τύπος έδινε ιδιαίτερη προβολή στα ναυτικά ατυχήματα και αφιέρωνε πολλές σελίδες στην περιγραφή τους. Αν μάλιστα οι δημοσιογράφοι κατόρθωναν να πάρουν και καμιά φωτογραφία, τότε ήταν μεγάλη επιτυχία. Παράδειγμα, η συγκεκριμένη φωτογραφία, που απεικονίζει τον πλοίαρχο του βυθισθέντος πετρελαιοφόρου «World Splendor», Εμμανουήλ Ματθαίο, φωτογραφούμενο από τον ανταποκριτή της εφημερίδας «Βραδυνή», στο σιδηροδρομικό σταθμό Saint Lazare, των Παρισίων.

Μία εξίσου σπάνια φωτογραφία, με λιμενικούς αξιωματικούς και συνδικαλιστές της ναυτιλίας. Απαθανατίζονται ανήμερα του Αγίου Νικολάου. Μεταξύ αυτών είναι και ο διευθυντής Ναυτικής Εκπαιδεύσεως και Εργασίας πλοίαρχος Ανδρ. Παπαδόπουλος και οι Καλλικάρης, Π. Κάτζιας, Θ. Μωραΐτης και Γ. Κονκλάδας.



Το σώριασμα της

Δύο από τις πιο παραδοσιακές αιγαιοπελαγίτικες εφοπλιστικές οικογένειες, οι Ποντικοί από την «Αγνούσα» και οι Καράδες από τη Σαντορίνη, συνεργάστηκαν και στο τέλος της δεκαετίας του '60 έφτιαξαν δύο οχηματαγωγά-επιβατηγά, τα οποία επόμενο ήταν να τα ονομάσουν «Οινούσσαι» το ένα και «Σαντορίνη» το άλλο.

Επειδή τα σκάφη αυτά ήταν δίδυμα, στο γραφείο μου, την Technoship, που είχε αναλάβει τον τεχνικό εξοπλισμό τους, πήγαιναν πακέτο. Έτσι, δεν θυμάμαι σε ποιο από τα δύο αυτά σκάφη συνέβη το περιστατικό, που θα διηγηθώ παρακάτω, αυτό όμως δεν έχει σημασία.

Το νεοαναυπηγούμενο φέρι, λοιπόν, ήταν πηγαίοδετημένο στο μόλι της Δραπετσώνας και οδοκλήρωνονταν οι εργασίες του εξοπλισμού του.

Χαρακτηριστική είναι η κατάσταση που επικρατεί σε αυτές τις περιπτώσεις πάνω στο σκάφος. Συνεργεία όλων των ειδών εργάζονται παράλληλα. Υδραυλικοί, ηλεκτρολόγοι, ελασματοουργοί, εγκαταστάτες μηχανημάτων, μανουβραδόροι, διακοσμητές και επιθεωρητές. Να χάνει η μάνα το παιδί και το παιδί τη μάνα. Ράβε-ξήλωνε συνέχεια, και ο τόπος γεμάτος καλώδια, σωλήνες, φορητές ηλεκτροκολληήδες, αυτά τα περίφημα μηχανήματα, που στην κυριολεξία φτιάχνανε τα πλοία. Σε κάποιο στάδιο εμφανίζονταν και χτίστες, που έστρωναν τα δάπεδα με διάφορες επιστρώσεις και, τέλος, μπαίνανε και οι μηχανοκίνητες για να καλύψουν τα πάντα, ώστε να ακολουθήσουν πάλι οι ηλεκτροκολληήτες, να αφήσουν νέα ίχνη στους μηχανοκίνητες και φτου κι απ' την αρχή.

Όλη αυτή η «αρμονία» απέβαινε πάντα εις βάρος του χρόνου κατασκευής του πλοίου, και φυσικά των πλοιοκτητών.

Είναι περίεργο δε πώς όλα τα νεοαναυπηγούμενα σκάφη κατάφερναν στο τέλος να χάσουν ένα μεγάλο μέρος ή και ολόκληρη την καλοκαιρινή σεζόν, η οποία ήταν ικανή να ξεχασώσει το σκάφος από τις οφειλές του και, άμα χανόταν, κηαίγανε όλοι οι εμπλεκόμενοι με την κατασκευή, οι εργολάβοι και οι προμηθευτές. Οι μόνοι που δεν κηαίγανε ήταν οι εργατοτεχνίτες, διότι αυτοί ήταν περιζήτητοι και γι' αυτό κανείς δεν το ήμουν να τους αφήσει απηλρωτους.

Κάποια στιγμή λοιπόν έπρεπε να γίνει η εγκατάσταση της θύρας οχημάτων, ως πούμε του «Οινούσσαι». Ο ηλεκτροϋδραυλικά κινούμενος καταπέλτης είχε γίνει πια τεχνική ρουτίνα για μένα, λόγω των αρκετών φέρι που είχα εξοπλίσει με το σύστημα αυτό, αλλή η παρουσία μου, τουλάχιστον στην αρχή της εγκατάστασης, ήταν απαραίτητη, μια και οι επικεφαλής των υδραυλικών συνεργείων τότε, αλλή και των ηλεκτρικών,

Είναι περίεργο δε πώς όλα τα νεοαναυπηγούμενα σκάφη κατάφερναν στο τέλος να χάσουν ένα μεγάλο μέρος ή και ολόκληρη την καλοκαιρινή σεζόν



πόρτας οχημάτων του «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ»

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



δεν ήταν σε θέση να διαβάσουν ένα ηλεκτρομηχανολογικό σχέδιο, και πάντα χρειάζονταν κάποιον να τους εξηγήσει τους συμβολισμούς του και το υπόμνημα, που ήταν γραμμένο στα αγγλικά ή στη γλώσσα της χώρας τού κατασκευαστή.

Κάθε φορά που ανέβαινα, τότε, σε ένα ναυπηγούμενο πλοίο, φορούσα κράνος, πέτσина χοντρά γάντια και αρβύλλες με χοντρές σόλες και δέρμα.

Ήταν φυσικά μπελάς να αλληλάξεις τα παπούτσια με τις αρβύλλες. Ευτυχώς, το να φορέσεις το κράνος και τα γάντια ήταν εύκολο.

Πάντα, αλλήλ κυρίως στις αρχές, όλο και κάποια ειρωνικά σχόλια ακούγονταν, όπως «οι Γερμανοί ξανάρχονται» για το κράνος μου και άλλα παρόμοια - η μαστοράντζα του Περάματος και του Πειραιά ήταν σε θέση να γεννάει αμίμητες εκφράσεις, ωραίας μαγιάς.

Ο τεράστιος καταπέλτης, η θύρα οχημάτων, στη γλώσσα των νηογνώμωνων και της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ, με τα έξι μέτρα μήκος και περίπου τέσσερα πλάτος, κρεμόταν μισόκλειστος. Τον συγκρατούσε ένα παλάγκο με αλυσίδα.

Θυμάμαι, στο μάθημα «Προστασία και ασφάλεια στην εργασία» στο Πολυτεχνείο, εκτός από κράνος, γάντια, παπούτσια με σιδερένιο θόλο πάνω από τα δάχτυλα του ποδιού, ο καθηγητής μός τόνιζε:

- Κύριοι συνάδελφοι, ποτέ κάτω από αιωρούμενα βάρη!

Άντε τώρα να πείσεις τον μαστρο-Σταύρακα, που έπιανε τα συρματοσχοίνα με γυμνά χέρια και που κράνος δεν φόρεσε ούτε ως νεοσύλληκτος στις ασκήσεις στο Χαϊδάρι, να φορέσει γάντια και κράνος στη δουλειά.

- Αυτά, μαστρο-Αποστόλη, είναι για σας τους γραμματιζόμενους του Πολυτεχνείου και όχι για μας, που από δεκαετίες χρονών είμαστε μέσα στη μουντζούρα...

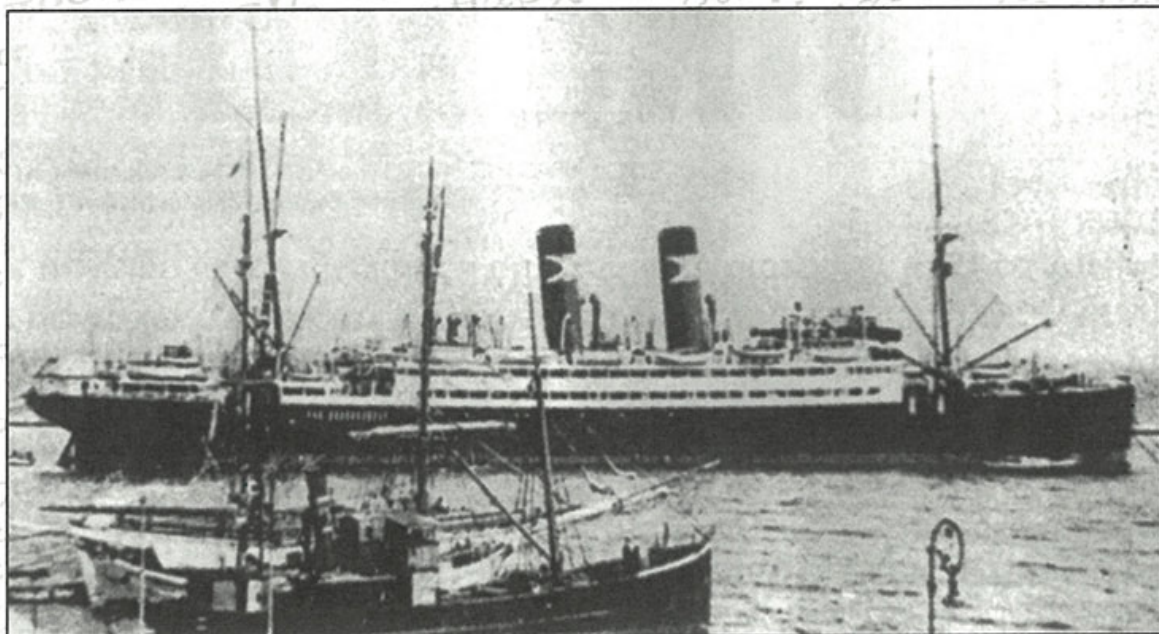
Μέχρι που ξαφνικά ακούστηκε ένας πάταγος, και σύννεφο σκουριά σκλώθηκε ψηλά και σκοτείνιασε η πρύμνη του «Οινούσσαι». Ο καταπέλτης σωριάστηκε κάτω με πάταγο. Φαίνεται ότι στην τροχαλία του παλάγκου δεν είχε σιγουρευτεί καλά η αλυσίδα, και έγινε το κακό.

Τρέξαμε όλοι με την αγωνία στο πρόσωπο. Ευτυχώς, για καλή τύχη όλων, αλλήλ κυρίως των υπεύθυνων μηχανικών και των επικεφαλής των διαφόρων συνεργείων, από τύχη αγαθή κανένας δεν βρέθηκε κάτω από την τεράστια «καστρόπορτα». Τυχερό ήταν και το «Οινούσσαι», που θα έχανε από τις ανακρίσεις και το τελευταίο δεκαπενθήμερο της καλοκαιρινής σεζόν, που είχε απομείνει.

Εξακολούθησα να φοράω κράνος και γάντια, αλλήλ οι μάγκες της μουντζούρας έπειτα από λίγες μέρες ξέχασαν το περιστατικό. Ήταν αυτοί οι ίδιοι που, αργότερα, «πέταξαν» στο γραφείο του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας το σώμα του νεκρού συναδέλφου τους, που σκοτώθηκε στην επισκευαστική βάση του Περάματος, λόγω έλλειψης μέτρων ασφαλείας.

Αύγουστος 1927

Πριν από 72 χρόνια



Το υπερωκεάνιο «Βύρων» της Εθνικής Ατμοπλοίας Ελλάδος
(από το βιβλίο του Χ. Ντούνη «Η ελληνική ναυτιλία κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο»)

- Η διά της θαλάσσης συγκοινωνία της Ελλάδος με το εξωτερικό εξυπηρετείται σήμερα (Αύγουστος 1927) με διάφορες γραμμές, που εκτελούνται από τις ακόλουθες ελληνικές ατμοπλοϊκές εταιρείες: Από την «Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος» η γραμμή Μασσαλίας - Κων/πόλεως και η γραμμή Νέας Υόρκης με τα υπερωκεάνια «Βύρων» και «Εδίσσων». Από την ατμοπλοία Ιγγλέση η γραμμή Βρονδής και Δωδεκανήσων. Από την ατμοπλοία Μανταφούνη οι γραμμές Αλεξάνδρειας, Βρονδής και Δωδεκανήσων. Από την ατμοπλοία Πανταλέων οι γραμμές Αλεξάνδρειας και Βρονδής. Από την ατμοπλοία Παντελή οι γραμμές Δωδεκανήσων και Πορτ-Σάϊντ και από την ατμοπλοία Κυριακίδη η γραμμή Κύπρου και Πορτ-Σάϊντ. Συνδεση με Πειραιά και άλλους ελληνικούς λιμένες εξασφαλίζουν και πάρα πολλές ξένες εταιρείες (ιταλικές, γαλλικές κ.λπ.) με πλοία τακτικών γραμμών.

- Από τη δημοσιευθείσα στατιστική της κίνησης του Δουναβίου, προκύπτει ότι η ελληνική σημαία διατηρεί την από του 1924 αποκτηθείσα πρωτεύουσα θέση μεταξύ όλων των σημαίων του κόσμου. Σύμφωνα με την ανωτέρω στατιστική, τα ελληνικά πλοία που βγήκαν στη θάλασσα, αφού ενήργησαν φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια του ποταμού (περιλαμβανομένου και του Σουλινά), ανήλθαν σε 385, συνολικής χωρητικότητας 548.000 κοχ, έναντι 134 πλοίων της ταλικής σημαίας, 114 της αγγλικής και 61 της ρουμανικής.

Εξάλλου, σύμφωνα με την επίσημη στατιστική που εξέδωσε η Γενική Διεύθυνση Δημοσίων Έργων της Τύνιδας για την κίνηση των λιμένων της Τυνησίας, προκύπτει ότι η ελληνική σημαία έρχεται πέμπτη, κατά σειρά, με 85 πλοία και 6 ιστιοφόρα, ολικής χωρητικότητας 65.044 τόνων. Τα ελληνικά πλοία ήταν ως επί το πλείστον μικρής χωρητικότητας, που είχαν ναυλωθεί για συνεχή ταξίδια προς μεταφορά ζώων προμηθευθέντων από Αλγερία και φορτωθέντων από τυνησιακούς λιμένες, επειδή στην Αλγερία υπάρχει απαγόρευση εξαγωγής σε ξένες χώρες. Έτσι, φορτώθηκαν από τους τυνησιακούς λιμένες Βιζέρτας, Τύνιδας, Σούσσας και Ταμπάρκας 77.644 ζώνα ζώα για την Ελλάδα.

- Στις 2 Αυγούστου 1927 άρχισε ενώπιον του Δικαιούχου Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης η εκδίκαση της περίφημης υπόθεσης του α/π

«Lotus».

Το γαλλικό αυτό πλοίο, ένα χρόνο νωρίτερα, είχε συγκρουστεί στο Αιγαίο με το τουρκικό ανδρακοφόρο «Μποζγκούρτ». Από τη σύγκρουση βυθίστηκε το τουρκικό πλοίο και πνίγηκαν 8 άνδρες του πληρώματός του. Το «Lotus», αφού διέσωσε το υπόλοιπο πλήρωμα, κατέπλευσε στην Κωνσταντινούπολη, όπου οι τουρκικές Αρχές συνέλαβαν και φυλάκισαν τον υποπλοίαρχό του ως υπεύθυνο αξιωματικό φυλακής κατά τη σύγκρουση. Η γαλλική κυβέρνηση, ισχυριζόμενη ότι τα τουρκικά δικαστήρια δεν ήταν αρμόδια για την εκδίκαση της υπόθεσης, συμφώνησε με την τουρκική ώστε η λύση της διαφοράς να παραπεμφθεί στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.

- Έπτερα από τον περιορισμό των ναυλώσεων, που εκδηλώθηκε τον Ιούνιο, η κατάσταση της ναυλαγοράς άρχισε να βελτιώνεται σημαντικά τον Αύγουστο, οπότε και σημειώθηκε αύξηση των ναύλων στα περισσότερα κέντρα ναύλωσης (Βόρειος Αμερική, Νότιος Αμερική, Ινδίες-Αφρική, Ειρηνικός-Αυστραλία). Αντίθετα, με το εμπόριο των γαιανδράκων, στο οποίο οι τιμές δεν ήταν ικανοποιητικές, μεγάλη βελτίωση παρατηρήθηκε στους ναύλους των σιτηρών σε όλες τις ναυλαγορές, και ιδιαίτερα του Μόντρεαλ.

- Νηολογήθηκαν στο νηολόγιο Αγδρου τα ακόλουθα ανδρικά πλοία: «Βασ. Πολέμης», 3.429 κοχ, πλοιοκτησίας Γκούμα, «Ισίδωρος», 3.900 κοχ, πλοιοκτησίας Π. Χαδούλη, «Ειρ. Εμπειρικού», 4.164 κοχ, πλοιοκτησίας Σ. Εμπειρικού, «Αδελφότης», 3.892 κοχ, πλοιοκτησίας Γ.Μ. Εμπειρικού, και το υπερωκεάνιο «Μωρέας», 8.496 κοχ, πλοιοκτησίας Εθνικής Ατμοπλοίας Ελλάδος.

- Βασικό ρόλο στη θέσπιση υγειονομικών μέτρων ανέλαβε η Κοινωνία των Εθνών, η οποία έχει στο ενεργητικό της τη δημιουργία του Οργανισμού Υγείας της Κ.τ.Ε. Ο Οργανισμός αυτός κατάρτισε την πρώτη διεθνή υγειονομική σύμβαση του 1927, η οποία, με μικρές μεταβολές, αποτέλεσε τη βάση των διεθνών υγειονομικών κανονισμών.

Για την αντιγραφή
ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

του Δ. Πετρόγγονα,
ναυπηγού-μηχανολόγου

Οι πρόσφατες δηλώσεις των παραγόντων και φορέων των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά και της ΠΝΟ, δείχνουν ότι το θέμα του παρόντος άρθρου συνιστά πρωτενούσης σημασίας πρόβλημα, με πολλές προεκτάσεις στις δομές στήριξης της ναυτιλίας μας, αναδεικνύοντάς το για πολλοστή φορά στα πρωτοσέλιδα του ναυτιλιακού Τύπου.

Η σταδιοδρομική προοπτική και εξέλιξη δεν μπορεί παρά να εξασφαλισθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν το απαιτούμενο μέγεθος και την ικανότητα επιβίωσης

Το πρόβλημα επάνδρωσης με ικανά στελέχη και έμπειρους Έλληνες ναυτικούς δεν μπορεί να λυθεί με ημίμετρα ή, πολύ περισσότερο, αφ' εαυτού, χωρίς αποφασιστικές παρεμβάσεις της πολιτείας.

Οι μεταβατικές συνθήκες στο χώρο της ναυτιλίας, όπως έχουν διαμορφωθεί και εξελίσσονται διαρκώς στο πλαίσιο της ενσωμάτωσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση και της παγκοσμιοποίησης ευρύτερα, έχουν επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Από την άποψη της επάνδρωσης των πλοίων, και ενώ σημαντικές εξελίξεις λαμβάνουν χώρα, όπως αυτή της ισοδυναμίας των πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας (STCW 78/95) και οι αυξημένες απαιτήσεις του κώδικα ασφαούς διαχείρισης (ISM/SOLAS), οι κύριες συνιστώσες του προβλήματος φαίνεται ότι είναι:

- Η ανεπάρκεια του αριθμού των αποφοιτούντων από τις παραγωγικές σχολές του ΥΕΝ.

- Η μη έγκαιρη προσαρμογή και αναβάθμιση των προγραμμάτων σπουδών και επαγγελματικής κατάρτισης-μετεκπαίδευσης.

- Η ανάγκη κάλυψης των αυξημένων νέων εκπαιδευτικών απαιτήσεων του ΙΜΟ.

- Η έλλειψη επαρκών κινήτρων (ουσιαστικά, αντικίνητρα) για πλήρη σταδιοδρομία και εξέλιξη στη ναυτιλία, που οδηγούν στην πρόωπη εγκατάλειψη των σπουδών και του επαγγελματικού χώρου.

- Η διακοπή της συνέχειας υπηρεσίας στις κατώτερες βαθμίδες της ιεραρχίας του πλοίου, λόγω της παρεμβολής ή μείξης με αλλοδαπά μέλη.

Κατά τη γνώμη μας, η ναυτική εκπαίδευση και η επί των εμπορικών μας πλοίων σταδιοδρομία πρέπει να διασυνδεθούν επί νέας βάσεως. Σήμερα η παρεχόμενη από την πολιτεία ναυτική εκπαίδευση σε όλα τα επίπεδα, αν και χρηματοδοτείται και από τη ναυτιλία, είναι ανεξάρτητη και μάλλον απρόσιτη από πλεονάζοντες εργαζομένους, όπως και σε άλλα

τα πλοία δημόσια ιδρύματα, χωρίς δυνατότητα προεπιλογής ή υποχρέωση θαλάσσιας υπηρεσίας μετά την αποφοίτηση, με αποτέλεσμα:

- Να καταλαμβάνονται στις σχολές (ΑΕΝ, σήμερα) θέσεις από άτομα που, ενώ έχουν καλύτερες επιδόσεις στις εξετάσεις του λυκείου, στη συνέχεια εγκαταλείπουν επειδή είτε δεν μπορούν να αντέξουν στη θάλασσα (ακατάλληλα για το ναυτικό επάγγελμα) είτε συνεχίζουν τις σπουδές τους προς άλλες κατευθύνσεις.

- Να συσσωρεύεται κατά τη διάρκεια των σπουδών απογοήτευση, λόγω της αβεβαιότητας απασχόλησης και της έλλειψης προοπτικής πλήρους σταδιοδρομικής εξέλιξης.

Έτσι, χάνονται για τη ναυτιλία πολύτιμοι πόροι και ανθρώπινο δυναμικό, που θα μπορούσε να εισαχθεί και να βρίσκεται στο χώρο της για αρκετό χρονικό διάστημα.

ΒΑΣΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ: η μη πρόβλεψη αρκετών υπεραριθμών και εισαγομένων με κριτήρια ναυτικής προέλευσης και αγάπης για τη θάλασσα.

Η σταδιοδρομική προοπτική και εξέλιξη δεν μπορεί παρά να εξασφαλισθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν το απαιτούμενο μέγεθος και την ικανότητα επιβίωσης στις γνωστές διακυμάνσεις των κύκλων της ναυτιλιακής αγοράς. Συνεπώς, για να υπάρξουν κάποιες δεσμεύσεις απασχόλησης, έστω μεσοπρόθεσμες (π.χ. 5ετίας τουλάχιστον), πρέπει να ληφθούν μέτρα έτσι ώστε:

- Να έχουν δυνατότητα να επιλέγουν και να προτείνουν υποψηφίους προς εκπαίδευση.

- Να αξιολογούν την απόδοσή τους κατά τη διάρκεια των σπουδών τους.

Ένα τέτοιο μοντέλο, με βασική υποχρέωση «5ετούς θαλάσσιας υπηρεσίας», διασύνδεσης εκπαίδευσης και επαγγελματικής απασχόλησης με προοπτική σταδιοδρομικής εξέλιξης, προϋποθέτει:

- Ανάληψη οικονομικών υποχρεώσεων εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την εκπαίδευση και τη μισθοδοσία των υποψηφίων τους κατά τη διάρκεια των σπουδών τους.

- Σύναψη σχετικής σύμβασης με τον κάθε υποψήφιο ή δόκιμο.

- Δυνατότητα παρακολούθησης των επιδόσεων



και της γενικότερης απόδοσης των εκπαιδευμένων.

- Ανάληψη υποχρέωσης απασχόλησης και παρακολούθηση κατά διαστήματα εκπαιδευτικών πλοίων και πρακτικής εξάσκησης. (Ήδη γίνεται, κάτω, με τη μέθοδο των «Sandwich Courses»).

Οι παραπάνω προϋποθέσεις εκτιμούμε ότι είναι εφικτό να υπάρξουν εθελοντικά, με επιμέρους ιδιωτικές συμφωνίες μεταξύ εταιρειών και υποψηφίων/δοκίμων, εφόσον γίνουν οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις έτσι ώστε σε συνεργασία με τις ΑΕΝ/ΥΕΝ να επιτρέπεται η εισαγωγή και η παρακολούθησή τους.

Παράλληλα, η πολιτεία μπορεί να ενισχύσει τα κίνητρα του μοντέλου «5ετίας στη θάλασσα» (εφαρμόζεται και στις Ένοπλες Δυνάμεις μας) με ανάλογα μέτρα, όπως:

- Πρόβλεψη κάποιων θέσεων εργασίας στο δημόσιο τομέα με 5ετή πραγματική θαλάσσια προϋπηρεσία (π.χ., μόρια για το ΥΕΝ, περιπολικά, αξιωματικοί και υποαξιωματικοί Α.Σ.).

- Παροχή δυνατότητας σπουδών ειδίκευσης στα ΑΕΙ και ΤΕΙ συναφούς ειδικότητας χωρίς εξετάσεις, κατά προτεραιότητα.

- Αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας ως διπλού συντάξιμου χρόνου γενικότερα.

- Παροχή διά βίου υγειονομικής περιθαλψής από τον Όικο Ναύτου (με καταβολή ασφαλιστρού).

- Χορήγηση κατά περίπτωση αδειών επαγγελματικής ικανότητας για ειδικότητες ξηράς.

Σε περίπτωση εφαρμογής του προτεινόμενου μοντέλου της «5ετίας στη θάλασσα» με δυνα-

τότητα επιλογής υποψηφίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες, για την εισαγωγή στις ΑΕΝ και στις Σχολές Ναυτικής Εκπαίδευσης, πέρα από το βαθμό Απολυτηρίου Λυκείου και την προτίμηση του υποψηφίου, μπορεί και πρέπει να προβλεφθούν προκαταρκτικά tests για:

- Αξιολόγηση ικανότητας ανάπτυξης ναυτικών προσόντων (ναυταθλητικές επιδόσεις, συμμετοχή σε εκπαιδευτικά ταξίδια, σχέση με το ναυτικό επάγγελμα κ.λπ.).

- Έλεγχος πληρότητας ενημέρωσης για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και ορθού επαγγελματικού προσανατολισμού.

- Διαπίστωση ικανότητας διαβίωσης επί πλοίου.

Έχουμε την άποψη ότι στον επερχόμενο 21ο αιώνα οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης γενικότερα θα τεθούν σε νέες βάσεις και, ειδικότερα για τη ναυτιλία, πέρα από τη για λόγους ανταγωνιστικότητας και οικονομίας τάση προς τα «φθηνότερα» πληρώματα, θα καταστεί αναγκαία η ανάπτυξη και διατήρηση από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των δικών τους στελεχών και ικανού ανθρώπινου δυναμικού με αμοιβαίες υποχρεώσεις, αφού θα γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις για την εκπαίδευση και τη συντήρηση της επαγγελματικής ικανότητάς τους.

Η φιλοσοφία αυτή στη στελέχωση και επάνδρωση των πλοίων έχει δοκιμασθεί επιτυχώς από μεγάλες εταιρείες, οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλέστερες προοπτικές απασχόλησης και παρέχουν διάφορα έμμεσα οφέλη. Έτσι αναπτύσσουν εργασιακό περιβάλλον καλύτερων

ανθρώπινων σχέσεων, με ομαδικότητα, υπευθυνότητα και ενίοτε πνεύμα αφοσίωσης στο καλό της εταιρείας και στην προώθηση των επιχειρηματικών στόχων της. Πνεύμα ιδιαίτερα αναγκαίο πάνω στα πλοία για την ασφαλή και οικονομική λειτουργία τους.

Η θεώρηση της αξιολογικής επάνδρωσης των πλοίων με προσωπικό που θα έχει κάποια μονιμότερη σχέση με την εταιρεία, πιστεύουμε ότι πρέπει να εξετασθεί προσεκτικότερα εν όψει συγχωνεύσεων εταιρειών Ship Management, αφού επιβάλλεται έμμεσα και από τις απαιτήσεις του κώδικα ISM και σίγουρα γιατί η εκπαίδευση και η συντήρηση της επαγγελματικής ικανότητας του ανθρώπινου δυναμικού της χρειάζεται σημαντικές επενδύσεις. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί το σημαντικότερο κεφάλαιό τους.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η επανεισαγωγή της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης, με ουσιαστικό έργο και εξετάσεις χορήγησης πτυχίων από το ΥΕΝ, σίγουρα θα αναβαθμίσει με τον ανταγωνισμό και την παρεχόμενη από την πολιτεία εκπαίδευση. Στις προϋποθέσεις όμως χορήγησης αδειών πρέπει να περιλαμβάνονται κριτήρια και αυστηρές απαιτήσεις για τους χώρους, τον αναγκαίο εκπαιδευτικό εξοπλισμό, τα εκπαιδευτικά προγράμματα, τα προσόντα των διδασκόντων κ.λπ., έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ποιότητα (ISO-9000).

Συνεπώς, δεν υπάρχει θέμα πανικού, αλλά μόνο περίσκεψης και ανάληψης δράσης προς τη σωστή κατεύθυνση για το μέλλον της ναυτιλίας μας. ♦♦

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός 559 / 1999

Πρόεδρος: Ανάργυρος Πλατής

Εισηγητής: Χρ. Ιατράκης

Δικηγόροι: Δευκ. Ρεδιάδης, Ν. Δόμβρος, Μ. Κουντούρης



Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 298, 299 και 932 ΑΚ, η αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, η οποία οφείλεται σε ζημία μη περιουσιακή, που έχει γενεσιουργό αιτία την αδικοπραξία, με την ευρύτερη έννοια της υπαίτιας πράξης (ΑΚ 914), και που είναι διαφορετική κατά τη νομική της μορφή από την αποζημίωση για θετική ή αποθετική ζημία, μπορεί να βρει έρεισμα και στο πλαίσιο εφαρμογής διατάξεων που κείνται εκτός του ΑΚ.

Από τα προαναφερόμενα παρέπεται ότι μπορεί να προβληθεί αυτή και στην περίπτωση υπάρξεως εργατικού ατυχήματος, με την έννοια του άρθρου 1 του Ν. 551/1915, με την προϋπόθεση ότι τούτο οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή αυτού που κατά το άρθρο 922 Α.Κ. προστέθηκε από αυτόν (ΑΠ 1916/86, ΔΕΝ 44.238). Συνεπώς, στο ίδιο δικόγραφο της αγωγής μπορούν να σωρευθούν τόσο η αξίωση για επιδίκαση της αποζημιώσεως του Ν. 551/1915 όσο και αξίωση για επιδίκαση χρηματικής ικανοποίησης λόγω της ηθικής βλάβης που ο παθών υπέστη από εργατικό ατύχημα, χωρίς η σώρευση αυτή να προσκρούει στη διάταξη του άρθρου 16 του Ν. 551/1915.

Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 522, 535 παρ. 1 και 536 παρ. 2 του ΚΠολΔ, τα όρια του μεταβιβαστι-

κού αποτελέσματος του ενδίκου μέσου της έφεσης δεν παρεμποδίζουν το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, στην περίπτωση που έκανε δεκτή την έφεση και εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση με την οποία είχε ερευνηθεί και είχε γίνει δεκτή η κύρια βάση της αγωγής (αδικοπραξία του άρθρου 914 Α.Κ.), να εξετάσει την επικουρική βάση (αποζημίωση του Ν. 551/1915), η οποία, εν όψει της αποδοχής της κύριας βάσης, δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο έρευνας του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου. Για το παραδεκτό της έρευνας αυτής δεν είναι αναγκαία η προβολή προς τούτο ειδικού λόγου εφέσεως, για την οποία δεν είχαν άλλωστε και δυνατότητα οι διάδικοι και, ειδικότερα, τόσο η ενάγουσα, λόγω ελλείψεως εννόμου συμφέροντος αυτής, εφόσον είχε γίνει δεκτή η κύρια βάση της αγωγής αυτής, όσο και η εναγομένη, εν όψει του ότι δεν υπήρχε στην πρωτόδικη απόφαση καταψηφιστική εις βάρος της διάταξη, σχετιζόμενη με την πιο πάνω μη ερευνηθείσα βάση, ώστε να είναι δυνατή η άσκηση από αυτήν του παραπάνω ενδίκου μέσου. Αντίθετα, η έρευνα της βάσης της αγωγής που επικουρικά προβλήθηκε επιβάλλεται στην προαναφερόμενη περίπτωση, αφού το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, μετά την εξαφάνιση της πρωτόδικης απόφασης, δικάζοντας κατ' ουσίαν την υπόθεση σύμφωνα με το άρθρο 535 παρ. 2 του ΚΠολΔ ερευνά τη βασιμότητα της αγωγής και απορρίπτοντας αυτήν κατά την κύρια βάση της είναι υποχρεωμένο να ερευνήσει πλέον την επικουρική της βάση (ΑΠ 1750/88, ΝοΒ 36.1634, 1940/88, ΝοΒ 37.1039, 1318/94, ΕΛΔ. 37.654, Σαμουήλ, Η Έφεση, 1993, παρ. 947, 953-964 και εκεί λοιπές παραπομπές στη νομολογία, Βαθρακοκοίλης, ΚΠολΔ, άρθρο 535 αριθ. 18 και 19).

Σύμφωνα με τα παραπάνω και τις διατάξεις των άρθρων 1, 2 και 3 παρ. 5, σε συνδυασμό προς το άρθρο 6 του Ν. 551/1915, η ενάγουσα εκείνο που μπορεί να αξιώσει πλέον ως αποζημίωση είναι η περιορισμένη που καθορίζεται από το νόμο αυτόν και όχι αποζημίωση λόγω στέρησης διατροφής, όπως αυτή αβάσιμα παραπονείται με τον τρίτο λόγο της κρινόμενης έφεσής της. Η περιορισμένη αυτή αποζημίωση υπολογίζεται βάσει του συμφωνημένου μισθού, δια-

φορετικά, του τακτικού μισθού του ναυτικού. Στο μισθό αυτό συνυπολογίζονται το αντίτιμο τροφής, ο μέσος μηνιαίος όρος υπερωριακής αμοιβής και οι αποδοχές αδειάς.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα αποδεικτικά στοιχεία, η ανατροπή του πλοίου προκλήθηκε α) από απότομη στροφή προς τα αριστερά και πλεύση πάνω στο καιρό, β) στροφή που ως συνέπεια είχε έντονο κυματισμό στην ΑΡ πλευρά και πρόκληση μεγάλης εγκάρσιας κλίσης δεξιά και γ) από μετατόπιση φορτίου τσιμέντου προς τα δεξιά, στο χώρο που ήταν διαθέσιμος, ήτοι στα κενά των αμπαριών πάνω από το τσιμέντο, η ανατροπή δε αυτή έλαβε χώρα μέσα σε τόσο βραχύ χρονικό διάστημα, που δεν παρασχέθηκε η δυνατότητα να εκπεμφθεί ακόμη και σήμα κινδύνου ή και τα μέλη του πληρώματος και οι λοιποί επιβαίνοντες να κάνουν χρήση των σωστικών μέσων. Η απόφαση του πλοιάρχου να αποπλεύσει από τον υπήνεμο όρμο της Σ..., παρά το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες ήταν δυσμενείς, οφείλεται στη δική του αποκλειστικά πρωτοβουλία και δεν του υποδείχθηκε ή και του επιβλήθηκε από τους εκπροσώπους της

εναγόμενης εταιρείας, η απόφαση αυτή όμως απόπλου του προστηθέντος από την εναγόμενη εταιρεία πλοιάρχου, παρά τα δεδομένα των δυσμενών καιρικών συνθηκών που αυτός είχε υπόψη του, και η εν συνεχεία απότομη στροφή προς τα αριστερά και πλεύση προς τον καιρό με τις αναφερόμενες παραπάνω υπό στοιχ. β' και γ' συνέπειες και την εν συνεχεία ανατροπή του πλοίου και τον πνιγμό των μελών του πληρώματος και των λοιπών επιβαινόντων σ' αυτό, συνιστούν αμελή συμπεριφορά του ως άνω πλοιάρχου, το αποτέλεσμα δε που επήλθε τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια προς την αμελή αυτή συμπεριφορά του προστηθέντος από την εναγόμενη πλοίαρχου. Λόγω ακριβώς αυτού του πταίσματος του προστηθέντος από την εναγόμενη πλοίαρχου, η ενάγουσα και τα δύο ανήλικα παιδιά της, ενεργώντας εξ ιδίου δικαίου και ανεξάρτητα από βαθμό συγγενείας προς τον προαναφερόμενο προστηθέντα από την εναγόμενη, δικαιούνται να λάβουν χρηματική ικανοποίηση προς αποκατάσταση της ψυχικής οδύνης που τους προκάλεσε ο θάνατος του συζύγου και πατέρα τους Ι.Τ. ♦♦

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΥΠΟΥ

Τό αντίπαρο στην ενημέρωσή
για όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΥΠΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΥΠΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΥΠΟΥ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΔΙΑΝΟΙΑ

Η ανθρωπότητα αποτελείται από εκατομμύρια άτομα, τα οποία διαφέρουν μεταξύ τους σε όλη την έκταση της γης. Η ανθρωπότητα αποτελείται από εκατομμύρια άτομα, τα οποία διαφέρουν μεταξύ τους σε όλη την έκταση της γης. Η ανθρωπότητα αποτελείται από εκατομμύρια άτομα, τα οποία διαφέρουν μεταξύ τους σε όλη την έκταση της γης.

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία ενώπιον σημαντικών εξελίξεων

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

Λόγω εξειδίκευσης, αισθάνομαι ότι οφείλω κάποια ενημέρωση στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» επί των τρεχόντων θεμάτων που αφορούν την Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία (ΠΝΒ).

Πρώτα πρώτα, ας συγκεφαλαιώσουμε τις παραμέτρους που προσδιορίζουν τη σύγχρονη εικόνα της ΠΝΒ. Με κάποια αναπόφευκτη δόση υποκειμενισμού, αυτές συνίστανται στα εξής:

1. Η ναυτιλαγορά, κατά κύριο λόγο του ξηρού φορτίου και ως ένα βαθμό και εκείνη του πετρελίου, βρίσκεται σε χαμηλή επίπεδο και, εν πάση περιπτώσει, αρνείται πεισματικά να μας αποκαλύψει αξιόπιστες ενδείξεις μελλοντικών προοπτικών.

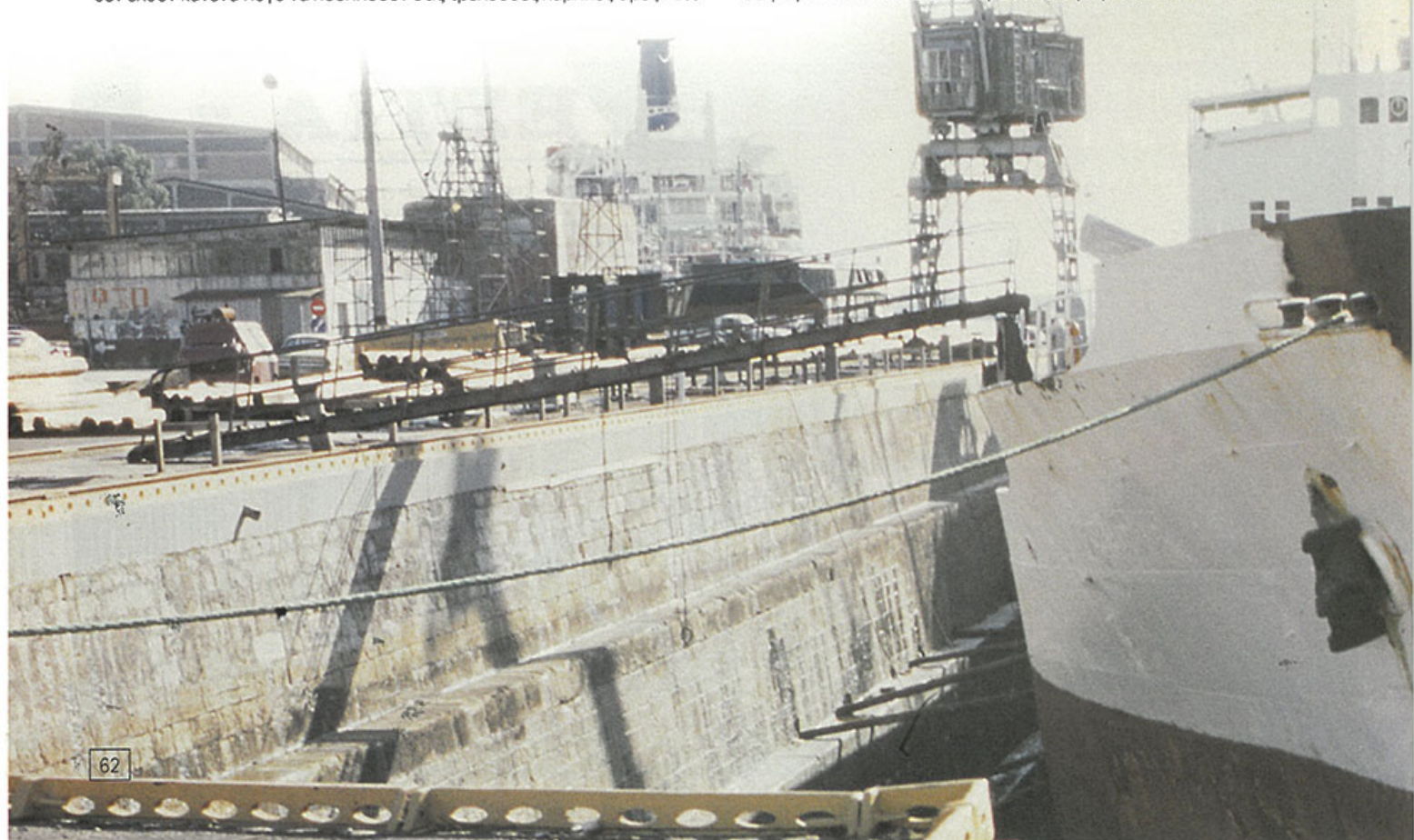
2. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος γηράσκει και η ανάγκη για ανανέωση προβάλλει επιτακτική. Με ιδιαίτερη έμφαση, αυτό ισχύει και για την ελληνική ναυτιλία.

3. Η μέχρι τώρα γνωστή και συνήθως μέθοδος ανανέωσης με την αγορά σχετικά νέων σε ηλικία πλοίων από δεύτερο χέρι, ιδίως σε περιόδους κρίσεων που οι τιμές είναι χαμηλές, δεν φαίνεται πια να λειτουργεί με την ίδια, όπως στο παρελθόν, αποτελεσματικότητα. Ερμηνείες μπορεί να υπάρχουν πολλές. Προσωπικά πιστεύω ότι τα εν λόγω πλοία βρίσκονται τώρα σε χέρια οικονομικά ισχυρότερων ναυτιλιακών συγκροτημάτων, που δεν έχουν κανένα λόγο να πουλήσουν στις τρέχουσες χαμηλές τιμές. Έτσι

εξηγείται η σπάνη αξιόλογων προς πώληση πλοίων και ο συνωστισμός που μονίμως πλέον παρατηρείται όταν τέτοια πλοία βγαίνουν στην αγορά.

4. Σε ορισμένες χώρες, τα ναυπηγεία, αυτή η πηγή απασχόλησης, συναθροίσματος και, μερικές φορές, εθνικής υπερηφάνειας, έχουν πια γίνει αντικείμενο ποικιλότροπων (αθέμιτων συνθηκών) ενισχύσεων εκ μέρους των κυβερνήσεων και, σε μερικές ακραίες περιπτώσεις, έχουν ενισχύσει την τεχνική υποδομή τους, τόσο σε δυναμικότητα όσο και σε τεχνολογία και μεθόδους εργασίας, ώστε από τώρα και εμπρός η έννοια της παραγωγικότητας να αποτελεί συνάρτηση, όχι μόνο της έκτασης των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού, αλλά και των εξειδικευμένων μεθόδων κατασκευής, όπως είναι η εκτεταμένη χρησιμοποίηση υπερβολικών, οι προκατασκευές μερών του σκάφους μεγάλου μεγέθους, η τυποποίηση του χώρου ενδιαιτήσεως, και άλλα τινά, που η εδώ έκθεσή τους βρίσκεται πέρα από τους σκοπούς του παρόντος.

5. Η πρόσφατη νομισματική και οικονομική κρίση στο χώρο της Άπω Ανατολής δημιούργησε καταστάσεις, υπό τις οποίες σειρά «παραδόξων» φαινομένων εκδηλώθηκαν. Αναφέρομαι ιδίως στην πτώση της ισοτιμίας του κορεατικού νομίσματος που μείωσε το κόστος της ναυπηγικής, αφού σε μεγάλο ποσοστό τα ονομαστικά ύψη μισθών και άλλων στοιχείων



κόστους παρέμειναν κατά βάση σταθερά -ίσως μερικά και να μειώθηκαν, ακόμη. Σε συνδυασμό με τις προσπάθειες (πολύ έως μετρίως επιτυχείς) βελτίωσης της παραγωγικότητας και, κατά συνέπεια, περαιτέρω πτώσεως του κόστους, η αποδοχή χαμηλών τιμών κατέστη ευκολότερη. Τα ίδια αποτελέσματα φάνηκαν και στην Ιαπωνία, με άλλες μεθόδους εκεί, των οποίων η ανάλυση θα ξέφευγε των σκοπών του παρόντος.

6. Ενώπιον των παραπάνω εκτεθεισών εξελίξεων, η Κίνα, με το νόμισμά της διατηρούμενο σταθερό (1 δολλάριο = 8 γιουάν), βρέθηκε προ ανταγωνισμού που, στην πρώτη φάση τουλάχιστον, όταν η γενική προσοχή ήταν προσανατολισμένη στα δεξαμενόπλοια και σε μεγάλες γενικά μονάδες, φαινόταν ανυπερβλήτως. Όταν όμως η Κορέα και, με ορισμένες διαφοροποιήσεις, η Ιαπωνία κάλυψαν κάπως τη ζήτηση, και όταν το ενδιαφέρον άρχισε να περιλαμβάνει και πλοία ξηρού φορτίου, handymax και panamax bulkcarriers, ιδίως από ελληνικής πλευράς, οι δυσκολίες σε μεγάλο βαθμό παρακάμφθηκαν και ήδη τα πλοία σημαντικά κινεζικά ναυπηγεία φέρονται να έχουν καλύψει τα άμεσα ανοίγματα μέχρι και κορεσμού. Εδώ ασφαλώς συνέβη και το σχετικό μικρό ετήσιο output των περισσότερων.

7. Όλα αυτά συνέβησαν υπό καθεστώς διαμόρφωσης των τιμών σε επίπεδα πολύ χαμηλότερα εκείνων που επικρατούσαν κατά τα τελευταία μερικά χρόνια. Αρκεί μόνο να σκεφθεί κανείς ότι το panamax bulkcarrier προ επταετίας πληρώθηκε μέχρι και 32 εκατομμύρια δολλάρια, ενώ σήμερα κλείνεται στα 20 εκατ. δολλάρια! Ίσως και κάτω από αυτά. Και ένα handysize των 22 εκατομμυρίων δολλαρίων έχει φθάσει τα 15 εκατ. δολλάρια!

8. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η ευρωπαϊκή ναυπηγική δεν ήταν δυνατό παρά να συνθιβεί με τέτοιες τιμές που, κατά τους Ευρωπαίους ναυπηγούς, δεν επαρκούν ούτε για την αγορά των υλικών και μηχανημάτων που χρειάζεται ένα πλοίο! Και ευθέως ήδη κατηγορούν τους Άπωανατολίτες συναδέλφους τους, ιδίως τους Κορεάτες, για αθέμιτες μεθοδεύσεις.

Καιρός όμως να σταματήσουμε την απαρίθμηση παραμέτρων. Ας προσαθήσουμε να δούμε πού βρισκόμαστε και πού πάμε... Αυτό και μόνον

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος γηράσκει και η ανάγκη για ανανέωση προβάλλει επιτακτική. Με ιδιαίτερη έμφαση, αυτό ισχύει και για την ελληνική ναυτιλία

αυτό, κατά πρώτο λόγο, μας ενδιαφέρει. Λοιπόν, βρισκόμαστε ακόμη σε περίοδο χαμηλών ναυπηγικών τιμών, που φαίνεται, όμως, να έχουν φθάσει το ναδίρ και ήδη απογειώνονται. Προφανής αιτία του φαινομένου η στοιχειώδης κάλυψη των ναυπηγικών κληνών, μαζί και η συνειδητοποίηση του επερχόμενου οικονομικού αδιεξόδου εκ μέρους των ναυπηγών. Παράλληλα προς αυτά, η άσκηση κριτικής προς τους διαμορφωτές της ναυπηγικής πολιτικής εμποδίζει σημαντικά την ανάπτυξη ή συνέχιση πολιτικής χαμηλών τιμών.

Έχουν, λοιπόν, δίκιο ή άδικο οι Ευρωπαίοι ναυπηγοί όταν διαμαρτύρονται; Η απάντηση και εδώ δεν είναι μονοσήμαντη. Έχουν και τα δύο! Δίκιο διό-

τι μια χώρα, μια κυβέρνηση, μια ολόκληρη κοινωνία διαμορφώνουν συνθήκες υπό τις οποίες ο θεμιτός (ποιος είναι τάχα ο ορισμός και ποια τα όρια του «θεμιτού»;) ανταγωνισμός δεν αφήνεται να λειτουργήσει ελεύθερα, δίκιο αφού παραβλέπεται ότι ένας ολόκληρος λαός, με θυσίες και με στερήσεις, έχει επιτύχει, τουλάχιστον στους τομείς κατασκευής συμβατικών πλοίων, μεθόδους δουλειάς και αύξηση παραγωγικότητας πράγματι καταπληκτικές. Εκεί που μπορεί να ευσταθεί η κριτική είναι στους τομείς στήριξης προβληματικών ναυπηγείων και παροχής αριθμού εγγυητικών επιστολών (refund guarantees).

Πολλοί Έλληνες έχουν εσχάτως στραφεί προς τα ναυπηγεία! Τι σημαίνει άραγε αυτό; Μα, το εξηγήσαμε ήδη παραπάνω. Μέθοδος ανανέωσης καλύτερη από τη ναυπηγική παραγγελία δεν

φαίνεται να υπάρχει σήμερα. Με την αυστηρή προϋπόθεση, βεβαίως, ότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις εκείνες που κάνουν την παραγγελία επιχειρηματικά ασφαλή (ρευστότητα και τεχνική υποδομή). Οι πολύ χαμηλές τιμές, που πρόσφατα επιτεύχθηκαν, καθιστούν την επένδυση μάλλον συμφέρουσα, όμως, βρισκόμαστε, νομίζω, στο τέλος αυτής της φάσης και, όπως ήδη ελέχθη, τα πρώτα σημάδια επανάδου στα παλαιότερα επίπεδα τιμών είναι ανιχνεύσιμα.

Και -για να κλείσουμε με ένα επιδοφόρο μήνυμα- σημάδια ανόδου της ναυτιλαγίας το προσεχές φθινόπωρο ίσως αρχίζουν να φαίνονται στον ορίζοντα -τουλάχιστον στο επίπεδο σχολιασμού των συμβαινόντων.

Μήπως πρέπει να προετοιμαζόμαστε για μία ακόμη άνοιξη; ➡



Χαμόγελα ικανοποίησης για την κίνηση του νηολογίου

Αυξήθηκε τον Ιούνιο η δύναμη σε πλοία και χωρητικότητα

Πρώτη φορά, μετά τον Ιούνιο του 1998, χαμόγελασαν στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, βλέποντας την κίνηση του νηολογίου του μήνα Ιουνίου.

Όχι μόνο οι εγγραφές ήταν περισσότερες από τις διαγραφές, αλλά βάσει των στοιχείων που δόθηκαν στη δημοσιότητα η χωρητικότητα ήταν διπλάσια!

«Το 1999 θα είναι διαφορετικό από τα προηγούμενα χρόνια. Θέλω να πιστεύω ότι θα ανακάμψει η ναυλαγορά και το ελληνικό νηολόγιο θα ενισχυθεί» είχε δηλώσει πριν από τρεις μήνες, σε συνέντευξή του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης. Είναι γεγονός ότι το πρώτο πεντάμηνο του '99 η κίνηση του νηολογίου κυμάνθηκε προς θετική κατεύθυνση (αν' ό,τι τα δύο προηγούμενα χρόνια) αφού σημειώθηκε σημαντική αύξηση χωρητικότητας και έκλεισε η ψαλίδα εγγραφών - διαγραφών. Διεγράφησαν 50 μονάδες και ενεγράφησαν 40.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι ο Ιούνιος είναι ο μήνας κατά τον οποίο κινείται θετικά το

νηολόγιο. Πέρυσι τον Ιούνιο είχε παρατηρηθεί «έκρηξη» με 22 εγγραφές, χωρητικότητας 567.000 κόρων, και μόλις 9 διαγραφές. Η δύναμη των πλοίων που είχαν υποστεί την ελληνική σημαία είχε ανέλθει σε 221.000 κόρους.

Από τα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκύπτει ότι, φέτος τον Ιούνιο, στο νηολόγιο ενεγράφησαν 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 307.827 κόρων. Οι διαγραφές έφθασαν τις 10, με σύνολο χωρητικότητας 153.627 κόρων. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και ο μέσος όρος ηλικίας των νέων μονάδων, που αγγίζει τα έξι χρόνια, ενώ όσων διεγράφησαν ξεπερνά τα 20 χρόνια. Είναι καθαρή πλέον η πρόθεση των Ελλήνων εφοπλιστών να προχωρήσουν γοργά προς την ποιοτική ναυτιλία, με σεβασμό στο ανθρώπινο δυναμικό, την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Οι πλοιοκτήτες που διέγραψαν τα σκάφη τους από το ελληνικό νηολόγιο προτίμησαν τα νηολόγια της Μάλτας, της Λιβερίας και της Κύπρου.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.ΠΑΡΑΣ 54	1979	Φ/Γ	ΕΝΥ	Ν.Π. 10646	1989
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ν.ΘΕΣΣ. 229	1999	Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΠΕΝΕΣΑΝΣ	Ν.Π. 10649	1999
Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΕΦΕΛΗ	Ν.Π. 10648	1990	Δ/Ε	ΑΛΘΑΙΑ	Ν.Π. 10650	1999
Ε/Γ-ΤΡ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ II	Ν.Π. 9785	1999	Δ/Ε	ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10651	1996
Ε/Γ-ΤΡ	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ II	Ν.ΘΕΣΣ. 232	1999	Δ/Ε	ΣΗ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10652	1996
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΑ	Ν.Π. 10653	1989	Φ/Γ	ΜΗΛΟΣ	Ν.Π. 10654	1978
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6-ΚΟΧ: 8.679 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 6,5 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6-ΚΟΧ: 299.148 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 6 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
Α/Β	ΡΟΔΟΣ	Ν.Π. 1147	1945	ΒΥΘΙΣΗ	Φ/Γ	ΠΕΛΑΓΟΣ	Ν.Π. 5840	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ	ΒΑΣΙΛΗΣ IV	Ν.Π. 6599	1951	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΑΝΕΜΟΣ	Ν.Π. 5969	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Ν.Π. 5981	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	Ν.Π. 6134	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	Ν.ΧΙΟΥ 308	1978	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Δ/Ε	ΝΕΔΗΜΑΡ	Ν.Π. 10361	1995	Α.Σ. ΚΥΠΡΟΣ
					Φ/Γ-ΟΒΟ	ΟΡΦΕΥΣ	Ν.Π. 9562	1970	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΑΙΑΝ	Ν.Π. 10421	1983	Α.Σ. (ΜΠΑΡΜΕΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 2- ΚΟΧ: 1.274 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 51 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 8-ΚΟΧ: 152.353 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 20 ΕΤΗ				

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4069
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 3857/29-6-99
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: «ΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»
ΕΔΡΑ: Νίκαια, οδός Μυκηνών 25
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Κυριότης πλοίων
ΑΦΜ: 097729090
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 29-6-1997.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο την Καλλιρρόη Δημοπούλου, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Κερατσινίου, οδός Προικονήσου 52, τηλ. 4007473.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 14-9-1999 ημέρα Τρίτη και ώρα 11-12, τόπο δε το Κατάστημα του Πρωτοδικείου.

του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

Παρά το γεγονός ότι διανύουμε ήδη την καλοκαιρινή περίοδο και τους κατ' εξαχίν μήνες των διακοπών, η δραστηριότητα των υποψηφίων αγοραστών συνεχίζεται αυξημένη και το ενδιαφέρον για αγορές

bulkcarriers κατά κύριο λόγο, αλλά και άλλων τύπων πλοίων ξηρού φορτίου, συνεχίζεται αμείωτο. Η κατάσταση που διαμορφώθηκε κατά τους τελευταίους μήνες, δηλαδή μικρή προσφορά αξιόλογων bulkcarriers εν σχέσει προς τη ζήτηση, συνεχίζει να ισχύει και έχει ως αποτέλεσμα τη διατήρηση των τιμών σε υψηλά επίπεδα.

Αντίθετα, στον τομέα των tankers τα πράγματα ήταν πολύ διαφορετικά και το ενδιαφέρον παρέμεινε μειωμένο. Κατ' επέκταση, ο αριθμός των πωλήσεων ήταν μικρότερος και αντικατοπτρίζει τα χαμηλά επίπεδα της ναυτιλαγοράς και την αβεβαιότητα για τις εξελίξεις.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, μετά τη σημαντική δραστηριότητα του πρώτου εξαμήνου, παρατηρείται κάποια ύφεση, όπως άρρηκτα αναμενόταν, λόγω των εποχιακών μουσώνων. Όμως, το συνεχιζόμενο ενδιαφέρον των αγοραστών της Ινδίας, αλλά και των τριών άλλων χωρών που δραστηριοποιούνται στις διαλύσεις, καθώς και η αναμενόμενη μεγάλη προσφορά πλοίων τους αμέσως επόμενους μήνες, ίσως οδηγήσουν σε νέα επίπεδα-ρεκόρ τις διαλύσεις κατά το 1999, και ως προς τον αριθμό των πλοίων αλλά και ως προς τη χωρητικότητα.

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

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το capesize «EQUINOX», 141.000 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 6.800.000 περίπου, σε αγοραστές συμφερόντων BRAVE MARITIME, το panamax «STAMFORD TRADER», 70.119 DWT ναυπηγήσεως 1995 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 17.700.000 σε Έλληνες αγοραστές (POLARIS), το panamax «NORTH MARCONESS», 64.400 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.400.000 σε Έλληνες αγοραστές, το panamax

«HELIOPOLIS», 64.460 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.380.000 σε Ιταλούς αγοραστές, το handyman «MALAYA», 41.545 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, εξοπλισμένο με γερανούς 4x25 t, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.700.000 σε Ινδούς αγοραστές (GREAT EASTERN), το επίσης handyman «PACIFIC SKY», 40.400 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, εξοπλισμένο με γερανούς 4 x 25 t, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.900.000 σε ελληνικά συμφέροντα της Νέας Υόρκης, το bulkcarrier «OCEAN ATLAS», 23.900 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.750.000 σε Έλληνες αγοραστές, και το MPP tweendecker «AQUITANIA», 17.300 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην (Ανατολική) Γερμανία, εξοπλισμένο με γερανούς 3 x 40 t και μεταφορικής ικανότητας 928 TEU, αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.500.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές.

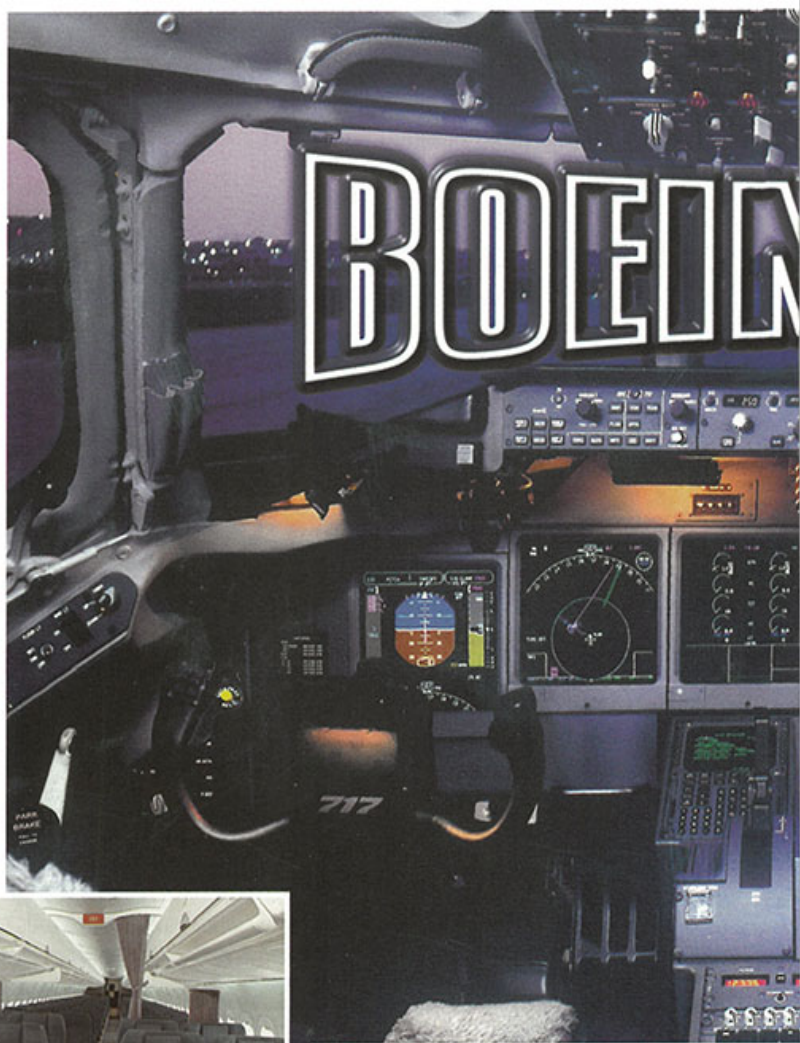
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το VLCC «NEW PROSPERITY», 271.900 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.250.000 σε Έλληνες αγοραστές (συμφέροντα ELKA), το «SENTINEL», 106.600 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 13.200.000 σε αγοραστές συμφερόντων TROODOS, το chemical «PRATBHA GODAVARI», 29.900 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.500.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές και το chemical «JO BREID», 26.300 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Κροατία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.500.000 σε Νορβηγούς αγοραστές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το bulkcarrier «ALEXANDRIA», 27.200 DWT ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 112 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας, το bulkcarrier «HOI CHEUNG», 34.196 DWT ναυπηγήσεως 1973 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 107 ανά τόνο light σε αγοραστές της Κίνας και το tanker «ASSIMINA», 254.736 DWT ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 118 ανά τόνο light σε αγοραστές του Πακιστάν. Δεν έγιναν γνωστές κατά το τελευταίο διάστημα συγκεκριμένες αγορές από αγοραστές του Μπαγκλαντές, πιστεύεται όμως ότι παραμένουν άμεσα ενδιαφερόμενοι, κυρίως για tankers, σε επίπεδα τιμών παραπλήσια με αυτά του Πακιστάν. ➡

Στις 25 Ιουνίου προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού το Boeing 717, που αποτελεί το πιο σύγχρονο αεροσκάφος νέας τεχνολογίας στο χώρο των περιφερειακών αερομεταφορών και είναι σχεδιασμένο να αντικαταστήσει τον «προκάτοχό» του, DC-9-30. Τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους θα προμηθευθεί η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και θα αποτελέσει το «όχημα» επέκτασης και ανάπτυξής της σε διεθνές και περιφερειακό πλέον επίπεδο.



του Ηλία Μπίσια



Το Boeing 717 λανσαρίστηκε αρχικά τον Οκτώβριο του 1995 και μετά τη συγχώνευση της Boeing με την McDonell Douglas, το 1997, έλαβε τη σημερινή ονομασία του. Είναι ειδικά σχεδιασμένο για την αγορά αερογραμμών 100 θέσεων, όπου η πλειονότητα των πτήσεων είναι αποστάσεων μεταξύ 500 και 800 χιλιομέτρων. Όπως και ο προκατόχος του, το DC-9-30, το Boeing 717 χαρακτηρίζεται από ταξινόμηση πέντε θέσεων κατά πλάτος, στο εσωτερικό της καμπίνας, όπως και μεγαλύτερες θέσεις αποσκευών πάνω από τους επιβάτες. Παράλληλα, το αεροσκάφος δύναται να διαθέτει δύο κατηγορίες θέσεων επιβατών, διακεκριμένη και οικονομική, παρέχοντας οπ-

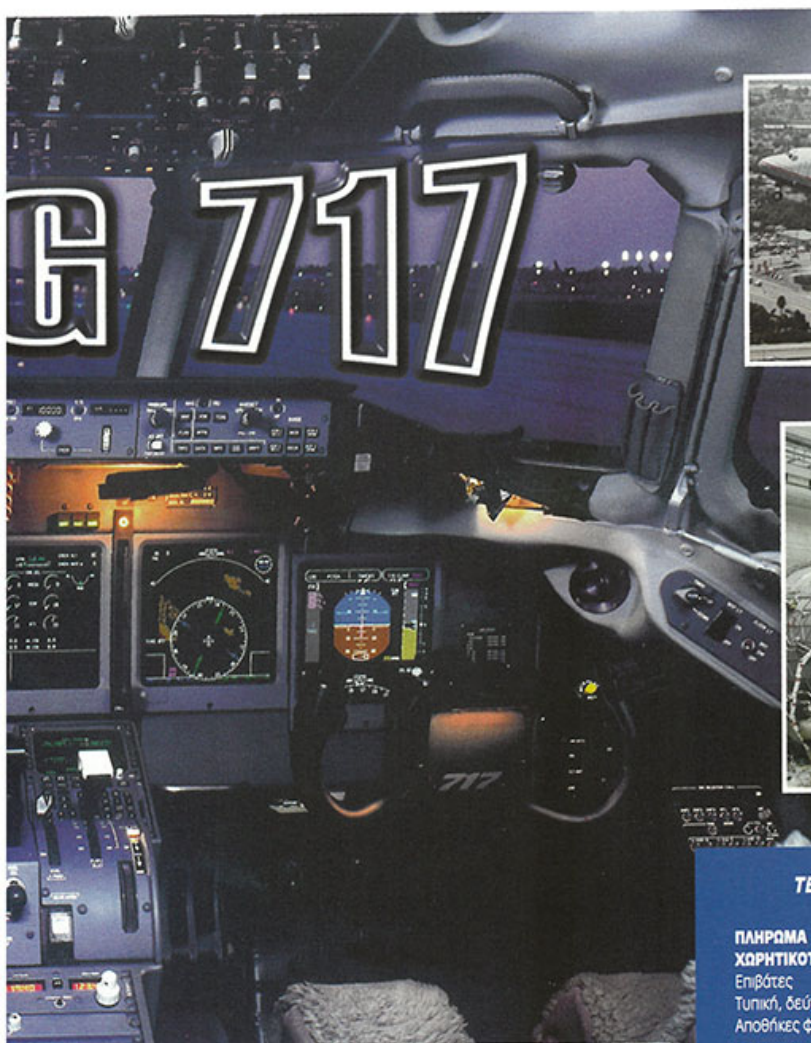
μαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές του.

Το πιλοτήριο (κοκπίτ) δύο μελών πληρώματος αποτελείται από την πιο σύγχρονη και δοκιμασμένη τεχνολογία και ηλεκτρονική αεροπλοΐας της σημερινής βιομηχανίας, περιλαμβάνει περίπου έξι εναλλασσόμενες μονάδες με οθόνες υγρών κρυστάλλων και ανώτερα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών Honeywell VIA 2000, παρόμοια με συστήματα άλλων σύγχρονων αεριωθουμένων της Boeing. Το κατώστρωμα απογείωσης στο 717 περιλαμβάνει ένα Σύστημα Ηλεκτρονικών Οργάνων, ένα διπλό Σύστημα Διαχείρισης Πτήσης, ένα Κεντρικό Σύστημα Παρουσίασης Κεντρικών Βθιβών και ένα Σύστημα Παγκόσμιας Εύρεσης Θέσης.

Επίσης, ως προαιρετικά χαρακτηριστικά υπάρχουν οι λειτουργίες κατηγορίας IIIB ικανότητας αυτόματης προσγείωσης σε κακές καιρικές συνθήκες και Συστήματα Μεθιλοντικής Αεροπλοΐας.

Δύο ανώτερης τεχνολογίας μηχανές BMW/Rolls-Royce, υψηλής παράκαμψης αναλογίας μηχανές, δίνουν ώθηση στο 717. Η μηχανή BR715 κατατάσσεται σε ώση απογείωσης 18.500 - 21.000 ιππών, με χαμηλή κατανάλωση καυσίμων και σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα έκλυσης θορύβου από τις μονάδες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος σε συγκρίσιμα αεροπλάνα.

Συγκεκριμένα, το αεροσκάφος θα εκπέμπει έως και 5 ντεσιμπελ χαμηλότερα από τα όρια των



ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΥ BOEING 717

ΠΑΡΩΜΑ 2, συν αεροσυνοδοί
ΧΑΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Επιβάτες
Τυπική, δεύτερης κατηγορίας 106
Αποθήκες φορτίου 935 κυβικά πόδια / 26,5 κυβικά μέτρα

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ακροπτερυγία 93,3 πόδια / 28,45 μέτρα
Συνολικό μήκος 124,0 πόδια / 37,81 μέτρα
Συνολικό ύψος 29 πόδια & 1 ίντσα / 8,92 μέτρα

ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΤΕΡΩΝ

Μαζί με το πτερύγιο κλίσεως 1.000,7 τετραγωνικά πόδια
..... 92,97 μέτρα
Sweepback (1/4 χορδής) 24,5°

ΘΥΡΥΒΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

(μετρήθηκε έναντι Σταδίου 3/Κεφάλαιο 3)
Οριακή γραμμή -7dB
Απογείωση -7dB
Προσέγγιση -6,4dB

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

(μετρήθηκε έναντι ορίων ICAO)
Μονοξέλαιο του άνθρακα -70%
Οξείδια αζώτου -40%
Καπνός -42%

κανονισμών που αναμένεται να τεθούν σε ισχύ από την Ε.Ε. έως το 2002.

Το νέο 100 θέσεων, δύο μηχανών αεριωθούμενο πολιτικό αεροσκάφος παρουσιάζει πρόοδο στο πρόγραμμα του ελέγχου πτήσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες και έχει προγραμματιστεί για κοινή πιστοποίηση από τις Κοινές Αρχές Αξιοπιστοποίησης της Ευρώπης και της Ομοσπονδιακής Διοίκησης Αεροπλοΐας των Ηνωμένων Πολιτειών, αργότερα, αυτό το καλοκαίρι. Οι πρώτες παραδόσεις σε πελάτες θα αρχίσουν τον Σεπτέμβριο.

«Το Boeing 717 είναι το σωστό αεροπλάνο, τη σωστή στιγμή, για την αγορά 100 θέσεων» δήλωσε ο Jim Phillips, αντιπρόεδρος του Ομίλου Εμπορικών Αεροπλάνων Boeing - Πρόγραμμα 717. «Πιστεύουμε ότι το 717 είναι

η καλύτερη λύση για την αγορά, και

ότι οι αερογραμμές θα αναγνωρίσουν πόσο επιτυχές θα είναι στην ικανοποίηση των προσδοκιών τους». Μελετώντας τις παραμέτρους του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των προσφερομένων προϊόντων σήμερα στην αγορά, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα αποφάσισε τη μίσθωση δύο νέων αεροσκαφών, τελευταίας τεχνολογίας, Boeing 717-200 για πενταετή περίοδο, από την εταιρεία Bavaria International Aircraft Leasing Co.

Τα Boeing 717-200 επηλέγησαν διότι διαθέτουν συστήματα τελευταίας τεχνολογίας, έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας και επιχειρησια-

κή ευελιξία για την εκτέλεση πτήσεων περιφερειακών δρομολογίων,

στα οποία η κίνηση αυξάνεται ραγδαία. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα επέλεξε την έκδοση των 105 θέσεων προσφέροντας έτσι τη μεγαλύτερη δυνατή άνεση χώρου στον επιβάτη. Οι κύριοι στόχοι του εγκεκριμένου, από το Δημόσιο, Επιχειρησιακού Σχεδίου 1998-2003 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας Α.Ε. είναι η ανάπτυξη και επέκταση της εταιρείας τόσο στο εσωτερικό όσο και στο περιφερειακό δίκτυο, από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αποβλέπει δε στη μετεξέλιξή της σε διεθνή περιφερειακό αερομεταφορέα με αυτοδύναμη λειτουργία. ➡



Τη Δευτέρα 21 Ιουνίου 1999 η αεροπορική εταιρεία της Δανίας **Maersk Air**, με γενικό αντιπρόσωπο πωλήσεων στην Ελλάδα την APG Hellas SA, που άρχισε στις 28 Μαρτίου 1999 καθημερινές πτήσεις από Αθήνα προς Κοπεγχάγη, μετέφερε τον υπ' αριθμόν 10.000 επιβάτη. Ο κύριος Ανδρέας Ανδρέου, στέλεχος της MD Foods, έτυχε στην προνομιακή θέση του δέκατου χιλιοστού πελάτη της **Maersk Air** από την Αθήνα. Κατά την αναχώρησή του προς Κοπεγχάγη τον χαιρέτησαν και συνεχάρησαν ο κ. Γ. Πλατανιάς, γενικός διευθυντής της APG Hellas SA, και η κ. Σαμπουκά, υπεύθυνη επίγειων

εξυπηρέτησεων της **Maersk Air** στην Ελλάδα και του ευχήθηκαν καλό ταξίδι, προσφέροντάς του χαρακτηριστικά ενθύμια για την περίπτωση.

Η **Maersk Air**, με μόλις 3 μήνες λειτουργίας απευθείας καθημερινών πτήσεων από Αθήνα προς Κοπεγχάγη, καθιερώθηκε με γοργούς ρυθμούς στην ελληνική αγορά, χάριν στο νεότερο στόλο της στην Ευρώπη, που απαρτίζεται από αεροσκάφη Boeing 737-500 ενός έτους, σε συνδυασμό με την άρτια εκπαίδευση των υπαλλήλων της καθώς και την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την αύξηση επιβατών της **Maersk Air** το 1998 προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, η οποία ανήλθε σε ποσοστό 10% έναντι του 1997. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν ότι η **Maersk Air** συγκαταλέγεται στις 10 καλύτερες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης το 1998.



Air Greece

Η Air Greece εφαρμόζει από 1ης Ιουλίου έκπτωση 10% στα εισιτήρια που κλείνονται και αγοράζονται μετ' επιστροφής σε όλο το δίκτυο των πτήσεών της, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικών κατηγοριών ναύτων. Παράλληλα, η εταιρεία εγκαινίασε πρόσφατα καθημερινή πτήση για Κέρκυρα, ενώ αύξησε τα δρομολόγια της μεταξύ Αθήνας και Ηρακλείου σε πέντε καθημερινά.

Emirates Group:

αύξηση 15,6% στα καθαρά κέρδη το 1998/99

Για την Emirates Group, που αποτελείται από την Emirates Airline και την DNATA, το οικονομικό έτος 1998/1999 έκλεισε με καθαρά κέρδη που ξεπερνούν τα 117 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, δηλαδή αύξηση 15,6% σε σύγκριση με το οικονομικό έτος 1997/98, ενώ ο τζίρος της εταιρείας έφθασε τα 1.315 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, αύξηση 8,8%.

Η Emirates Airlines μετέφερε 4 εκατομμύρια επιβάτες, το δε ποσοστό πληρότητας έφθασε το 74,5%.

Ας σημειωθεί ότι η Emirates Airline, κατά τη διάρκεια του 1998/1999, ολοκλήρωσε την παραλαβή των 9 συνοδικά Boeing 777, ενώ παρέλαβε ήδη δύο από τα 17 Airbus A330-200. Επίσης, υπέγραψε συμβόλαιο ύψους 2,4 δισ. δολαρίων ΗΠΑ για την αγορά έξι Airbus 340-500, με option για άλλα 10 του ίδιου τύπου.

Όσο για την Ελλάδα, η Emirates συμπλήρωσε την 1η Ιουνίου τρία χρόνια επιτυχημένης λειτουργίας, αποτέλεσμα της οποίας ήταν η μετακίνησή της σε νέα γραφεία από τις 18-12-98. Το ποσοστό της επιβατικής πληρότητας από την Ελλάδα ανήλθε το 1998/99 σε 70%, ενώ στη γραμμή Αθήνα-Ντουμπάι-Αθήνα έφθασε το 75%.



AIR
του Ηλία Μπίσια

Η Sabena και η Swissair

Η Swissair και η Sabena θα είναι οι πρώτες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο που θα συγχωνεύσουν σημαντικές επιχειρήσεις τους. Τα διοικητικά συμβούλια του SairGroup και της Sabena ενέκριναν πρόγραμμα που προβλέπει κοινές επιχειρηματικές δραστηριότητες από την 1η Ιουνίου του 2000. Η εφαρμογή του Σχεδίου Diamond, όπως ονομάστηκε, θα αρχίσει την 1η Ιουλίου.



Ο SairGroup αποκτά μερίδιο στη South African Airways

Τελείωσαν με επιτυχία οι διαπραγματεύσεις του SairGroup για την απόκτηση μεριδίου στη South African Airways (SAA). Η συμφωνία προβλέπει την αγορά του 20% της SAA από τον όμιλο SairGroup έναντι ποσού 230 εκατ. δολλαρίων. Η αγορά αυτή καθιστά τη South African Airways, τη Swissair και τους συνεταιρούς της στο Qualifier Group την ισχυρότερη αεροπορική συμμαχία στην αφρικανική ήπειρο.

Η Alpi Eagles στον όμιλο Manos

Η Ιταλική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Alpi Eagles, η οποία συνδέει την Αθήνα με τη Βενετία και την Ανκόνα (τέσσερις και τρεις φορές την εβδομάδα, αντίστοιχα) ανέθεσε στον όμιλο Manos την αντιπροσωπεία της στην Ελλάδα.

Cronus

Νέες καθημερινές πτήσεις για Ρώμη και Χανιά από την Cronus Airlines. Από 1ης Ιουλίου, η Ρώμη αποτελεί τον όγδοο προορισμό της Cronus στην Ευρώπη.

Οι πτήσεις για Ρώμη είναι καθημερινές με ώρα αναχώρησης τις 8.30 από το ανατολικό αεροδρόμιο του Ελληνικού. Το εισιτήριο μετ' επιστροφής αρχίζει από τις 75.000 δρχ.

Ήδη, εκτελείται με επιτυχία η αεροπορική σύνδεση της Αθήνας με τα Χανιά. Σημειώνεται ότι η Cronus Airlines εξυπηρετεί με καθημερινά και πυκνά δρομολόγια τη Θεσσαλονίκη, τη Ρόδο και το Ηράκλειο.

Όλες οι πτήσεις της εταιρείας, η οποία διαθέτει 5 αεροσκάφη, πραγματοποιούνται με υπεράσύγχρονα jet Boeing 737-300 και 737-400. Πρόβλεψη της εταιρείας αποτελεί η μεταφορά, το 1999, περισσότερων του 1.000.000 επιβατών.



Virgin Atlantic News

Η Virgin Atlantic αποκαλύπτει τη νέα εταιρική εικόνα της, τα νέα χρώματά της και τα...ιπτάμενα κρεβάτια. Ο Richard Branson παρουσίασε με πρωτότυπο τρόπο τη νέα εικόνα της εταιρείας στο αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ. Επίσης, παρουσιάστηκε το μοντέλο των «ιπτάμενων κρεβατιών», δηλαδή των νέων επαναστατικών καθισμάτων της Upper Class -για όλες τις πτήσεις μακρινών αποστάσεων- που μετατρέ-

πονται σε μονά αλλή και διπλά κρεβάτια!

Τα νέα χρώματα που υιοθέτησε η Virgin, κόκκινο, μωβ και ασημί, έχουν ήδη κάνει την εμφάνισή τους στις νέες στολές των αεροσυνοδών, σχεδιασμένες από τον John Rocha. Η νέα εικόνα της εταιρείας είναι έργο του Τμήματος Σχεδιασμού της Virgin, σε συνεργασία με τη Start Design. Το συνολικό κόστος του σχεδιασμού και της προσαρμογής του λογότυπου έφθασε τα 2,5 εκατ. αγγλικές λίρες. Μέχρι το τέλος του χρόνου, όλα τα αεροσκάφη της Virgin θα φέρουν τα νέα χρώματα. Όσο για το νέο κάθισμα, μετατρέπεται σε μονό κρεβάτι 2 μέτρων, το δε διπλό κάθισμα μετατρέπεται σε διπλό κρεβάτι, με διαστάσεις 1,84 μ. μήκος και 1,83 μ. πλάτος. Τα νέα καθίσματα θα έχουν τοποθετηθεί σε όλα τα αεροσκάφη μέχρι το τέλος του 2000. Σχεδιάστηκαν από τον Joe Ferry, βραβευμένο φοιτητή του Royal College of Art, ο οποίος είναι τώρα διευθυντής Βιομηχανικού Σχεδιασμού της Virgin Atlantic και ανέλαβε το σχεδιασμό ως μεταπτυχιακή εργασία του.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



«ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ»

Του Γ.Π. Βλάχου, αναπληρωτή καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς
Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλης

Ο συγγραφέας του τόμου αυτού επιχειρεί επιτυχώς μια διεξοδική καταγραφή και ανάλυση του θεσμικού πλαισίου (διεθνούς, κοινοτικού, ελληνικού), το οποίο διέπει τη ναυτιλία γενικά και ειδικότερα της χώρας μας, ενώ περαιτέρω το θεσμικό αυτό οικοδόμημα αποτιμάται κριτικά ως προς το επίπεδο αποτελεσματικότητας και τις πρακτικές επιπτώσεις στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο κυρίαρχος χαρακτήρας της θεσμικής προσέγγισης συμπληρώνεται από ιδιαίτερα χρήσιμες και προσιτές αναλύσεις οικονομικής και τεχνικής φύσεως, που συμβάλλουν στη διεπιστημονική αντιμετώπιση του προβλήματος.

«ΣΥΛΛΟΓΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ & ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ»

Του Β. Γαμβρούδη, τέως
Διευθυντή Υπουργείου
Εργασίας
Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλης

Η διαμόρφωση της έκδοσης αυτής αποβλέπει στο να είναι σύντομο και περιληπτικό τα επιμέρους θέματα, αλλά και τα ταξινομημένα κατά ήμμο για σύντομη ανεύρεση. Έτσι, δεν χρειάζεται η αναδρομή σε πολυάριθμα βοηθήματα, αφού η πρόσβαση στο ζητούμενο γίνεται αμέσως από το αλφαβητικό ευρετήριο του κάθε ήμμου, που απεικονίζει ό,τι ισχύει σήμερα με όλες τις παραμέτρους τού προς επίλυση θέματος.

Στην έκδοση αυτή παρατίθεται όλη η ισχύουσα εργατική νομοθεσία και η κυριότερη νομολογία των τελευταίων 25 ετών με περιληπτικό τρόπο, για την πλήρη γνώση του ερευνώμενου θέματος σε σύντομο χρόνο. Η αυτοτελής αυτή έκδοση αποτελεί μια τράπεζα επίκαιρων και έγκυρων, σύντομων πληροφοριών για οτιδήποτε απασχολεί τον χειριζόμενο εργασιακό ήμμο.



«ΧΑΙΝΗΔΕΣ - ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ»

Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης
σε συνέκδοση με τη «Λύρα»

Στη μουσική αυτή έκδοση, τέταρτη δισκογραφική δουλειά τους, οι Χαϊνήδες επικαλούνται τα παιχνίδια που έμαθαν από παιδιά -«...τον πόλεμο, την παρέα, το γέλιο, το πανηγύρι, τη μικροτρέλλα της κάθε στιγμής»- για να εκφράσουν και να υποστηρίξουν τις αλήθειες τους με τη μουσική. Με τις μνήμες τους πολύ νωπές και έντονες, γεμάτες εικόνες και μυρωδιές, γεύσεις από έναν πολιτισμό που δοκιμάζεται, συρρικνώνεται και αδυνατεί να παρακολουθήσει τις ραγδαίες εξελίξεις των καιρών, μετουσιώνουν στη μουσική τους «το νότο, το βοριά, το γαρμύ, τη θάλασσα, την ελιά, τον πρίνο, τον ασπράδα, τους γερανοί, τους συκοφάδες, τους γονείς μας κι όλους τους δασκάλους, ανώνυμους κι επώνυμους, που μας κληροδότησαν τη γνώση τους», όπως γράφει στο σημείωμά του ο Δημήτρης Αποστολάκης.



«ΛΕΣΒΟΣ ΑΙΟΛΙΣ»

Τραγούδια και χοροί της Λέσβου
Συλλογή-επιμέλεια: Νίκος Διονυσόπουλος
Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης σε συνέκδοση με
την Επιτροπή Ερευνών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Η έκδοση περιέχει μια επιλογή σκοπών και τραγουδιών από τη δεκάχρονη επιτόπια μουσική έρευνα και καταγραφή που έγινε σε όλο το νησί από τον Νίκο Διονυσόπουλο και την επιστημονική ομάδα η οποία ηλίσωσε την όλη προσπάθεια. Ωριότατοι οργανικοί σκοποί, αμανέδες και γνώριμα τραγούδια, τα οποία συχνά μας παραπέμπουν στις ηχογραφήσεις των αρχών του αιώνα στη Σύμυρνη και την Πόλη. Μαζί με αυτά υπάρχουν και όλη τραγούδια, καθαρά τοπικού ρεπερτορίου, ενώ κυριαρχούν οι χορευτικοί σκοποί και ιδιαίτερα οι καροίθαμάδες, τα σαρτά και τα ζειμπέκικα. Επίσης, έχουν καταγραφεί γκάνιντες, που αποτελούν μοναδική ίσως περίπτωση στο Αιγαίο. Η έκδοση συνοδεύεται από έγχρωμο δίσκωσσο πολυσέλιδο φυλλάδιο, με σπάνιες παλαιές φωτογραφίες, χάρτες, αναλύσεις για τη μουσική και το χορό, στίχους και σχόλια για τα τραγούδια.



Ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού Αυστρίας, σε συνεργασία με την Austrian Airlines, επέθεσε 7 τουριστικά πρακτο-

ριστικών πληροφοριών και υπηρεσιών προς τους πελάτες τους.

Ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού Αυστρίας και η Austrian Airlines θέτουν στη διάθεσή των Austrian Specialists πληροφοριακό υλικό, οδήγα και συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού τους, ενώ η Austrian Airlines τους προμηθεύει με όλα τα απαραίτητα μέσα για την προώθηση του τουριστικού προϊόντος της, των



ρεία στην Ελλάδα, τους ενονομαζόμενους «Austrian Specialists», στοχεύοντας στην ευκολότερη διάθεση του-

Austrian Holidays. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να τηλεφωνήσετε στο 9601.364.

Υπό το φως των κεριών

Νυκτερινό κέντρο, στα λιμανάκια της Βουθιαγμένης, επέθεσε η κ. Κορίνα Πατέλη, στέλεχος της Kiriacoulis Mediterranean, για να εορτάσει την ονομαστική εορτή της στις 7 Ιουλίου.



Από αριστερά ο Φάνης Κυριακούλης πρόεδρος της Kiriacoulis Mediterranean, η Γαρυφαλλιά Κυριακούλη, η εορτάζουσα Κορίνα Πατέλη, ο Ρήγας Ρηγάκης, χρηματιστής, και Αγάνη Ασπρίδου, Miss Τουρισμός 1995

Στο κεφάλτο πάρτι παρευρέθηκαν μεταξύ άλλων ο πρόεδρος της Kiriacoulis Mediterranean κ. Φάνης Κυριακούλης, ο πρόεδρος των Ναυτομεσιτών κ. Νίκος

Πενθερουδάκης

μετά της συζύγου του, ο κ. Σπύρος Μαρτσέκης, σύμβουλος επενδύσεων της Morgan Stanley, ο κ. Χρ. Βάμβας, ο κ. Γ. Δαμανάκης, ο κ. Κ. Λύτρας, η κ. Καραμήτρου, κ.ά.

Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κύπρου

Αποκλειστική συνεργασία για την Ελλάδα υπέγραψαν το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κύπρου και η εταιρεία Δημοσίων Σχέσεων Advance Communication & Marketing, με σκοπό την ενημέρωση εταιρειών για τη διεξαγωγή συνεδρίων, εκθέσεων, εκδηλώσεων και σεμιναρίων στην Κύπρο.

Το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κύπρου βρίσκεται στη Λευκωσία και συνδυάζει την τεχνολογική υπεροχή με την αρτιότητα των υπηρεσιών του.

Οι προγραμματισμένες εκδηλώσεις από την Advance Communication στο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κύπρου είναι: «Επενδυτικές ευκαιρίες από την Κύπρο στην Ελλάδα», «Κορυφαίοι Έλληνες ζωγράφοι και γλύπτες στην Κύπρο», «Η ελληνική μόδα στην Κύπρο».

Φεστιβάλ ταχυπλοίας

Έληξε με επιτυχία το 1ο Φεστιβάλ Ταχυπλοίας στην Κέρκυρα, που συνδιοργάνωσαν ο Δήμος Εσπερίων και η Κερκυραϊκή Λέσχη Ταχυπλοίας στο Σιδάρι της Κέρκυρας.

Το φεστιβάλ περιελάμβανε τους εξής αγώνες:

1. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Jet Ski, έναν αγώνα.
2. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα T850, έναν αγώνα.
3. Αγώνες φουσκωτών σκαφών (offshore και τριγώνου).

Αξίζει να σημειωθεί ότι στους αγώνες συμμετείχαν 50 και πλέον αθλητές, οι οποίοι αγωνίστηκαν με ενθουσιασμό σε μία νέα πίστα αγώνων ταχυπλοίας. Η συμμετοχή του κοινού, που κατέκλυσε το χώρο των αγώνων, ήταν επίσης μεγάλη. Αθλητές και κοινό επιδοκίμασαν τη διοργάνωση και έμειναν ενθουσιασμένοι από το θέαμα των αγώνων και τις παράλληλες εκδηλώσεις.

Τη διοργάνωση του 1ου Φεστιβάλ Ταχυπλοίας «Εσπερία '99» υποστήριξαν με χορηγίες τους κερκυραϊκές και πολυεθνικές επιχειρήσεις.



Διεθνής έρευνα ταχύτητας και μετακίνησης

Η ταχύτητα για την DHL, μία από τις πρώτες εταιρείες στις διεθνείς αερομεταφορές, είναι βασικό στοιχείο της. Το να γνωρίζει η DHL πόσο χρόνο χρειάζεται για να διασχίσει μερικές από τις πιο πολυσύχναστες πόλεις στον κόσμο αποτελεί δείκτη μέσω του οποίου μπορεί να βελτιώνει συνεχώς την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών της.

Τα στοιχεία, λοιπόν, που συγκεντρώθηκαν δείχνουν ότι για να διανυθεί απόσταση 5 χλμ. στο κέντρο της Αθήνας, χρειάζονται 33 λεπτά κατά μέσο όρο, καθιστώντας την πρωτεύουσα της Ελλάδας από τις πιο δύσκολες στην Ευρώπη. Το πιο γρήγορο επιχειρηματικό κέντρο είναι η Σιγκαπούρη με 9 λεπτά και ακολουθεί το Ποχάναμπουρκ με 12 λεπτά. Το Λονδίνο βρίσκεται στην τρίτη θέση (13 λεπτά) και είναι η πιο εύκολη πόλη στην Ευρώπη, ενώ την τελευταία θέση κατέχει η Καϊκούτα των Ινδιών, όπου για να διανυθεί απόσταση 5 χλμ. χρειάζονται 4,5 ώρες, διότι αναγκαστικά πρέπει ο courier να τη διανύσει πεζός.

publi

Το κολλέγιο SBE

(SHIPPING & BUSINESS EDUCATION)

Το κολλέγιο SBE δραστηριοποιείται στον κλάδο του SHIPPING & TRANSPORT τα τελευταία δέκα χρόνια και έχει ως αποστολή την ανάπτυξη στελεχών και επιχειρήσεων.

Το ιδιαίτερα απαιτητικό επιχειρηματικό περιβάλλον του SHIPPING INDUSTRY εξελίσσεται ταχύτατα, γι' αυτό τα ανώτερα στελέχη πρέπει να προετοιμαστούν κατάλληλα για να το αντιμετωπίσουν.

Τα προγράμματα του SBE, όπως και η «εκπαιδευτική κουλτούρα του», πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε να ανταποκρίνονται στα standards των αγγλικών πανεπιστημίων.

Το SBE συνδυάζει την ακαδημαϊκή υποδομή με την επαγγελματική εμπειρία, βοηθώντας να μετατραπεί η γνώση σε επιχειρηματική δεξιότητα.

ΤΙ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΗΜΕΡΑ

ΤΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ SBE

1. Εκπαιδευτικές συμβουλές
2. Οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων
3. Εκπαιδευτικά πακέτα ειδικά για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις
4. Εποπτικά μέσα διδασκαλίας
5. Εξειδικευμένους εκπαιδευτές (Ελληνες και αλλοδαπούς)
6. Διεπιχειρησιακή επιμόρφωση
7. Ενδοεπιχειρησιακή επιμόρφωση
8. Χρηματοδότηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων
9. Διαχείριση προγραμμάτων
10. Αξιολόγηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων

ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΣΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Μας χαρακτηρίζει η μεθοδολογία, η πρωτοτυπία και, φυσικά, η ποιότητα.

Πιστεύουμε ότι οι εποχές που ο διδάσκων έλεγε και οι διδασκόμενοι άκουγαν έχει περάσει οριστικά.

Σήμερα, η μετάδοση των γνώσεων είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την προσωπικότητα του αποδέκτη. Στα προγράμματα του SBE πρωταγωνιστής είναι ο εκπαιδευόμενος και η συμμετοχή του είναι αναγκαία και δυναμική.

Η λειτουργία του SBE στην αναγνώριση των εκπαιδευτικών αναγκών συνοψίζεται στα εξής έξι βασικά στάδια:

1. Προσδιορίζουμε το πρόβλημα
2. Καθορίζουμε τους εκπαιδευτικούς στόχους
3. Σχεδιάζουμε και οργανώνουμε το πρόγραμμα
4. Υλοποιούμε το πρόγραμμα
5. Ελέγχουμε και αξιολογούμε το πρόγραμμα
6. Συντάσσουμε την απολογιστική έκθεση

ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΚΟΛΛΕΓΙΟΥ SBE

Οι στρατηγικοί στόχοι του

Κολλεγίου είναι τέσσερις:

α. Δημιουργία νέων ναυτιλιακών στελεχών με τριετή εκπαιδευτική διαδικασία (για αποφοίτους λυκείου).

β. Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη ναυτιλιακών στελεχών πτυχιούχων.

γ. Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη ναυτιλιακών στελεχών μη πτυχιούχων.

δ. Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Από το πρώτο στάδιο ζωής του Κολλεγίου SBE, δραστηριοποιήσαμε στην έρευνα αγοράς και στον εντοπισμό των προβλημάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των στελεχών τους.

Αναλύσαμε έτσι δεδομένα αρκετά μεγάλου εύρους, εφόσον η έρευνα έχει συμπεριλάβει 500 επιχειρήσεις, μικρές, μεσαίες και μεγάλες, του κλάδου, είτε της ποταμολογίας φορτηγού ναυτιλίας, είτε της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, είτε της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, είτε της ακτοπλοΐας, είτε και κρουαζιερόπλοιων.

Η πρώτη έρευνα πραγματοποιήθηκε το 1988 και ανά διετία ανατροφοδοτείται και εμπλουτίζεται με νέα στοιχεία.

Σήμερα, μας γνωρίζει μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που είτε έχει στείλει στελέχη του σε διεπιχειρησιακά προγράμμά μας, είτε έχουμε εκτελέσει ενδοεπιχειρησιακό πρόγραμμα σε αυτές.

Από το πρώτο στάδιο ζωής της επιχείρησής, είχε γίνει αντιληπτό στους συνεργάτες μας, ότι προσανατολισμός και φιλοσοφία μας ήταν η ΠΟΙΟΤΗΤΑ, αξιοποιώντας όλα τα εργαλεία του σύγχρονου MANAGEMENT ΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ. Την ποιότητα εύκολα μπορείς να τη διαγνώσεις και να τη διακρίνεις στις εγκαταστάσεις μας (χώροι και αίθουσες σε 1.200 τ.μ.), με τον κλιματισμό και την εργονομική σχεδίασή τους, στις οπτικο-ακουστικές εγκαταστάσεις μας (H/Y, Projectors, video, TV, Multimedia, Internet κ.λπ.), στις προσεγγιζόμενες ειδικές σημειώσεις ανά πρόγραμμα και, βεβαίως, στην επιλογή των συνεργατών μας, ειδικών επισημόνων και εμπειρογνομώνων.

Επομένως, από τις αρχικές κατευθύν-



Ο.Τ. ΜΑΝΙΑΤΑΚΗΣ, ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ, ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΤΟΥ SBE

σεις μας, φιλοσοφία και «πιστεύω» μας είναι η ΠΟΙΟΤΗΤΑ στην παροχή υπηρεσιών για την ανάπτυξη στελεχών και επιχειρήσεων. Αυτός ο στρατηγικός στόχος υλοποιείται με τη δημιουργία, επιλογή και εφαρμογή του καλύτερου/ρων:

1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ
2. ΚΑΘΗΓΙΩΝ-ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ
3. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Το SBE επικοινωνεί και συνεργάζεται με Επιχειρήσεις Συμβούλων, με Πανεπιστήμια, Επαγγελματικά Ινστιτούτα, όπως επίσης με Ερευνητικά Κέντρα, διεθνώς και στην Ελλάδα.

ΟΙ ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Είναι δύσκολο να περιγραφούν με δυο λόγια όλες οι ανάγκες και επιθυμίες των επιχειρήσεων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των ικανοτήτων και δεξιοτήτων των στελεχών τους.

Μπορούμε όμως επιγραμματικά να συνοψίσουμε τρεις άξονες, με ενδιαφέρουσες θεματολογικές ενότητες, που αναπτύσσουν αντίστοιχες ικανότητες:

A) Διοικητικές ικανότητες

1. Management
2. Marketing
3. Strategic Planning
4. Total Quality Management

κ.λπ.

B) Ικανότητες επικοινωνίας

1. Managing Performance
2. Motivation
3. Teamwork

κ.λπ.

Γ) Τεχνικές ικανότητες

1. Shipping Law
2. Law of Carriage of Goods by sea
3. Marine Insurance
4. Shipping Economics
5. Finance in Shipping
6. Ship Sale & Purchase
7. Port Technology, Operation & Management
8. Safety Management & Marine Pollution
9. Ships & Cargo Operations
10. Liner Trades
11. International Through Transport
12. Economics of Sea Transport and International Trade

13. Chartering (Dry Cargo & Tanker)

14. Shipboard Management

15. Management of Shipping Companies

16. Marketing in Shipping
κ.λπ.

ΤΡΙΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SHIPING & TRANSPORT

Η μεγάλη ανάγκη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για εξεύρεση νέων στελεχών με επαγγελματική επάρκεια, εξειδίκευση και ανεπτυγμένες ικανότητες μας οδήγησε στο να οργανώσουμε το τριετές πρόγραμμα SHIPING & TRANSPORT.

Πιστεύουμε ότι το πρόγραμμα αυτό είναι το πιο ολοκληρωμένο και άρτιο της αγοράς.

Έπειτα από έρευνα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων των αγγλικών και αμερικανικών πανεπιστημίων, μετά την εμπειρία μας από την αναγνώριση των αναγκών και προβλημάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως επίσης και τα δεδομένα των επαγγελματικών ινστιτούτων, δημιουργήσαμε το τριετές πρόγραμμα SHIPING & TRANSPORT, που σήμερα χαίρει εκτίμησης από όλη την αγορά.

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΤΡΙΕΤΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SHIPING & TRANSPORT

Οι κύριοι στόχοι του διετούς προγράμματος μας, μετά την ολοκλήρωσή του από τους σπουδαστές, είναι:

1. Να αποκτήσουν αντίληψη των εργασιών και λειτουργιών του SHIPING και άμεση σχέση του με το ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ και τις ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

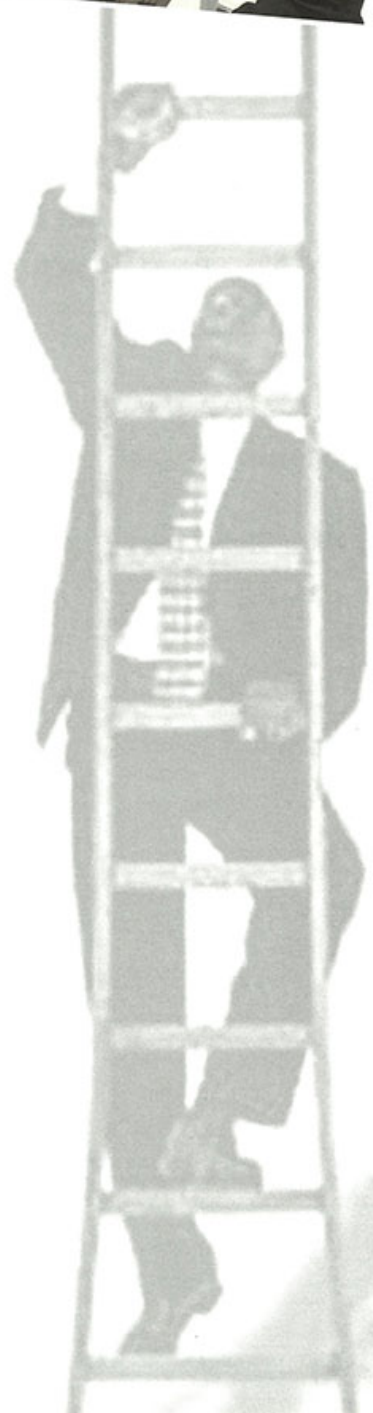
2. Να αναπτύξουν τις απαιτούμενες ικανότητες και επιδεξιότητες, ώστε να εργαστούν ως στελέχη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

3. Να εκπαιδευθούν στη λήψη των μικρών ή μεγάλων καθημερινών αποφάσεων στις λειτουργίες του SHIPING.

4. Να αποκτήσουν την απαιτούμενη γνώση για να συνεχίσουν σε άλλα προγράμματα σπουδών.

5. Να αναπτύξουν ικανότητες και επιδεξιότητες για τη διοίκηση και λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

6. Να έχουν τη δυνατότητα να δώσουν εξετάσεις για τη συμμετοχή τους ως μέλη του Institute of Chartered Shipbrokers.



NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 19

AUGUST - SEPTEMBER 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

76. AIRLINE LIABILITY A NEW REGIME?

THE MONTREAL CONVENTION 1999

by John Balfour

80. MARINE INSURANCE

by Martin Watson

82. THE MARITIME SCENE NEWS, BOOK REVIEW

87. DIARY OF EVENTS

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

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.

editorial

In the previous issue of "Naftika Chronika" one of the main issues was the great problem of Greek ports, the structure and infra-structure of which is not in ready to respond to the needs of fast, modern, high technology passenger ships. Besides, the title of the article also on the front cover was sufficiently indicative. "New ships, old ports".

In the current issue, in an equally revealing report, it is understood that only 3% of the registered coastal shipping fleet has been renewed. At first, one could come to the conclusion that the two researches done by "Naftika Chronika" come to a contradiction. Unfortunately this is the truth. The vast majority of the coastal shipping fleet remains under its traditional framework and, compared to the total of passenger ships that connect mainland Greece to the islands, the modern ships that act as jewels for coastal shipping and respond to the modern needs of the passengers are very few.

This of course does not alleviate the need to bring the ports into line with the modernising spirit brought by the new ships our coastal fleet has equipped itself with. And this is because competition contributes to the development and improvement of the services rendered. As far as those who first took the initiative to renew their coastal fleet are concerned, they themselves having to become modernised and more competitive, it is sure that others will follow them, something that is a traditional policy in Greek shipping, whether about passengers or freight.

In this sense, the grumbling heard from those shipowners who found themselves with older ships than others, is unfair not only on the modernisation organisations within shipping, but also on themselves. Those who for various reasons stayed behind, maybe against their wills, are sure to renew their fleet sooner or later and save their long established companies to the profit of passengers, because they are good shipowners and have a great shipping tradition, and thus know a lot on the subject. Of course not everyone has the economic ability at the moment to move on to something they themselves would like to. This is why the intervention of the state to supply facilitation and motives would be useful, just like a few years ago, when the renewal process of the coastal fleet started for the first time, to the benefit of the Greek shipbuilding units.

AIRLINE LIABILITY

A NEW REGIME?

THE MONTREAL CONVENTION

1999

The Warsaw Convention has governed the liability of airlines in respect of accidents since 1929. One of its best known features is that it limits the liability of airlines in such events. Various amendments to the Convention have increased the limits, but generally only by relatively small amounts. There has been voluntary action by airlines to increase, or even waive entirely, the limit - most notably the IATA Inter-Carrier Agreement signed by a large number of airlines in 1995. There has also been some regional legislative activity on the subject, such as Council Regulation (EC) 2027/97 on air carrier liability, which removed the passenger liability limit for EC airlines.

By John Balfour
Beaumont and Son, London

Conscious that, desirable though the result of these various initiatives was, the effective amendment of the Convention in this way was not an ideal way in which to amend the international legal framework, the International Civil Aviation Organisation (a specialist body of the United Nations, responsible for civil aviation) called a diplomatic conference in Montreal in May this year in order to discuss a new convention to replace the Warsaw Convention. Contrary to the expectations of many, the conference resulted in an agreed text, signed on behalf of 53 of the states present.

Passenger liability

Under the traditional Warsaw Convention regime, airlines have a presumed liability for death or injury of passengers, subject only to a defence available if they can prove that they took all necessary measures to avoid the damage. In return, their liability is limited unless the claimant can show intentional or reckless misconduct on the part of the airline. The amount of the limit is rather complicated to explain but, briefly, is normally the equivalent of US\$10,000 for the Warsaw Convention, or US\$20,000 for the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol, unless the airline has voluntarily increased the limit.

The new Montreal Convention removes the possible defence up to a level of SDR 100,000, thus creating strict liability. Thereafter there is no limit on liability, but the carrier can escape liability if it proves that it was not negligent. Furthermore, the carrier must make advance payments to passengers or dependants to meet immediate economic needs, but only if so required by international law.

Baggage

Under the Warsaw Convention the carrier is liable for damage to or loss of checked baggage if it is caused by an event on board the aircraft or while it was in the charge of the carrier, subject to the defence of "all necessary measures" mentioned above. Under the new Convention, this basic liability regime is retained, but the defence is changed to one of inherent defect, quality or vice in the baggage.

Somewhat curiously, the Warsaw Convention does not provide any particular liability regime with regard to unchecked baggage, so that the carrier's liability is effectively fault-based. This is made specifically clear in the new Convention.

What the new Convention does change significantly is the position with regard to limits. Under the Convention there is one limit for checked baggage (normally calculated at US\$20 per kilo) and a global limit of about US\$400 for unchecked baggage (although the limits do not apply if the claimant can prove intentional or reckless misconduct on the part of the airline). The new Convention replaces these limits with one global limit in the amount of SDR1,000 (retaining the exception in the case of intentional or reckless misconduct) - a significant increase, which may well encourage fraudulent, or at least exaggerated, claims.

Delay

The Warsaw Convention provides that the carrier is liable for delay. It specifies no liability limit, although the carrier's liability is subject to the applicable general limits (ie, for passengers or baggage, as the case may be), breakable in the case of intentional or reckless misconduct.



The new Convention retains this basic liability regime but introduces a new limit in respect of the delay of passengers (breakable in the event of intentional or reckless misconduct) in the amount of SDR4,150.

Jurisdiction

One of the most practically important and useful features of the Warsaw Convention is its provisions on jurisdiction - in other words, where the claimant can sue. In the absence of such provisions there would be a conflict of laws nightmare, as frequently many countries and nationalities can be involved in a particular flight. The Convention provides that a claimant can bring a claim in one of four countries - the state where the carrier is domiciled; the state where the carrier has its principal place of business; the state where the carrier has a place of business through which the contract was made; and the state in which the place of destination (ie, ultimate point of the journey) is situated. For example, a passenger flying with Sabena on a ticket from London to Brussels to Johannesburg, who bought his ticket in London, would be entitled to bring a claim in England, Belgium or South Africa. However, a passenger travelling on a Sabena ticket from Brussels to Johannesburg and back to Brussels, bought in Belgium, would only be entitled to sue in Belgium (as the place of destination in this case would be Brussels).

There was considerable discussion about this provision at the conference, principally because of demands by the United States that the so-called "wandering American" should be entitled to bring a claim in the US courts (and thus to US levels of damages) wherever in the world an accident took place. While these demands were not accepted, a (somewhat complicated) compromise was reached, as a result of which an additional jurisdiction was added to the four existing jurisdictions - namely, any state party to the new Convention:

- in which the passenger has his principal and permanent residence, and
 - to or from which the carrier operates air services, either on its own aircraft or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement.
- The principal effect of this will be to make it possible for claims to be brought by US passengers in the US in many cases, even if there is no direct connection with the US, where the airline in question has a code-sharing arrangement with an airline which does have such a connection.

Practical consequences

There have been several previous attempts to amend the Convention, some of which have never come into force, and others of which have taken a very long time to do so. What prospects are there for the Montreal Convention coming into force?

Perhaps surprisingly, they are thought to be rather good. According to its final clauses, it will come into force on the sixtieth day after thirty states have ratified it. It presently seems quite likely that the necessary threshold will be reached, quite possibly in the near future, particularly because of enthusiasm among many European states.

If and when the new Convention does come into force, it will not do so for all states which attended the conference, let alone all states which are party to the Warsaw Convention. This will increase the number of permutations of Treaty relationships and applicable regimes which already exist.

Nevertheless, the new Convention is a considerable achievement. It will certainly improve the position of many passengers. What its effect will be on airline costs (through insurance premiums), and hence fares, remains to be seen. Experience so far with the IATA Agreement and EC Regulation suggests that such effect is likely to range from minimal to tolerable, but much will depend on practical experience with the new rules when they come into effect. ♦

THE SECOND CADWALLADER MEMORIAL LECTURE
held at Lloyd's of London
on Wednesday 7th July 1999

It was because of her deep appreciation of the contribution made by Professor Francis John James Cadwallader ("Cad") to maritime law and his enthusiasm for teaching that Dr. Aleka Mandaraka-Sheppard established the Cadwallader Fund to promote teaching and research in shipping law for the furtherance of tradition and excellence at the University of London generally and University College London, in particular: historically, it was the first college to have taught shipping law in the U.K. to international lawyers.

The Fund was the precursor to the London Shipping Law Centre, which derives its charitable status from UCL. It was founded in October 1995 as a specialist university-business forum and inaugurated at a reception in the House of Lords on 30th April 1997. The Centre's vision is to promote London as a shipping law capital and to provide a neutral forum for cross-fertilisation of ideas between specialists in shipping law, commerce and technology, advancement of knowledge being inextricably linked to maintaining excellence in shipping services. The opportunity to improve communications among different sectors of the shipping community which it offers is facilitated by formal lectures, roleplaying seminars, question and answer sessions, workshops and informal lobbying. The Centre's paramount considerations are ensuring a high standard of quality as well as the efficient use of time and minimum cost to the Centre's members, who kindly host most of the events. This forum for discussion, where the theory and practice of shipping law

can blend, also provides an opportunity for students of shipping law at all levels to mix with practising lawyers and members of the shipping industry at large.

The programme for 1998-99 has covered the effect of the millennium bug on the shipping industry, the Europeanisation of shipping law and the new and evolving issues of risk management, including those specifically affecting ship safety, marine liabilities, cargo insurance and the ISM Code and the indemnities implied into charterparties. The London Shipping Law Centre brings the Annual Cadwallader Memorial Lecture to its audience in the spirit of expanding knowledge and associations which Professor Cadwallader himself was so keen to encourage. It is an ideal occasion for the whole shipping community to congregate and discuss the wider issues that affect them. Some 300 people attended this lecture. The title of the lecture was "The second Cadwallader Memorial Lecture".

Lord Mustill of Pateley Bridge introduced the event and Lord Justice Clark and Mr. Justice Rix were the principal speakers.

THE m.v. "HEAVY METAL": AN EXTENSION OF THE SOUTH AFRICAN ASSOCIATED SHIP ARREST PROVISIONS:

By PATRICK HOLLOWAY, ADAMS & ADAMS, DURBAN

The South African associated ship arrest provisions contained in Section 3 (6) and 3 (7) of the Admiralty Act are amongst the widest in the world. They provide that an associated ship can be arrested in place of the ship concerned in instances where the ownership of both ships is controlled by the same entity.

In this case the m.v. "Heavy Metal" was arrested in Cape Town as an associated ship of the ship concerned. The shares in the owning company of the ship concerned and in the owning company of the associated ship were bearer shares held by a Cypriot advocate.

The owners of the m.v. "Heavy Metal" put up evidence that the advocate held the shares as nominee for two different



beneficial owners. The owners argued that it was the beneficial owners who controlled the shares for the purposes of the associated ship provisions and hence that the two ships were not associated.

The Court held that in law the majority registered shareholder controls a company. Here the advocate was the majority registered shareholder and sole director and regardless of whether he was a nominee and had agreed with others that he exercise his powers according to their instructions, direct control of the company vested in him. In terms of Section 3 (7)(b)(iii) of the Admiralty Act he was deemed to control both owning companies. The m.v. "Heavy Metal" was hence a ship associated with the ship concerned and the application to set aside the arrest was refused.

The supreme courts of Appeal has confirmed the decision in the "Heavy Metal" matter.

Rule Britannia!

a musical celebration of the sea

in the presence of HRH The Princess Royal



The BBC Concert Orchestra
conducted by Peter Robinson

The Royal Choral Society
Solo Pianist: Lucy Parham

Royal Festival Hall

7.30pm - 29 September 1999

in aid of KGFS The Seafarers' Charity

Royal Festival Hall

Queen Elizabeth Hall

Purcell Room

Box office **0171 960 4242**

Open 9.30am-9pm daily

www.sbc.org.uk

Minicom 0171 921 0921

sbc

Marine Insurance

By Martin Watson

From Berrymans Lace Mawer Nautical Notes.

A recent Commercial Court case, in which Berrymans Lace Mawer successfully represented underwriters, clarifies: the meaning of "subject to survey"; the difference between a valuation survey and a condition survey; the meaning of "Independent qualified surveyor";

was a total loss.

Underwriters declined the total loss claim on the grounds that:

1. They had not been shown the survey report prior to the in commission period; the vessel was already in commission at the date of inception of the insurance and continued in commission thereafter.

2. Alternatively, if they were not entitled to a copy of the survey report prior to the in commission period, the report which was provided was a superficial survey afloat for valuation purposes and not a comprehensive condition survey.

3. There had not been non-disclosure of the material fact that she had been put into commission prior to the inception of the policy without underwriters being given a condition survey and without underwriters being told she was going to go into commission. Coleman J in the Commercial Court held:

1. Neither underwriters nor placing brokers were aware before 22/3/93 that "ZEUS V" was ready to go into commission.

2. The policy at least potentially covered two periods, the first being up to "completion of refit". The insurance commenced on 1/4/93 and at that time underwriters would come on risk if the vessel was undergoing her refit, but if the refit had been completed and she had been brought into commission underwriters would only be at risk if the condition had been complied with.

3. There was no doubt that the words "subject to" created a condition

precedent to the continuance of cover. It was a requirement therefore that a survey for both condition and value be carried out by an independent surveyor, showing no defects or recommendations in respect of seaworthiness or safety, before the in commission period (but not that underwriters be provided with the report, let alone approve it, although providing a report would show compliance with the condition).

4. Although the condition did not necessarily mean an out of water survey, if the survey was inadequate to satisfy underwriters as to the seaworthiness and safety, underwriters would be entitled to treat themselves as off risk once the in commission period started.

5. The condition was not complied with. Underwriters were not on risk.

6. An "Independent qualified surveyor" meant a surveyor not part of the owners' organisation.

7. If the insured had merely inadvertently omitted to forward to underwriters a favourable and comprehensive report which it had obtained, that would not amount to a fact material to the risk or lack of good faith and a mere oversight would not have entitled underwriters to avoid the policy for non disclosure.

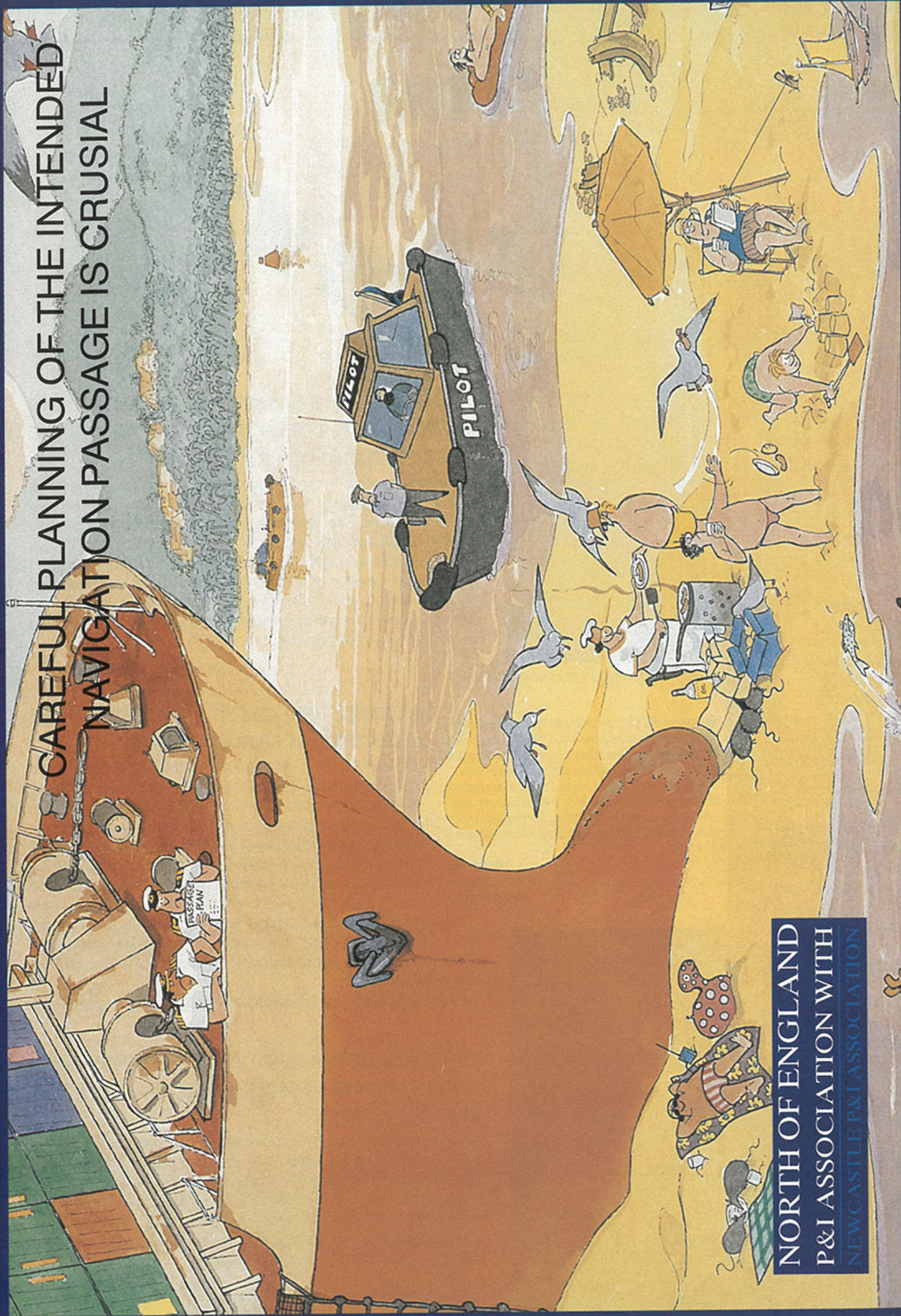
8. The insured had failed to comply with the condition because the survey was not sufficiently comprehensive. Once the in commission period started underwriters were off risk and were not liable for the loss. If there had been no breach of the condition, underwriters would not have been entitled to avoid the policy for non disclosure.

and, addresses non disclosure issues. The yacht "ZEUS V" was insured on 22/3/93 under a Lloyd's policy which included the following condition: "Subject to survey including valuation by independent qualified surveyor prior to commencement of in commission period."

On 27/3/93 she was surveyed afloat. The survey report was sent by Greek producing brokers to London placing brokers by registered post on 14/4/93. It did not arrive until after 23/4/93. On 20/4/93, "ZEUS V" caught fire and



CAREFUL PLANNING OF THE INTENDED NAVIGATION PASSAGE IS CRUSIAL



NORTH OF ENGLAND
P&I ASSOCIATION WITH
NEWCASTLE P&I ASSOCIATION

the maritime scene NEWS

"SCANWEST" - THE NEW BETTEMBOURG-COPENHAGEN BLOCK TRAIN FOR CONTAINERS, SWAP BODIES AND TRAILERS- LAUNCHED ON 25 MAY 1999

Intercontainer-Interfrigo selected the 25th of May as the date for launch of its new "Scanwest" block train for carrying containers, swap bodies and trailers between the Luxembourg terminal of Bettebourg and the Danish capital of Copenhagen. Bettebourg will then serve the main terminals in France, Spain and Portugal, while Copenhagen those in Denmark, Sweden and Norway. The new block train will operate twice a week in both directions, with one mid-week and one weekend departure. With this new ICF service intermodal consignments will reach their destinations faster and more reliably than with the previous system of forwarding in scheduled railway operator trains.

We have received the following letter from ACOMARIT (Hellas) Ltd:

With reference to the Acomarit article of your previous edition (July 1999), we would like you to make a correction and say that Acomarit (Hellas) Ltd, has been a fully independent Acomarit office and part of the Acomarit Group since January 1998. You did not make a mistake in the previous article but the problem was that the brochure that you had was out of date. Please delete Acomarit Greece from the last paragraph in your next article and add a new paragraph with the updated information.

Best regards,
Stuart W. Simpson,
General Manager.

ACOMARIT (HELLAS) LTD. ACO MARIT: THE ART AND SCIENCE OF SHIP MANAGEMENT

Aco Marit, founded in 1967, is today recognized as one of the leading international ship management companies. The company is totally dedicated to ship management and has led the way in the drive to quality and accountability so necessary in an industry faced with the dual threat of economic pressure and environmental sensitivity. It pays special attention to quality systems, oil pollution contingency, Manning and Training, Integrated Management systems, and also consulting and finance. It currently manages a large and diverse fleet of vessels and has offices in Geneva, Glasgow, Hong Kong, Oslo and Singapore with additional manning centres in Manila, Mumbai, Rijeka, Novorossiysk,

Riga and Odessa. Through joint ventures, Acomarit also has offices in the USA and the Middle East.

Acomarit (Hellas) Ltd is a fully independent office and part of the Acomarit Group.

THE PRESIDENT OF RUSSIA'S LARGEST INSURANCE COMPANY BECOMES THE NEW MINISTER OF FOREIGN TRADE OF RUSSIA

A few days after the presentation from TopMar Shipping Corporation SA of Russia's largest insurance company Ingosstrakh - Moscow, indulging and unexpected news came to light: the President of Ingosstrakh - Moscow, Mr. Fradkov Michael, was appointed Minister of Foreign Trade. In Greece it is continuing to act in the fields of Maritime Insurance, charting vessels, ship brokering activities, sea transportation, freight contracting and sale & purchase of vessels, while it is planning to expand to other insurance fields as well.

KALMAR AND TRANSAMERICA AGREE ON CUSTOMER AND INVENTORY FINANCING PROGRAMMES

Kalmar and Partek have established a long-term strategic agreement with Transamerica Distribution Finance (TDF), a subsidiary of Transamerica Corporation, to provide customised financing and leasing programmes as well as inventory financing for dealers of Kalmar and Partek products in North America. The agreement will provide Kalmar and Partek with a single source for financing solutions, with limited recourse, which will benefit their subsidiaries, clients, dealers and end-users in the US and Canada.

North America is a growing market for Kalmar. In 1998, Kalmar's net sales in the region were USD 180 million (SEK 1,450 million). Mark Stone, director of TDF, Vendor Financial Services, said: "TDF will provide Kalmar and Partek with customised leasing and financing programmes and will handle all servicing aspects of the strategic alliance including origination, transaction, disposition, administration and documentation."

Roger Jehander, CFO, Kalmar Industries, commented: "The agreement with TDF offers complete financing while, at the same time, solutions can be tailored to meet Kalmar's objectives. It strengthens Kalmar's competitiveness and will also facilitate the sales work for our subsidiaries and dealers because we can offer professional financing. Kalmar's US terminal tractor manufacturer Ottawa, located in Kansas, will be the first main recipient of inventory financing." Olav Uppgerd, Partek Senior Vice President and Group Treasurer, added: "With our current product range in the US and Canada, it is essential to be able to offer competitive financial solutions to our dealers and end customers. The programmes will also help Partek achieve the goal of reducing working capital."

WARM RECEPTION IN COOL SURROUNDINGS

The construction of Britain's largest Temperature Controlled Examination Facility (TCEF) has been completed at the Port of Felixstowe to comply with high specifications outlined in stringent EU Directives regarding the examination and handling of food for human consumption. The new, larger, state-of-the-art facility means the Port can now examine non-food and food goods without delay.

With rigorous legislation to observe and a growth in trade, it was essential for the Port to invest and further develop its examination facilities. The Port operates as a Border Inspection Post for the EU providing both temperature controlled and ambient examination facilities. The new TCEF covers an area of 2,150m², a 270% increase over its predecessor. Volumes have increased from 438 units for the first quarter 1998 to a total of 1,296 units over the same period this year. A number of Statutory agencies operate examination and detention procedures within the confines of the Port including: The Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (M.A.F.F.), Suffolk Coastal Port Health Authority (S.C.P.H.A.) and two H.M. Customs & Excise operations, the Export Freight Team and the Flexible Anti-Smuggling team. The new building incorporates state-of-the-art features designed to prevent any cross contamination

during the examination process. The facility has separate zones for handling goods for human consumption as well as commodities unfit for human consumption. Further, separate zones are included for chilled goods (+3 to +5°C) or goods moving under frozen (-20°C) conditions. The TCEF benefits from a telemetric building management system installed to ensure continuous temperature monitoring of all sections of the building. Fire alarms, 'man trapped' indicators and eco-conscious, energy efficient features such as heat re-cycling systems have been incorporated. Two extensions provide a vehicle lift platform, both with

a 6 tonne capacity, permitting essential access for the H.M. Customs & Excise X-ray equipment. The TCEF has a dedicated team of 12 staff, fully trained and certified under the M.A.F.F. food hygiene regulations. Operating times are 16 hours per day during the week and eight hours at weekends. Incorporated in the

facility is a holding area that allows up to 20 reefer containers to be parked and monitored 'off park'. This ensures a constant flow of examinations throughout the working day.



PIRAEUS EVENT MARKS ISM COMPLIANCE FOR TSAVLIRIS RUSS "SUPER-TUG"

Fotiy Krylov, the largest and most powerful salvage tug in the world, has been awarded its Safety Management Certificate (SMC) after a successful audit by the Russian Register of Shipping, making the mighty 40,000 hp vessel one of the first salvage tugs certified under ISM. A reception to celebrate the event was held aboard the Tsvliris-operated vessel on June 30th in the central harbour of the port of Piraeus, attended by leading Greek maritime personalities and visiting Admiral Gennady Verich, the head of the Russian Navy's Search and Rescue Division.

SWISS RE, CHARTWELL AND THOMAS MILLER JOIN FORCES IN A NEW LLOYD'S HULL SYNDICATE

A new hull syndicate is to be formed at Lloyd's, for the 2000 year of account, with the backing of Swiss Re, one of the world's largest re-insurers. The syndicate will also be supported by Chartwell Re and managed by the its subsidiary, Chartwell Managing Agents Limited, one of Lloyd's leading managing agents.

Thomas Miller, managers of several transport industry insurance mutuals including the UK P&I Club, the Through Transport Club and ITIC, will be the principal shareholder in a new service company to be established to market and service the new syndicate. Chartwell and Swiss Re will be the other shareholders.

The existing worldwide network of Thomas Miller will enable the venture to provide services on a local basis. It will be positioning staff in key Thomas Miller offices to ensure that all shipowners receive the same level of service.

From the outset, the venture will have a strong Asian focus and therefore will support the objectives of the Asian Shipowners' Forum to create an Asian hull market. The chief operating officer of the service company, Mark Carter, will be based in London but has spent the last two years in Asia. He expects his experience to underline this commitment.

Chartwell said that it would be transferring some of the existing hull portfolio of Syndicate 741/2741, subject to consultation with its members, to the new syndicate. Peter Wright, who is one of the marine market's respected leading underwriters, will be the underwriter of the new syndicate. His deputy, Martin Bonds, will also have a prominent role in the service company. Martin has been in Lloyd's for many years and has himself been an underwriter of his own syndicate. In addition, Roger Nixon, a past Chairman of the Joint Hull Committee, who joined Thomas Miller over three years ago, will be bringing his considerable experience to the team.

COUNTING THE COST OF CARGO CRIME

A speech presented at the TT Club's conference, An Insight into Loss Prevention, revealed a startling array of facts relating to cargo crime and described a number of the more enterprising practices of today's criminal fellowships.

Mike Hawkins of Signum Services, the TT Club's claims investigation branch, addressed the topic of Transport Sector Crime and some of the facts revealed provide interesting reading:

* The true annual cost of cargo crime around the world costs the industry between US\$30-US\$50 billion.

* In the UK alone, the theft of vehicles, trailers and their loads has a price tag of over £1 billion a year.

* Case histories indicate that the most likely places where cargo consignments are stolen are:

1. at a port or terminal, followed by
2. at a freight depot and then
3. during road transportation - generally when parked overnight

* In the UK, over 50% of all cargo thefts occur during the night, predominantly at weekends and all too frequently from the operator's own premises.

* In the UK during 1998, over 500 complete consignments were stolen - the most valuable was a consignment worth £1 million.

* The loss of partial loads has also recently increased and can be attributed to the lack of secure arrangements made for the goods during road transportation.

* In Eastern Europe there is a thriving market for tractor units, trailers and containers. Once such equipment was left abandoned following the theft of the cargo, now it is seen as an additional asset - adding significant revenue to the criminal's income.

Organised cargo crime has escalated over the last few years and now

poses a serious threat to the transport world. Large scale thefts are almost invariably the work of criminal organisations which usually plan their crimes based on information supplied by individuals working 'on the inside'. Generally, buyers for stolen cargo are arranged prior to the actual thefts. Various types of crime are associated with cargo in transit and they tend to fall into three distinct classifications:

1. Theft of the load and the vehicle
2. Theft of the whole or part of the load from a vehicle
3. Hijacking of a vehicle to steal the load

It is a fact that cargo crime exists and will continue to exist, all we can do is try to overcome it. Mike Hawkins suggests the following measures: "Security systems need to be regularly overhauled and audited as they become outdated thus offering profitable opportunities for the criminal. It is essential that operators and management see their responsibility stretching beyond the remit of organising the transport of cargo - there must be interest in the safety of the cargo too. Above all, always remember, the criminal is one step ahead."

A useful manual is available from the TT Club entitled 'Terminal Security' in which the following security checklist for terminals and depots is available:

1. Does the perimeter fencing offer adequate security?
2. Is there a need for floodlighting, closed circuit television and an alarm system?
3. Does the security guard have a clearly defined job description?
4. Are laden containers and trailers parked so as to offer maximum security?
5. How reliable is the cargo administration procedure?
6. If information technology is used, how secure is the system?
7. Who in the organisation has access to the transport information?
8. How secure is the cargo release procedure?
9. Do hauliers provide the required information and documents to enter a compound?

ISM, STCW REGULATIONS FROM KAMINCO POINT OF VIEW

The increase of regulations burdens the performance of shipping companies office personnel and captains. Two are the most important regulations, The International Safety Management Code (ISM) and the Standards of Training, Certification and Watch-keeping (STCW). Respect to its long-term shipping tradition and great appreciation towards its customers, bring KAMINCO again to the first line of this sector of shipowning companies services as well. Its unrivalled initiative to establish in 1996 the first Private Training Centre at 57, Akti Miaouli, for the particular technological marine systems which it represents, proves, once more, its valuable contribution to the Greek and Cypriot Shipping.



LLOYD TRIESTINO TO CALL DIRECTLY AT CHINESE PORTS

Italy's Lloyd Triestino is to commence a direct weekly container service between Europe and China. The first Lloyd Triestino vessel to call China is due to commence loading in China in early August.

Lloyd Triestino has been serving China since 1900 but its most recent service was terminated in 1987. However, at the end of May, 1999, the Ministry of Transport of the People's Republic of China responded positively to a request submitted by Lloyd Triestino and gave the green light for a service calling at three Chinese ports: Shanghai, Qingdao and Ningbo. The new service links North Europe, the Mediterranean and the Far East and will use ten ships owned or chartered in by Lloyd Triestino. These range in size from approximately 2700TEU to 3000TEU. The port rotation will be confirmed later. Using established feeder connections, Lloyd Triestino will be offering service to a full range of North European and Mediterranean ports and will continue to serve other regions of China overland or by feeder via Hong Kong as well as via the three new Chinese ports. According to Lloyd Triestino, this new service is an important step in the re-launch of the company and is in line with its corporate development plan.

DNV FLEET EXCEEDS 80 MILLION GROSS TONS

With a market share of 15 per cent of the world's fleet, Det Norske Veritas (DNV) is consolidating its position as one of the world's biggest classification societies. Now more than 80 million gross tons are classed in DNV and this tonnage is steadily increasing.

"This is an important milestone in DNV's development," says DNV's chief executive officer Sven Ullring. "The fact that DNV's fleet is now more than 80 million gross tons is a consequence of many new ships from shipowners all over the world are being classed in DNV."

DNV also has a near to 20-per-cent share of the ships that are on order or being built world-wide. The most important shipbuilding nations are Japan, South Korea and China.

The 300,000-ton oil tanker M/T Nordbay, which was delivered by Korea's Halla yard to Reederei "Nord" - Klaus E. Oldendorf, a German shipowner, is the reason for DNV now passing the 80-million-gross-ton milestone.

Klaus E. Oldendorf owns the 35 years old Reederei Nord, which has a fleet of 34 vessels. Seven of these vessels are oil tankers. Recently Nord won the Lloyd's List Youth & Training award.

DNV is a key player in the oil tanker market, and the company also sees a positive trend in the bulk market.

As of June 1st DNV has 22.2 per-cent market share of the oil tankers world-wide, and 19.6 per-cent of the newbuildings. Of the world's bulk carriers 10.6 per-cent are classed in DNV, and 7.7 per-cent of the newbuildings are built to DNV class. With regard to container carriers DNV has 2 per-cent of the ships in operation and 1.8 per-cent of the newbuildings.

DNV has more than 300 offices in 100 countries, with particular emphasis placed on London, Piraeus, Houston, Singapore, Shanghai, Hong Kong and Dubai. Its head office is situated at Hovik, outside Oslo.

RESURGENCE OF CONTAINER THEFTS IN HONG-KONG

The theft of containers has been occurring in large or small ways all over the world and often container owners feel that it is impossible to combat. It is only when there is a concentration of container thefts in a particular area that

a need arises to do something about it.

In December 1997 the TT Club became aware of a series of thefts of refrigerated containers in Hong Kong. These thefts resulted in losses to several container operators of reefer containers worth in excess of US\$1 million. The Club called in their in-house investigation team, Signum Services, to investigate these thefts and they were successful in identifying the bogus shippers.

Now, two years later, the problem has resurfaced. and a Club Member in Hong Kong has suffered the consequences. After carrying out all the necessary checks the Member duly released empty containers to this new shipper. However, before receiving back the stuffed containers, the Member released a second order upon being told that the delay in returning the first load was due to additional cargo being ordered by their client and hence the necessary permits were being sought from the Customs Authority. Two months later the containers still have not been returned to our Member and it is doubtful whether they will ever be seen again. These incidents have prompted the Club to issue a Stop Loss Information Sheet on container loss and theft. Some of the checks that the TT Club suggests are:

- performing industry or financial checks on new customers, particularly their business address, business registration number and financial status;
- thorough check on unknown hauliers;
- not releasing multiple container deliveries all at once, but releasing one at a time.

For import cargo delivery, the risk of theft is less likely, nevertheless, it is still advisable to have checks in place, for example, verification of new inland container depots or de-consolidation companies, particularly if the container is not within the direct control of the operator.

Contributors: Sandy Ip and Patricia Ng, TT Club, Hong-Kong.

JINDO LAUNCHES A NEW GENERATION OF LIGHTWEIGHT CONTAINERS FOR THE 21ST CENTURY

A new generation of ISO freight containers has been developed by South Korea's Jindo Corporation and the manufacture and full ISO testing of prototypes has been completed at Jindo's Guangzhou factory in China. The containers, developed in co-operation with the Swedish steel manufacturer SSAB Tunplatt AB, are notable for their low tare weight and improved durability. Consequently, they offer shippers of heavier commodities the prospect of lower shipping costs since they will need to use fewer containers for a given tonnage of cargo.

The first boxes to be manufactured using SSAB Tunplatt's extra high strength steels were specially developed for the European intermodal industry where tare weight is a competitive issue, but these were non-standard in that they were 45ft long, 9ft high units 2.5m wide and featuring Geest North Sea Line's patented Euro corner castings. (These permit 45ft containers to be trucked legally in the European Union.) However, results with these containers were so promising that Jindo decided to apply the same technology to deep-sea containers.

Jindo decided to build 20ft and 40ft prototypes and these were completed late last year. Their tare weights of 1900kg and 3050kg respectively are significantly lower - around 16% - when compared to standard boxes which have minimum tare weights of 2180kg and 3560kg respectively. Jindo points out that the effect of extra high strength steel is even more significant if applied to boxes with dual end frames, eg 45ft, 48ft and 53 ft units. Not surprisingly given that 48ft and 53ft boxes are only to be found in N American domestic traffic, a great deal of interest has come from US intermodal operators.

As D C Jang, Jindo's sales manager for Europe, says: "We are approaching tare weights previously only achievable using aluminium but the purchase costs (and subsequent repair costs) are only marginally higher than for traditional steel boxes. Using these new lightweight containers will give operators a marked edge over competitors who continue to use the older, heavier equipment."

TOC, MORE POPULAR THAN EVER IN '99

The 1999 Terminal Operations Conference (TOC), held at the Fiera Internazionale di Genova in Genoa, Northern Italy, attracted a record number of participants, proving that TOC - organised by IIR Exhibitions (IIRX) - continues to be respected as the premier meeting point for key players in the ports, terminals and logistics industry.

The number of pre-registered visitors was augmented by the incredible number of on site registrations. Registered visitors amounted to well over the 700 mark (including pre-registered visitors) and in addition to this there were approximately 500 delegates. TOC 99 saw a record number of Exhibitors with over 120 companies represented from some 52 countries worldwide. The success of the Exhibition was reflected by the number of immediate stand rebookings for TOC 2000.

Key Exhibitors at TOC 99 included: ABB, Alstom, Belotti, Bromma Conquip, Contship Italia, Cosmos, Eurokai, Fantuzzi Reggiane, Gaussin, GE Industrial Systems, Goodyear, Igus, Kalmar, Konecranes, Liebherr-Werk Nenzing, Linde, Maher Terminals, Mannesmann Dematic, Michelin, Navis Corporation, Noell, Paceco Espana, Pitsch Bamag, Rolls Royce, Siemens, Specimas-Cavotec, Teklogix and Widholms.

IIRX appreciated the tremendous support it received from the Port Authority of Genoa, in fact Giuliano Gallanti, President of the Genoa Port Authority was there to give the welcoming speech to delegates at the Conference.

Five important local public figures also joined Gallanti in welcoming TOC to Genoa: Giancarlo Mori, President of the Liguria Region; Giuseppe Pericu, Mayor of the City of Genoa; Marta Vincenzi, President of the Province of Genoa; Gianni Scerni, President of the Genoa Chamber of Commerce and Luigino Montarsolo, President of the Genoa Fair.

Following the success of TOC 99, IIRX has already got its sights set on the future and is looking forward to greeting delegates and exhibitors alike, both existing and new, at TOC 2000. Being held at the Ahoy in Rotterdam, 16 - 18 May, TOC 2000 is sure to see the continuation of a success story.

the maritime scene NEWS

NORTH OF ENGLAND

P&I LOSS PREVENTION GUIDES

Bills of Lading A guide to good practice by Stephen Mills and North of England P&I Association Anchorage Press 30GBP. This unique illustrated guide explains how to avoid disputes and problems arising from improper use of bills of lading. It aims to assist ship's officers, operators and managers to understand the legal implications of bills of lading as well as the problems and practical issues surrounding their everyday use. The guide includes a practical guidance section, a theory section, copies of various international conventions and a set of recommended standard letters.



Professional Yachtsman's Calendar "Collectors Edition" May 1998 to April 1999.

Superbly Reproduced Fine Art Prints of 12 of the Worlds Most Famous Yachts & Their Histories.

Colin Squire, P.O BOX No 7, Bungay, NR35 2QD, U.K



DIARY OF EVENTS

- 2-6 August 1999, London**
The 3rd International Trade & Shipping Law Summer School 1999
Organised by IBC UK Conference Limited
Tel.: +44171 - 453 5492
- 10-12 August 1999, Vancouver**
Aerospace North America
Tel.: +1604 473 9664 Fax.: 1604 473 9611
- 12-15 August 1999, Taipei, Taiwan**
Taipei Aerospace Technology Exhibition -TATE 99 Contact Reed Exhibitions, Singapore
Tel.: +65 434 3677 Fax.: +65 334 4632
- 14-15 August 1999, Vancouver**
Airport Operational Safety Conference
Contact Airports Council International, Geneva
Tel.: +4122 798 4141 Fax.: +4122 788 0909
- 17-22 August 1999, Moscow**
MAKS '99
Contact Nikolay Zanegin, flight, Research Institute Moscow
Tel.: +7095 556 5265 Fax.: +7095 556 5413
- 25-26 August 1999, London**
Global Outsourcing for Aviation Forum
Contact Stephanie Richardson
Tel.: +44171 - 430 7300
- 28-30 August 1999, Bydgoszcz, Poland**
AeroInterior '99
International Fair Tel.: +4852 345 6866
- 25-27 August 1999, Hong Kong**
TransAsia 99
Organised by GFB IANA IIRX
Tel.: +44171 453 5309, Fax.: +44171 453 5306
- 4-7 September 1999, Prague**
International civil and military aerospace exhibition Contact VP International
Tel.: +44 1244 689619 Fax.: +441244 681617
- 8-9 September 1999, Singapore**
Iata Financial Forum
Contact Iata London Tel.: +44181 754 3804 Fax. +44181 572 5463
- 7-9 September 1999, Hong Kong**
Vietnam Aviation & Airport Expo Tel.: +852 2511 7427 Fax.: +852 2511 9692
- 8 September 1999, London, England**
ISF Manning and Training Conference
Fax.: +44171 417 8877
- 15-17 September 1999, Copenhagen, Denmark**
Seatrade North European Cruise and Ferry Convention
Organised by Events Department, Seatrade
Tel.: +44 1206 545 121 Fax.: +44 106 545 190
- 17 September 1999, London**
Modernisation & Decentralisation
Organised by Centre for the Law of the European Union Tel.: +44171 391 1514 Fax.: +44171 391 1442
- 21 September 1999, Ledra Marriott Hotel, Athens**
Seminar 'North of England - Reporting in Greece' Organised by North of England P & I Association
Tel.: +44191 232 5221 Fax.: 44191 261 0540
- 22-23 September 1999, London**
Ships Register's Conference
Organised by LLP
Tel.: +44 171 453 5492
- 22-25 September 1999, St. Petersburg, Russia**
NEVA 99 - The international Shipping and Offshore Exhibition with Russia and the Republica
Organised by Dolphin Exhibitions
Tel.: 44 1449 741 801 Fax.: +44 1449 741 628
- 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
- 30 September 1999, New York**
Seminar and Workshops on Laytime and Demurrage under Tanker Voyage Charter Parties
Organised by BIMCO
Tel.: +4544 44 4500 Fax.: +4544 44 4450
- 1-2 October 1999, Frankfurt, Germany**
Seminar - Corporate Finance
Organised with U.I.A
Information: Kurt Weil, Fax.: +49211324439
- 7-10 October 1999, Hong Kong**
Aviation Expo/China '99
Tel.: +852 2511 7427 Fax.: +852 2511 9692
- 3-6 October 1999, Nicosia, Cyprus**
Maritime Cyprus 1999
Organised by the Cyprus Trade & Tours Ltd
Tel.: +357 2 870000 Fax.: +357 2 473924
- 29 October 1999, Fiesole, Italy**
3rd Annual Competition Seminal
Organised by International Bar Association
Tel.: +44171 6291 206 Fax.: +44171 4090 456
- 16-20 November 1999, Amsterdam**
Europort 99
Organised by Organization Europort 99
Tel.: +31 20 549 1212 Fax.: +31 20 646 4469
- 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
- 20-21 November 1999, Warsaw**
Seminar Private - Public Partnership
Organised with AIJA Information: Kurt Weil, Fax.: +49211324439
- 1-2 December 1999, London**
7th Annual Air Transport Conference
Organised by the Institute of the Economic Affairs
Tel. +44171 608 0541 Fax.: +44171 - 253 2798
- 8-10 December 1999, London**
Intermodal '99
Organised by IIR Exhibitions
Tel.: +44 171 480 0600

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/Κ. Νο002/62047-00/40)

Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

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

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

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

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

☐ Europe: US \$ 110 ☐ All other countries: US \$ 120

All prices include airmail postage & VAT

METHOD OF PAYMENT

☐ Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD

☐ Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A.,

7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No002/62047-00/40)

NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

COMPANY:

ADDRESS:

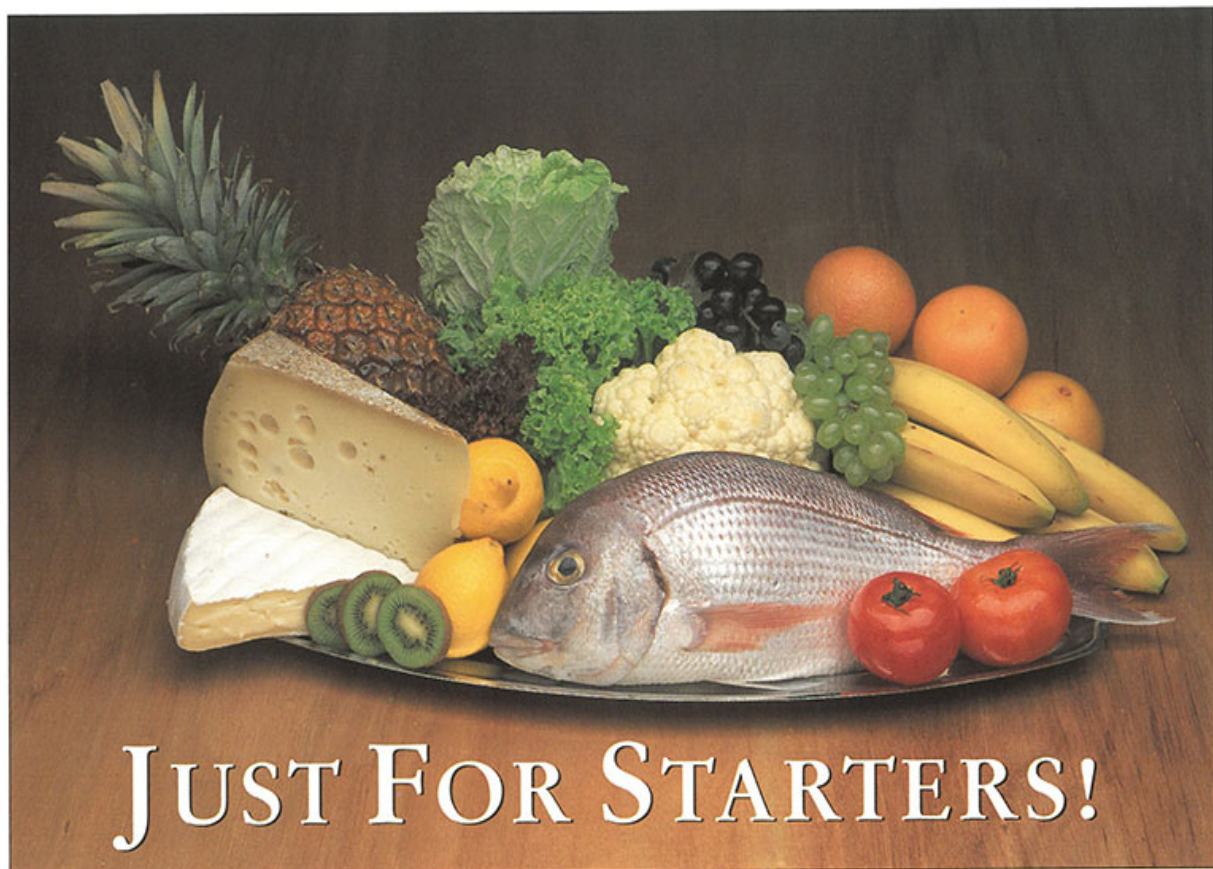
POST CODE:

TELEPHONE: FAX:

Please return this form to:
GRATIA PUBLICATIONS LTD
46, PHILONOS STR. PIRAEUS 185 35, GREECE
Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Date / /

Signature



JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIA corp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens
 Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061
 Fax : 30-1 6806762-4
 or
 Frigoship Chartering GmbH., Hamburg
 Tel : 49-40 391433
 Fax : 49-40 3903492

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

TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ

ΕΠΕΝΔΥΣΗ

ΤΕΧΝΟ-
ΓΝΩΣΙΑ!

Η **TURBOMED** επενδύει τα κέρδη της σε εγκαταστάσεις και διαδικασίες ποιότητας έχοντας τη δυνατότητα να προσφέρει προϊόντα και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.



Διαθέτει το διεθνές πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, ιδιόκτητες εγκαταστάσεις και υπερσύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.

Οι άνθρωποι της **TURBOMED** προσφέρουν **TOTAL TURBOCHARGER SERVICES** 365 μέρες και νύχτες σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, εξασφαλίζοντας μια πορεία δυναμικής ανάπτυξης και δημιουργίας.



I. & K. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
PRECISION ENGINEERING WORKS

TURBOMED

ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ 33 • 186 48 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ.: +30-1-4616001 • FAX: +30-1-4616082 • ΚΙΝΗΤΟ: 0932 210060 - 0932 210059
e-mail: turbomed@otenet.gr

