

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ



ονοματεπώνυμο σπουδάστριας:

ΜΑΡΙΑ – ΜΥΡΤΩ ΧΡΗΣΤΟΥ

εποπτεύων καθηγητής:

Κος ΑΒΡΑΑΜ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΤΡΑ – ΙΟΥΝΙΟΣ 2007

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στα πλαίσια της εκπόνησης της παρούσας πτυχιακής εργασίας αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω ορισμένα άτομα, όπου χωρίς την συμβολή τους θα ήταν ανέφικτη η ολοκλήρωσή της, συγκεκριμένα:

τον Κ^ο Αβραάμ Αβραμόπουλο, επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας μου για την υποστήριξη, τη βοήθεια και την κατανόησή του,

τον Κ^ο Ανδρέα Ποταμιάνο, Πρόεδρο της ΕΕΕΠ για τον χρόνο του και το βιβλίο του που αποτέλεσαι την καλύτερη δυνατή ώθηση για την έναρξη της εργασίας αυτής,

τον Κ^ο Αντώνη Στελιάτο, Πρόεδρο των Ελληνικών σκαφών αναψυχής για το χρόνο και της πληροφορίες του και τέλος

άτομα από το οικογενειακό και φιλικό μου περιβάλλον για την συμπαράσταση που μου έδειξαν.

Η πορεία της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο

Πρόλογος

Κεφ. 1 Ελλάδα και ναυτιλία-εισαγωγικά στοιχεία Σελ 7

1.1 Η σχέση των Ελλήνων με την θάλασσα Σελ 7

1.2 Η συμβολή της επιβατικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία Σελ 13

Κεφ. 2 Ιστορική αναδρομή Σελ 18

2.1 Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας Σελ 18

2.2 Η μετάβαση από την ακτοπλοΐα στην κρουαζιέρα Σελ 27

Κεφ. 3 Το επιβατικό πλοίο στα μεταπολεμικά χρόνια Σελ 30

3.1 Μεσογειακές γραμμές Σελ 30

3.2 Υπερωκεάνια Σελ 34

3.3 περιηγητικοί πλόες Σελ 45

Κεφ. 4 Η πορεία της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο Σελ 54

4.1 Προσδιορίζοντας την κρουαζιέρα Σελ 54

4.2 Η τυπολογία της κρουαζιέρας Σελ 59

4.2.1 «Μόνιμες» εταιρείες κρουαζιέρας Σελ 59

4.2.2 Εποχιακές Σελ 65

4.2.3 Daily Σελ 67

4.2.4 Low Cost Cruises Σελ 68

4.2.5 Yachting Σελ 69

4.3 Τύποι κρουαζιερόπλοιων Σελ 75

4.3.1 Η ανάπτυξη των κρουαζιεροπλοίων σε μέγεθος και πολυτέλεια Σελ 75

4.3.2 Τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια Σελ 76

Κεφ. 5 Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της κρουαζιέρας Σελ 81

5.1 Cabotage Σελ 81

5.2 Μέτρα ασφαλείας κρουαζιερόπλοιων Σελ 91

5.3 Εργασιακές σχέσεις Σελ 99

5.4 Κρουαζιέρα & περιβάλλον Σελ 102

5.5 Διεθνείς οργανισμοί Σελ 108

Κεφ. 6 Η διεθνής διάσταση της κρουαζιέρας Σελ 115

6.1 Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας διεθνώς Σελ 115

6.2 Διεθνείς ανταγωνισμός Σελ 119

6.3 Σύγκριση και στατιστικά με το εξωτερικό (facts & figures) Σελ 124

6.4 Η επίδραση του Internet στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας Σελ 127

Κεφ. 7 Προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας Σελ 130

Επίλογος: Ατενίζοντας το μέλλον Σελ 137

Παράρτημα Σελ 140

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της πτυχιακής εργασίας είναι: «Η πορεία της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο». Επιβλέπον καθηγητής - εισηγητής της είναι ο Κος Αβραάμ Αβραμόπουλος.

Αρχικά αναφέρεται στη σχέση των Ελλήνων με την θάλασσα και πως η αναπτυσσόμενη ναυτιλία επηρέασε την ελληνική οικονομία. Παράλληλα γίνεται μια πρώτη ιστορική αναδρομή από την αρχαιότητα μέχρι τα νεότερα χρόνια η οποία δεν επηρεάζει την κρουαζιέρα αλλά παρουσιάζει την πορεία του ελληνικού πλοίου.

Έπειτα καταγράφεται η εξέλιξη της ναυτιλίας από τα _ μέχρι που η κρουαζιέρα πήρε την τελική της μορφή. Συγχρόνως, αναλύεται η διαδικασία μετάβασης από την ακτοπλοΐα, τις μεσογειακές γραμμές και τα υπερωκεάνια στην κρουαζιέρα. Με σκοπό να είναι εμφανείς αυτή η διαδικασία, αναλύονται τα επιμέρους στάδια και καταλήγουν στην εξέλιξη αυτής.

Πλέον η κρουαζιέρα με την σημερινή της μορφή χωρίζεται σε μόνιμες, εποχιακές, daily, low cost cruises και yachting, και αυτό βάσει των διακρίσεων των πλοίων. Αφού έχει προσδιοριστεί η κρουαζιέρα μέσα στο σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας και έχουν αναλυθεί οι επιμέρους τομείς της, αναφέρεται η αφρόκρεμα των διεθνών κρουαζιερόπλοιων.

Ένας σημαντικός σταθμός της ιστορίας της κρουαζιέρας είναι το νομικό πλαίσιο που την περιβάλλει και ειδικά διατάξεις που έχουν εφαρμοστεί σε αυτήν. Το Cabotage για παράδειγμα, αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο στην εξέλιξη της ναυτιλίας, όπως και οι σχέσεις με τα σωματεία αλλά και μέτρα ασφάλειας για το πλοίο και τους επιβάτες του. Ακόμα, το θεσμικό πλαίσιο, όσον αφορά τους διεθνείς οργανισμούς και τη σχέση της ναυτιλίας με το περιβάλλον, εξακολουθούν να αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την εξέλιξή της κρουαζιέρας.

Με την μεγιστοποίηση του διεθνούς ανταγωνισμού, θεωρήθηκε απαραίτητη η αναφορά σε αυτόν και την ανάπτυξη της κρουαζιέρας σε άλλες χώρες του εξωτερικού. Συνεπώς χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία αυτά για την σύγκριση του διεθνούς ανταγωνισμού και την εξαγωγή στατιστικών αποτελεσμάτων.

Καταλήγοντας, γίνεται αναφορά στις προτεινόμενες μεθόδους βελτίωσης της υπάρχουσας κατάστασης. Επαναλαμβάνονται οι παρατηρήσεις ειδικών όσον αφορά τους νόμους και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε να ανακάμψει η ελληνική κρουαζιέρα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία που ακολουθεί σκοπός είναι να γίνει μια εκτενείς περιγραφή της πορείας της ελληνικής ναυτιλίας με κατάληξη σε αυτήν της κρουαζιέρας.

Η Ελλάδα ανέκαθεν ήταν απόλυτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα με αποτέλεσμα να δημιουργήσει μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη.

Μεταπολεμικά, ξεκίνησε να αναπτύσσεται η κρουαζιέρα ως φυσική εξέλιξη των υπερωκεανίων και της ακτοπλοΐας.

Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκε μια νέα δύναμη η οποία όμως λόγω των συνθηκών και του ελλιπούς προγραμματισμούς υπέστη μεγάλη πτώση.

Τα τελευταία χρόνια όμως, γίνονται προσπάθειες με συνδυασμένες ενέργειες των Υπουργείων Ναυτιλίας και Τουρισμού για την ανάκαμψη της ελληνικής κρουαζιέρας και σημαίας.

Κεφ.1 Ελλάδα και ναυτιλία – εισαγωγικά στοιχεία

1.1 Η σχέση των Ελλήνων με την θάλασσα

«...έχουμε γη και πατρίδα όταν έχουμε πλοία στη θάλασσα.»

Ηρόδοτος, 5^{ος} αι. π.Χ.

Η ναυτιλία ανέκαθεν αποτελούσε ένα ισχυρό προσόν για την Ελλάδα. Σε περιόδους ειρήνης αποτελούσε ζωτικής σημασίας οικονομικό, πολιτιστικό και κοινωνικό παράγοντα αλλά και σε περίοδο πολέμου ήταν ένα σημαντικό όπλο και η ελπίδα, ουσιαστικά του Έθνους. Δεν είναι δυνατή η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας παρά μόνο ως ιστορίας των Ελλήνων, διασκορπισμένων σε διάφορες πόλεις-λιμάνια, κομβικά σημεία του διεθνούς εμπορίου. «Δεν είναι κατανοητή η ελληνική ιστορία σαν ιστορία του ελληνικού κράτους, αλλά μόνο σαν ιστορία του ελληνισμού» Νίκος Σβορώνος

Σε κάθε γωνιά της Ελλάδος υπήρχε το αίσθημα και η παρουσία της βαθιάς σχέσης μεταξύ του Έλληνα και της θάλασσας. Η ελληνική γη ζούσε πάντα παράλληλα με τη θάλασσα, από τη θάλασσα και χάρη στη θάλασσα, σαν το Αιγαίο να αποτελεί το κέντρο της Ελλάδας. Η θάλασσα αποτελούσε εμπόδιο για πολλούς λαούς, για την Ελλάδα όμως, με τα τόσα νησάκια και τις απέραντες – ποικιλόμορφες ακρογιαλιές, ήταν και είναι ευλογία που ενδυναμώνεται από τις κλιματολογικές συνθήκες. Αλλά και οι Έλληνες, θεωρούνται προικισμένοι από τη θάλασσα, που παρά τις δυσκολίες και τους κινδύνους που κρύβει, μας εξόπλισε με αποφασιστικότητα και εφευρετικότητα. Τελικά, οι Έλληνες είναι από τους λίγους λαούς που μπορούν να καυχηθούν για τη συνεχή παρουσία τους στη θάλασσα, σε διάρκεια χιλιάδων ετών και μέχρι σήμερα.



Από τα Νεολιθικά χρόνια, ο

ι ελληνικές θάλασσες ήταν πολυταξιδεμένες, εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων των γύρω περιοχών. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούσαν ζωτικό παράγοντα και ήταν απόλυτα συνδεδεμένες με την εξέλιξη του ελληνικού πολιτισμού. Η επικοινωνία των Ελλήνων, των Μυκηναίων, των κατοίκων της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου, της Κύπρου και της Νοτίου Ιταλίας, λειτουργούσε με "γέφυρα" τη θάλασσα πριν ακόμα φτιαχτούν δρόμοι. Επομένως, η εμπορική, καλλιτεχνική, και πολιτική φύση των ανθρώπων εξελίχθηκε με αποτελέσματα όπως τα Ομηρικά Έπη. Η θάλασσα γοήτευε και γοητεύει τον καθένα, κάνοντας την φαντασία μας να τρέχει.



Καθ' αυτό το πλοίο αποκαλύπτει την πορεία των Μεσογειακών λαών. Πλοία εμπορικά, πολεμικά, διακοσμούν αμφορείς, γλυπτά, μεταλλικά αντικείμενα, βυζαντινές εικόνες, τοιχογραφίες και πίνακες, τα πανιά και τα κατάρτια τους μας ταξιδεύουν διαμέσου των αιώνων και είναι:

Ρωμαϊκά



Προβυζαντινά



Βυζαντινά χρόνια



Μεταβυζαντινά χρόνια



Τουρκοκρατία



Ενετοκρατία



Νεότερα χρόνια



Όλη αυτή η πορεία μέσα στους αιώνες αποδεικνύει το βαθύ και ουσιαστικό δεσμό μεταξύ του Έλληνα και της θάλασσας και εξηγεί την οικονομική ευρωστία και την πολιτισμική άνθηση της χώρας μας.

Μετά τα 1900, εκτός από τον εμπορικό και πολεμικό στόλο άρχισε να αναπτύσσεται στη χώρα μας και η ναυτιλία αναψυχής. Υπήρχε δηλαδή μεταφορά ανθρώπων με παραμονή ή και διαμονή μέσα στο πλοίο με σκοπό τον τουρισμό.



Eugenios Eugenides

Το μόνο πλοίο αναψυχής με ελληνική σημαία, της περιόδου.

Εκτός από την ναυτιλία όμως, η αγορά του τουρισμού ευνόησε πολύ την χώρα μας και φυσικά "ενώσαμε τις δύο μεγάλες μας δυνάμεις" για να προσφέρουμε καλύτερες υπηρεσίες στους επισκέπτες μας αλλά και καλύτερα αποτελέσματα στην οικονομία μας. Παρόλα αυτά όμως, θα πρέπει να γίνουν πολλές ενέργειες ακόμα για να επιτύχουμε το επιθυμητό και πλέον κερδοφόρο αποτέλεσμα. Η προσφορά και η ποιότητα της υπάρχουσας τουριστικής υποδομής συνεχίζουν να είναι ανεπαρκείς. Πρέπει λοιπόν να ολοκληρωθούν δέκα μέτρα υποδομής στους χώρους υποδομής και αναχώρησης των τουριστών στα αεροδρόμια, στους επιβατηγούς σταθμούς και στα λιμάνια. Απαιτούνται βελτιώσεις των οδικών προσβάσεων στους αρχαιολογικούς και τουριστικούς τόπους.

Η προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό απαιτείται να αντιμετωπιστεί ως προγραμματισμένη επένδυση, με ένα ολοκληρωμένο συνολικό και ορθολογικό σχέδιο δράσης και όχι ευκαιριακά και αποσπασματικά χωρίς συγκεκριμένους και σαφείς στόχους, χωρίς κριτήρια και αξιολόγηση των σχέσεων κόστους-απόδοσης.

Η Ελλάδα σήμερα, επενδύει στην προβολή του τουρισμού της ποσά κατά δύο και τρεις φορές μικρότερα από ότι οι λοιπές ανταγωνίστριες χώρες.

Είναι ανάγκη να επενδύσουμε στη συστηματική προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό. Ειδικότερα για την τουριστική πολιτική της χώρας, απαιτούνται μεταξύ των άλλων, τα ακόλουθα:

1. Βαθμός αποκέντρωσης της τουριστικής οργάνωσης:

- Η ύπαρξη ενός Κεντρικού Οργανισμού Τουρισμού, άρτια στελεχωμένου και οργανωμένου.
- Η επιτυχής αποκέντρωση των λοιπών συναρμόδιων διοικητικών φορέων και δραστηριοτήτων του δημόσιου τομέα.
- Τα αποτελεσματικά και επαρκή συστήματα σωστής και σαφούς πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφερειών.
- Η επάρκεια στελεχών στις περιφέρειες, που να διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις, αισθητή καλλιέργεια και εμπειρία σε θέματα προγραμματισμού, ανάπτυξης και προβολής των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Αξιολογώντας με βάση τα παραπάνω τη σημερινή πραγματικότητα φαίνεται ότι στην παρούσα φάση προέχει η αποτελεσματικότερη εσωτερική οργάνωση και στελέχωση των κεντρικών υπηρεσιών του ΕΟΤ και των λοιπών δημόσιων φορέων που άμεσα εμπλέκονται σε τουριστικά θέματα, καθώς και ο αποτελεσματικός συντονισμός των σχετικών εμπλεκόμενων φορέων και συναρμόδιων υπουργείων.

Πιστεύεται ότι δεν θα πρέπει να στερηθεί ο ΕΟΤ τη δύναμη παρέμβασης σε θέματα χωροταξίας, αισθητικής ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων, περιβάλλοντος, ρύπανσης ακτών, επίβλεψης καθαριότητας παραλιών και προβολής στο εξωτερικό του τουρισμού μας.

2. Προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος:

- Περιφρούρηση και ανάπτυξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Η ανάγκη προστασίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος καθώς και η ανάγκη περιφρούρησης, ανάπτυξης και προβολής της λαογραφικής και

πολιτιστικής μας κληρονομιάς γίνεται καθημερινά όλο και πιο επιτακτική, αφού τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός καταστροφής του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στα νησιά μας, έχει πάρει επικίνδυνες διαστάσεις.

Δυστυχώς η ξέφρενη δόμηση στα νησιά συνεχίζεται, τα δάση και οι παραλίες ρυπαίνονται, γιατί δεν υπάρχουν αποτελεσματικά συστήματα βιολογικού καθαρισμού, αλλά ούτε ελέγχεται η λειτουργία αυτών που τυχόν υπάρχουν.

Πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές μελέτες για τα νησιά μας δεν έχουν καταρτιστεί, οχήματα αποβιβάζονται χωρίς περιορισμούς ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, η ηχορύπανση και τα κυκλοφοριακά προβλήματα ξεπερνούν τα ανεκτά όρια, με σοβαρότατες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.

3. Ανάγκη ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο.

Οι αναπτυξιακές μας δυνατότητες, τα περισσότερα από τα ανεκτίμητα πολιτιστικά αγαθά μας και οι τουριστικοί μας πόροι είναι στενά συνδεδεμένοι με τη θάλασσα, με τα νησιά μας, με τη ναυτιλία και τη ναυτική μας παράδοση που ξεπερνά τις τέσσερις χιλιετίες, αλλά και με το πνεύμα και το χαρακτήρα του λαού μας.



1.2 Η συμβολή της επιβατικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Κάθε ενέργειά μας επηρεάζει την οικονομία της κοινωνίας μας, με τον ίδιο τρόπο και οι θαλάσσιες μεταφορές και ο τουρισμός -ως τμήμα της αγοράς- επηρεάζουν την ελληνική οικονομία. « Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών τόσο στην οικονομική ανάπτυξη όσο και στην στρατηγική υποστήριξη, είναι ανεκτίμητη, αφού προσφέρει χωρίς να απομυζά πόρους από τα δημόσια ταμεία» Β.Γ.Κούτσης Δρ.Οικονομολόγος.

Η πολύ στενή σχέση μεταξύ ναυτιλίας και τουρισμού υπήρξε ανέκαθεν και η ανάπτυξή του θα μπορεί να βοηθήσει και την οικονομία της χώρας αλλά και την εικόνα της, στηριζόμενη στα πανέμορφα νησιά και παραλίες μας, στην ιστορία και το κλίμα. Για να επιτύχει όμως η πορεία αυτή, θα πρέπει να "δημιουργήσουμε σωστές και εκτεταμένες δραστηριότητες σε επιχειρήσεις που σχετίζονται με τουριστικές εγκαταστάσεις, αντιπροσωπείες τροφοδοσίας και εφοδιασμού πάσης φύσεως στα πλοία, ναυτιλιακές-επισκευαστικές βάσεις σ' όλη τη χώρα, ναυτιλιακά και τουριστικά γραφεία, καθώς και καταστήματα στα λιμάνια προσεγγίσεως πλοίων, ... η ανάπτυξη των οποίων εξαρτάται εν πολλοίς από την δια θαλάσσης σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και το εξωτερικό."

Οι караβοκύρηδες, οι μετέπειτα εφοπλιστές, των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου είναι εκείνοι που εξασφάλισαν διαρκή ροή κεφαλαίου στον ελληνικό χώρο από τον 18^ο αι ως και σήμερα. Είναι εκείνοι που έστησαν το διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο των Ελλήνων, το οποίο, παρά τις βάσεις και προσβάσεις στα κύρια ναυτιλιακά κέντρα του εξωτερικού, διατήρησε την Ελλάδα ως το καίριο κομβικό σημείο των δραστηριοτήτων του.

Αρχικά υπήρχε μια εξειδίκευση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών με τη διαμόρφωση δύο αγορών, της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner shipping) και της ναυτιλίας ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp shipping) παρά τις πολλαπλές προσπάθειες εισόδου στο χώρο των τακτικών γραμμών

κατά τον 19^ο αι, οι Έλληνες ασχολήθηκαν σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα με την ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Μετά Α' Π. Π. έγινε το άνοιγμα του στόλου εκτός ευρωπαϊκών υδάτων, καθώς και η επικράτησή του στους θαλάσσιους δρόμους όλων των ωκεανών.

Όπως προαναφέρθηκε, η ναυτιλία ανέκαθεν αποτελούσε έναν –αν όχι το πιο σημαντικό οικονομικό παράγοντα για την Ελλάδα. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, όλες οι ενέργειες ήταν σε άμεση εξάρτηση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Συνεπώς, η πολιτιστική, πολιτισμική, κοινωνική, οικονομική εξέλιξη επηρεαζόταν από τις χώρες που επικοινωνούσαμε μέσω θαλάσσης. Ακόμα, η οικονομική μας σταδιοδρομία, όχι μόνο η εμπορική αλλά και αυτή από τις πολεμικές κατακτήσεις ήταν και είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ναυτιλιακή μας πορεία.

Κατ' αρχάς με τον όρο ναυτιλία εννοούμε το σύνολο των απαραίτητων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, προκειμένου να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές. Δηλαδή την διακίνηση πραγμάτων ή ανθρώπων, μέσω θαλάσσης, από ένα σημείο της Γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω θαλάσσης έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της Γης σε ένα άλλο.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι:

- α. ο όγκος της μεταφοράς
- β. η ταχύτητα
- γ. ο βαθμός ασφαλείας
- δ. η ικανότητα εκτέλεσης της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)
- ε. το κόστος μεταφοράς.

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης (3/4 της Γης καλύπτεται από ύδατα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου ως οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, ότι δεν παράγει η ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την

παραγωγή στην μεταποίηση ή κατανάλωση. Η τεράστια ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών οφείλεται σε δυο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού και η περαιτέρω μηχανοποίηση ως μέσου προώθησης των πλοίων και
2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι η άμεση επιρροή της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις.

Επίσης, ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών - Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Ονδούρας, Παναμά, κ.λ.π. Τα 2/3 του ελληνόκτητου στόλου βρίσκονται εκτός εθνικού νηολογίου δηλαδή περίπου 2.000 πλοία (1991) ανήκαν σε Έλληνες αλλά έφεραν ξένη σημαία. Πολλά περιοδικά, ιδιαίτερα κρατών μελών της ΕΟΚ, κάνουν λόγο για την Ελληνική ναυτιλία, όπως το Γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της ΕΟΚ φέρει Ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής μας. Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο ζωής που είναι η ταυτότητά μας.

Όπως είναι γνωστό, η προσφορά των κρουαζιεροπλοίων και των επιβατηγών οχηματαγωγών διεθνών πλοίων μας είναι πολύ σημαντική για

την εθνική μας οικονομία. Προσφέρουν άμεσα εργασία σε 15.000 και πλέον Έλληνες ναυτικούς και δημιουργούν απασχόληση σε σημαντικό αριθμό υπαλλήλων των ναυτιλιακών εταιρειών, ταξιδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων κτλ. Δημιουργούν ακόμα εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεως από τις δαπάνες των υψηλού οικονομικού επιπέδου επιβατών τους, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη νέων τοπικών αγορών στα λιμάνια προσεγγίσεως, ιδιαίτερα στα Αιγαιοπελαγίτικα νησιά μας, των οποίων την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βοηθούν σημαντικά.

Αυξάνουν επίσης τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοκατασκευαστικής και ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας με τις επισκευές, μετασκευές και τη συντήρησή τους, που γίνονται και στην Ελλάδα. Οι δαπάνες αυτές μεταφράζονται σε ισόποση εισροή συναλλάγματος που τόσο έχει ανάγκη η χώρα μας, χωρίς μάλιστα κανένα κρατικό κόστος. Είναι αναμφισβήτητο πως η τουριστική και η επιβατηγός διεθνών πλοίων ναυτιλία μας αποτελεί αναλογικά τον πλέον συναλλαγματοφόρο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας και συναγωνίζεται αυτόν της τουριστικής βιομηχανίας.

Από τη θαλάσσια σύνδεση της χώρας μας με την Ευρώπη, που πραγματοποιείται με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία μας, ωφελείται παντιοτρόπως η εθνικής μας οικονομία, χωρίς μάλιστα καμία απολύτως επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου, σε αντίθεση με άλλα μέσα εθνικών μεταφορών (Σιδηρόδρομος – Ολυμπιακή Αεροπορία – Αστικές Συγκοινωνίες) τα οποία απορροφούν σοβαρά ποσά από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Είναι ακόμα γνωστό ότι η σημασία των υπό ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων δεν περιορίζεται μόνο την οικονομία μας, αλλά επεκτείνεται και στην αμυντική θωράκιση της χώρας με δυνατότητες μεταφοράς έμψυχου δυναμικού και υλικού στα πολυάριθμα νησιά μας, σε ώρα ανάγκης. Τα πρόσφατα γεγονότα κατέδειξαν πόσο απαραίτητο είναι για

τα εθνικά μας συμφέροντα, να ασχοληθεί η Διοίκηση με τα προβλήματα της επιβατηγού μας ναυτιλίας για τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία της.

Η Μεσόγειος αναδεικνύεται σε υπ' αριθμόν ένα προορισμό κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή αγορά και άμεσα ανταγωνιστική με την κορυφαία του είδους Καραϊβική. Η πρόσφατη επιτυχημένη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων και η φιλοξενία στον Πειραιά μερικών από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου έστρεψε προς το Αιγαίο τα βλέμματα ναυτιλιακών εταιρειών και κυρίως, των τουριστών.

Το 2006 η Ελλάδα είχε αξιοποιήσει μόλις το 15% των τουριστικών δυνατοτήτων της. Βάσει των υπάρχοντων στοιχείων, η τουριστική οικονομία συνεισφέρει στο ελληνικό ΑΕΠ με ποσοστό 18%, παρέχοντας εργασία σε πάνω από 700000 άτομα. Υπολογίζεται ότι περίπου 13,5 εκατομμύρια ξένοι παραθεριστές επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας, αφήνοντας περί τα 11 δισ.€

Κεφ.2 Ιστορική αναδρομή

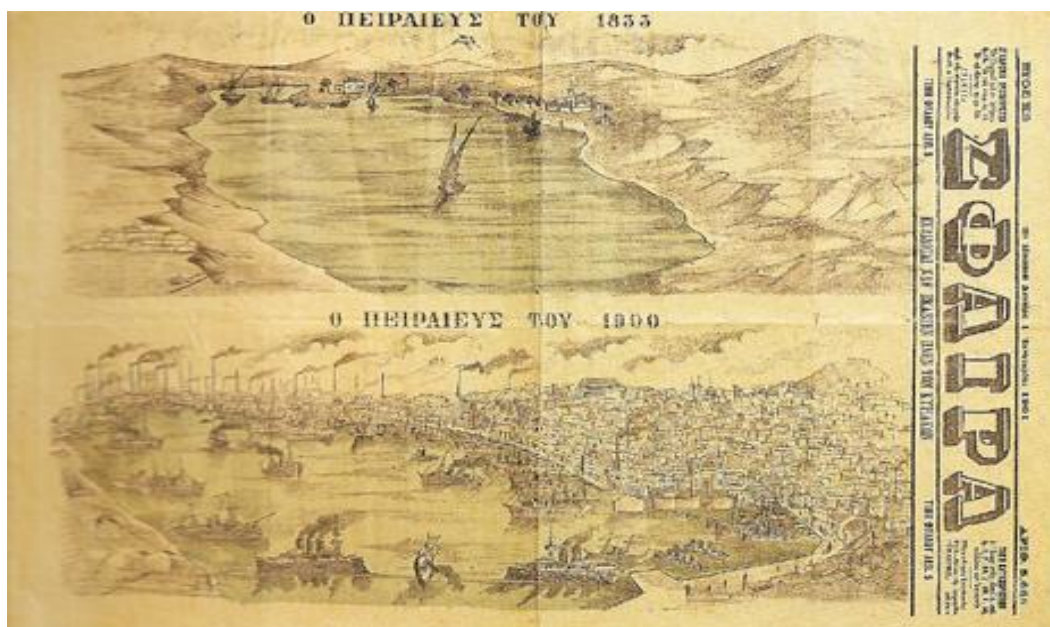
2.1 Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας

Τον 16^ο αι. τα 1800 Ανδριωτικά καράβια είχαν φτάσει στη Βενετία. Η ιστορία λέει ότι το 1670 ο προσωπικός γιατρός του βασιλιά της Αγγλίας Καρόλου β', Κωνσταντίνος Ροδοκανάκης έπεισε τον βασιλιά και εγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο Έλληνες που χρησιμοποιώντας τις ευκαιρίες που τους δίνονταν αναπτύχθηκαν στον τομέα της ναυτιλίας.



επιβατηγό τέλη 19^{ου} αι.

Ξεκινώντας από τα νεότερα χρόνια, το 1922 η ελληνική ακτοπλοΐα συνέβαλε στην προσπάθεια του Έθνους για απελευθέρωση οπότε πολλά πλοία εξοπλίστηκαν με παλιά πυροβόλα και συγκρότησαν τη μοίρα 'των ευδρόμων'. Τότε ο εμπορικός στόλος της χώρας αριθμούσε 467 πλοία με συνολική χωρητικότητα 912609κ.ο.χ.



Στη συνέχεια όμως, το 1924 ξένα ατμόπλοια προσέγγισαν στα περισσότερα ελληνικά λιμάνια, μειώνοντας τη δυνατότητα ανταγωνισμού των ελληνικών πλοίων, τα οποία κατ' ανάγκη περιορίστηκαν στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών με αποτέλεσμα τον πολύ έντονο ανταγωνισμό και τα δεινά που ακολούθησαν. Υπό αυτές τις συνθήκες το εφοπλιστικό κεφάλαιο δεν ήταν δυνατόν να διατεθεί σε ακτοπλοϊκές δραστηριότητες.

Για τη λύση αυτού του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος εφαρμόστηκε την 1^η Μαΐου 1927 το Ενιαίο Ναυτολόγιο Επιβατών και η Απαγόρευση του Αθέμιτου Ανταγωνισμού.



ακτοπλοϊκό αρχές 20^{ου} αι.

«Παρόλα αυτά η εφαρμογή (αυτού) δεν μπόρεσε να αποδώσει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα λόγω της δυσαναλογίας μεταξύ του μεγάλου αριθμού μεταφορικών μέσων έναντι των μικρών μεταφορικών αναγκών.»

Το 1928 ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος αποφασίζει τη συγκρότηση Κυβερνητικής Επιτροπής με σκοπό την μελέτη των προβλημάτων και τη λήψη των απαραίτητων μέτρων με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών που επικρατούσαν. Έτσι στις 22 Μαΐου 1929 κατέληξαν στην ίδρυση της ΑΕ 'Ακτοπλοΐα της Ελλάδος' (ΑΚΤΕΛ) που διέπρεψε σε όλο το διάστημα του μεσοπολέμου. Έγινε γνωστή τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, με τις τακτικές γραμμές της προς Αίγυπτο, Συρία, Κύπρο, Κωνσταντινούπολη, Μπρίντεζι και Μασσαλία. Σκεπτόμενοι τις σοβαρές αντιδράσεις που αντιμετώπισε η ΑΚΤΕΛ από τους 28 εφοπλιστές που αρνούσαν να ενσωματωθούν, το επίσημο κράτος αλλά και τις εταιρείες του εξωτερικού, μπορούμε να αντιληφθούμε τη σημασία αυτού του επιτεύγματος.



Στα τέλη του 1929, αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο αφανισμού των εφοπλιστών εκτός ΑΚΤΕΛ, έγινε πρόταση του κράτους για έναν ενιαίο οικονομικό οργανισμό 'Ηνωμένη Ακτοπλοΐα', προκειμένου να την ελέγχει ευκολότερα, η οποία απορρίφθηκε από την Κυβερνητική Επιτροπή. Λόγω της ανάγκης να ληφθούν κάποια μέτρα η Πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωση και η ΑΚΤΕΛ κατέθεσαν δύο υπομνήματα. Στις 16/01/1930 επισημαίνουν την αρνητική επίδραση του ανταγωνισμού αλλά και τη «φορολογικήν καταπίεσιν» και προτείνουν 20 θέσεις. Στις 13/08/1930 προτείνουν τον περιορισμό των μη αναγκαίων πλοίων, την αχρηστία των μη κατάλληλων και ζητούν την εφαρμογή των προηγούμενων προτάσεών τους.

Καθώς μπαίνουμε στην δεκαετία '30-'40 η ανάγκη για τη σωστή νομική κάλυψη του κλάδου διαφαίνεται εντονότερα. Το 1931 εκλέχθηκε νέο Δ.Σ. της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως στα παραστατικά του οποίου (9/12/31)

παρουσιάζεται αρκετά αισιόδοξο για την προβλεπόμενη επιτυχία των προτεινόμενων μέτρων. Τη χρονιά αυτή ο ελληνικός στόλος αποτελούταν από 559 ατμόπλοια με συνολική χωρητικότητα 1413020 τον. γκρος και η ελληνική σημαία κατείχε παγκοσμίως τη 10^η θέση. Τελικά οι προτάσεις της Κυβερνητικής Επιτροπής (Ελ. Βενιζέλος '28) διαμορφώθηκαν περαιτέρω βελτιώνοντας την υπάρχουσα κατάσταση. Τον Ιανουάριο του '32 η Κυβέρνηση ψήφισε το νόμο 5304 «Περί μέτρων προστασίας της Επιβατηγού Ναυτιλίας» και τον Αύγουστο του '32 το νόμο 5570 «Περί αυθεντικής ερμηνείας των άρθρων 4&5 του νόμου 5304». Βάση αυτών, αποζημιώνονταν οι πλοιοκτήτες των άνω των 50 ετών πλοίων και απαγορευόταν η νηολόγηση των άνω των 15-20 ετών πλοίων. Για την αποζημίωση των πλοίων που παροπλίστηκαν δημιουργήθηκε το ΤΕΕΣ (Ταμείο Εκκαθάρισεως του Επιβατηγού Στόλου). Από 1^η Απριλίου έως 31 Δεκεμβρίου '32 δημιουργήθηκε νέο Δ.Σ. όπου λόγω της μείωσης των μελών της Ένωσης, μειώθηκαν τα μέλη του σε 7.

Η κατάσταση που επικρατούσε στην ακτοπλοΐα το '32 περιγράφεται από ένα πειραϊκό ναυτιλιακό περιοδικό τον Ιούλιο του '33 «*Η έναρξις της θερινής περιόδου επέφερε εις τον λιμένα του Πειραιώς και τους επαρχιακούς λιμένας το γνωστό θέαμα του αχαλίνωτου ανταγωνισμού των ακτοπλοϊκών σκαφών, των συχνών συναναχωρήσεων δια την αυτήν γραμμήν, της οικτράς συσσωρεύσεως επί των συναγωνιζομένων πλοίων υπεράριθμων επιβατών επωφελουμένων τις μέχρις 'ταλλήρου' εκπεσμού των εισιτηρίων των δήθεν διαφημιστικών του 'μεγάλου θαλαμηγού'»*. Το Μάιο του '32 ιδρύθηκε η κοινοπραξία "Κοινό Ταμείο Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων" σαν μια ακόμα προσπάθεια βελτίωσης της κατάστασης αλλά ούτε αυτό απέδωσε.

Σε μια προσπάθεια να λήξουν οι καταστάσεις αυτές, το '35 ο νέος υπουργός Ναυτικών Γεώργιος Ράλλης δημοσίευσε αναγκαστικό νόμο ο οποίος οδήγησε και στη λύση της ναυτεργατικής απεργίας. Μεταξύ 10/'35 – 01/'36 δεν έγινε καμία αξιόλογη ενέργεια και η διάλυση του "Κοινού Ταμείου Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων" στις 31/12/'35 επιδείνωσε την κατάσταση. Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετώπιζε η ακτοπλοΐα ήταν και το φορολογικό καθώς, το κράτος με κάθε ευκαιρία επιβάρυνε με τους φόρους τους ναύλους επιβατών και εμπορευμάτων. Για την αντιμετώπιση της επικρατούσης κατάστασης τα μέλη της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως στις 9 Μαΐου '34 αποφάσισαν και υπέγραψαν 'πρωτόκολλο τιμής' με το οποίο επισήμαναν ότι οι φόροι επιβάρυναν κατά 35% το ναύλο και αποφάσισαν να το μειώσουν εκλέγοντας μία επιτροπή και αναθέτοντας της την «εν λευκώ» διαχείριση του Ζητήματος (Π. Γιαννουλάτος, Α. Ποταμιάνος, Λ. Τεργιάζος, Ι. Τόγιας, Δ. Σερέτης, Η. Κουκουγέρης, Δ. Πετρατζάς και Νομικός).

Έτσι καταλήγουμε στο τέλος της δεκαετίας αυτής με τα πλοία της ακτοπλοΐας να ταξιδεύουν κυρίως στις εσωτερικές γραμμές. Στις εξωτερικές γραμμές υπήρχαν 9 πλοία που έκαναν και τα δρομολόγια Αλεξάνδρεια-Ελλάδα-Μασσαλία, Ελλάδα-Αίγυπτο, Συρία-Παλαιστίνη-Αίγυπτο και Ελλάδα-Μπρίντεζι. Στις 22/03/'39 ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αμβ.

Τζίφος δημοσίευσε αναγκαστικούς νόμους 1652/39 και 2373/40 για την ίδρυση "Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών" (ΕΚΔΑΣ) που δεν ευδοκίμησε αλλά, ούτως ή άλλως κηρύχθηκε ο Ελληνοϊταλικός πόλεμος οπότε ολόκληρος ο ακτοπλοϊκός στόλος επιτάχθηκε για τις ανάγκες της εξυπηρέτησης στρατιωτικών μεταφορών για μία ακόμη φορά.

Η ίδια κατάσταση συνεχίστηκε και για την επόμενη δεκαετία ('40-'50). Το 1940 ο εμπορικός στόλος αποτελούταν από 665 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2121177 τον. γκρος. Έτσι, το Νοέμβριο του '40 τα 4/5, κατά μέσο όρο, του συνόλου των πάσης φύσεως εφοδίων που χρειάστηκαν για την υποστήριξη του Στρατού μεταφέρθηκαν από η θάλασσα. Παράλληλα κάποια πλοία εξυπηρετούσαν στοιχειωδώς το συγκοινωνιακό δίκτυο για τις απολύτως αναγκαίες μετακινήσεις και τον επισιτισμό του πληθυσμού που όμως, σε έκτατες ανάγκες, συμμετείχαν και σε στρατιωτικές δραστηριότητες. Στη διάρκεια του πολέμου η επιβατηγή ναυτιλία έχασε από διάφορες αιτίες το 94% των πλοίων της, οπότε και κρίθηκε αναγκαία η ενεργοποίηση της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ένωσης στις 9 Νοεμβρίου του 1945 η οποία εγκαταστάθηκε στα Γραφεία της Ακτοπλοΐας της Ελλάδος και μέσα σ' ένα χρόνο κατάφερε να αποκαταστήσει το δίκτυο των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών, παρόλες τις συνεχείς φορολογικές, και όχι μόνο, επιβαρύνσεις

Υπό σημαία	Πλοία	Τ.Γκρός
Ελληνική	326	1.264.977
Παναμαϊκή	224	1.147.680
Καναδική	7	49.622
Αμερικανική	116	903.211
Αγγλική	193	1.275.184
Ονδουριανή	55	369.141
Λιβερριανή	15	133.655
Κοσταρικός	7	14.131
Διάφορες	9	52.233
Σύνολο:	952	5.209.834
Υπό ναυπήγηση	37	350.300
Γενικό Σύνολο:	989	5.560.134

από το κράτος. Το 1951 βρίσκει τον ελληνικό στόλο με 989 πλοία εκ' των οποίων 325 με ελληνική σημαία και χωρητικότητα 1301512 τον. γκρος. Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων αυτών έφτανε τους 5560143 τον. γκρος. Μέχρι το '52-'53 ο στόλος είχε εκσυγχρονιστεί ικανοποιητικά και κάλυπτε αρκετές γραμμές όντας πια σε θέση να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των άλλων συγκοινωνιακών μέσων (σιδηρόδρομο, αυτοκίνητο και αεροπλάνο).

Στις 03/02/ '67 παραιτήται ο πρόεδρος της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ένωσης Κ^{ος} Χαράλαμπος Τυπάλδος, αφού τα μέλη της έμοιαζαν να αδιαφορούν και να αποστασιοποιούνται από αυτήν. Τότε αναλαμβάνει την προεδρία ο Νικόλαος Καβουνίδης και η Ένωση δραστηριοποιείται εκ νέου και οργανώνεται ως αυτοτελής και ανεξάρτητη υπηρεσία.

Ακολούθως, λόγω της μεταστροφής πολλών ακτοπλοϊκών σκαφών, από πλοία τακτικών γραμμών σε κρουαζιερόπλοια, παρατηρήθηκε μια διαφοροποίηση των εφοπλιστικών συμφερόντων και αιτημάτων. Σαν αποτέλεσμα το καταστατικό της Πανελληνίου Ακτοπλοϊκής Ενώσεως, που ίσχυε από το 1930 με επουσιώδεις τροποποιήσεις, να μην εξυπηρετεί πλέον και να χρήζει εκσυγχρονισμού.

Μεταξύ των κυριότερων τροποποιήσεων, που συζητήθηκαν κατά τη Γενική Συνέλευση της 27^{ης} Δεκεμβρίου του '68, κρίθηκε αναγκαία και η αλλαγή της επωνυμίας του Σωματίου από "Πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωσις" σε "Ένωσις Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων", με το σκεπτικό ότι η νέα επωνυμία ήταν πιο αντιπροσωπευτική για το αντικείμενο της Ένωσις, λόγω της νέας της μορφής, αλλά και για να συμπεριλαμβάνονται οι εφοπλιστές κάθε τύπου επιβατηγού ναυτιλίας.

Σύμφωνα με την τροποποίηση αυτή του καταστατικού, τα σχετικά με τη σύσταση-σκοπό άρθρα διαμορφώνονται ως εξής:

Άρθρον 1. «Συνιστάται υπό τών Ἑλλήνων ἢ Ἑλληνικῶν πάσης φύσεως ἐταιρειῶν πλοιοκτητῶν ἢ συμπλοιοκτητῶν ἐπιβατηγῶν ἐν γένει οἰουδήποτε τύπου πλοίων Σωματεῖον υπό τήν ἑπωνυμίαν «ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ» (Ε.Ε.Ε.Π.) - «GREEK SHIPOWNERS ASSOCIATION FOR PASSENGER SHIPS»

Άρθρον 2. Σκοπός τῆς Ἑνώσεως εἶναι ἡ διὰ τῆς τῶν μελῶν συνεργασίας, μελέτη καί ἐφαρμογή τῶν καταλληλοτέρων ἐκάστοτε μέτρων πρὸς βελτίωσιν καί ἀνανέωσιν τῶν ἐπιβατηγῶν ἐν γένει πλοίων κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς ἐξελέξεως τοῦ πολιτισμοῦ ἀπαιτήσεις, ἢ ἐπὶ εὐρύτερων θέσεων καί μᾶλλον ἐξυπηρετικῶν τῶν κοινωνικῶν ἀναγκῶν ρυθμίσις καί ἀνάπτυξις ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τῶν ἐπιβατηγῶν ἐν γένει οἰουδήποτε τύπου, σκαφῶν πρὸς ὄφελος τοῦ κοινοῦ καί ἡ προαγωγή καί προστασία τῶν ἐπαγγελματικῶν καί οἰκονομικῶν συμφερόντων τῶν μελῶν.

Άρθρον 3. «Ἐδρα τοῦ Σωματείου ὀρίζεται ὁ Πειραιεύς».

Άρθρον 4. «Μέλος τοῦ Σωματείου μπορεῖ νὰ ἐγγραφῆ: Πᾶς ἐνήλικος Ἑλλῆν ἢ οἰασθῆποτε φύσεως Ἑλληνική Ἑταιρεία ἢ ὁμάς συμπλοιοκτητῶν, ἰδιοκτήτρια Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ οἰουδήποτε τύπου πλοίου, δύναται νὰ ἐγγραφῆ μέλος τοῦ Σωματείου κατόπιν ἐγγράφου αἰτήσεως πρὸς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον...».

Το νέο καταστατικό υπογράφεται από τις εταιρείες:

Ατμοπλοῖα Καβουνίδου, Ατμοπλοῖα Θηραϊκή, Κρουαζιέρα Χανδρή, Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμαί, Ατμοπλοῖα Ηπειρωτική, Κρουαζιέρα Αιγαίου, Sun Line, Ωκεανική, Τουριστική Ακτοπλοῖα Αργοσαρωνικού, Λακωνική, Μεταξά, Κ. Λάτση, Ακτοπλοϊκά Συγκοινωνία Φραγκουδάκη, Νέα Ηπειρωτική, Κρίτωνας, Καστριανή Κέας, Λαζ. Λαγά. Το νέο τροποποιημένο και κωδικοποιημένο Καταστατικό εγκρίθηκε από το Πρωτοδικείο Πειραιώς και μπήκε σε ισχύ στις 13 Απριλίου 1972.

Τον Ιούλιο του '74, μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, ο πρόεδρος του Δ.Σ. συγκάλεσε έκτακτο Διοικητικό συμβούλιο, εν όψει της πολεμικής κατάστασης που διαμορφωνόταν για το ελληνικό Έθνος, και ομόφωνα αποφασίστηκε να τεθούν όλα τα πλοία των μελών την Ένωσης από την πρώτη κιόλας στιγμή, στην υπηρεσία της Πατρίδας και όλη η κινητή περιουσία της, στη διάθεση του κράτους.

Με την επέκταση της επιβατηγού ναυτιλίας ολοένα και περισσότερο σε διεθνείς γραμμές, η Ακτοπλοῖα της τοπικής συγκοινωνίας είχε πλέον τελείως διαφορετικά συμφέροντα και αιτήματα από εκείνα των κρουαζιερόπλοιων και

των επιβατηγών οχηματαγωγών. Έτσι, τον Ιούνιο του '75 απεξαρτήθηκε η ακτοπλοΐα από την Ένωση.



επιβατηγό γραμμής 19^{ος} αι.

Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία κατείχε ήδη μια σημαντική θέση στην παγκόσμια ναυτιλία και την πρώτη θέση στην Ευρώπη, επομένως τα θέματα που απασχολούσαν την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων ήταν διεθνή και ευρωπαϊκά, κατά κύριο λόγο. Δυστυχώς όμως τα δυσάρεστα γεγονότα στην περιοχή επιβράδυναν την πορεία ανάπτυξης. Στις 2 Αυγούστου 1990 το Ιράκ εισβάλλει και καταλαμβάνει το Κουβέιτ. Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί την απαρχή για τον μετέπειτα πόλεμο του Κόλπου, αλλά και το ξέσπασμα μιας νέας κρίσης για την επιβατηγό ναυτιλία. Ευθύς αμέσως εκδηλώθηκαν οι πρώτες δυσμενείς για τον κλάδο συνέπειες από τη ραγδαία αύξηση των καυσίμων αλλά και από τον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό ακυρώσεων, ιδιαίτερα στην κρουαζιέρα.

Η Ένωση, με έγγραφες και προφορικές παραστάσεις στους αρμόδιους υπουργούς, επεδίωξε τη λήψη μέτρων, τονίζοντας ακόμη μία φορά ότι διαγράφονταν σοβαρός κίνδυνος επιβίωσης των επιχειρήσεων. Ύστερα από απόφαση της Ένωσης, τον Αύγουστο του 1990, καθορίστηκε αύξηση \$10.00 την ημέρα στο ναύλο των μελλοντικών επιβατών για την αντιμετώπιση της σοβαρής αύξησης της τιμής των καυσίμων, απόφαση η οποία υλοποιήθηκε μερικώς, λόγω της αντίδρασης των τουριστικών ταξιδιωτικών οργανισμών. Τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς, αφού η Ένωση είχε συγκεντρώσει τα αναγκαία οικονομικά στοιχεία για τις ζημιές από την κρίση στον Κόλπο, συνέταξε σχετική μελέτη η οποία προωθήθηκε, όχι μόνο στους ελληνικούς

κυβερνητικούς παράγοντες, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα με σκοπό την, κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση των απωλειών του κλάδου από την κρίση.

Στις 28/06/04 εντάχθηκαν στο ΕΠΑΝ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας) οι κλάδοι Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) και τα σκάφη που πραγματοποιούν ημερήσιες κρουαζιέρες (ΠΕΝΠΗΣ) με σκοπό την εκπαίδευση, την κατάρτιση, την προβολή και την προώθηση των δραστηριοτήτων τους καθώς και την οικονομική ενίσχυσή τους. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε τη λύση ενός χρόνιου προβλήματος αφού μέχρι τότε δεν είχε δοθεί καμία σημασία σε αυτούς τους δυο πολυμελής οργανισμούς, που διακινούν γύρω στα 4,5 εκ. τουρίστες κάθε χρόνο σε διάστημα 4-5 μηνών στα ελληνικά νησιά, δίνοντας ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

2.2 Η μετάβαση από την ακτοπλοΐα στην κρουαζιέρα

Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η ελληνική επιβατηγή ναυτιλία εξακολουθούσε την ανοδική της πορεία παρά τις όποιες αρνητικές επιπτώσεις της περιόδου που πέρασε. Πολλά από τα ακτοπλοϊκά σκάφη μετατράπηκαν σε κρουαζιερόπλοια με αποτέλεσμα να γίνει η αρχή και για την ίδρυση ανάλογου καταστατικού. Έτσι στις 27 Δεκεμβρίου 1968 πραγματοποιήθηκε συνέλευση με αποτέλεσμα την τροποποίηση του υπάρχοντος καταστατικού και τη μετονομασία του σωματίου ώστε να περιλαμβάνει και τη νέα κατηγορία της κρουαζιέρας. (βλ.κεφ.2.1)

Η ανάπτυξη της ακτοπλοΐας δεν θα μας απασχολήσει περαιτέρω αφού χάραξε την πορεία για την ανάπτυξη των κρουαζιέρων οι οποίες ακολουθούν πλέον δική τους πορεία. Οι γραμμές των υπερωκεανίων αναπτύχθηκαν μεταπολεμικά με εντονότερους ρυθμούς, κυρίως λόγω του μεγάλου κύματος Ελλήνων -και των άλλων Μεσογειακών- μεταναστών προς χώρες με καλύτερα οικονομικά δεδομένα. Στα ταξίδια αυτά υπήρχαν φυσικά και οι ευκατάστατοι επιβάτες της πρώτης θέσης που ζητούσαν, όπως είναι λογικό, καλύτερη παροχή υπηρεσιών για αυτά τα πολυήμερα ταξίδια.

Η εικόνα που όλοι έχουμε για τα πλωτά μεγαθήρια των ωκεανών δεν ανταποκρινόταν πλήρως στην ελληνική πραγματικότητα. Στις ταινίες βλέπουμε τις πολυτελείς καμπίνες, τις περίτεχνα στολισμένες αίθουσες αναψυχής, τα λαμπερά καταστρώματα και το ευγενέστατο πλήρωμα με τις άσπιλες στολές των πλωτών ανακτόρων με τα οποία ταξίδευε η αφρόκρεμα όλου του κόσμου. Φανταζόμαστε να απολαμβάνουν τα πλούσια γεύματα και τις ατελείωτες δεξιώσεις που οι πλοιοκτήτριες εταιρείες εμπλούτιζαν τα ταξίδια τους μετατρέποντας ένα απλό μεταφορικό μέσο σε πλωτό υπερπολυτελές ξενοδοχείο.

Με αυτήν την εικόνα κατανοούμε όλοι την συνέχεια που ακολούθησε, τα κρουαζιερόπλοια, κατασκευασμένα να προσφέρουν αναψυχή. Δυστυχώς όμως, τα ελληνικά υπερωκεάνια ήταν κατά κανόνα φτωχά, μικρά, αργοκίνητα

και κακοτάξιδα σκαριά από «δεύτερο χέρι» και χωρίς ιδιαίτερες ανακατασκευές. Έτσι παρουσίαζαν ελλείψεις ακόμα στις στοιχειώδεις ανέσεις όπως της χωρητικότητας με αποτέλεσμα οι μετανάστες να ταξιδεύουν κατ' ουσίαν «στοιβαγμένοι».

Τα ελληνικά υπερωκεάνια, παρά τα εντυπωσιακά τους ονόματα, ήταν πάντα οι μικροί συγγενείς των πολυτελών υπερωκεανίων που διασχίζανε τον Ατλαντικό, ξεκινώντας από τα λιμάνια της Β. Ευρώπης, της Ιταλίας και της Γαλλίας με προορισμό το Νέο Κόσμο. Η ιστορία των ελληνικών υπερωκεανίων ξεκινάει ουσιαστικά το 1907 και τελειώνει το 1977 περίπου και αριθμήσε 45 πλοία από τα οποία τα 6 μόνο ήταν νεότευκτα. Μετά τον Β' Π.Π. η κατάσταση βελτιώθηκε σοβαρά λόγω της κίνησης των επιβατών επιστροφής που ως "καλώς απεκατεστημένοι ομογενείς" άρχισαν πλέον να έχουν απαιτήσεις ανθρώπινης μεταχείρισης. Οι ελληνικές εταιρείες βέβαια, είχαν να αντιμετωπίσουν και τον ανταγωνισμό των ξένων εταιρειών που γινόταν όλο και πιο αισθητός και φυσικά αυτόν των αεροπλάνων. Τελικά από τα τέλη της δεκαετίας του 60 και μετά, τα υπερωκεάνια, παγκοσμίως, άρχισαν να μοιράζουν τον χρόνο των τακτικών δρομολογίων με εκείνο των κρουαζιερών, μετασκευάζοντας τα πλοία με τρόπο που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες μιας επίλεκτης πλέον πελατείας.

Στη προσπάθειά λοιπόν των εταιρειών υπερωκεανίων να εξυπηρετήσουν στο μέγιστο την αφρόκρεμα των επιβατών τους –και να αυξήσουν την τιμή του εισιτηρίου και τα έσοδα της επιχείρησής τους– παρείχαν επισιτιστικές και ψυχαγωγικές υπηρεσίες. Τα υπερωκεάνια λοιπόν, σε συνδυασμό με την έντονη μετακίνηση πλουσίων επιβατών, το αυξημένο ενδιαφέρον για ταξίδια αναψυχής και τις υπηρεσίες που παρέχονταν για τους επιβάτες της πρώτης θέσης υπήρξαν οι προάγγελοι των περιηγητικών πλόων (κρουαζιέρες). Ένας νέος κλάδος της ναυτιλίας ξεκίνησε λοιπόν στη δεκαετία του '50 με την απασχόληση ορισμένων ακτοπλοϊκών πλοίων σε περιηγητικούς πλόες. *«Πολλοί από σας μπορούν να γνωρίσουν ότι η*

πραγματική αφετηρία των κρουαζιέρων όπως γνωρίζουμε ήταν στην Ελλάδα, το 1954 όταν το ελληνικό γραφείο τουρισμού του οποίου διευθυντές ήταν οι κκ. Φωκάς και Παπαχελάς εγκαινίασαν τις ελληνικές κρουαζιέρες στα νησιά με τις γραμμές της Ηπειρωτικής. Εκείνη την εποχή, το λιμάνι του Πειραιά αντιπροσώπευε το ιδανικό σημείο απόπλου για τα σκάφη που επισκέπτονταν τα ελληνικά νησιά και την ασιατική και την αφρικανική ήπειρο.» Ανδρέας Ποταμιάνος-ομιλία ΗΑΤΤΑ 2006.

Κεφ.3 Το επιβατικό πλοίο στα μεταπολεμικά χρόνια

3.1 Μεσογειακές γραμμές

Στην εμβρυακή της περίοδο η κρουαζιέρα ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την ακτοπλοΐα, αφού ουσιαστικά οι εταιρείες ναύλωναν τα πλοία των εσωτερικών γραμμών για περιηγητικά ταξίδια αναψυχής. Αρχικά λοιπόν, ξένα ταξιδιωτικά γραφεία ναύλωναν ελληνικά ακτοπλοϊκά για περιηγήσεις στην Ανατολική Μεσόγειο.

Με αυτόν τον τρόπο οι μεσογειακές ακτοπλοϊκές γραμμές μετατράπηκαν σε εποχιακά κρουαζιερόπλοια που εξυπηρετούσαν εταιρείες του εξωτερικού. Συγκεκριμένα, το 1945 για παράδειγμα, πέντε σκάφη, τα *Αγαμέμνων*, *Μεντιτερρανέαν*, *Δελφίνι*, *Μιαούλης* και *Κολοκοτρώνης*, ναυλώθηκαν από ξένα ταξιδιωτικά γραφεία για ολιγοήμερους περιηγητικούς πλόες στις ελληνικές θάλασσες ανοίγοντας το δρόμο για μεγαλύτερη ζήτηση της κρουαζιέρας στη Ελλάδα.

Το 1952 φθάνουν από την Ιταλία στον Πειραιά τέσσερα πλοία, τα *Μιαούλης*, *Κανάρης*, *Καραϊσκάκης* και *Κολοκοτρώνης*. Πλοία καινούριας κατασκευής παραδίδονται στην Ελληνική κυβέρνηση σαν ιταλική αποζημίωση λόγω του πολέμου. Μέσω πλειοδοτικού διαγωνισμού τα τρία αποκτώνται από την «Θηραϊκή Ατμόπλοια» και το τέταρτο από την Νέα Ηπειρωτική Ατμόπλοια του Ποταμιάνου. Το *Κανάρης* ταξιδεύει στα νησιά μέχρι τον Οκτώβριο του 1980. Το *Καραϊσκάκης* μεταπωλείται το 1972 στην Ανώνυμο Ναυτιλιακή Τουριστική Sunny Cruises και μετατρέπεται σε κρουαζιερόπλοιο. Το 1984 αγοράζεται από την εταιρεία Ιονικά Μεσογειακά Κρουαζιέρα και μετά από γενική επισκευή ξαναξεκινάει κρουαζιέρες. Το *Μιαούλης* έκανε δρομολόγια σε όλα τα νησιά της Ελλάδος και το *Κολοκοτρώνης* το ίδιο.

Το 1976 ένα άλλο πλοίο το *San Giorgio* πωλείται σε Έλληνες αγοραστές τους Αντρέα και Γιώργο Κυρτάτα από τον Πειραιά. Μετονομάστηκε σε *City of Andros* και ήταν το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο της εποχής. Μετά από επισκευές που το έκαναν κομψό και μοντέρνο απέκτησε χωρητικότητα 284 επιβατών. Το πλοίο χρησιμοποιήθηκε σε τριήμερες και τετραήμερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο. Μετά από δύο χρόνια αγοράζει η ίδια εταιρεία και το αδερφό πλοίο και το μετονομάζουν σε *City of Mykonos*. Μετά από διάφορα δρομολόγια και μεταποιήσεις χαρακτηρίζεται ως ένα από τα πιο μοντέρνα και έξυπνα κρουαζιερόπλοια της εποχής. Το καλοκαίρι του 1986 έκανε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και ένα πρόγραμμα βασισμένο στα Μπαρμπάντος το χειμώνα.

Το 1955 ο ΕΟΤ εγκαινιάζει κρουαζιέρες με το *Σεμίραμις* της εταιρείας του Ποταμιάνου που εκτελούσε δρομολόγια δύο φορές την εβδομάδα στα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη και τα Δωδεκάνησα. Σε άρθρο αναφέρεται: «*Το Σεμίραμις ήτο πράγματι το κατάλληλον επιβατηγόν σκάφος. Αι επ' αυτού παρεχόμεναι εις τους ξένους περιηγητας ανέσεις δεν είναι, ουδ' επ' ελάχιστον κατώτραι των όσων προσφέρουν ειδικά δια περιηγητικούς πλόας ξένα θαλαμηγά. Ευρυχωρία απόλυτος εις τα γεμάτα φως και αέρα διαμερίσματα των επιβατών και τους κοινόχρηστους χώρους, τροφή άριστη, τάξις και περιποιήσις υποδειγματική είναι τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του λαμπρού αυτού, επιβατηγού σκάφους. Το Σεμίραμις εκτελεί δύο τουριστικά δρομολόγια εβδομαδιαίως. Οι επιβάται του, ξένοι κατά κύριον λόγο, δεν έχουν παρά θερμά συγχαρητήρια να εκφράσουν προς τον πλοιοκτήτη κ. Τ. Ποταμιάνο και τον Οργανισμό Τουρισμού. Μας εδόθη και άλλοτε η ευκαιρία να τονίσωμεν, ότι χωρίς την συντονισμένην συμβολήν των εφοπλιστών της επιβατηγού ναυτιλίας, ο τουρισμός εις την χώραν μας δεν θα κατορθώση να αποδώση, τα όσα αγαθά αποτελέσματα περιμένομεν. Το Σεμίραμις, ακριβώς, αποτελεί το δείγμα της επιτυχεστέρας εν προκειμένω προσπάθειας. Ο κ. Ποταμιάνος εδαπάνησε πολλά δια την μετασκευήν του ωραίου σκάφους, δια την αρτιώτατην συντήρησίν του.*

Επέτυχε, όμως, να μας αποδώσει ένα σκάφος κατ' απόλυτον λόγον κατάλληλον δια τον Τουρισμόν».

«Ναυτικά Χρονικά»

Ο Σταύρος Νιάρχος διοργανώνει και αυτός μια κρουαζιέρα με καλεσμένους ανθρώπους σημαντικούς και με παγκόσμια φήμη με το *Αχιλλεύς* του Νομικού. Ο κ. Τυπάλδος αγοράζει δύο πολεμικά πλοία 18 χρονών και τα μετασκευάζει (*Μυκονος, Ρόδος*). Το *Μυκονος* έκανε την τελική του μετασκευή το 1964 και απέκτησε μια εκπληκτική για την εποχή γραμμή.

Απέκτησε σύγχρονο κλιματισμό και μπορούσε να φιλοξενήσει 236 επιβάτες σε δίκλινες άνετες καμπίνες. Πρέπει ακόμα να ήταν το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο που είχε



πισίνα. Το *Μυκονος* μαζί με το *Ρόδος* έκαναν τριήμερες, τετραήμερες και επταήμερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο. Πολλές φορές έφταναν και μέχρι την Κωνσταντινούπολη.

Ένα άλλο πλοίο ήταν το *Orpheus* της εταιρείας «Ηπειρωτική» της οικογένειας Ποταμιάνου. Το πλοίο όταν αγοράστηκε από την εταιρεία υπέστη πολλές μετατροπές όπως πισίνα στο κατάστρωμα αλλά οι σημαντικότερες ήταν στο εσωτερικό του που το μεταμόρφωσαν σε ένα άνετο κρουαζιερόπλοιο. Έκαναν 155 καμπίνες για 372 επιβάτες μιας θέσης. Κάθε καμπίνα είχε τις ιδιαίτερές της εγκαταστάσεις όλοι οι χώροι των επιβατών διέθεταν κλιματισμό. Οι κοινόχρηστοι χώροι ήταν όμορφοι και έξυπνα διακοσμημένοι. Αρχικά έκανε ταξίδια κυρίως στην Αλάσκα αλλά την περίοδο 1971-1974 κάνει κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο. Το καλοκαίρι του 1974 ναυλώνεται στην Swan Hellenic Cruises (αγγλική επιχείρηση) και για 22 χρόνια έκανε κρουαζιέρες πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Το 1987 η Ηπειρωτική ξόδεψε αρκετά χρήματα για να το εκσυγχρονίσει. Σε άρθρα αναφέρεται: *«Μια εκτιμωμένη πλευρά του Orpheus είναι ότι είναι ένα*

παραδοσιακά σχεδιασμένο πλοίο όπου κάποιος μπορεί να απολαύσει τις παραδοσιακές ανέσεις εν πλώ... Ένα άλλο πλεονέκτημα του Orpheus έναντι των μοντέρνων πλοίων, είναι το σφαιρικά κατασκευασμένο κατάστρωμα ειδικό για περιπάτους, το ιδανικό μέρος στο οποίο μπορεί κανείς να παρακολουθήσει την προσέγγιση σε ένα λιμάνι ή να χαζέψει αξέχαστα τοπία... Ένα μοναδικό πλοίο που οι επιβάτες μας αγαπούν όλα αυτά τα χρόνια».

Φυλλάδιο της Swan Hellenic 1995

Το 1996 τελειώνει η συνεργασία με την Swan Hellenic και ο *Orpheus* συνεχίζει να ταξιδεύει προσφέροντας για μισό αιώνα υπηρεσίες υψηλού επιπέδου.

3.2 Υπερωκεάνια

Τα υπερωκεάνια αποτελούν ένα αυτοτελές κομμάτι της νεοελληνικής ναυτιλίας που έδωσε τα σκήπτρα στη κρουαζιέρα. Η βασική διαφορά ανάμεσα στους δύο κλάδους είναι ότι τα υπερωκεάνια υπάγονται σε έναν κλάδο των επιβατικών πλοίων που ασχολήθηκαν αποκλειστικά με τη μεταφορά επιβατών από έναν τόπο σε έναν άλλο διασχίζοντας τον ωκεανό και πραγματοποιώντας τακτική γραμμή.

Τα κρουαζιερόπλοια αντίθετα, ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών απλά και μόνο για λόγους αναψυχής, για τη χαρά του θαλάσσιου ταξιδιού και για σύντομες επισκέψεις σε αξιοθέατους χώρους.

Ξεκινώντας το 1907 με τον Κο Μωραΐτη και τελειώνοντας στα τέλη της δεκαετίας του 70 οπότε και αραιώνουν και εγκαταλείπουν τις τακτικές γραμμές λόγω του ανταγωνισμού και του αεροπλάνων. Αποτέλεσμα είναι να στραφούν τελικά, αποκλειστικά στις κρουαζιέρες.

Τα πλοία ήταν παλιά και οι συνθήκες δεν ήταν καλές, τα πιο καινούρια προσέφεραν κάποιες ανέσεις, τα διαμερίσματα όμως της τρίτης θέσεις όπου "πακετάροντας" οι φτωχοί μετανάστες καθαρίζονταν μοναχά την τελευταία μέρα πριν τον κατάπλου, λόγω της επιθεώρησης της δημοσίας υγείας του λιμανιού, σε ένα ταξίδι που διαρκούσε 18 με 22 μέρες.

Από το 1819 που θεσπίστηκε ο πρώτος νόμος που ρύθμιζε τους χώρους στα επιβατικά πλοία η νομοθεσία προσπαθούσε να θέσει κάποια τάξη. Το 1872 θεσπίστηκε, λόγω της αύξησης των επιβατών αλλά και του μεγέθους των πλοίων, νέος πιο περιεκτικός νόμος που βελτίωνε τις συνθήκες ζωής των επιβατών. Από το 1822 υπήρχε νόμος που ρύθμιζε «τη μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης» και είχε σκοπό την



το 1^ο ελληνικό υπερωκεάνιο

προστασία όλων των επιβατών αλλά κυρίως αυτούς της τρίτης θέσης που ήταν συνεχώς θύματα εξαπάτησης και εκμετάλλευσης.

Σύμφωνα με αυτούς τους νόμους για παράδειγμα, ο κάθε επιβάτης δεν μπορούσε να έχει στη διάθεσή του λιγότερο από 100-120 κυβικά πόδια, ακόμα, 2 παιδιά μέχρι 8 ετών αντιστοιχούσαν σε έναν ενήλικο επιβάτη. Σε περίπτωση που παραβιάζοντας οι κανονισμοί αυτοί οι πλοίαρχος είχε \$50 πρόστιμο για κάθε επιβάτη που δεν είχε τον χώρο που του αντιστοιχούσε. Επίσης, θα έπρεπε να υπάρχουν διαχωρισμένοι χώροι «κατά τον συνήθη τρόπο» και οι ασυνόδευτες γυναίκες έπρεπε να μένουν σε χώρους διαχωρισμένους με καλοκατασκευασμένα χωρίσματα . Ακόμα υπήρχε κανονισμός για τον εξαερισμό των χώρων, που για κάθε 50 επιβάτες χρειαζόντουσαν 2 ανεμοδόχοι των 0,30 μέτρων, και για την ύπαρξη και τη λειτουργία των λουτρών. Δυστυχώς αυτά δεν υλοποιήθηκαν ποτέ αφού τα λουτρά ήταν μεσοτοιχία με ανεμόδαρτα καταστρώματα, ήταν τα ίδια για άνδρες και γυναίκες, οι καμπίνες ήταν σιδερένιες 2.10 με 2.75 μέτρα με κυρίως, κρύο αλμυρό νερό. Τέλος υπήρχε νομοθεσία για καθημερινή ιατρική επίσκεψη που εν εφαρμόστηκε ποτέ.

Η συγκεκριμένη σειρά ανεκπλήρωτων νόμων παρατίθεται, παρόλο που δεν έχει σχέση με τον τουρισμό, για να φανεί το δρόμο που χρειάστηκε να διανύσει ο κλάδος των υπερωκεανίων για να καταλήξει σε αυτόν των κρουαζιερόπλοιων. Σήμερα στα τελευταία υπάρχει άφθονη και συνεχή τροφοδοσία και εστιατόρια με λινά τραπεζομάντιλα. Τότε, σε κάθε επιβάτη αντιστοιχούσε ένα κουτάλι, ένα πιρούνι, μια τενεκεδένια караβάνα και οι ξύλινοι πάγκοι μόλις που έφταναν για τις γυναίκες και τους ηλικιωμένους.

3.2.1. Γραμμή Ελλάδα – Αμερική

Τα λιμάνια εξόδου ήταν ο Πειραιάς και η Πάτρα. Κατευθείαν γραμμή από την Ελλάδα στην Αμερική εγκαινιάστηκε το 1901 από την Hamburg American Line με τα *Tenedos*, *Serifos*, *Georgia* και *Silecia*. Η καθιέρωση

όμως της ελληνικής, τακτικής υπερωκεανίου γραμμής, έγινε από τον Δημήτριο Γ. Μωραΐτη το 1907. Πρώτη εταιρεία ήταν η *Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα* που δεν κατάφερε να αντέξει στις συνθήκες εκείνης της περιόδου και απορροφήθηκε το 1908 από την *Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος* της οποίας τα πλοία συνέβαλαν σημαντικά και στους Βαλκανικούς Πολέμους και κατέληξε το 1937.

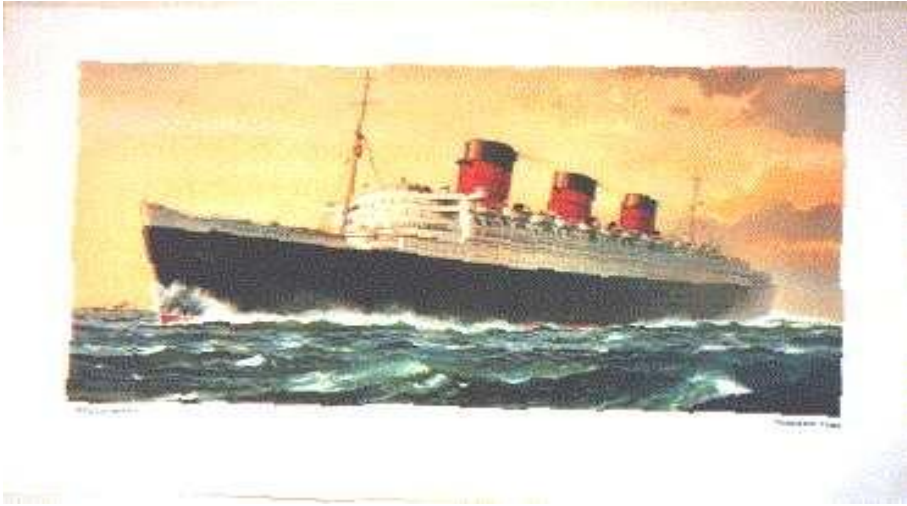
Στις 7 Ιανουαρίου 1932 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της *Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος* με σκοπό την πολυτέλεια στον ελληνικό στόλο και το καταρτισμένο προσωπικό της. Έτσι πήραν δάνειο για να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση που «οφείλεται εις την έλλειψιν της ευμάρειας και της ταχύτητος» και για να κάνουν και εκδρομές. Τα ταξίδια, ειδικά από το εξωτερικό προς την Ελλάδα, δεν αποτελούσαν πλέον το μέρος μιας προσπάθειας για καλύτερη ζωή αλλά μια μετακίνηση που συνδυαζόταν με την πολυτέλεια και την καλοπέραση.



Το υπερωκεάνιο *Νέα Ελλάς* αποτελούσαν το 1939 από 179 θέσης πρώτης κατηγορίας, 404 δεύτερης και 1319 τουριστικής. Το 1954 προστέθηκαν 70 θέσης στη πρώτη κατηγορία και αυτές της τουριστικής μειώθηκαν σε 1300.

Το 1934 εγκατέστησαν πλωτή πλατφόρμα για καλεσμένους στο *Queen Mary*. Οι αλλαγές προς ένα νέο είδος μετακίνησης ήταν εμφανείς και αυτό ξεκίναγε από τους ίδιους τους επιβάτες που δεν ενδιαφέρονταν πλέον αν θα πλήρωναν λίγο μεγαλύτερο ναύλο, αλλά για τις παρεχόμενες υπηρεσίες που θα απολάμβαναν. Με τον Β.Π.Π. όμως, ολόκληρος ο κλάδος της ναυτιλίας

υπέστη σοβαρά πλήγματα, έτσι και στα υπερωκεάνια που χάθηκε μεγάλο μέρος του στόλου, υπήρξε μεγάλη άνοδος της τιμής καυσίμων και οι επιβάτες αντιμετώπιζαν οικονομική κρίση.

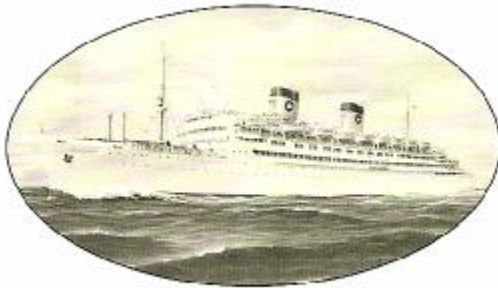


Queen Mary

Ο κλάδος των υπερωκεανίων πέρασε πολλές ευνοϊκές αλλά και δύσκολες περιόδους, υπήρξαν πωλήσεις σε ξένες εταιρείες, φήμες που έπληξαν κάποια εταιρεία, χρεοκοπήσεις, οι επιβάτες έγιναν πιο απαιτητικοί μετά τη δεκαετία του 50. Αναγκάστηκαν να πάρουν δάνεια, να αντικαταστήσουν το *Νέα Ελλάς*. Το 1953 λόγω της ανάγκης να εξυπηρετηθεί η τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα, έγιναν νέες ναυπηγήσεις πλοίων με όρους τέτοιους ώστε να παρέχουν τα υπερωκεάνια ανέσεις που θα συνέβαλαν στην ανάπτυξή της. Το 1955 φάνηκε πλέον ξεκάθαρα ότι ο παράγοντας εκείνος που στο εγγύς μέλλον επρόκειτο να δώσει τη χαρακτηριστική βολή, όχι μόνο στα ελληνικά αλλά, σε όλου του κόσμου τα υπερωκεάνια ήταν το αεροπλάνο.



Τον Ιανουάριο του 1959 το *Olympia* πραγματοποίησε μια μοναδική στο είδος της για την εποχή της κρουαζιέρα. Για πρώτη φορά από την εποχή της Ρωσικής Επανάστασης διοργανώθηκε ομαδική επίσκεψη Αμερικάνων σε ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Η κρουαζιέρα προγραμματίστηκε ύστερα από ειδική άδεια του State Department και τη συγκατάθεση της Σοβιετικής Κυβέρνησης στο πλαίσιο των συμφωνιών περί μορφωτικών συναλλαγών που υπογράφηκαν τότε μεταξύ των δύο χωρών.



Το 1960 το *Βασίλισσα Φρειδερίκη* εγκαινίασε τις κρουαζιέρες στην Καραϊβική. Ήταν η αρχή της μετάλλαξης των υπερωκεανίων στη νέα τους απασχόληση: στη μεταμόρφωσή τους σε κρουαζιερόπλοια. Το *Olympia* στον ίδιο χρόνο έκανε τρεις κρουαζιέρες, δύο από τις οποίες στην Καραϊβική και μια στη Μεσόγειο και τα Ελληνικά νησιά. Στα επόμενα χρόνια ο αριθμός των κρουαζιερών αυξάνει, ενώ μειώνεται συνεχώς ο αριθμός των κυκλικών ταξιδιών στο Νέο Κόσμο.

Τον Δεκέμβριο του 1962 η *Greek Line* αγόρασε νέο πλοίο με σκοπό να το δρομολογήσει σε κρουαζιέρες. Στις 8 Μαρτίου 1963 άρχισε τα δρομολόγιά του και στις 19 Δεκεμβρίου 1963 αναχώρησε από το Southampton για μια

Χριστουγεννιάτικη κρουαζιέρα 11 ημερών στη Μαδέρα, Τενερίφη, Λας Πάλμας και Χαβρή. Είχε πλήρωμα 316 άτομα και 762 επιβάτες, δηλαδή συνολικά 1041 άτομα από τα οποία 20 ήταν παιδιά. Τη βραδιά της 22^{ης} Δεκεμβρίου καταστράφηκε ολοσχερώς από φωτιά με απώλεια 128 ψυχών.

Στο μεταξύ, λόγω του αεροπορικού ανταγωνισμού, η υπερωκεάνιος επιβατική ναυσιπλοΐα έφθινε συνεχώς και ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών μειωνόταν και από τις δύο ακτές του Ατλαντικού. Τα χαμηλά τιμολόγια που προσφέρονταν από τις υπερατλαντικές πτήσεις, σε συνδυασμό με την τρομακτική ταχύτητα μετακίνησης, εκμηδένισαν τα πλωτά μέσα μεταφοράς. Κάτω από την κατάσταση αυτή, ορισμένες μεγάλες υπερωκεάνιες γραμμές δημιούργησαν θυγατρικές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Cunard Line, άλλες πάλι, όπως η Home Lines, ναυπήγησαν υπερκολλοσσούς, αποκλειστικά για κρουαζιέρες όπως το *Oceanic*.

Η δύση των υπερωκεανίων ήταν πια ορατή στον ορίζοντα. Την 1^η Ιουνίου 1966 η Ολυμπιακή Αεροπορία εγκαινίασε τη γραμμή, χωρίς σταθμό, Αθήνας – Νέας Υόρκης. Παράλληλα οι αεροπορικές, μείωσαν την τιμή των εισιτηρίων για μετανάστες από \$408 σε \$310. Οι 10 μέρες ταξιδιού του υπερωκεανίου μετατρέπονταν σε 10 ώρες με το αεροπλάνο και ο ναύλος ήταν χαμηλότερος. Τελικά το 1964, μεταφέρονταν το 17% δια θαλάσσης και το 83% αεροπορικώς.

Το 1965 στη σκηνή της γραμμής του Βόρειου Ατλαντικού παρουσιάζεται ο Αντ. Χανδρής. Αγοράζει την Εθνική Γραμμή Βόρειας Αμερικής και το *Βασίλισσα Φρειδερίκη*, το οποίο εξακολουθεί τα ταξίδια του υπό τη νέα πλοιοκτησία του ως το 1967, κάνοντας όμως μερικά ταξίδια προς την Αυστραλία στο διάστημα αυτό. Το 1968 εκτελεί Μεσογειακές κρουαζιέρες για λογαριασμό της Sovereign Cruises και παροπλίζεται αρχικά το 1971, ενώ ο οριστικός παροπλισμός του γίνεται το 1973 για να διαλυθεί στην Ελευσίνα το 1977. Τον Σεπτέμβριο του 1968 ο Αντ. Χανδρής δρομολόγησε στη γραμμή το *Αμερικανίς*,



πρώην *Kenya Castle*, που όμως παράλληλα προς τα ταξίδια του Βόρειου Ατλαντικού εκτελούσε και κρουαζιέρες με τον τίτλο «Ζήστε εν πλω» (Live Abroad) διάρκειας 7 ημερών στις Δυτικές Ινδίες. Σύντομα όμως, κι αυτό διέκοψε τα υπερατλαντικά ταξίδια, για να στραφεί αποκλειστικά στις κρουαζιέρες.

Στις 27 Σεπτεμβρίου το λιβεριανό ως τότε *Olympia*, ύψωσε την ελληνική σημαία και το 1971 μετατράπηκε σε κρουαζιερόπλοιο. Στο μεταξύ, η επιβατική κίνηση μεταξύ των Μεσογειακών λιμανιών έφθινε συνεχώς. Έτσι, η Greek Line παραλάμβανε 300 επιβάτες κατά ταξίδι, σ' αυτούς πρέπει να προστεθούν και περίπου 100 τουρίστες και 300-350 ομογενείς, ηλικιωμένοι συνήθως, που προτιμούσαν να έρθουν στην Ελλάδα με άνεση. Ο μέσος όρος λοιπόν, ήταν 700-800 επιβάτες από την Αμερική. Η επιστροφή ήταν μάλλον καταστροφική. Το 1971 μεταφέρονταν 350-400 επιβάτες κατά ταξίδι, όσο δηλαδή μετέφερε ένα Boieng 747 (Τζάμπο). Η μοίρα των υπερωκεανίων είχε πλέον σφραγισθεί. Το *Olympia* το 1974 σταμάτησε τα ταξίδια στην Βόρειο Αμερική και απασχολήθηκε σ' εβδομαδιαίες κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το 1982 όμως αγοράστηκε η Greek Line από την φιλανδική εταιρεία Sally Line για λογαριασμό της αμερικανικής θυγατρικής της εταιρείας Commodore του Μαϊάμι. Μετά από ριζική ανακαίνιση, μετονομάστηκε σε *Cribe I* και δρομολογήθηκε σε κρουαζιέρες της Καραϊβικής, τον Αύγουστο του 1983 υπό παναμαϊκή σημαία.



Το *Βασίλισσα Άννα Μαρία* αναχώρησε στις 11 Ιανουαρίου του 1975 από την Νέα Υόρκη για το τελευταίο του ταξίδι των ελληνικών υπερωκεανίων της γραμμής του Βόρειου Ατλαντικού, έφθασε στον Πειραιά στις 22 Ιανουαρίου όπου και παροπλίσθηκε. Τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου πουλήθηκε στην Carnival Cruise Lines και μετονομάσθηκε σε *Carnivale* με παναμαϊκή σημαία.

Αντίστοιχη πορεία ακολούθησαν και άλλες εταιρείες. Το 1963 μια άλλη εταιρεία η Home Lines αποσύρεται οριστικά από τις γραμμές του Βόρειου Ατλαντικού και στρέφεται οριστικά στις κρουαζιέρες. Για πολλά



χρόνια το *Homeric* ταξίδευε ως πλοίο δύο θέσεων στον Βόρειο Ατλαντικό μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου και μιας θέσης κρουαζιερόπλοιο στις Δυτικές Ινδίες. Τον Οκτώβριο του 1963 η Home Lines διέκοψε οριστικά τα ταξίδια του Βόρειου Ατλαντικού και στράφηκε αποκλειστικά στις κρουαζιέρες.

Μια εποχή που άρχισε με το *Μοραΐτης* το 1907, έκλεινε οριστικά ύστερα από μια αρκετά περιπετειώδη περίοδο, 62, σχεδόν, χρόνων.



3.2.2. Γραμμή Ελλάδα - Αυστραλία

Παράλληλα όμως με τα παραπάνω, στην άλλη άκρη του κόσμου εξελισσόταν η γραμμή υπερωκεανίων Ελλάδας – Αυστραλίας. Εταιρείες όπως ο οίκος Χανδρή συνεργάστηκε με τουριστικούς οργανισμούς και κατέληξε να ασχολείται με τις κρουαζιέρες, όπως συνέβη και στην γραμμή Ελλάδας – Αμερικής.

Το 1970 ο οίκος Χανδρή έκανε μια νέα αγορά, δύο μεγάλα επιβατικά πλοία, το *Bremen*, πρώην *Pasteur* του Βορειογερμανικού Lloyd που έγινε το κρουαζιερόπλοιο *Regina Magna* και το *Lurline* πρώην *Matsonia*, που μετονομάστηκε σε *Βρετανίς*.



Βρετανίς

Η επιβατική του χωρητικότητα αυξήθηκε σε 1655 άτομα και τοποθετήθηκε στη γραμμή της Αυστραλίας. Παρόλη την ηλικία του, είχε ναυπηγηθεί το 1932, εξακολουθεί να βρίσκεται εν ενεργεία μέχρι τη δεκαετία του 1990, αν και συμπληρώνει 60 χρόνια "ζωής".

Αξίζει να σημειώσουμε εδώ, ότι με το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1967, τα πλοία της γραμμής Αυστραλίας ήταν υποχρεωμένα να κάνουν τον γύρο της Αφρικής, με εναλλακτική οδό την αερογέφυρα, που εγκαινίασε ο οίκος Χανδρή, από Αθήνα στο Τζιμπουτί επιβατών με προορισμό την Αυστραλία, αποφεύγοντας έτσι την επίσκεψη των πλοίων στον Πειραιά. Τον Οκτώβριο των 1968, 830 επιβάτες του υπερωκεανίου *Πατρίς* μεταφέρθηκαν αεροπορικώς στο Τζιμπουτί και έτσι το πλοίο απέφυγε τον γύρο της Αφρικής.



Πατρίς

Το 1971 αγοράζεται από τον οίκο Χανδρή το αμερικάνικο *President Roosevelt*, ναυπήγησης του 1944, 24178 τον. γκρος, 20 κόμβων, που ύστερα από μετασκευές μετονομάζεται σε *Ατλαντίς* και τοποθετήθηκε σε κρουαζιέρες. Διέθετε καμπίνες για 750 επιβάτες. Το 1972 τα υπερωκεάνια του οίκου Χανδρή εξυπηρετούσαν τις παρακάτω γραμμές: Το *Πατρίς* στη γραμμή Αυστραλίας – Τζιμπουτί, με αεροπορική μεταφορά επιβατών από και προς την Αθήνα. Τα *Αυστραλίς*, *Ελληνίς* και *Βρεττανίς* στη συνδυασμένη γραμμή Αγγλίας – Αυστραλίας – Γύρο του κόσμου μέσω Παναμά.



Αυστραλίς



Ελληνίς

Τα *Ατλαντίς* και *Αμερικανίς* σε κρουαζιέρες με αφετηρία τη Νέα Υόρκη, ενώ το *Βασίλισσα Φρειδερίκη*, προγραμματιζόταν για κρουαζιέρες. Τον Απρίλιο του επόμενου χρόνου το *Πατρίς* διέκοψε τα ταξίδια του και το 1979 πουλήθηκε και μετονομάστηκε σε *Mediterranean Star*.

Το 1966 υπήρξε μια ακόμα εκτίναξη με τη μεταφορά 82154 επιβατών. Το *Βασίλισσα Φρειδερίκη* αποσύρθηκε στο τέλος του 1965 και ενώθηκε με το *Αυστραλίσ* σε κρουαζιέρες στον Ειρηνικό, αλλά και στη γραμμή της Αυστραλίας. Το *Αυστραλίσ* εγκαινίασε τις κρουαζιέρες Αγγλία – Μεσόγειο και το *Βασίλισσα Φρειδερίκη* τέθηκε στην υπερατλαντική γραμμή. Το 1967, λόγω του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ, που είχε σαν αποτέλεσμα την επιμήκυνση των ταξιδιών προς την Αυστραλία, παρατηρήθηκε η πρώτη μείωση των επιβατών σε 76659, αλλά αυτό εγκαινίασε μια νέα γραμμή της εταιρείας Χανδρή: Κρουαζιέρες από την Νέα Υόρκη. Το *Αυστραλίσ* μαζί με το *Ελληνίς* εκτελούσαν τις κρουαζιέρες Αγγλία – Μεσόγειος.

Το κλείσιμο του Σουέζ εξακολουθούσε να επηρεάζει τη γραμμή της Αυστραλίας το 1968 με αποτέλεσμα ο αριθμός των επιβατών να μειώνεται. Το *Βασίλισσα Φρειδερίκη* αποσύρθηκε από τη γραμμή του Ατλαντικού και από τις κρουαζιέρες από την Νέα Υόρκη και αντικαταστάθηκε από το *Αμερικανίς*.

Το κεφάλαιο της ιστορίας των ελληνικών υπερωκεανίων έκλεισε εδώ οριστικά. Τα ελληνικά όμως κρουαζιερόπλοια δεν χάθηκαν από τους ωκεανούς. Πολλά ήταν εκείνα που μετασκευάστηκαν σε “κρουαζιερόπλοια” κι εξακολούθησαν την καριέρα τους με επιτυχία για πάρα πολλά χρόνια ακόμα.

3.3 Περιηγητικοί πλόες

Από τις αρχές του αιώνα η κρουαζιέρα, με τα υπερωκεάνια που διέσχισαν τον Ατλαντικό ωκεανό για να πάνε από την Ευρώπη στη Β. Αμερική, είχε θεωρηθεί ένα δεκαπενθήμερο ταξίδι που ήταν αφιερωμένο στην ξεκούραση και την απόδραση από την καθημερινότητα. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες θεωρούσαν τα πλοία αυτά κοσμήματα του στόλου τους και οι διαφημιστικές τους αφίσες αποτελούσαν έργα τέχνης. Το ίδιο ίσχυε και για τα εσωτερικά των πλοίων, για τα οποία είχαν επιστρατευτεί οι καλύτεροι ναυπηγοί, αρχιτέκτονες και διακοσμητές, έτσι δημιουργήθηκε η κρουαζιέρα. Σήμερα, ο μύθος της χλιδής, σε συνδυασμό με ότι πιο προηγμένο σε επικοινωνιακό και ηλεκτρονικό υλικό έχει στόχο να προσφέρει την κρουαζιέρα σε ταξιδιώτες κάθε εισοδήματος, όχι μόνο των υψηλών αλλά και των μικρομεσαίων. Πρώτοι οι ιδρυτές της Peninsula & Oriental (P&O) πρότειναν την ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας με τη σημερινή μορφή το 1835. Το 1844 υλοποίησαν την ιδέα αυτή με πρώτο προορισμό τη Μεσόγειο. Στην Ελλάδα, προάγγελος της σύγχρονης κρουαζιεροπλοΐας ήταν, τη δεκαετία του '50, το "SEMIRAMIS", της εταιρείας του Ποταμιάνου.

Το 1955, ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού, για να προβάλλει τα ελληνικά νησιά κυρίως, χρονοναύλωσε το ακτοπλοϊκό *Σεμίραμις* της Ηπειρωτικής καθιερώνοντας για πρώτη φορά τακτικές κρουαζιέρες. Το *Σεμίραμις* ήταν ένα επιβατηγό 1.900 κ.ο.χ., το οποίο ήδη από το 1953 εκτελούσε τη γραμμή Μπρίντιζι-Κέρκυρα-Πειραιά-Ρόδο σε 7ήμερη βάση με επιβάτες γραμμής αλλά και με τουριστικά γκρουπ που συμμετείχαν σε κυκλικό ταξίδι ή πολλές φορές με διακοπή μιας εβδομάδας σε κάποια από τις προσεγγίσεις. Σε επόμενες χρονιές το *Σεμίραμις* όλη την εαρινή και θερινή περίοδο (Απρίλιο – Οκτώβριο) εκτελούσε 2ήμερες και 5ήμερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο και το Ιόνιο. Ναυλωμένο από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού, μετέφερε στο διάστημα ενός έτους (1957), περισσότερους από 8.000 ξένους και Έλληνες

περιηγητές στα νησιά του Αιγαίου και σε περιοχές φυσικού κάλλους και αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος.

Η επιτυχία των κρουαζιερών του *Σεμίραμις* κατέδειξε αμέσως την ανάγκη της ενίσχυσης των δρομολογίων του. Σύντομα, το 1957, προστέθηκε το *Ερμής* της ίδιας εταιρείας, που ναυλωνόταν από ξένα τουριστικά γραφεία για πολυήμερες κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Αργότερα (1958) στην οικογένεια των κρουαζιερόπλοιων προστέθηκε το Αιγαίο των Αδελφών Τυπάλδου, το *Romantica* του Χανδρή, το πρώτο *Stella Maris* της Sun Line και το *Δήλος* του Μάρκου Νομικού. Όλα αυτά τα πλοία αποτέλεσαν την πρωτοπορία του κλάδου της κρουαζιέρας.

Η είσοδος της 10ετίας του '70 βρίσκει την ελληνική πλοιοκτησία επιβατηγών πλοίων σε πλήρη οργασμό ανάπτυξης, με αποκλειστικό πλέον προσανατολισμό προς τους τρεις κλάδους: τα υπερωκεάνια, τα τουριστικά σκάφη και τα επιβατηγά –οχηματαγωγά. Ο προσανατολισμός αυτός μπορεί να αποδοθεί:

α) Στα θετικά αποτελέσματα, που επιτεύχθηκαν ως τότε, από την εκμετάλλευση των υπερωκεανίων γραμμών σε συνδυασμό πάντοτε με τουριστικά ταξίδια, επιτυχία που πρέπει να αποδοθεί στην αποδειχθείσα επιχειρηματικότητα που έδειξαν οι πλοιοκτήτες

β) Στα οικονομικά αποτελέσματα που προέκυψαν από την εκμετάλλευση των ελληνικών τουριστικών σκαφών σε όλους τους τομείς της δραστηριότητάς τους, δηλαδή Εσωτερικού, Μεσογείου και Καραϊβικής.

Η Ελλάδα επομένως υπήρξε παγκόσμιος πρωτοπόρος στο χώρο της κρουαζιέρας, με περισσότερα από 30 κρουαζιερόπλοια ελληνικής σημαίας και σημαντικό στόλο με σημαίες άλλων χωρών. Οι τακτικές κρουαζιέρες τη δεκαετία του 70 και της αρχής του 80 ήταν σε αριθμό αντίστοιχες με το σύνολο των κρουαζιερών της Καραϊβικής.

Τη δεκαετία του '90 πολλά διεθνή γεγονότα προκάλεσαν κρίση στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία. Γνωρίζοντας όμως τη σημασία για την άμεση

επαναφορά του τουρισμού στην Ελλάδα, όχι μόνο το ελληνικό κράτος αλλά και Ε.Ο.Κ. έκαναν έντονες προσπάθειες για να εξομαλύνουν την κατάσταση. Συνεχίζοντας το 1991 με υποβολή των στοιχείων (τόσο στην ελληνική κυβέρνηση όσο και στα αρμόδια όργανα της Ε.Ο.Κ.) που συγκεντρώθηκαν από τα μέλη για το μέγεθος των ζημιών που εξακολουθούσε να προκαλεί η κρίση αυτή. Σε δημόσια ακρόαση στις Βρυξέλες, η Ένωση υπέβαλε σχετικό υπόμνημα στην Κοινωνική Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, ζητώντας από τον Πρόεδρο της Commission τη διάθεση του ποσού των 10εκ. € για την ανάπτυξη τουριστικών προγραμμάτων. Ανάλογα στοιχεία εστάλησαν και στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, πλην όμως ουδέποτε κατεβλήθησαν αποζημιώσεις.

Τον Σεπτέμβριο του 1991 αρχίζει η κρίση στη Γιουγκοσλαβία με βομβαρδισμούς λιμένων, και πριν ο κλάδος προλάβει να αναρρώσει από την προηγούμενη πολεμική σύρραξη του Κόλπου τα γεγονότα στη Γιουγκοσλαβία συνετέλεσαν στη θεαματική συρρίκνωση της πληρότητας των κρουαζιερόπλοιων. Χαρακτηριστικά αναφέρονται από τις δύο εταιρείες κρουαζιερόπλοιων ότι η μεν υπέστη ζημιές \$1650000.00, συνέπεια διακοπής προσεγγίσεων πλοίου της σε λιμένες της Κροατίας, η δε \$1500000.00, στο λιμένα του Ντουμπρόβνικ.

Το 1999 η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας επλήγη σοβαρά από τους Νατοϊκούς βομβαρδισμούς στο Κόσσοβο και οι επιπτώσεις γίνονταν όλο και πιο επώδυνες για τον κλάδο αυτό. Κρουαζιερόπλοια άρχισαν να "δένουν" και Έλληνες και ξένοι ναυτικοί περίμεναν με αγωνία αν τις επόμενες μέρες τα πλοία θα εκτελούσαν τα προγραμματισμένα δρομολόγιά τους. Κατά εκατοντάδες, κυρίως από την Αμερική, ακυρώνονταν καθημερινά κρατήσεις, με αποτέλεσμα να έχουν φθάσει σε απόγνωση όσοι ασχολούνταν με την κρουαζιέρα. Τον Οκτώβριο του 1999 η Royal Olympic Cruises, η μεγαλύτερη ελληνική εταιρεία κρουαζιεροπλοίων και μέσα στις πρώτες διεθνώς, πωλείται κατά 25,5% στον Κύπριο πλοιοκτήτη Κ. Λοϊζο ενώ ο άλλος μεγαλομέτοχο

της Α. Ποταμιάνος θα διατηρήσει το μερίδιό του και τη θέση του στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο. Η συναλλαγή αυτή οφείλεται κυρίως στις σημαντικές ζημιές που παρουσίασε η εταιρεία το 1998 λόγω του θέματος Οτζαλαν, του πολέμου της Γιουγκοσλαβίας και των σεισμών της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 1999 στην Αττική. Τα γεγονότα αυτά έπληξαν ολόκληρο τον κλάδο αφού βάση κάποιων υπολογισμών το 40% των τουριστών –κυρίως Αμερικάνων και Βρετανών– ακύρωσαν τα σχέδια του εξαιτίας αυτών.

Για τις δραματικές εξελίξεις της εποχής εκείνης στο χώρο της κρουαζιέρας ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Α. Ποταμιάνος δήλωνε: *«Εμείς τους είχαμε προειδοποιήσει. Οι ακυρώσεις πληθαίνουν καθημερινά και δεν γνωρίζω πως θα βγούμε από το αδιέξοδο. Κανένας κυβερνητικός παράγοντας δεν ασχολήθηκε με την επερχόμενη οικονομική καταστροφή. Ο πόλεμος στη Σερβία μας γονάτισε. Αυτή τη στιγμή δεν γνωρίζω τι θα γίνει με τους ναυτικούς. Ας ελπίσουμε να λήξουν το ταχύτερο οι βομβαρδισμοί. Η κυβέρνηση θα πρέπει να βρεί λύσεις για το πρόβλημα που δημιουργείται.»*. Ο ΣΕΤΕ επίσης επισήμανε ότι ο προστατευτισμός αποδείχθηκε καταστρεπτικός για την ελληνική κρουαζιέρα. Ο ελληνικός χώρος μέχρι το 2004 βρισκόταν υπό το καθεστώς του Cabotage (βλ.5.1) που σταδιακά άρχισε να απελευθερώνεται. Σε όλο αυτό το διάστημα όμως, οι ελληνικές εταιρείες κρουαζιερόπλοιων δεν μπόρεσαν να αξιοποιήσουν ούτε τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα, ούτε να δημιουργήσουν μεγέθη που να αντέχουν στον συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό.

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα η κρουαζιέρα για την Ελλάδα βρίσκεται στο σημείο μηδέν. Η οικογένεια Ποταμιάνου «δημιούργησε» την κρουαζιέρα, σε περιοχές όπως η Καραϊβική ή η Αλάσκα σε εποχές που δεν υπήρχαν άλλα κρουαζιερόπλοια. Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια κάποτε αριθμούσαν άνω των 20 και τον νέο αιώνα υπάρχει μόνο ένα **«καθαρά ελληνικών συμφερόντων κρουαζιερόπλοιο υπό ελληνική σημαία»**.

Παράλληλα, γεγονότα όπως οι επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στους δίδυμους πύργους μετέτρεψαν την Ελλάδα σε ζώνη εκτός ορίων τουριστικών προορισμών, ειδικά όσον αφορά την Βορειοαμερικανική πελατεία. Φυσικό ήταν λοιπόν να δημιουργηθούν επιπτώσεις από αυτήν την κατάρρευση του κλάδου. Επομένως, υπήρξε –εκτός των άλλων- μεγάλη ανεργία των Ελλήνων ναυτικών, του προσωπικού των γραφείων, της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και των συναφών επαγγελμάτων, Αλλά και στο καθαρά τουριστικό κομμάτι, υπήρξε ανεργία στις τοπικές περιφερειακές κοινότητες, στα ξενοδοχεία της περιφέρειας και της πρωτεύουσας, στα τουριστικά γραφεία, στους ξεναγούς, στους αρχαιολογικούς και λοιπών τουριστικών ενδιαφερόντων χώρους.

Το 2002 η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία κάνει μια ακόμα καινοτομία με τα cruise ferries.(βλ.4.2.2.)Τον Ιανουάριο του 2004 η εταιρεία Royal Olympic Cruises εμφανίζει προβλήματα και ο ΣΕΤΕ δράττει τη ευκαιρία να μιλήσει για τις αρνητικές εξελίξεις του κλάδου της κρουαζιέρας, στη χώρα μας, τα τελευταία χρόνια. Ο Πειραιάς παύει να είναι το κέντρο κρουαζιερών στη Μεσόγειο εις χάριν αυτών της Βενετίας και της Κωνσταντινούπολης, ειδικά όταν η κίνηση στην Καραϊβική έχει αυξηθεί τουλάχιστον κατά 20 μονάδες. Έτσι γίνεται ορατό το ενδεχόμενο –εν έτη του “Αθήνα 2004”- σχεδόν κανένα, ελληνικής ή ξένης σημαίας, κρουαζιερόπλοιο να μην πραγματοποιεί τακτικές κρουαζιέρες από τον Πειραιά, παρά μόνο σποραδικές περιηγήσεις.

Τον Απρίλιο του 2004, έπειτα από σειρά επαφών που είχε με τους πλοιοκτήτες και τους εκπροσώπους των ναυτεργατών, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας (Μανώλης Κεφαλογιάννης) ανακοίνωσε την ανάγκη να βρεθεί η «χρυσή τομή» για την επιβίωση των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων. Τόνισε ότι ο τομέας αυτός είναι ένα από τα πιο συναλλαγματοφόρα κομμάτια της ελληνικής ναυτιλίας και καταστράφηκε επειδή δεν βρέθηκε κάποιος να συντονίσει τα προβλήματα που δεν είναι γνωστά στο Υπουργείο και να

ασχοληθεί με τα χρηματοοικονομικά τους. Ανέφερε ακόμα την λύπη του που οι τράπεζες οδηγήθηκαν σε κατασχέσεις δέκα τουλάχιστον πλοίων αφού θεωρούσε ότι θα μπορούσαν να έχουν βοηθήσει το κλάδο με τις κατάλληλες κινήσεις. Τέλος, αναφέρει τη δράσει άλλων χωρών που αντιμετώπισαν προβλήματα στον τομέα της κρουαζιέρας, αντίστοιχα με αυτά τις Ελλάδος, και επισημαίνει ότι το YEN και το Υπουργείο Οικονομικών θα μπορούσε να αλλάξει την πολιτική του και να οδηγηθεί σε πιο θεμιτά αποτελέσματα.

Τον Μάιο του 2004 οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού επισήμαναν την απαραίτητη συνεργασία τους και ότι *«η κυβέρνηση έχει θέση σαν άμεση προτεραιότητά της την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και ήδη έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες για τη σύσταση του αρμοδίου υπουργείου»*. Στη συνέχεια, εστιαζόμενοι στην ελληνική κρουαζιέρα, τόνισαν τη δεινή θέση της και τόνισαν την ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμένων και δημιουργία νέων σε περιοχές που δεν υπάρχουν, ώστε να δέχονται μεγάλα κρουαζιερόπλοια και να επανέλθει ο κλάδος στην παλιά του αίγλη.

Σε πολλές ομιλίες στη χώρα της χρονιές αυτές σημαντικό θέμα ήταν η έλλειψη λιμενικών υποδομών που δημιουργεί την παραγκώνιση της Ελλάδας ως τουριστικό προορισμό για τις κρουαζιέρες ξένων εταιρειών. Σύμφωνα με πάγιες θέσεις του ΣΕΕΝ τα μέτρα που θα έπρεπε να ληφθούν είναι:

- ü Εξασφάλιση εγγυήσεων του Δημοσίου για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιεροπλοίων και των ferry boats για νέες ναυπηγήσεις σε ελληνικά ναυπηγεία για πλήρη ανανέωση του ξενοδοχειακού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των καμπινών και των δημοσίων χώρων των πλοίων, καθώς επίσης και άλλων ευεργετημάτων που απολαμβάνουν πλοία με σημαίες άλλων ευρωπαϊκών χωρών.
- ü Απελευθέρωση του ξενοδοχειακού προσωπικού από την υποχρεωτική σύνθεση των πλοίων. Πλήρης εφαρμογή των

διατάξεων και εναρμόνιση της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια.

- Û Επαναφορά του νόμου περί επιδοτήσεων μετασκευών των κρουαζιερόπλοιων.
- Û Δυνατότητα χρονοναύλωσης πλοίου bareboat με ορισμένους ίσως γεωγραφικούς περιορισμούς, ούτως ώστε να δίνεται η δυνατότητα επιμήκυνσης της περιόδου απασχόλησης του πλοίου.
- Û Επάνδρωση του πλοίου, με βάση της ισχύουσες διατάξεις της σημαίας που φέρει το πλοίο και όχι αυτές του λιμένα υποδοχής.
- Û Επιδότηση λιμενικών εξόδων όπως ισχύει σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και στις γειτονικές μας χώρες.
- Û Τήρηση της σύνθεσης ασφαλείας (safe manning) με ναυτικούς που προβλέπονται από τη σημαία του πλοίου και ελεύθερη επιλογή των υπολοίπων.

Σε παγκόσμιο επίπεδο το 2005 παρουσιάστηκε αύξηση κατά 6,9% φθάνοντας τα 11,2 εκ. άτομα, με 14 χιλιάδες Έλληνες να πραγματοποιούν μια τουλάχιστον κρουαζιέρα κάθε χρόνο. Σύμφωνα με ανθρώπους του κύκλου, η κρουαζιέρα έκανε μια σημαντική στροφή με αποτέλεσμα να θεωρείτε ως πλέον σοβαρή εναλλακτική πρόταση διακοπών αλλά και να προσελκύει σημαντικό αριθμό νέων ατόμων. Κύρια αιτία αυτής της αλλαγής είναι οι χαμηλές τιμές, σε σύγκριση με το παρελθόν, αλλά και οι μοντέρνοι προορισμοί και υπηρεσίες που παρέχονται.

Παρόλα αυτά, Σύμφωνα με τον Κο Μιχάλη Λάμπρο –αντιπρόεδρο της Σ.Ε.Ε.Ν.- *«Ο Πειραιάς πλέον εγκαταλείφθηκε ως κέντρο, με την έννοια που ήταν πριν, και έχει γίνει ένας ενδιάμεσος λιμένας. Ξεκινάνε (κρουαζιέρες) από τη Γένοβα, από τη Βενετία ή την Κωνσταντινούπολη, διότι εκεί οι πλοιοκτήτες βρίσκουν καλύτερες και φθηνότερες εξυπηρετήσεις και παίρνουν με αυτόν τον τρόπο όλη την αφρόκρεμα του τουρισμού. Οι αναχωρήσεις από τη Γένοβα ή την Νίκαια κοστίζουν πολύ λιγότερο απ’ ότι κοστίζει ένα αεροπλάνο να φέρει*

τους επιβάτες εδώ στον Πειραιά.» Συνεπώς, το λιμάνι του Πειραιά έχει γυρίσει ουσιαστικά στη δεκαετία του 1980, ενώ έχουν κτιστεί δεκάδες νέα κρουαζιερόπλοια και ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Η επιλογή της Ανατολικής Μεσογείου βρίσκεται δεύτερη μετά την Καραϊβική και ο Πειραιάς παραμένει στάσιμος.

Το 2005 οι Έλληνες εφοπλιστές της κρουαζιέρας και η πολιτεία υιοθέτησαν την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πληρώματος και πλοιοκτητών για την ενίσχυση του υπό ελληνικής σημαίας κρουαζιερόπλοιου. Δυστυχώς το 2006 παρά το φιλόδοξο μεν μη ολοκληρωμένο δε πρόγραμμα του υπουργού του ΥΕΝ Κου Κεφαλογιάννη για την αναγέννηση της κρουαζιέρας βρίσκεται στον αέρα. Εν συντομία τα βιβλία του Ν.Α.Τ. έχουν χρεωμένα τα πλοία με τις ασφαλιστικές εισφορές υπέρ του Ν.Α.Τ. και σε περίπτωση που δεν εφαρμοστεί το προαναφερθέν πρόγραμμα θα χρεωθούν οι λογαριασμοί των πλοίων και με πρόσθετες οφειλές καθυστέρησης εξοφλήσεως των οφειλομένων ναυτολογίων.

Άξιο λόγου είναι ότι οι ευρωπαϊκές κρουαζιέρες αποτελούν το 19,7% της παγκόσμιας αγοράς και το 63% εξ αυτών πραγματοποιούνται στη Μεσόγειο, σύμφωνα με στατιστικά του 2006. Τη χρονιά αυτή, 15 εταιρείες κρουαζιερόπλοιων είχαν τα σκάφη τους στην Ευρώπη, πita από την οποία είναι αδιανόητο να μην μπορεί να επωφεληθεί η Ελλάδα στο έπακρο από αυτήν την τεράστια βιομηχανία. Οι δυνατότητες λοιπόν της Ελλάδας είναι ανυπολόγιστες τις οποίες και μπορούμε να εκμεταλλευτούμε με σωστή οργάνωση και προγραμματισμό.

Το Φεβρουάριο του 2007 ο υπουργός εμπορικής ναυτιλίας Κος Τζωάννος γνωστοποίησε την επικείμενη κατάρτιση του Προεδρικού Διατάγματος. Σύμφωνα με αυτή ενισχύεται η προστασία των επιβατών ως καταναλωτών με τη ρύθμιση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Εκτός των άλλων περιλαμβάνει:

1. μέτρα προσέλκυσης και παραμονής κρουαζιερόπλοιων στο ελληνικό νηολόγιο

2. δρομολόγηση λιμενικών υποδομών, με το πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλασσίων λιμένων στην Ελλάδα που υπογράφηκε μεταξύ του Υ.Ε.Ν. και της Ευρωπαϊκής τράπεζας επενδύσεων, με σκοπό τη δανειοδότηση έργων υποδομής και αναδομής στα λιμάνια με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους και

3. αυστηρή εφαρμογή από πλευράς λιμενικών αρχών των διεθνών και εθνικών κανόνων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κεφ.4 Η πορεία της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο

4.1 Προσδιορίζοντας την κρουαζιέρα

Ο διαχωρισμός των δια θαλάσσης μεταφερόμενων φορτίων είχε σαν αποτέλεσμα τον διαχωρισμό των πλοίων στις παρακάτω κατηγορίες:

- **Φορτηγά πλοία:** Πλοία τα οποία, λόγω κατασκευής, προορίζονται για τη μεταφορά όλων γενικώς των φορτίων, ξηρών ή υγρών. Τα πλοία αυτά, ανάλογα με την περιοχή που κινούνται, διακρίνονται σε ακτοπλοϊκά, μεσογειακά / μικρών αποστάσεων και ωκεανοπόρα.
- **Επιβατικά πλοία** καλούνται εκείνα που έχουν σαν προορισμό τη θαλάσσια μεταφορά δώδεκα τουλάχιστον επιβατών. Περαιτέρω, αυτά διακρίνονται σε:
 - **Φορτηγοποστάλια:** Τα ειδικής κατασκευής πλοία, που μεταφέρουν τόσο επιβάτες, όσο και φορτία και κάνουν συνήθως τακτικές γραμμές.
 - **Πλοία μεταφοράς μεταναστών:** ειδικού τύπου επιβατικά πλοία, που μεταφέρουν μετανάστες έναντι φτηνού ναύλου.
 - **Ακτοπλοϊκά πλοία:** εκτελούν συνήθως τακτικές γραμμές και ο πλους τους είναι εν όψει ακτών.
 - **Επιβατικά πλοία κλειστών θαλασσών:** όπως αυτά, που κινούνται στη Μεσόγειο, τη Βαλτική, τη Μαύρη θάλασσα, την Ερυθρά Θάλασσα, κλπ.
 - **Υπερωκεάνια:** πλοία που κάνουν υπερπόντια ταξίδια, π.χ. στον Ατλαντικό, στον Ειρηνικό Ωκεανό, κτλ.
 - **Ειδικότερα, τα ακτοπλοϊκά πλοία διακρίνονται σε ακτοπλοϊκά μεγάλης, μέσης και μικρής ακτοπλοΐας. Επίσης σε δρομολογημένα πλοία εξωτερικών, ή εσωτερικών γραμμών και σε τουριστικά μη κρουαζιερόπλοια. Τέλος, σε επιβατικά πλοία κλασσικού τύπου, οχηματαγωγά και ταχύπλοα πλοία.**

Τα επιβατικά πλοία τυγχάνουν ειδικής ναυπήγησης και αποτελούν τη δεύτερη μεγάλη κατηγορία των εμπορικών πλοίων. Κύριος σκοπός τους είναι η μεταφορά επιβατών.

Κατά τον ΚΙΝΔ, ως επιβατικό ορίζεται κάθε πλοίο, που μπορεί να μεταφέρει δια θαλάσσης δώδεκα τουλάχιστον επιβάτες.

Τα επιβατηγά πλοία υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες ασφαλείας, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι μεταφέρουν ανθρώπινες υπάρξεις. Έναντι μάλιστα των φορτηγών πλοίων της ίδιας κατηγορίας παρουσιάζουν αρκετά αυξημένο κόστος ναυπήγησης, που οφείλεται στην πολυτελή κατασκευή και τις ανέσεις, τις οποίες οφείλουν να προσφέρουν στους επιβάτες. Επιπλέον, σε σχέση με τα φορτηγά, τα επιβατηγά επανδρώνονται με πολυπληθέστερο προσωπικό, κυρίως γενικών υπηρεσιών, προς εξυπηρέτηση των επιβατών. Φυσικά, όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των επιβατηγών πλοίων.

Τα επιβατηγά πλοία πρέπει να εξασφαλίζουν στους επιβάτες ασφαλή μεταφορά, άνετη και υγιεινή διαμονή, έναντι καταβολής εισιτηρίου. Γι' αυτό πρέπει να διαθέτουν υψηλή ταχύτητα, άνεση, μέσα ψυχαγωγίας, τροφή, κρεβάτια, κτλ.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η επιβατηγός ναυτιλία υπήρξε ανέκαθεν εξόχως δαπανηρή. Πάντως, η δαπάνη εκμετάλλευσης των πλοίων αυτών δεν τυγχάνει του ίδιου ύψους για όλες τις κατηγορίες επιβατηγών πλοίων, αλλά εξαρτάται από την κατηγορία των επιβατών, προς την οποία απευθύνεται και από το μέγεθος των παρεχόμενων υπηρεσιών και ανέσεων και από τον χρόνο παραμονής των επιβατών σε αυτό.

Τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Û Αμιγή επιβατηγά πλοία. Αυτά πάλι υποδιαιρούνται σε:
- Û Ωκεανοπόρα επιβατηγά
- Û Επιβατηγά περιορισμένης έκτασης πλόων

- Û Ακτοπλοϊκά
- Û Μεικτά επιβατηγά πλοία στα οποία υπάγονται και τα μεταναστευτικά πλοία
- Û Επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ)
- Û Επιβατηγά ειδικών μεταφορών

Επιβατηγά-οχηματαγωγά καλούνται τα πλοία, τα οποία, εξ' αιτίας της ειδικής τους κατασκευής, μπορούν να μεταφέρουν συγχρόνως επιβάτες και οχήματα.

Τα πλοία αυτά διακρίνονται σε **κλειστού τύπου**, στα οποία ο χώρος οχημάτων προστατεύεται από κατάστρωμα και σε **ανοιχτού τύπου**, στα οποία ο χώρος των οχημάτων δεν έχει προστατευτικό κατάστρωμα. Τα ανοιχτού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ σκάφη τυγχάνουν συνήθως μικρής χωρητικότητας και υπάγονται σε πολλούς περιορισμούς, όπως μικρή μεταφορική ικανότητα, δυνατότητα πλεύσης εντός προασπισμένων μόνο περιοχών, μικρή ακτίνα δράσης, κτλ.

Τα κλειστού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ σκάφη δεν υπόκεινται στους ανωτέρω περιορισμούς, οι οποίοι δεν παρέχουν ευρέα περιθώρια ανάπτυξης. Ο τύπος αυτός τυγχάνει ο επικρατέστερος τύπος Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου. Η επιτυχία της επικράτησης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων έγκειται στα πλεονεκτήματα που παρέχονται από αυτά, κυριότερα από τα οποία είναι:

- Û Η πιο αποτελεσματική εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
- Û Η ταχύτερη μεταφορά, έναντι του αμιγούς επιβατηγού πλοίου.
- Û Η δυνατότητα μετακίνησης του επιβάτη μαζί με το αυτοκίνητό του.
- Û Η μείωση στο ελάχιστο των κινδύνων ζημιών στα οχήματα.
- Û Ο φτηνότερος ναύλος μεταφοράς, έναντι του αμιγούς επιβατηγού πλοίου.
- Û Η υψηλότερη αποδοτικότητα των πλοίων αυτών σε σχέση με την ταχεία απόσβεση των κεφαλαίων, που επενδύονται σ' αυτά.

Ὡ Κατά συνέπεια των παραπάνω, η μείωση του κόστους μεταφοράς για τον μεταφορέα και της δαπάνης μεταφοράς για τον επιβάτη.

Το 1959 δημοσιεύθηκε το ακόλουθο Νομοσχέδιο για το χαρακτηρισμό κρουαζιερόπλοιων ως «τουριστικών και θαλάσσιων περιηγήσεων».

«Ο χαρακτηρισμός ελληνικού πλοίου ως τουριστικού ενεργείται δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Προεδρίας της Κυβερνήσεως, μετά βεβαίωσιν της Επιθεωρήσεως Εμπορικών πλοίων, ότι το πλοίον πληροί επί πλέον των δια τα ελληνικά επιβατηγά πλοία επιβαλλομένων υπό της εκάστοτε ισχυούσης νομοθεσίας όρων ασφαλείας και ανέσεως και τους ειδικούς νόμους τους οριζομένους δια τα τουριστικά πλοία. Οι ειδικοί όροι χωρητικότητας, ταχύτητος, ηλικίας, εμφανίσεως, εσωτερικής διαρρυθμίσεως, ανέσεως, υγιεινής, καθαριότητος, συνθέσεως προσωπικού, ως και οι λοιποί όροι εξυπηρετήσεως των επιβατών, τους οποίους πρέπει να πληροί ελληνικόν επιβατηγόν πλοίον, ίνα χαρακτηρισθεί ως τουριστικόν, καθορίζονται εκάστοτε και κατά κατηγορίας πλοίων ή γραμμών δια Βασ. Διαταγμάτων εκδιδομένων προτάσει των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Προεδρίας Κυβερνήσεως, μετά την γνώμην του Δ.Σ. του Ε.Ο.Τ. και του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού».

Στη δεκαετία του '70 η ελληνική κρουαζιέρα (τουριστική ναυτιλία) διακρίνεται σε τέσσερις κατηγορίες:

1. Ημερησία κυκλικά ταξίδια από Πειραιά προς τα νησιά του Αργοσαρωνικού
2. Τουριστικά κυκλικά ταξίδια στο Αιγαίο
3. Τουριστικά ταξίδια στη Μεσόγειο, στις Δυτικές ακτές της Ευρώπης, με επέκταση στις Κανάριες Νήσους και
4. Τουριστικά ταξίδια στην Καραϊβική.

Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούσαν φορέα για ταξίδια ανακάλυψης, πολιτικού εμπλουτισμού και ανθρώπινης αλληλεπίδρασης, και ενός μεγέθους και

πνεύματος που σεβάστηκαν το περιβάλλον και τους πολιτισμούς που επισκέφτηκαν.

Αξίζει λοιπόν να σημειώσουμε ότι τότε, το 26,36% περίπου του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων ήταν κάτω από ελληνική σημαία. Σήμερα, η κρουαζιέρα είναι πλέον μια αυτόνομη, διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης και πλούτου, όχι απλά μια εναλλακτική μορφή τουρισμού.

4.2 Η τυπολογία της κρουαζιέρας

4.2.1 «Μόνιμες»

Το 1966 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο χρόνος που το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο εγκατέλειψε το στενό χώρο της Μεσογείου και κατευθύνθηκε και προς του ωκεανούς. Το *Αργοναύτης* της Ηπειρωτικής ναυλώθηκε για τρεις 20ήμερες κρουαζιέρες με προσέγγιση σε 20 λιμάνια της Καραϊβικής και Κεντρικής Αμερικής, με αφετηρία το λιμάνι Σαν Χουάν του Πόρτο Ρίκο. Τα δρομολόγιά του άρχισαν στις 15/01/ '66. Ήταν το πρώτο βήμα του ελληνικού πλοίου για την κατάκτηση της παγκόσμιας αγοράς των κρουαζιεροπλοίων που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια.

Την ίδια χρονική περίοδο, η εταιρεία Χανδρή, σε συνεργασία με την αεροπορική εταιρεία KLM, πρωτοπορεί στην ανάπτυξη του Fly cruise concept, με charters από την Ευρώπη προς την Καραϊβική, δίνοντας έτσι το στίγμα της επέκτασης και ανάπτυξης των ελληνικών πλοίων στην Καραϊβική.

Η εταιρεία Ευθυμιάδη για μια σχετικά μικρή περίοδο ασχολήθηκε και με την κρουαζιέρα. «Η Ανατολική Μεσόγειος έγινε μεταξύ των "πιο καυτών" τόπων προορισμού τουριστών. Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια όπως τα διάσημα *Σεμίραμις*, *Αργοναύτης*, *Stella Maris*, *Stella Okeanis* και το *Ιάσων* καινοτόμησαν στους προορισμούς των δεκαετιών '60 και '70 σε ταξίδια με προσανατολισμό τον πολιτισμό από την Ανατολική Μεσόγειο και μέχρι τόσο μακριά όσο τα νησιά Leeward και Windward, τη γη των Μάγια, την Αλάσκα, τα βαλτικά και νορβηγικά φιόρδ, τους ποταμούς του Αμαζονίου και του Ορινόκο και τις στεριές της Νοτίου Αμερικής συμπεριλαμβανομένης της Παταγονίας». Πρ. ΗΑΤΤΑ

Τη δεκαετία του '80 τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια επεβλήθησαν τόσο στον ελληνικό χώρο όσο και στη διεθνή τουριστική αγορά και ειδικότερα στην Αμερικανική με την υψηλού οικονομικού επιπέδου πελατεία της. Ήταν

μια περίοδος συνεχούς αύξησης στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, με περιηγήσεις που άρχιζαν να προσαρμόζονται στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις και να περιλαμβάνουν νέα λιμάνια όπως εκείνα της Μαύρης Θάλασσας αλλά βρέθηκε σε μία καλή θέση και στην Καραϊβική καθώς και σε άλλες περιοχές του κόσμου. Έτσι, η ελληνική κρουαζιέρα απέκτησε φήμη και την προτίμηση μιας διεθνούς πελατείας λόγω:

1. του υψηλού επιπέδου υπηρεσιών,
2. το πνεύμα που χαρακτηρίζει τον Έλληνα ναυτικό,
3. τις τουριστικές υποδομές του κράτους και την υποστήριξη της συναλλαγματικής πολιτικής αυτού.

Αλλά, κάποια γεγονότα στα τέλη του '80 προκάλεσαν πολλά προβλήματα στην ελληνική ναυτιλία και έτσι υπήρξαν κρουαζιερόπλοια που παροπλισθήκαν, πουλήθηκαν και ματαίωσαν δρομολόγια. Τα αίτια για αυτά τα γεγονότα ήταν τα εξής:

- α. αύξηση της τιμής των υγρών καυσίμων (κρίση του '73),
- β. αυξημένοι τόκοι των δανείων που δημιούργησαν μόνιμους χρεώστες,
- γ. υψηλοί τόκοι υπερημερίας (περίπου 150%),
- δ. αύξηση λειτουργικών δαπανών από μισθολογικές αναπροσαρμογές των αμοιβών των πληρωμάτων,
- ε. αυξήσεις παρελκόμενων υπηρεσιών (λιμενικά τέλη, εισιτήρια μουσείων και αρχαιολογικών χώρων, κ.λ.π.). -Πολλές από τις παραπάνω ανατιμήσεις γίνονταν μετά την κυκλοφορία των τιμολογίων των πλοίων, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να χρεώνονται με την διαφορά για τα ήδη εκδοθέντα εισιτήρια, εφ' όσον δεν ήταν δυνατόν να ζητήσουν συμπληρωματικές πληρωμές από τους πελάτες τους, εκτός από ένα πρόσθετο τέλος για μερική κάλυψη της αύξησης στα κρουαζιερόπλοια.-
- στ. νέος ανταγωνισμός από ξένα κρουαζιερόπλοια με αλλοδαπά πληρώματα και με μειωμένες λειτουργικές δαπάνες.

Ιδιαίτερα τις χρονιές 1985-1986, ύστερα από ορισμένες αεροπειρατείες στην Ευρώπη και μετά την τρομοκρατική ενέργεια στο ιταλικό πλοίο *Achille Lauro*, η Αμερικανική κυρίως πελατεία, που αποτελούσε το 50% των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων, εξανεμίστηκε, ιδιαίτερα μετά το εμπάργκο του Αμερικανού προέδρου Reagan που απέτρεπε τους Αμερικάνους να ταξιδεύουν στην Ευρώπη.

Πολλές εταιρείες αναγκάστηκαν να μη συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους. Η Sun Line, η Ηπειρωτική και η Fantasy Cruises, είχαν την ευελιξία να στείλουν πλοία τους στην Καραϊβική και στις δυτικές ακτές της Αμερικής, κρατώντας λιγότερα πλοία στη Μεσόγειο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1984 διακινήθηκαν από τις εταιρείες κρουαζιεροπλοίων στο Αιγαίο 54000 επιβάτες, ενώ το 1986 μόλις 2411. Η Ηπειρωτική επανέκαμψε στη Μεσόγειο το 1987 με όλα της τα πλοία, αλλά χρειάστηκαν 9 χρόνια για να επανέλθει στους παλαιούς αριθμούς Αμερικάνων περιηγητών. Η Sun Line ακολούθησε.

Η Ελλάδα τότε απαριθμούσε στόλο 53 πλοίων και 28000 κλινών, μεταφορική ικανότητα 30000 ατόμων και 1000 οχημάτων και απασχολούσε 10000 ναυτικούς.

Τα γεγονότα στα τέλη της δεκαετίας του '80 δημιούργησαν κάποια αβεβαιότητα αφήνοντας τον κλάδο πληγωμένο από τις κακουχίες όσον αφορά την ασφάλεια των ταξιδιών στην Ανατολική Μεσόγειο, κατάσταση που χαρακτηρίζει και τη δεκαετία του '90. Αν και υπήρξε προσπάθεια ταχείας ανάρρωσης, οι μεγάλες προκλήσεις, η ένταση της διεθνοποίησης της οικονομίας και οι ραγδαίες πολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή δημιουργούν κινδύνους αλλά και συνθήκες που προσφέρουν νέες ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιηθούν.

Το 2003 έρευνες σε όλη Ευρώπη έδειξαν γενική άνοδο της τάξης του 10%, παρ' όλα αυτά το 2004 –αν και θεωρούταν προσοδοφόρα χρονιά για την Ελλάδα λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων- ο τομέας της κρουαζιέρας σημείωσε κάθοδο, ειδικά μετά την χρεοκοπία της Royal Olympic Cruises.

Μέχρι το 2004 το προνόμιο της επιβίβασης και αποβίβασης των τουριστών σε ελληνικά λιμάνια και κυρίως από το λιμάνι του Πειραιά ανήκε μόνο στα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουριστικής Ανάπτυξης δέχονταν έντονες πιέσεις για να απελευθερώσουν τις κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά από τις εταιρείες κρουαζιερών ξένων συμφερόντων. Σε αυτήν την περίπτωση υπήρχε κίνδυνος να εξαφανιστεί πλήρως η ελληνική κρουαζιέρα ειδικά με της δυσκολίες της εποχής και την χρεοκοπία της Royal Olympic Cruises. Το 2004 μόνο 4 κρουαζιερόπλοια ταξίδευαν με την ελληνική σημαία και ανταγωνίζονταν στις κρουαζιέρες της Μεσογείου με ξένα κρουαζιερόπλοια απασχολώντας μεγάλο αριθμό ναυτικών που απειλούνταν, ουσιαστικά να χαθούν. Παρ' όλα αυτά, υπήρχαν υποστηρικτές που πίστευαν ότι θα μπορούσε να ενισχυθεί ο τουρισμός της Αττικής από τις διανυκτερεύσεις και τις αγορές ή ακόμα και κοντινές εκδρομές των επιβατών των ξένων κρουαζιερών.

Σύμφωνα με στοιχεία από γραφεία ταξιδιών που διατηρούν στενούς δεσμούς με ισχυρούς ξένους «παίκτες» κρουαζιέρας, οι Έλληνες που επιλέγουν ένα κρουαζιερόπλοιο για να κάνουν τις διακοπές τους φθάνουν σήμερα τις 12.000, αντιπροσωπεύοντας μια, διόλου ευκαταφρόνητη, «πίτα» 20 εκατ. ευρώ.

Αυτός είναι και ο λόγος που η δεύτερη ισχυρότερη ευρωπαϊκή εταιρεία κρουαζιέρων MSC επέλεξε να ανιχνεύσει από φέτος την ελληνική αγορά, ενώ το ίδιο έκανε και ο κυπριακός όμιλος Louis, ο οποίος άρχισε από τον Μάρτιο κρουαζιέρες με αφετηρία τον Πειραιά.

Στην αγορά της Μεσογείου προσβλέπει και η εταιρεία easyCruise του Στ. Χατζηϊωάννου, η οποία κατέπλευσε στις αρχές του καλοκαιριού του 2005, ύστερα από ένα δοκιμαστικό «γύρο» 45 ημερών που πραγματοποίησε από τον Μάρτιο του 2005 στην ασιατική αγορά.

Ρόλο ρυθμιστή της αγοράς θέλει να αναλάβει εκ νέου ο Α. Ποταμιάνος μετά την κατάρρευση της ROC. Έντονες φήμες μάλιστα, που κυκλοφόρησαν

στον Πειραιά, έφεραν τον γνωστό εφοπλιστή να προετοιμάζει την επιστροφή του στην αγορά μέσω της επανεργοποίησης της «Ηπειρωτικής» και με στόλο τριών πλοίων.

Τον Δεκέμβριο του 2006 η Louis Hellenic Cruises (L.H.C.) ανακοίνωσε την έναρξη 7ήμερων κρουαζιερών στην Ερυθρά Θάλασσα με το πλοίο *Sapphire*. Πραγματοποιώντας λοιπόν κρουαζιέρες στην περιοχή του Αιγαίου, της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας, έδειξαν έμπρακτα την επιθυμία τους για την ουσιαστική αναβάθμιση της ελληνικής κρουαζιέρας και σαν σημαντικό παράγοντα του Διεθνούς Τουρισμού. Η L.H.C., προσέφερε στην ελληνική αγορά οργανωμένα πακέτα αναχωρήσεων, που περιλάμβαναν διανυκτέρευση στο Κάιρο, καθώς και τις απαραίτητες μετακινήσεις των ταξιδιωτών από και προς το πλοίο.

Η επιχειρηματική συνέντευξη των κκ. Λου Κολλάκη, Ανδ. Ποταμιάνου και Μιχ. Λάμπρου αποτελούν εγγύηση για την επιτυχία της νέας εταιρείας Monarch Classic Cruises, η οποία με δύο κρουαζιερόπλοια άρχισε στις 23 Μαρτίου τις τριήμερες, τετραήμερες και επταήμερες κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου και σε λιμάνια της Τουρκίας, όπως είναι η Κωνσταντινούπολη και το Κουσάντασι. Μιλώντας ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Μιχ. Λάμπρος επισημαίνει ότι *«τα προγράμματά της είναι μακρόπνοα και μπορεί την εφετινή τουριστική περίοδο να περιορίζονται στις τριήμερες, τετραήμερες και επταήμερες κρουαζιέρες από Πειραιά, όμως, από την αμέσως επόμενη χρονιά ελπίζουμε ότι θα επεκταθούν και σε άλλες περιοχές ούτως ώστε να δώσουμε τη δυνατότητα στους τουριστικούς πράκτορες να συμπεριλάβουν στα προγράμματά τους και άλλους προορισμούς που μπορούν να γίνουν εξίσου επιτυχημένοι, με τη δική τους στήριξη»*.

Η Monarch ιδρύθηκε στις αρχές Ιουλίου του 2006 με σκοπό την επαναφορά, στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο, των ποιοτικά αναβαθμισμένων κρουαζιέρων, αντίστοιχων με αυτές που καθιέρωσαν την ποιοτική ελληνική κρουαζιέρα τα τελευταία 50 χρόνια.

Στόχος είναι η εξάπλωση της εταιρείας τη χειμερινή σαιζόν 2007-2008 και κατά την διάρκεια τω χειμερινών μηνών σε προγράμματα κρουαζιέρας στην Καραϊβική και το Νότιο Ημισφαίριο, όπου η Elysian Cruises ήδη δραστηριοποιείται με επιτυχία. Οι συνεργαζόμενες εταιρείες διαθέτουν στόλο πέντε επιπλέον κρουαζιερόπλοιων. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με δύο κρουαζιερόπλοια *Ocean Monarch* και *Blue Monarch* ενώ ο κ. Λάμπρου εξετάζει τη δυνατότητα να εντάξει στον στόλο και το *Ocean Countess* της Majestic Cruises, συμφερώντων της οικογένειας Κολλάκη.



Τα ποιοτικά προγράμματα της κρουαζιέρας σύμφωνα με την επιχειρηματική φιλοσοφία της εταιρείας, μπορούν να προσφερθούν στο Αιγαίο με την εκμετάλλευση πλοίων μεσαίου μεγέθους. Με τον τρόπο αυτόν θα ταιριάζουν στο περιβάλλον του ελληνικού αρχιπελάγους και να σέβονται τις ιδιαιτερότητες των μικρών νησιών, τα οποία χαρακτηρίζονται από χερσαίες υποδομές που δεν επιτρέπουν την άνετη διακίνηση σε σύντομο χρονικό διάστημα μεγάλων μαζών τουριστών.

- Αναφορικά οι εταιρείες κρουαζιέρας και οι ιδιοκτήτες τους είναι:
- ü ΑΤΤΙΚΑ ΝΕ - Γεώργιος Πριόβολος – Αντώνιος
 - ü CELEBRITY CRUISES - πρώην "Κρουαζιέρα Χανδρή ΕΠΕ" υιοί Δημητρίου Χανδρή
 - ü DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. - Ανάργυρος Αγγελόπουλος
 - ü FESTIVAL CRUISES - Φώτης και Γεώργιος Πουλίδης (first european cruises)
 - ü ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ - Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
 - ü MAJESTIC ΝΕ - "Chios Breeze" - Λου Κολάκης, Μιχάλης Λάμπρος, Κων/νος Ζαλοκώστας
 - ü ROYAL OLYMPIC CRUISES - "ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ" + "SUN LINE" συμμετοχή "LOUIS CRUISES"
 - ü GOLDEN BEACH MARITIME - Κων/νος Παναγιωτόπουλος
 - ü MINOAN CRUISES - minoan lines.com

Ü PLEASURE CRUISES - Ελευθέριος Τσάφος ιδιοκτ. τουρ πρακτο.
ΝΗΡΕΑΣ
Ü ΥΔΡΑΙΚΗ Ν.Ε.

4.2.2 Εποχιακές

Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία στη δεκαετία του '60. Ξεκίνησε με την είσοδο των πλοίων υψηλού τουρισμού και σύντομα προστέθηκαν και άλλα κρουαζιερόπλοια όπως τα: *Αδριατική, Μεντιτερράνεαν, Ελλάς και Κρήτη των Αδελφών Τυπάλδου, αλλά και το Φίλιππος των Αδελφών Καβουνίδη, το Αχιλλεύς και το Αγαμέμνων* αρχικώς της εταιρείας Μάρκου Νομικού και μετέπειτα της Ολυμπιακής του Αριστοτέλη Ωνάση. Αυτά αποσπώνταν από τα τακτικά τους δρομολόγια προκειμένου να απασχοληθούν στην εκτέλεση εκτάκτων κρουαζιερών για την εξυπηρέτηση περισσότερων και ποικίλων κατηγοριών τουριστών.

Μια νέα μορφή επιβατηγών πλοίων ήταν τα cruise ferries τα οποία μεταφέρουν και τα οχήματα των επιβατών ή τα λεωφορεία των οργανωμένων εκδρομών. Ο τρόπος που κτίζονται αυτά τα οχηματαγωγά – επιβατηγά κάνουν δυσδιάκριτη τη διαχωριστική τους γραμμή από τα κρουαζιερόπλοια. Ο λόγος για αυτό είναι η φιλοσοφία τους να προσφέρουν άνεση και πολυτέλεια στον επιβάτη όπως ακριβώς και στα κρουαζιερόπλοια. Ειδικά στη γραμμή Ελλάδα-Ιταλία οι εταιρείες cruise ferries έχουν γίνει ανταγωνιστικές των εταιρειών κρουαζιερόπλοιων της Μεσογείου εξ' αιτίας της φήμης για την ποιότητα και την πολυτέλεια που προσφέρουν. Οι πολυτέλεια περιγράφεται από τις πολυτελείς εισόδου του πλοίου, των διαφανών ανελκυστήρων, των εστιατορίων, των πισίνων και των ντίσκο. Οι ελληνικές εταιρείες Minoan, Στίντζης και ANEK προσφέρουν ανώτερη μορφή μεταφοράς από τα κλασσικά κρουαζιερόπλοια.



Οι εταιρείες αυτές, εκτός από τα προγραμματισμένα δρομολόγια τους, παρέχουν δύο με τρεις φορές τον χρόνο κρουαζιέρες με την αφορμή της ευχαρίστησης των μετόχων τους. Οι κρουαζιέρες αυτές δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από αυτές των καθαρά εταιρειών κρουαζιερών. Μπορούν να συμμετέχουν οι μέτοχοι (αποτελούνται από μεγάλο μέρος του Κρητικού πληθυσμού και δεν είναι κατ' ανάγκη επιχειρηματίες), οι φίλοι τους αλλά και όσοι άλλοι επιθυμούν να ζήσουν την ζεστασιά του Κρητικού λαού και τις υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες που προσφέρουν τα πλοία τους. Οι κρουαζιέρες αυτές γίνονται συνήθως κατά την έναρξη ή την λήξη της σαιζόν αλλά και σε άλλες περιστάσεις όπως αργίες, που εξασφαλίζουν περιθώριο χρόνου στους Έλληνες.

Μια ακόμα φορά οι ελληνικές εταιρείες πρωτοπόρησαν προσφέροντας και επενδύοντας, εκτός από πολυτέλεια, και στην ταχυπλοΐα, με "μπροστάρη" τον κ. Α. Ποταμιάνο. Με αυτά τα πλοία λοιπόν, οι ελληνικές εταιρείες παρέχουν εποχιακές κρουαζιέρες κυρίως σε περιόδους χαμηλής εποχικότητας (Οκτώβρη με Απρίλιο). Αυτές οι εκδρομές εξυπηρετούν τόσο τους μετόχους και τις οικογένειές τους, όσο και όσους άλλους επιθυμούν να απολαύσουν την πολυτέλεια και τις γενικές παροχές που προσφέρουν αυτά τα πλοία γραμμής αλλά κατ' ουσίαν κρουαζιερόπλοια.

4.2.3 Daily


Οι ημερήσιες κρουαζιέρες στα νησιά του Σαρωνικού αλλά και σε άλλες περιοχές της χώρας (Θεσσαλονίκη – Άγιο Όρος, Κρήτη – Σαντορίνη, Βόρειες Σποράδες) συμπλήρωναν ανέκαθεν το κύκλωμα των θαλάσσιων περιηγήσεων και ειδικά σε συνδυασμό με χερσαίες εκδρομές (Μαγνησία – Πήλιο - Μετέωρα).

Ένα ακόμα σημαντικό κομμάτι των ημερήσιων περιηγήσεων ήταν τα πλοία μικρών, παραδοσιακών επιχειρήσεων που εξυπηρετούσαν τους παραθεριστές των περιοχών αυτών. Στα νησιά, τα ψαροκάικα μετατρέπονταν το καλοκαίρι σε τουριστικά σκάφη, συνήθως με ιδιωτική πρωτοβουλία, σε οικογενειακό επίπεδο ή κοινοπραξίες. Τα δρομολόγια αυτών ήταν κυρίως στις παραλίες των γύρω μικρών νησιών, στα συμπλέγματα παρακειμένων νησιών ή ακόμα και σε ημερήσιο περίπλου του νησιού με στάσεις στις πιο δημοφιλείς παραλίες. Στην αρχή δεν υπήρχε έλεγχος, ούτε πρωτόκολλο επιβατών, αργότερα όμως οργανώθηκαν λόγω του όγκου που έπαιρναν οι επιχειρήσεις τους.

Τα δρομολόγια αυτά βρίσκονται σε άνηση ακόμα και στις μέρες μας. Εξυπηρετούν κυρίως μικρές αποστάσεις και δουλεύουν με μεμονωμένους επισκέπτες ή μέσω διαφήμισης από ξενοδοχεία. Η βασικές τους μορφές είναι δύο. Πρώτον, είναι τα πλοίαρια – καΐκια που παίρνουν συχνά την μορφή θαλάσσιων taxi. Δεύτερον είναι τα πλοία που ανήκουν συνήθως παραδοσιακά σε μία οικογένεια και εκτελούν δρομολόγια είτε για τον περίπλου του νησιού είτε ημερήσιες κρουαζιέρες στο ευρύτερο σύμπλεγμα νησιών όπου βρίσκονται.

Στην κατηγορία αυτή τα πλοία είναι μικρά και οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι ελάχιστες. Λόγω της μικρής διάρκειας των ταξιδιών τους δεν παρέχουν καμπίνες και διατροφή παρά μόνο κάποια μορφή καντίνας. Συνήθως λειτουργούν σε συνεργασία με τον δήμο του νησιού.

4.2.4 Low Cost Cruises

Οι Low Cost Cruises είναι μια νέα μορφή που κρουαζιέρας με βασική διαφορά τον τρόπο κρατήσεων. Δεν υπάρχουν πρακτορεία, προσωπικό σε τηλεφωνικό κέντρο και έγγραφο υλικό ή εισιτήρια. Όλες αυτές οι ενέργειες γίνονται μέσω του διαδικτύου. Με τον τρόπο αυτό, οι εταιρείες μειώνουν σημαντικά το κόστος. Ακόμα, η τιμή του εισιτηρίου δεν περιλαμβάνει παρά μόνο τη διαμονή. Έτσι ο επιβάτης έχει την επιλογή του πόσα θα ξοδέψει και για πιο λόγο. Δεν προπληρώνει γεύματα και υπηρεσίες που πιθανώς να μη χρησιμοποιήσει. Για παράδειγμα το easyCruiseOne της εταιρείας easycruises του Στέλιου Χατζηγιάννου θα πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα ειδικά σχεδιασμένη για το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος σε Μύκονο, Πάρο και Σίφνο, με κόστος που ξεκινά από 96  ευρώ το άτομο (σε δίκλινη εσωτερική καμπίνα).

Τα πλοία αυτής της μορφής είναι συνήθως μικρά. Συνήθως φιλοξενούν περίπου 200 επιβάτες και με λιγότερα από 60 άτομα πλήρωμα. Οι εταιρείες αυτές απευθύνονται κυρίως σε νεότερες ηλικίες και για αυτό διαμορφώνουν το πρόγραμμά τους σύμφωνα με τις επιλογές που θα έκανε κάποιος νέος. Το πλοίο παραμένει σε κάθε προορισμό σχεδόν όλη τη μέρα και όλη τη νύχτα, επιτρέποντας στους πελάτες να εξερευνήσουν τα νησιά μας, να ξοδέψουν χρήματα στα τοπικά καταστήματα, να διασκεδάσουν τη νύχτα, να περάσουν καλά.



Από το 2007 θα δρομολογηθούν κρουαζιερόπλοια της easyGroup, σε συγκεκριμένες γραμμές των Κυκλάδων. Οι κρατήσεις για τις νέες κρουαζιέρες έχουν ήδη ξεκινήσει στο www.easyCruise.gr, καθώς και μέσω του call center της εταιρίας, όλο το 24ωρο. Η εταιρεία θα έχει σαν βάση την μαρίνα Ζέας, οι κρουαζιέρες νέων θα γίνουν ανεξάρτητα από την πρόοδο των διαπραγματεύσεων για την κατασκευή 6 νέων κρουαζιερόπλοιων. Ο επιβάτης

της easycruise θα μπορεί να κάνει check in όσο νωρίς ή αργά θέλει και να απολαύσει τη μαρίνα ή την παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου.

4.2.5 Yachting



βασιλική θαλαμηγός

Το 1953 στο Κίελο ο Αριστοτέλης Ωνάσης (1900-1975) μετέτρεψε το канаδικό ψυγείο *Στόρμοντ* σε yacht. Η μετατροπή κόστισε περισσότερο από 4εκ.\$.. Ότι τεχνολογικά τελειότερο για την εποχή υπήρξε πάνω στο πλοίο, ραντάρ, τηλέφωνο με μονάδα κλιματισμού, θερμοκρασίας νερού πυθμένας της πισίνας ψηφιδωτά, από



4 γραμμές, σύστημα telex, ηλεκτρονικός έλεγχος για την πισίνα. Ο ήταν διακοσμημένα με σκηνές της ελληνικής

μυθολογίας και υψωνόταν μέχρι το κατάστρωμα για να γίνει πίστα χορού. Η προσωπική σουίτα του Ωνάση αποτελείτο από 4 δωμάτια και ήταν στη γέφυρα. Υπήρχε στη σουίτα μπανιέρα χωνευτή στο μάρμαρο της Σιένα και ήταν απομίμηση μπάνιου από το ανάκτορο του Μίνωα. Οι τοίχοι ήταν καλυμένοι από βενετσιάνικους καθρέπτες. Στο σκάφος υπήρχαν άλλες εννέα σουίτες και η καθεμία έφερε το όνομα ενός ελληνικού νησιού. Η «Ιθάκη» ήταν για τους εκλεκτούς. Εκεί έμενε η Τζάκι, η Κάλλας, η Γκάρμπο. Το τζάκι είχε ένθετο Lapis Lazuli. Οι χειρολαβές στο μπαρ ήταν από δόντια φάλαινας με σκαλισμένες σκηνές από την Ιλιάδα και την Οδύσσεια. Στους τοίχους υπήρχαν σπάνιες βυζαντινές εικόνες, αλλά και δύο αμφισβητούμενοι πίνακες Ελ Γκρέκο. Η σκάλα είχε μαρμάρινες χειρολαβές. Οι βρύσες στα μπάνια ήταν

χρυσές. Μετά το θάνατό του, το πλοίο προσφέρθηκε στο ελληνικό κράτος για να χρησιμοποιηθεί από τον αρχηγό του κράτους και τους επίσημους φιλοξενούμενούς του. Δυστυχώς δεν χρησιμοποιήθηκε σχεδόν καθόλου και μετά από πολλούς άτυχους πλειστηριασμούς, μόλις το 1997 παραδόθηκε στον νέο ιδιοκτήτη για να χρησιμοποιηθεί σαν τουριστικό πλοίο.

Το 2007 βρίσκει την Ελλάδα να κατέχει την πρώτη θέση και να διατηρεί το μεγαλύτερο στόλο σκαφών αναψυχής στην Μεσόγειο, αλλά η Τουρκία και η Κροατία μάχονται και πλησιάζουν. Οι αιτίες ανάσχεσης της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής ανάπτυξης του επαγγελματικού yachting βρίσκονται κυρίως στην αντιαναπτυξιακή νοοτροπία του δημόσιου οργανισμού που οδηγεί σε γραφειοκρατία και αγκυλώσεις του συστήματος.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της Hellastat A.E., η τρέχουσα οικονομική συγκυρία προσφέρει ευοίωνες προοπτικές ανάπτυξης για τις εταιρείες εκμετάλλευσης χώρων λιμενισμού τουριστικών σκαφών, κυρίως λόγω της ισχυρότερης ανάδειξης της Ελλάδος σε διεθνή τουριστικό προορισμό. Εκπρόσωποι του κλάδου εκμετάλλευσης μαρίνων χαρακτηρίζουν το 2006 ως θετική χρονιά, καθώς καταγράφηκε αυξημένη θαλάσσια τουριστική κίνηση και μεγαλύτερη πληρότητα θέσεων στις περισσότερες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Η αυξημένη αυτή ζήτηση προήλθε από το επαγγελματικό yachting -με τις ναυλώσεις ιστιοπλοϊκών σκαφών στην Ελλάδα να καθίστανται ολοένα και περισσότερο δημοφιλείς στις αγορές της Βρετανίας, Ολλανδίας, Γερμανίας και Σουηδίας κυρίως- αλλά και από μεγάλες ιδιωτικές θαλαμηγούς.

Σύμφωνα με την ΕΠΕΣΤ, η αύξηση που καταγράφηκε στις πωλήσεις ναύλων σε σκάφη έως 49 επιβάτες το 2006 κυμάνθηκε από 100% έως 150% σε σύγκριση με το 2005. Το 2006 διαφαινόταν έντονα ο ανταγωνισμός που δέχονταν οι επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων όσον αφορά τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και το συντονισμό ενεργειών από το ΥΤΑ.

Ο πρόεδρος της ΕΠΕΣΤ Δ. Βασιλάκης σημείωσε ότι αυτά που χρειάζονται για να αναπτυχθεί ο κλάδος είναι: *«Η σύγχρονη και αποτελεσματική Δημόσια Διοίκηση που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επαγγελματιών και στην προώθηση του τουρισμού, Θεσμικό Πλαίσιο που να αναμορφώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ακολουθώντας τις εξελίξεις των καιρών και των διεθνών αγορών. Διαφήμιση που να είναι σωστή, πολύπλευρη και συνεχής, Έργα υποδομής που να έχουν συνέχεια και με προτεραιότητα όπου χρειάζονται και Ένταξη επενδύσεων του κλάδου στον αναπτυξιακό νόμο»*. Όσον αφορά το τελευταίο αυτό στοιχείο, ο κ. Βασιλάκης τόνισε επίσης ότι απαιτούνται απλουστεύσεις στα των διαδικασιών για τις δραστηριότητες του κλάδου του yachting για τους τομείς που υπάγονται στα υπουργεία Ναυτιλίας και Τουριστικής Ανάπτυξης.

Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής (yachts) γνωρίζει τα τελευταία χρόνια αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλαν παράγοντες όπως η κατάργηση του φορολογικού τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου.

Στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής σκαφών. Μεγάλος είναι και ο αριθμός των εισαγωγικών επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τομέα αυτόν. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει σημαντική αύξηση του μεριδίου που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρείες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Δεδομένου ότι, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, η ζήτησή τους εμφανίζει υψηλή

ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση σχετίζεται επίσης και με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, όλοι δε οι προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Ο τρόπος φορολόγησης των σκαφών αναψυχής αποτελούσε επί σειράν ετών σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αντιμετωπίζονται συνολικά ως είδος πολυτελείας. Εντούτοις, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο. Επιπλέον, η ύπαρξη-διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών φύλαξης σκαφών αναψυχής επηρεάζει σημαντικά την απόφαση των καταναλωτών για την αγορά ή όχι των συγκεκριμένων προϊόντων. Η δημιουργία αρκετών parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές τα τελευταία χρόνια, συνεισφέρει ως ένα βαθμό στην αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης χώρων φύλαξης. Εντούτοις, η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα βοηθούσε ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.

Την πενταετία 2000-2005 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής παρουσίασε σε γενικές γραμμές άνοδο (βάσει ποσότητας) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 15,3%. Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύπτεται από εγχωρίως παραγόμενα προϊόντα καθώς η εισαγωγική διείσδυση το 2005 διαμορφώθηκε στο 41% περίπου επί της κατανάλωσης. Οι εξαγωγές σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσώπευσαν το ίδιο έτος το 20% της παραγωγής. Τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (59,6%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με ποσοστό 34,8%. Τα θαλάσσια jet (personal watercraft) και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη κάλυψαν από κοινού το 5,6% της αγοράς σκαφών αναψυχής.

Αναφορικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, οι προβλέψεις είναι θετικές για την τρέχουσα διετία 2006-2007. Σύμφωνα με τις ισχύουσες

συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο. Η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Ο ετήσιος μέσος όρος του περιθωρίου μικτού κέρδους των επιχειρήσεων ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την περίοδο 2001-2004, με μια μικρή πτώση να παρατηρείται το 2005. Σχετικά με τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται στη χώρα μας η μοναδική πλωτή παρουσίαση πολυτελών σκαφών αναψυχής Executive Yachting. Σχεδιασμένη ως μια high profile διοργάνωση για το πιστό αντίστοιχων απαιτήσεων κοινό της που θαυμάζουν κάθε χρόνο ότι καλύτερο προσφέρει η ελληνική και η παγκόσμια αγορά. Παρουσιάζονται σκάφη –ιστιοπλοϊκά και μηχανοκίνητα- υψηλού σχεδιασμού και τεχνολογίας από περισσότερους από 80 διάσημους οίκους. Τέλος, κατά τη διάρκεια της διοργάνωσης γίνονται αγώνες, παρουσιάσεις και βόλτες με τα σκάφη.

Γραφειοκρατία και αγκυλώσεις του συστήματος, που αποδίδονται εν πολλοίς στην αντιαναπτυξιακή νοοτροπία από την οποία διακατέχεται ο δημόσιος τομέας, αλλά και ελλειπείς υποδομές αποτελούν τις αιτίες ανάσχεσης της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής ανάπτυξης του κλάδου του επαγγελματικού yachting.

Με την Τουρκία και την Κροατία να μάχονται να πλησιάσουν την Ελλάδα που διατηρεί τον μεγαλύτερο στόλο στη Μεσόγειο, το παρήγορο στην όλη υπόθεση, σύμφωνα με εκτιμήσεις εκπροσώπων του κλάδου, είναι ότι η ηγεσία του ΥΤΑ υπό την κ. Φ. Πετραλιά μάχεται, έχοντας κατανοήσει τα προβλήματα αλλά και τα οφέλη που θα προκύψουν, για την άρση των αντικινήτρων με στόχο την ανάπτυξη του κλάδου. Νομοθετήματά συνέβαλαν στην ανάπτυξη του επαγγελματικού yachting και κατ' ακολουθία στην

ανάπτυξη θέσεων εργασίας αλλά και προϊόντων που συνέβαλαν στην ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος στα ελληνικά νησιά.

Η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης παραδέχτηκε ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα αλλά όχι όσα θα έπρεπε να έχουν γίνει για την ανάπτυξη του τομέα, για τα προβλήματα του οποίου είχε την ευκαιρία να σχηματίσει ίδια αντίληψη κατά την περίοδο της ερασιτεχνικής - ψυχαγωγικής ενασχόλησής της με το yachting. Αναγνώρισε ότι απαιτούνται ταχύτεροι ρυθμοί στη συνεργασία με τα υπουργεία Οικονομίας και Ναυτιλίας, τα οποία και «κατέκρινε» για τη στάση τους απέναντι σε θέματα που φέρνει το υπουργείο της προς επίλυση.

Επίσης σημείωσε: *«από τα πέντε ευρώ που εισέρχονται ως συνάλλαγμα, τα δύο οφείλονται στον τουρισμό, ενώ ένα ακόμη ευρώ προστίθεται από τα έξοδα που κάνουν οι τουρίστες στην Ελλάδα»*, γεγονός βέβαια που συνηγορεί στην άποψη την οποία έχει διατυπώσει η ναυτιλιακή κοινότητα για τη σημασία στην εθνική οικονομία του συνόλου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, μία εκ των οποίων είναι ο θαλάσσιος τουρισμός.

4.3 Τύποι κρουαζιεροπλοίων

4.3.1 Η ανάπτυξη των κρουαζιεροπλοίων σε μέγεθος και πολυτέλεια

Είναι ξεκάθαρο ότι αλλάζουν και οι τάσεις ως προς τον τρόπο επιλογής μιας κρουαζιέρας. Ο σημερινός επιβάτης συνήθως κλείνει την κρουαζιέρα του την τελευταία στιγμή, ενώ μια άλλη μερίδα δείχνει ξεκάθαρα την προτίμηση της σε κοντινές κρουαζιέρες, αποφεύγοντας εκείνες που απαιτούν αεροπορική μετάβαση προς τον λιμένα αφετηρίας.

Παράλληλα οι εταιρείες, σε μια προσπάθεια να αυξήσουν το μερίδιο τους στην αγορά και να ανταποκριθούν στη ζήτηση, επέμειναν στο επιτυχημένο -όπως αποδείχθηκε- πείραμα των «ισχυρών» του χώρου, για νεοναυπηγήσεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, μια τάση που άρχισε να διαγράφεται περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ο πυρετώδης ρυθμός τοποθέτησε παραγγελιών όμως κόπασε, λόγω της ευαίσθητης σχέσης δολαρίου/ευρώ, και οι παραγγελίες σήμερα κυμαίνονται σε λογικά για τον κλάδο επίπεδα. Το 2004 συνολικά δώδεκα νέα κρουαζιερόπλοια παραδόθηκαν από διάφορους ναυπηγικούς οίκους προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τους, αυξάνοντας την παγκόσμια μεταφορική ικανότητα κατά 24.000 κλίνες.

Αναφορικά τα πλοία αυτά είναι:

Seven Seas Voyager, Aida Aura, MSC Liricia, Crystal Serenity, Oosterdam, Serenade of the Seas, Island Princess, Costa Fortuna, Costa Mediterranea, Carnival Glory, Mariner of the Seas, Queen Mary 2.

Από την άλλη, 6 κρουαζιερόπλοια οδηγήθηκαν προς διάλυση κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα, ενώ άλλα 3 νεοναυπηγούμενα πλοία της κατηγορίας αυτής παραδόθηκαν τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τους το 2005 και 4 το 2006, γεγονός που αντιστοιχεί σε αύξηση του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων για την τριετία 2004 - 2006 κατά 8%. Μεταξύ των ετών 1999 - 2004 ναυπηγήθηκαν συνολικά 63 νέα κρουαζιερόπλοια, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 115.000 επιβατών.

Στον ελλαδικό χώρο, το 2006 η Louis Hellenic Cruises ανακοίνωσε τα ταξίδια του *Sapphire*. Η χωρητικότητα αυτού του πλοίου είναι 12263 τόνους και έχει μήκος 149 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει 660 επιβάτες στις 290 καμπίνες του, που είναι φτιαγμένες να παρέχουν υπηρεσίες με αισθητική αλλά και λειτουργικότητα. Το *Sapphire* διαθέτει άρτιο τεχνολογικό εξοπλισμό και πληρεί όλες τις προδιαγραφές ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον πλεύσης.

4.3.2 Τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια

Μπορεί να μην είναι ελληνικά αλλά είναι τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια στις μέρες μας.

Την αρχή έκανε το *Queen Mary II*, και στη συνέχεια τη σκυτάλη πήρε η RCI με το *Freedom of the Seas*, το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο σήμερα, το οποίο διαθέτει 15 καταστρώματα, 10 εστιατόρια, 16 μπαρ, 1.817 καμπίνες και δυνατότητα φιλοξενίας 4.375 επιβατών και διαθέτει 1360 μέλη πληρώματος. Το συνολικό του μήκος φτάνει τα 339 μέτρα, το πλάτος του τα 56 μέτρα και αναπτύσσει ταχύτητα 21,6 κόμβων την ώρα. Το πλοίο έκανε το παρθενικό του ταξίδι τον Ιούνιο του 2006 με προορισμό θέρετρα στο Μεξικό, τα Γκραντ Κεϊμαν, την Τζαμάϊκα και την Αϊτή. Η είσοδος στην αγορά τέτοιων υπερμεγεθών και υπερπολυτελών πλοίων αλλάζει οριστικά την έννοια της κρουαζιέρας, η οποία πλέον προσελκύει ένα σημαντικό μερίδιο δυνητικών παραθεριστών.

Το Μάιο το 2008 αναμένεται να καθελκυστεί το *Independence of the seas*, το τρίτο από τα κρουαζιερόπλοια Freedom. Τα άλλα δυο, *Freedom of the seas* και *Liberty of the seas*, έχουν ήδη κατακτήσει τον τίτλο των μεγαλύτερων στον κόσμο. Η δήλωση του προέδρου της Royal Caribbean International, Adam Goldstein, δηλώνει:



Independence of the seas

«Με χωρητικότητα 160000 τόνους και δυνατότητα φιλοξενίας 3634 επιβατών το τρίτο και τελευταίο μέλος της κατηγορίας *Freedom* θα διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά της κατηγορίας, ενώ το όνομα του πλοίου θα υπογραμμίσει το concept της ελευθερίας, καθώς οι επιβάτες του θα έχουν τη δυνατότητα να ζήσουν τη δική τους περιπέτεια επιλέγοντας είτε έντονες δραστηριότητες όπως αναρρίχηση, *surfing* ή πατινάζ, είτε δραστηριότητες για ηρεμία και χαλάρωση όπως *spra*, εκλεπτυσμένα δείπνα και ποιοτικές επιλογές ψυχαγωγίας». Το 2000 είχε κάνει το παρθενικό του ταξίδι το *Voyager of the Seas*, βάρους 142000 τόνων και χωρητικότητας 3114 επιβατών, εξακολουθεί να είναι ισάξιος πρωτοπόρος σε μέγεθος και πολυτέλεια για το στόλο της Royal Caribbean International.



Επιπλέον μια σειρά των λοιπών δραστηριοτήτων που θα παρέχονται και στο νέο μέλος της οικογένειας *Freedom* είναι: ο εξωμοιωτής surf Flow Rider, η μοναδική στο είδος της Ζώνη H2O που χαρακτηρίζεται από διαδραστικά συντηρηβάνια, καταβρεχτήρες, πισίνες με υδάτινους στροβίλους καθώς και πισίνα κολύμβησης που τροφοδοτείται από έναν καταρράκτη και

δύο κλιμακωτά υδρομασάζ για 16 άτομα που προεξέχουν 3.5 μέτρα από τα πλάγια του πλοίου και ουσιαστικά κρέμονται πάνω από τη θάλασσα σε ύψος 34 μέτρων, παγοδρόμιο, γήπεδο μποξ, και προεδρική σουίτα συνολικής έκτασης 113 τετραγωνικών μέτρων με δυνατότητα φιλοξενίας 14 συνολικά άτομα.

Η Costa Crociere επιβεβαίωσε την παραγγελία της στα ναυπηγεία Fincantieri για ένα νέο κρουαζιερόπλοιο 92.700 τόνων το οποίο θα παραδοθεί το Μάρτιο του 2010. Το κρουαζιερόπλοιο, το οποίο είναι ίδιο με ένα άλλο που ήδη κατασκευάζεται και θα παραδοθεί την άνοιξη 2009, θα μπορεί να φιλοξενήσει έως 2.260 επιβάτες σε συνολικά 1.130 καμπίνες, από τις οποίες οι 772 (68%) θα διαθέτουν μπαλκόνι. Πιστεύεται ότι τα νέα πλοία θα γίνουν δημοφιλή, λόγω των καινοτομιών που παρουσιάζουν, μεταξύ των οποίων το Samsara Spa, το μεγαλύτερο κέντρο ευεξίας εν πλω και ο χώρος της πισίνας με τη συρόμενη οροφή.

- ❌ Τα *MSC Fantasia & MSC Serenata* θα έχουν χωρητικότητα 133500 τόνων, 1650 καμπίνες (εκ των οποίων οι 1260 με βεράντα) και θα μεταφέρουν 3900 επιβάτες και πλήρωμα 1313, είναι από τα πιο σύγχρονα στον κόσμο και τα μεγαλύτερα που έχουν κατασκευαστεί ποτέ στην Ευρώπη. Θα έχουν μήκος 333 μέτρα και μέγιστη ταχύτητα 23 ναυτικά μίλια. Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην διαρύθμιση των εσωτερικών χώρων. Όλες οι καμπίνες θα έχουν εμβαδόν 20τμ. ενώ δύο ολόκληρα καταστρώματα θα φιλοξενούν αποκλειστικά 80 υπερπολυτελείς σουίτες με εμβαδόν από 31τμ. η μικρότερη έως 45τμ. η μεγαλύτερη και θα παρέχουν εκτός των άλλων butler service, αποκλειστικό εστιατόριο, ιδιωτική πισίνα, pool sundeck, πρόσβαση με κάρτα V.I.P. κ.α. Το υπερσύγχρονο και πολυτελέστατο spa θα καταλαμβάνει 2000τμ και θα είναι εξοπλισμένο με το πιο εξειδικευμένο προσωπικό.

- ∅ Το κρουαζιερόπλοιο *Calypso*, πλήρως ανακαινισμένο από το 1994, με μήκος 135,47μ, διαθέτει 243 καμπίνες και έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και φιλοξενίας 740 επιβατών.
- ∅ Ο οργανισμός Lufthansa City Center (L.C.C.) βράβευσε το 2006 το πλοίο της Costa Crociere, *Costa Classica* ως το «Πλοίο του έτους 2006». Το *Costa Classica* πραγματοποιούσε 9-14ήμερες κρουαζιέρες, με αφετηρία το Κίελο της Γερμανίας και με προορισμούς που περιλάμβαναν τη Βαλτική Θάλασσα, τα νορβηγικά φιορδ, τα Spitzbergen Islands και το Cape North (Βόρειο Ακρωτήριο).
- ∅ Η Radisson Seven Seas παρέλαβε το *Seven Seas Voyager* (χωρητικότητα: 41.500 gt, 714 κλίνες) από τα ναυπηγεία Mariotti/Visentini 4.
- ∅ Η Aida Cruises παρέλαβε το *Aida Aura* (χωρητικότητα 42.200 gt, 1.266 κλίνες) από τα ναυπηγεία Aker MTW.
- ∅ Η Mediterranean Shipping παρέλαβε το *MSC Lirica* (59.100 gt, 1.526 κλίνες) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.
- ∅ Η Crystal Cruises παρέλαβε το *Crystal Serenity* (χωρητικότητα: 68.000 gt, 1.080 κλίνες) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.
- ∅ Η Holland America Line παρέλαβε το *Oosterdam* (χωρητικότητα: 81.800 gt, 1.848 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri.
- ∅ Η Celbrity Cruise Line παρέλαβε το *Serenade of the Seas* (χωρητικότητα: 90.100 gt, 2.100 κλίνες) από τα γερμανικά ναυπηγεία της Meyer Werft.
- ∅ Η Princess Cruises παρέλαβε το *Island Princess* (χωρητικότητα: 91.600 gt, 1,974 lower berths) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

- Ø Η Costa Crociere παρέλαβε το *Costa Fortuna* (χωρητικότητα: 105.000 gt, 2.720 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri και το *Costa Mediterranea* (χωρητικότητα: 85.700 gt, 2.124 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa.
- Ø Για την κατασκευή του *Costa Serena* επενδύθηκαν περίπου 450 εκατ. ευρώ, μπορεί να φιλοξενήσει έως και 3.780 επιβάτες, έχει μήκος 290,2μ., πλάτος 35,5μ. υψώνεται σε 13 καταστρώματα και αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 23,2 κόμβους, ενώ διαθέτει συνολικά 1.500 καμπίνες.
- Ø Η Carnival Cruise Line παρέλαβε το *Carnival Glory* (χωρητικότητα: 111.000 gt, 2.974 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri.
- Ø Η Royal Caribbean, παρέλαβε το *Mariner of the Seas* (χωρητικότητα: 137.300 gt, 3.138 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa.
- Ø Η Cunard παρέλαβε το *Queen Mary 2* (χωρητικότητα: 150.000 gt, 2.620 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

Κεφ.5 Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της κρουαζιέρας

5.1 Cabotage

Ένας ακόμη παράγοντας που συνετέλεσε στην αβεβαιότητα αυτής της περιόδου ήταν η άρση του Cabotage.

Με τον όρο "Cabotage" εννοούμε **το αποκλειστικό δικαίωμα των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία και τερματικό τον ίδιο ελληνικό λιμένα.**

Με την ένταξη της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα προέκυψε το θέμα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών μελών. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που προκάλεσε η άρση του Cabotage ήταν αυτό των ελληνικών πληρωμάτων. Στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας, και της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, προβλεπόταν και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, που ισχύει για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών-Μελών.

Το προνόμιο αυτό, γνωστό σαν cabotage συνιστούσαν στο γεγονός, ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, η περιήγηση, ρυμούλκηση, αλιεία κ.τ.λ. Μετά από διεθνή ρύθμιση και εσωτερική απόφαση κάθε κράτους, επιφυλάχτηκε και αποτελεί προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κράτους αυτού. Η χρήση του προνομίου αυτού, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων τις οποίες κάλυπτε, εξαρτιόταν από τη βούληση κάθε κυρίαρχου κράτους η οποία διατυπωνόταν μέσω της εσωτερικής νομοθεσίας του.

Στην περίπτωση των χωρών της Κοινότητας, οι περιορισμοί οι οποίοι ίσχυαν στα πλαίσια του προνομίου αυτού και απόκλειαν πλοία με

ξένη σημαία από τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών της κάθε χώρας, αφορούσαν αρχικά επτά χώρες μέλη που ήταν: Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Δανία και Πορτογαλία. Μετά όμως την σταδιακή εφαρμογή του Κανονισμού για την άρση του cabotage, άρχισε να περιορίζεται τόσο ο αριθμός των χωρών στις οποίες ίσχυε το cabotage όσο και οι κατηγορίες των ενδομεταφορών που κάλυπτε.

Τα κρουαζιερόπλοια (και όχι μόνο) νηολογημένα στο δεύτερο νηολόγιο (DIS Δανίας, GIS Γερμανίας, κ.λ.π.) με μεγάλο ποσοστό φθηνότερων αλλοδαπών πληρωμάτων θα είχαν το δικαίωμα ασκήσεως Cabotage στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και θα αντιμετωπίζαμε σοβαρά κοινωνικά προβλήματα (ανεργία Ελλήνων ναυτεργατών), καθώς φυσικά και οικονομικά προβλήματα.

Στις 21 Φεβρουαρίου 1990 πραγματοποιήθηκε συνάντηση στην Αθήνα, με συμμετοχή εκπροσώπων όλων των πολιτικών κομμάτων, των Εφοπλιστικών Οργανώσεων, της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας, της Ένωσης Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών, των Επαγγελματικών Θαλαμηγών και των άλλων ναυτικών παραγόντων με θέμα την προάσπιση των εθνικών ναυτιλιακών συμφερόντων και την ενημέρωση όλων για τους κινδύνους που διαγράφονταν στον ορίζοντα από τις τελευταίες εξελίξεις στο θέμα του Cabotage. Στη συνάντηση αυτή αποφασίσθηκε η σύσταση Εθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας που με τον ενωτικό και δημιουργικό της ρόλο ωφέλησε την Ελληνική Ναυτιλία.

Όλα τα κόμματα επιβεβαίωσαν τη σταθερή τους θέση για τη διατήρηση του, εθνικής σημασίας, Cabotage και έτσι το έργο της επιτροπής υπήρξε θετικό και γόνιμο για τις εξελίξεις των εθνικών ναυτιλιακών πραγμάτων, ειδικά στο θέμα αυτό. Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο ώστε να διαμορφωθούν θέσεις που να προστατεύουν τα συμφέροντα του ελληνικού επιβατηγού πλοίου και του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992 το

Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ενέκρινε οριστικά τον κανονισμό 3577/92 για το Cabotage που μπήκε σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου του 1993.

Οι ρυθμίσεις του κανονισμού προέβλεπαν για τις συνθέσεις των πληρωμάτων των κρουαζιερόπλοιων ηπειρωτικών πλόων ότι θα ίσχυε η νομοθεσία της χώρας της σημαίας του πλοίου (Flag State) μετά την 01/01/95, ενώ για τα κρουαζιερόπλοια νησιωτικών πλόων θα ίσχυε γενικά η νομοθεσία της χώρας (Host State) κατά την ερμηνεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τον Ιούλιο του 1993, η Commission, με επιστολή της προς το Υπουργείο Εξωτερικών, ζητούσε από την Ελλάδα να καταργήσει, ως προς τους υπηκόους των χωρών-μελών της ΕΟΚ, τις διατάξεις και τη νομοθεσία που απαιτούσαν τα νηολογούμενα στην Ελλάδα πλοία να ανήκουν κατά ποσοστό άνω των 50% σε Έλληνες υπηκόους. Η θέση της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, η οποία ανακοινώθηκε και στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν ότι θα προέκυπταν ανωμαλίες για την Ελληνική Ναυτιλία και ειδικότερα για τα επιβατηγά πλοία, καθότι η εφαρμογή της θα είχε σοβαρές συνέπειες στον ανταγωνισμό, ενώ συγχρόνως θα έρχονταν σε ευθεία αντίθεση με τις κοινοτικές αποφάσεις περί Cabotage, διότι θα καταργούσε ουσιαστικά το χρονοδιάγραμμα σταδιακής απελευθέρωσης που επέβαλέ ο κανονισμός. Κάτι τέτοιο θα συνέβαινε διότι μέσω της "νηολογήσεως" τα πλοία των άλλων κοινοτικών υπηκόων μπορούσαν με τον τρόπο αυτό να αποκτήσουν άμεσο δικαίωμα πρόσβασης στις ελληνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Στην περίπτωση της Δανίας ο παραπάνω περιορισμός κάλυπτε αρχικά πλοία μέχρι 500 κ.ο.χ., ενώ στις υπόλοιπες πέντε χώρες ακολουθείται συνεχώς μια ανοιχτή πολιτική στο θέμα του Cabotage. Ανάλογη ήταν και η πολιτική των δύο νέων Σκανδιναβικών χωρών που έγιναν μέλη της Ένωσης μετά το 1995, της Σουηδίας και της Φιλανδίας.

Σήμερα τα Βορειοευρωπαϊκά κράτη-μέλη έχουν απελευθερώσει πλήρως τις εμπορευματικές ενδομεταφορές τους, καθώς και τις επιβατικές.

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και οι κρουαζιέρες που απαρτίζουν σχεδόν το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που καλύπτει το cabotage, αποτελούν μια σημαντική και συνεχώς αυξανόμενη σε μέγεθος αγορά στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας, και ιδιαίτερα σ' ορισμένες χώρες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Επιτροπής στις 12 χώρες της Ε.Ε., ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών ενδομεταφορών από 226 εκ. τόνους το 1993 έφθασε τους 239 εκ. τόνους το 1995 δηλ. παρουσίασε αύξηση κατά 5,8%. Αν προστεθούν και οι δύο νέες χώρες της Ένωσης, Σουηδία και Φιλανδία, ο συνολικός όγκος εμπορευματικών ενδομεταφορών για τις 15 χώρες φθάνει τους 259 εκ. τόνους. Απ' αυτούς, 46% αφορά παράκτιες ηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές, και το υπόλοιπο είναι νησιωτικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τη μεγαλύτερη αγορά στο παράκτιο εμπόριο των υπηρεσιών αυτών, έχει η Μεγάλη Βρετανία η οποία δεν εφαρμόζει περιορισμούς στο Cabotage. Μαζί με τις αγορές της Ισπανίας και Ιταλίας, οι τρεις αυτές χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου 77% του συνολικού όγκου των διακινούμενων φορτίων στο παράκτιο εμπόριο των χωρών της ΕΟΚ.

Το αντίστοιχο ποσοστό της Ελληνικής αγοράς είναι γύρω στο 9%, το οποίο όμως, όπως και στις περιπτώσεις της Ιταλίας και Ισπανίας, αποτελεί σημαντικό ποσοστό του θαλάσσιου μεταφορικού έργου που διεξάγεται στις χώρες αυτές.

Η σημασία της διατήρησης του cabotage, δεν είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών που η ακτοπλοΐα συνδέει με την Ηπειρωτική χώρα, η ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα, η ύπαρξη για διάφορους λόγους - κλίμα, ιστορικά μνημεία, φυσικές ομορφιές κ.τ.λ.- ανεπτυγμένου

θαλάσσιου τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη διατήρησης εθνικής ακτοπλοΐας.

Αντίθετα σ' ορισμένες περιπτώσεις - εκτός από τα πιθανά οφέλη του εντονότερου Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού - όπως στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, που διαθέτει μεγάλο επιβατηγό στόλο με παράδοση στη θαλάσσια περιήγηση (κρουαζιέρες)-ανοίγονται νέες αγορές όπως οι Ελληνικές θάλασσες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Λόγω της διαφορετικής σημασίας που έχει η διατήρηση ή κατάργηση του cabotage, καθώς και των διαφορετικών συμφερόντων της κάθε χώρας-μέλους, ήταν επόμενο να μην υπάρξει συμφωνία στην αρχική χάραξη της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, να εξαιρεθεί και αναβληθεί για αρκετά χρόνια αργότερα η λήψη της σχετικής απόφασης.

Η υλοποίηση του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στον τομέα αυτόν μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις, ήταν επόμενο να καθυστερήσει σημαντικά μέχρι την τελική συμφωνία και ακόμη περισσότερο μέχρι την τελική εφαρμογή του, λόγω της μακροχρόνιας μεταβατικής περιόδου που όπως θα δούμε στην συνέχεια προβλέπει.

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 1992 από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Κοινότητας για την κατάργηση του cabotage, αποτελεί το πλέον σημαντικό γεγονός στο ναυτιλιακό χώρο της Κοινότητας και έχει μεγάλη σημασία για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Με τον Κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εφαρμόζεται πλέον η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών, (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage), η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που αρχίζει την 1-1-1993, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω στάδια, όπως αυτά ορίζονται στον Κανονισμό.

Τα κύρια σημεία του Κανονισμού συνοπτικά είναι τα εξής:

- Η άρση του cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος, φέρουν τη σημαία του, και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σ' αυτό το κράτος μέλος.

- Περιλαμβάνονται τα πλοία του Κοινοτικού νηολογίου euros-BO3 όταν αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο.

- Στην έννοια του Κοινοτικού πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται και (ναυτιλιακές) εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος - μέλος.

Η απελευθέρωση που γίνεται κατά στάδια δεν αφορά όλες τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η εφαρμογή του Κανονισμού μπορεί να ανασταλεί προσωρινά:

α. Για τις κρουαζιέρες μέχρι 1-1-1995

β. για τις μεταφορές πετρελαιοειδών και πόσιμου νερού, μέχρι την 1-1-1997

γ. Για τις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που ενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μέχρι 1-1-1998

δ. Για τις τακτικές επιβατηγές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές μέχρι 1-1-1999.

Η δυνατότητα για τις προσωρινές αυτές εξαιρέσεις αφορά μόνον τις θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών.

Αναστέλλεται επίσης προσωρινά η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 1-1-1997 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής, οι οποίες διενεργούνται:

- Μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας, και λιμανιών σε ένα ή περισσότερα νησιά του ίδιου κράτους-μέλους, καθώς και μεταξύ λιμανιών των νήσων του ίδιου κράτους-μέλους.

- Με τα λιμάνια των Κανάριων Νήσων, των Αζόρων, της Μαδέρας, της Θέουτας, της Μελίλια, των Γαλλικών νήσων κατά μήκος του Ατλαντικού, καθώς και των Γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων.

Επίσης για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, αναστέλλεται η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 1-1-2004 στις τακτικές επιβατηγές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές, που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδος και λιμανιών των Ελληνικών νησιών, ή μεταξύ λιμανιών των Ελληνικών νησιών.

Έτσι με βάση τις παραπάνω εξαιρέσεις, προκύπτει ότι από 1-1-1993 είναι ελεύθερες για τους Κοινοτικούς πλοιοκτήτες:

- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων εκτός πετρελαίου, πετρελαιοειδών, και πόσιμου νερού, με φορτηγά πλοία άνω των 650 κ.ο.χ. μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας ή και του κύριου εδάφους κάθε κράτους μέλους.

- Οι κρουαζιέρες, οι τακτικές επιβατηγές γραμμές, και οι τακτικές πορθμιακές γραμμές εκτός από αυτές που διενεργούνται στη Μεσόγειο, τις Ισπανικές, Πορτογαλικές, Γαλλικές ακτές, ή με λιμάνια των Κανάριων νήσων, των Αζόρων, της Θέουτα, Μαδέρας και Μελίλιας. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, επιβατηγών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών ενός κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων «off shore» στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, μεταξύ των λιμανιών του οποίου εκτελείται η ενδομεταφορά.

Η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο ανά διετία, στην οποία θα εξετάζονται οι κοινωνικές και οι οικονομικές επιπτώσεις από την απελευθέρωση των ενδομεταφορών, και μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις σε θέματα που αφορούν την επάνδρωση. Ήδη έχουν υποβληθεί δύο εκθέσεις. Η πρώτη που κάλυπτε την περίοδο 1993-1994 και υποβλήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου του 1995 και η δεύτερη που όπως θα δούμε στη συνέχεια αφορά την περίοδο 1995-1996.

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών ενός κράτους-μέλους, μπορεί να υπάρξει αίτημα προς την Επιτροπή για λήψη μέτρων διασφάλισης μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η δυνατότητα αναστολής του σχετικού Κανονισμού μέχρι και 12 μήνες.

Τέλος σημαντική μπορεί να θεωρηθεί η ρύθμιση του άρθρου 4 του Κανονισμού, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος-μέλος μπορεί να συνάψει σύμβαση ανάθεσης Δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις Δημόσιας υπηρεσίας, σαν προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς τα νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος-μέλος πρέπει να αποφεύγει τις διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε Κοινοτικού πλοιοκτήτη, να περιορίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν μόνον τα λιμάνια που εξυπηρετούνται και καθορίζεται από τη σχετική σύμβαση στην οποία καθορίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα κόμιστρα, την επάνδρωση του πλοίου, τη συχνότητα δρομολογίων, και την ικανότητα παροχής υπηρεσιών.

Με την έγκριση και εφαρμογή του Κανονισμού αυτού έστω και με τις καθυστερήσεις που προβλέπει, ολοκληρώνεται η πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής την βάση της οποίας αποτέλεσαν οι τέσσερις Κανονισμοί.

Καταργούνται οι περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών, και υλοποιείται σταδιακά μια βασική αρχή που αφορά στην εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι και στον τομέα αυτόν, αναμένεται να προκύψουν τα σημαντικά οφέλη τόσο για τους καταναλωτές όσο και την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θα προέλθουν από την ένταση του ανταγωνισμού και τη μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά.

Τον Ιούλιο του 2006 σε άρθρο της ναυτεμπορικής αναλύει τις δυνατότητες της ελληνικής κρουαζιέρας και τα κωλύματα που προκαλεί το Cabotage που καθιστά αδύνατη κάθε πλεύση με αφετηρία και τερματισμό σε ελλαδικό χώρο. Σύμφωνα με στοιχεία των C.L.I.A. και P.S.A. περίπου 14000 Έλληνες πραγματοποιούν μια κρουαζιέρα σε ετήσια βάση, σε μία συνολική παγκόσμια αγορά, η οποία κυμάνθηκε το 2005 στα 11,2εκ. αφού η Ελλάδα αντιστοιχεί σε πληθυσμό με το Παρίσι. Επίσης, στην Ευρώπη υπήρξαν 15 εταιρείες κρουαζιερόπλοιων με 45 πλοία συνολικά, απορροφώντας το 19,7% της παγκόσμιας αγοράς. Από αυτό το ποσοστό, το 63% των δρομολογίων πραγματοποιούνται στη Μεσόγειο, δημιουργώντας πολύ καλές προοπτικές και για την ελληνική ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας.

Μετά την άρση του cabotage στην κρουαζιέρα, η διατήρηση του νομικού πλαισίου που εδράζεται στο host state καθεστώσ θεωρείται υπεύθυνη για τη μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου κρουαζιερόπλοιων που οδήγησε σε απώλεια θέσεων εργασίας σε ξηρά και θάλασσα. Σήμερα θεωρείται επίσης υπεύθυνη τόσο για την αδυναμία αξιοποίησης των σχετικών

με τη δραστηριότητα λιμενικών εγκαταστάσεων όσο και για την απώλεια των οφελών που θα προέκυπταν αν, λιμάνια όπως του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως αφετήριος λιμένας για πλοία του τομέα που δεν έχουν υψωμένη ελληνική ή άλλη κοινοτική σημαία.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις εμπειρογνομόνων επί θεμάτων κρουαζιέρας, η ελληνική οικονομία ζημιώνεται από τη διατήρηση του ιδιότυπου καθεστώτος δεδομένου ότι περιορίζονται οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ εκείνες που προγραμματίζονται χαρακτηρίζονται ενδιάμεσες, κυρίως σε νησιά του Αιγαίου. Αποτέλεσμα είναι μία μεγάλη μερίδα επιχειρήσεων του τουριστικού τομέα να μην μπορούν να προωθήσουν τα προϊόντα τους και μάλιστα σε επιβατικό κοινό που στις περισσότερες των περιπτώσεων θεωρείται υψηλό εισοδηματικά.

Σύμφωνα πάντως με τους εμπειρογνώμονες επί θεμάτων κρουαζιέρας, υπάρχει ευρύτατο πεδίο για συνεργίες με τον τομέα της κρουαζιέρας και γενικότερα του θαλάσσιου τουρισμού με άλλους τομείς του τουρισμού που δεν έχουν αναπτυχθεί. Μάλιστα σημειώνουν ότι σε διεθνές επίπεδο αυτές οι συνεργίες οδηγούν σε παρουσίαση νέων προϊόντων που αλληλεπιδρών θετικά σε όλο το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων με ότι θετικό συνεπάγεται για τις οικονομίες των χωρών που έχουν αναπτύξει τον θαλάσσιο τουρισμό τους.

5.2 Μέτρα ασφαλείας κρουαζιεροπλοίων

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι τόσο παλιά όσο και τα πλοία. Στην Αγγλία, τη μεγαλύτερη θαλάσσια δύναμη του 18^{ου} και 19^{ου} αι., αναπτύχθηκε η τεχνική της σύγχρονης αυτασφάλισης.

Οι ναυτασφαλιστές εταιρείες στην Ελλάδα λειτουργούσαν κυρίως ως ασφαλιστικές και ναυτοδανειστικές. Τον 19^ο αι. είχαν κέντρο την Ερμούπολη της Σύρου, όπου δημιουργήθηκε η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία το 1825 «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα». Η ασφάλιση θαλάσσιων κινδύνων αφορούσε είτε το σώμα του πλοίου είτε τα εμπορεύματα που μεταφέρονταν, κυρίως στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.



Εκτός όμως από τις μετοχικές ασφαλιστικές εταιρείες, εμφανίστηκαν στους διάφορους ελληνικούς ναυτότοπους και αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί – ενώσεις πλοιοκτητών, που αναφέρονται ως «θαλάσσιος αλληλασφάλεια» ή «αλληλέγγυος ασφάλεια». Οι ενώσεις αυτές ιδρύθηκαν με την κατάθεση ορισμένου ποσού εκ μέρους κάθε συμμετέχοντος πλοιοκτήτη. Στα τέλη του 19^{ου} αι. με την μετάβαση στον ατμό αντικαταστάθηκαν οι εταιρείες και οι οργανισμοί αυτοί από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, και ιδιαίτερα τους Lloyd's.

Από τη γέννηση της Lloyd's στην καφετέρια του Edward Lloyd το 1734, ενημερώνει και καθοδηγεί την σκέψη των "αρχηγών" των εταιρειών και αυτών που παίρνουν τις αποφάσεις, σε όλον τον κόσμο. Με την άνοδο της άρχουσας τάξης στο Λονδίνο υπήρχε μεγάλη ζήτηση για εξωτικά προϊόντα που η εισαγωγή τους επέφερε πολλούς κινδύνους, κυρίως λόγω του απρόβλεπτου καιρού, των μεγάλων αποστάσεων με τη χαμηλή ταχύτητα της εποχής και της πειρατείας. Η ζωή τότε στο Λονδίνο εξελισσόταν γύρο από τις προβλήτες όπου οι έμποροι στοίβαζαν τα εμπορεύματά τους και σύχναζαν

στις γύρω καφετέριες για να πουλήσουν τα αγαθά τους και συζητούσαν τα προβλήματά τους. Ορισμένοι επιχειρηματίες αισθανόμενοι την ευκαιρία που παρουσιαζόταν, άρχισαν να κλείνουν συμφωνίες με τους εμπόρους για τα εμπορεύματά τους που πιθανώς να μην έφταναν στην καλύτερη κατάσταση για πώληση.

Σε απάντηση για τις συμφωνίες αυτές προσέφεραν ασφάλεια και ήλπιζαν να βγάλουν κέρδος από λιγότερο ριψοκίνδυνα ταξίδια, κυρίως μέσω της επιλεγόμενης διαδρομής. Η αγορά αυτή αποδείχτηκε πολύ προσοδοφόρα και άρχισε να

από αυτές τις Lloyd η οποία για τέτοιου



αναπτύσσεται ραγδαία. Μια καφετέριες ήταν του Edward βρισκόταν σε καίριο σημείο είδους συμφωνίες λόγω της

ευκολίας στο να συγκεντρώνει τις κατάλληλες πληροφορίες χρησιμοποιώντας τους σερβιτόρους και έτσι κάθε βράδυ ο ίδιος εξέδιδε μία λίστα με τις πληροφορίες αυτές και τις τοιχοκολλούσε. Η λίστα αυτή έγινε σύντομα γνωστή ως Lloyd's List και δεν άργησε να διαμορφωθεί σε εφημερίδα. Με τον καιρό, οι ασφάλειες έγιναν δημοφιλείς και απαραίτητες. Η καφετέρια του Lloyd το 1798 χαρακτηριζόταν ως το παγκόσμιο κέντρο για ναυτασφάλειες και ο κεντρικός άξονας για την συλλογή πληροφοριών και ιδεών της Lloyd's List.

Σήμερα, το προσωπικό της Lloyd's ονομάζονται ακόμα "σερβιτόροι" και η εταιρεία έχει γίνει ένας κολοσσός, μια από τις μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρείες διεθνώς. Αλλά η Lloyd's List δεν αφορά μόνο την ναυτιλία. Τόσο στο site της (www.lloydslist.com) όσο και στον ημερήσιο τύπο της υπάρχουν πληροφορίες για ναυτασφάλεια, παράκτια ενέργεια, logistics, παγκόσμιο εμπόριο και νομικά. Η Lloyd's είναι πιθανώς η διασημότερη εταιρεία ασφαλειών στον κόσμο, ασχολούμενη κυρίως με το ναυτικό εμπόριο, το ρίσκο εξακολουθεί να είναι μεγάλο και ιδιώτες ή συνδικάτα δέχονται τις συνθήκες "παίζοντας" τα δικά τους λεφτά.

Με την πάροδο των χρόνων, η ασφάλιση του πλοίου και του "εμπορεύματος" έγινε απαραίτητη. Για την κρουαζιέρα λοιπόν, θεωρείται προτεραιότητα η επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής αίσθησης ασφαλείας και παρεχόμενης προστασίας στους επιβάτες και στο πλήρωμα. Τα μέτρα ασφαλείας είναι πάντα πάρα πολύ αυστηρά και αυξάνονται ακόμα περισσότερο σε ειδικές περιπτώσεις. Τα επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας πρέπει να γίνονται με τέτοιο τρόπο που οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων να νιώθουν άνετα με αυτά, σε περίπτωση που τ' αντιμετωπίσουν. Σύμφωνα με στατιστικές, είναι πολύ πιο ασφαλές να βρίσκεσαι πάνω σε κρουαζιερόπλοιο, παρά σε οποιαδήποτε μικρή ή μεγάλη πόλη των ΗΠΑ, τουλάχιστον όσον αφορά την κάθε μορφή εγκληματικότητας.

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για μια τουριστική χώρα είναι η ασφάλεια που μπορεί να παρέχει σ' όλους αυτούς τους ταξιδιώτες που είναι μακριά από το οικείο περιβάλλον τους. Η Ελλάδα έχει σημείωση σημαντική βελτίωση στον τομέα της ασφάλειας τα τελευταία χρόνια. Αυτό το επιβεβαίωσε και όλος ο κόσμος κατά την διάρκεια της Ολυμπιάδα του 2004. Για να επωφεληθεί όμως και ο τομέας της κρουαζιέρας απ' αυτό, θα παραμείνουν τα μέτρα ασφαλείας στο λιμάνι του Πειραιά. Με την ενέργεια αυτή, η επένδυση μιας ιδιωτικής εταιρείας/χρηματοδότη σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση ακούγεται πιο σίγουρη άρα και πιο δελεαστική, "αφού το πρώτο πράγμα που εξετάζουν οι επενδυτές είναι η ασφάλεια χωρίς όμως να θίγονται τα προσωπικά δεδομένα" και η άνεση των επιβατών.

Ο παράγοντας της ασφάλειας των επιβατών, είναι πλέον απαραίτητος αλλά και δαπανηρός και πρέπει να συνυπολογιστεί στα πάγια έξοδα της εταιρείας. Ακόμα, οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν να καλύψουν το συνεχώς αυξανόμενο κόστος για την περίπτωση τρομοκρατικών χτυπημάτων. Τέτοιες αιτίες μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρές μειώσεις στα στατιστικά μιας

χώρας, όπως συνέβη και στην Ελλάδα το 2004, που παρουσίασε τεράστια πτώση σε σχέση με το 2003.

ISM CODE

Είναι γνωστό ότι τα 80% περίπου όλων των ατυχημάτων στη Ναυτιλία, δημιουργούνται από ανθρώπινα λάθη. Η πραγματική αλήθεια όμως είναι ότι η πράξη ή η παράληψη ενός ανθρώπου παίζει το μεγαλύτερο ρόλο σε κάθε ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων και των κατασκευαστικών ή από βλάβες ατυχημάτων (που μπορεί να είναι και η άμεση αιτία).

Η ανάγκη που αντιμετωπίζουν όλες οι Ναυτιλιακές Εταιρείες, είναι να μειώσουν την έκταση των λανθασμένων αποφάσεων, από ανθρώπους, που καταλήγουν άμεσα ή έμμεσα σε ατύχημα ή ρύπανση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η εμφάνιση του ISM code από τον IMO είναι αντικείμενο για το κάθε κράτος που επιθυμεί να έχει ασφαλή πλοία και καθαρές θάλασσες.

Ο ISM code ιδρύει ένα διεθνές standard για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, βάζοντας κανόνες στην οργάνωση της διαχείρισης της εταιρείας σε σχέση με την ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, δημιουργώντας ένα σύστημα SMS.

Ο ISM πρωτοεμφανίστηκε το 1994 και έγινε υποχρεωτικός από τον Ιούλιο του 1998. Το σύστημα αυτό ελέγχεται από τα κράτη ή από εγκεκριμένο οργανισμό και εκδίδονται πιστοποιητικά (ISM) για την Εταιρεία και για το πλοίο, είναι δηλαδή σαν να βάζουμε μια σφραγίδα στην εταιρεία και μία στο πλοίο, που δείχνουν ότι και τα δύο διέπονται από πνεύμα ασφάλειας.

Γεγονός παραμένει ότι το θέμα της ασφάλειας των κρουαζιερόπλοιων παραμένει στο τραπέζι του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, καθώς ακόμα και οι ίδιοι οι εκπρόσωποι του συγκεκριμένου τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας δεν παραλείπουν να εκφράσουν τις ανησυχίες τους για τις επιπτώσεις ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος. Μάλιστα η ανησυχία έχει

ενταθεί καθώς σε όλες τις άλλες πιθανές περιπτώσεις έχει «ενταχθεί» και η φοβία για το ενδεχόμενο τρομοκρατικής ενέργειας.

Αναφερόμενοι σε πλωτές πολιτείες (αν υπολογίσει κανείς επιβάτες και πλήρωμα) είναι πολύ δύσκολο να αναλυθούν σε βάθος οι πιθανότητες ενός ναυτιλιακού ατυχήματος και οι επιπτώσεις στους επιβάτες που βρίσκονται σε αυτό. Οι σχεδιασμοί «επί χάρτου» στις περισσότερες των περιπτώσεων απέχουν όπως απέχουν και οι σχεδιασμοί που εκπονεί η κάθε εταιρία για τα πλοία της με βάση τον ίδιο κανονισμό, ενώ πάντα λαμβάνεται υπόψη και η ανταπόκριση των επιβατών στα σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Εμπειρογνώμονες στην εκπόνηση σχεδίων έκτακτης ανάγκης έχουν σημειώσει στις συζητήσεις που διεξάγονται για τη βελτίωση των κανονισμών και την αδυναμία των επιβατών που έχουν πληρώσει ένα διόλου ευκαταφρόνητο ποσό για να περάσουν μερικές ημέρες ξεκούρασης και απόλαυσης να συνειδητοποιήσουν ότι υπάρχει πιθανότητα να υποχρεωθούν να εγκαταλείψουν βιαίως το πλοίο και να βρεθούν έρμαιοι των κυμάτων. Ως εκ τούτου ο πανικός που συνήθως επικρατεί, μιας και κανείς δεν έχει δώσει σημασία στις ασκήσεις εγκατάλειψης που συνήθως αποτελούν μια ευκαιρία για αναμνηστικές φωτογραφίες, και εμποδίζει το έργο των μελών του πληρώματος που έχουν αναλάβει να εκκενώσουν το πλοίο με ασφάλεια. Και βέβαια στα χειρότερα των σεναρίων που μελετούν οι ειδικοί υπάρχουν και εκείνα που υπολογίζουν ότι μπορεί, την κρίσιμη στιγμή, οι αντιδράσεις μελών του πληρώματος να μην είναι οι ενδεδειγμένες ή τουλάχιστον οι πρέπουσες με βάση τους σχεδιασμούς διάσωσης καθώς ουδείς ξεχνά ότι και τα μέλη του πληρώματος έστω και αν έχουν σκληρά ασκηθεί είναι άνθρωποι...

Για τον λόγο αυτό εξάλλου σε συνεδριάσεις του Διεθνούς Συμβουλίου των Εταιριών Κρουαζιερόπλοιων έχει εξεταστεί διεξοδικά το ενδεχόμενο της υιοθέτησης αυστηρότερων κανονισμών ασφαλείας, ενώ τα μέλη του έχουν

συμφωνήσει να ακολουθήσουν συγκεκριμένες οδηγίες που είναι προϊόν της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί από προηγούμενα ατυχήματα.

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι τα συμπεράσματα των συνεδριάσεων προωθήθηκαν στον IMO προκειμένου η αρμόδια Επιτροπή του Οργανισμού να καταρτίσει νέους κανονισμούς ασφαλείας για τα κρουαζιερόπλοια κυρίως δε εκείνα που έχουν μεγάλα μεγέθη άρα και μεγάλες μεταφορικές ικανότητες επιβατών. Επιπροσθέτως θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι ο IMO έχει αποδεχθεί να κάνει πράξη τις εισηγήσεις του Διεθνούς Συμβουλίου των Εταιριών Κρουαζιερόπλοιων με στόχο να παραχθεί μια σχετική νομοθεσία που θα εφαρμοσθεί διεθνώς, εγκαταλείποντας την πρακτική του παρελθόντος που συνίστατο στην άρνηση του Οργανισμού να συζητήσει μεμονωμένες εισηγήσεις φορέων της ναυτιλίας.

Ενας άλλος παράγοντας που φαίνεται να ανησυχεί ιδιαίτερα τους ειδικούς είναι ότι στην πλειοψηφία τους οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων θεωρούν, με βάση τα στοιχεία ερευνών, ότι τα πλοία αυτά είναι απόλυτα ασφαλή σε βαθμό μάλιστα που να μην δίνουν και ιδιαίτερη σημασία στο θέμα της ασφάλειας παρά το γεγονός ότι γίνονται ασκήσεις κατά τον απόπλου. Ασκήσεις που, όπως προαναφέρθηκε, θεωρούνται από τους επιβαίνοντες ως αιτία αστεϊσμών, αναμνηστικών φωτογραφιών με τα σωστικά ή χρόνος για άνετη... επίσκεψη χώρων που συνήθως είναι κατειλημμένοι - απαγορευμένοι.

Εκτός όμως από τα άμεσα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να υπάρχουν στα κρουαζιερόπλοια, θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και τα λιμενικά τέλη και άλλες επιβαρύνσεις που απασχολούν την κάθε εταιρεία. Δυστυχώς υπάρχουν περιπτώσεις που αυτά είναι υπερβολικά και υποχρεωτικά, απομυζώντας κεφάλαια άλλων τομέων. Επομένως, πέρα από την σχετικά υπερβολική αύξηση που σημειώνεται στις λειτουργικές δαπάνες των πλοίων τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται και τεράστια αύξηση στα ποικίλα τέλη και

στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί και άλλοι χερσαίοι φορείς, στα πλοία του κλάδου.

Πρόκειται για τα λιμενικά και δημοτικά τέλη και δικαιώματα, τα πλοηγικά και ρυμουλκά δικαιώματα, τα τιμολόγια δημοτικών επιχειρήσεων υδρεύσεως και πολλά παρόμοια, που αδικαιολόγητα αυξάνουν το κόστος λειτουργίας και διαβρώνουν την ανταγωνιστικότητά μας, αν λάβει κανείς υπ' όψιν και το χαμηλό επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται.

Αλλά δεν είναι μόνο οι αυξήσεις των τελών και των επιβαρύνσεων αλλά και ο τρόπος που γίνονται και το ύψος που φθάνουν. Οι αυξήσεις αυτές πολλές φορές καταλήγουν σε υπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο αιφνιδιαστικό και χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τους εκπροσώπους του κλάδου μας με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται εξολοκλήρου οι επιχειρήσεις μας με την επιπλέον διαφορά, για τα ήδη εκδοθέντα εισιτήρια και τιμοκαταλόγους, αφού δεν είναι δυνατόν να ζητηθούν συμπληρωματικές καταβολές από τους επιβάτες.

Δυστυχώς το φαινόμενη εισβολής ποικίλων σοβαρών επιβαρύνσεων από διάφορους φορείς, χωρίς μάλιστα να συντονίζονται μεταξύ τους, αλλά και χωρίς σε πολλές περιπτώσεις να υπάρχει ανταποδοτικότητα, έχει τελευταία ενταθεί και δρα εις βάρος των πλοίων και των προσπαθειών για προσέλκυση των τουριστών στη χώρα μας. Θα πρέπει κάποτε να αντιληφθούμε ότι οι υπέρμετρες αδικαιολόγητες, άνισες και παράνομες επιβαρύνσεις, εις βάρος των πλοίων, θα έχουν καταστροφικές συνέπειες για την ελληνική σημαία.

IMO

Πρόκειται για το «πράσινο διαβατήριο» που αποτελεί ουσιαστικά έναν κατάλογο καταγραφής επικινδύνων υλικών, που θα συνοδεύει τα πλοία από την ναυπήγησή τους μέχρι και τη διάλυσή τους και θα διασφαλίζει την

περιβαλλοντικά αποδεκτή ανακύκλωσή τους. Η κατάρτιση και διατήρησή του πάνω στο πλοίο θα αποτελεί μία από τις βασικές απαιτήσεις της νέας σύμβασης που συντάσσεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και αναμένεται να υιοθετηθεί στη διετία 2008-2009.

Η κατάρτιση του «πράσινου διαβατηρίου» για τα υπάρχοντα πλοία παρουσιάζει προβλήματα λόγω των δυσκολιών που υπάρχουν στην επιθεώρηση του πλοίου για έναν τέτοιο σκοπό και στη συλλογή ενός μεγάλου όγκου πληροφοριών από τους προμηθευτές μηχανημάτων, ανταλλακτικών και εξοπλισμού του πλοίου αλλά και των ναυπηγείων.

Τέλος, στο «διαβατήριο» θα δηλώνονται τα υλικά που είναι επικίνδυνα για την ανθρώπινη υγεία ή και το περιβάλλον που αναγνωρίζονται από τον κώδικα IMDG, τη συνθήκη της Βασιλείας, θα καταγράφεται η θέση και η ποσότητα των επικινδύνων υλικών ενώ θα εκδίδεται μετά από επιθεώρηση, κατά την ολοκλήρωση της κατασκευής ενός πλοίου, το απαιτούμενο πιστοποιητικό International Certificate for the Inventory of Hazardous Materials.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η υιοθέτηση του «διαβατηρίου» θα ωθήσει και τις εταιρίες παραγωγής υλικών και εξαρτημάτων για πλοία να επαναπροσδιορίσουν την πολιτική τους, καθώς θα απαιτείται ο προσδιορισμός της επικινδυνότητας του υλικού κατά τη διάρκεια των πωλήσεων σε ναυπηγικές μονάδες και όχι μόνο. Το όλο ζήτημα παρουσιάζει ήδη περιπλοκή, καθώς έγκυροι αναλυτές εκτιμούν ότι πολλές επιχειρήσεις κατασκευής εξαρτημάτων θα δυσκολευτούν να δώσουν επαρκή στοιχεία, καθώς αποτελούν κατασκευαστικό απόρρητο.

5.3 Εργασιακές σχέσεις

Οι καλές σχέσεις της Ενώσεως με τα ναυτεργατικά σωματεία ήταν ανέκαθεν γεγονός και απόδειξη, σε διάστημα 20 ετών έγιναν μόνο 3 απεργίες. Τα αίτια αυτών μάλιστα, οφείλονται σε κυβερνητική πολιτική και όχι στους εργοδότες. Πάγια θέση της Ένωσης άλλωστε είναι ότι, χωρίς τους Έλληνες ναυτικούς δεν υπάρχει ελληνική ναυτιλία. Και πράγματι, οι άξιοι ναυτικοί μας στο πέρασμα των χρόνων, με την αγάπη τους για τη θάλασσα, τις γνώσεις τους, το απaráμιλλο θάρρος τους και το έμφυτο αίσθημα φιλοξενίας, έκαναν την ελληνική ναυτιλία ισχυρή παγκόσμια δύναμη. Ως εκ τούτου, η ομαλή συνεργασία μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων αποτελούσε πάντα στόχο της Ενώσεως.

Από την εποχή των υπερωκεανίων και ιδιαίτερα του οίκου Χανδρή, ο οποίος προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ανάγκες των πλοίων σε εκπαιδευμένα πληρώματα, ίδρυσε έναν αριθμό ειδικών σχολών εκπαίδευσης. Σε αυτές περιλαμβάνονταν τμήματα για μηχανικούς, μαγείρους, θαλαμηπόλους και ασυρματιστές, όλες στην Χίο. Ακόμα ίδρυσε και μία προχωρημένη σχολή για θαλαμηπόλους στον Πειραιά και όλες λειτούργησαν με μεγάλη απήχηση και επιτυχία.

Λόγω του έντονου ενδιαφέροντος της Ένωσης για τα εκπαιδευτικά ζητήματα, στο πλαίσιο του προγράμματος Euroform, οργανώθηκαν, το 1992, σεμινάρια επιμόρφωσης 60 στελεχών του ξενοδοχειακού προσωπικού των πλοίων στις ειδικότητες των Αρχιμαγείρων, Αρχιθαλαμηπόλων και Προϊσταμένων Τροφοδοσίας σε θεωρητική εκπαίδευση και πρακτική άσκηση επί των πλοίων. Σε πιο σύγχρονα επίπεδα, ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων απασχολείται από τις διαφορετικές προσεγγίσεις των κρατών – μελών στο θέμα της φορολογίας, καθώς και με το ζήτημα του ορισμού του «ναυτικού» στο πλαίσιο του 'Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας'.

Στις μέρες μας τα ναυτεργατικά Σωματεία εμφανίζονται δεσμευμένα από τις διάφορες συνθέσεις προς τις Ενώσεις από το Υ.Ε.Ν. και τον εκάστοτε

υπουργό. Σε άρθρο τις ναυτεμπορικής αναφέρουν αντιπρόσωποι των Σωματίων για αυτό το θέμα: «...εάν μειώναμε τις συνθέσεις των πλοίων στο μισό και διπλασιάζαμε τα πλοία, θα δημιουργούσαμε κίνητρο στους πλοιοκτήτες για να έχουμε περισσότερα πλοία με ελληνική σημαία και θα υπήρχε πλήρης απασχόληση για τους ναυτικούς. Τα σχέδια αυτά δυστυχώς έμειναν στο χρονοντούλαπο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.»

Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι τα θέματα της σύνθεσης των πληρωμάτων βαρύνουν εξαιρετικά στο θέμα ανταγωνιστικότητας του ελληνικού επιβατικού πλοίου, ιδιαίτερα του κρουαζιερόπλοιου, όπου η πολυτέλεια και η ιδιάζουσα μορφή αυτών, απαιτεί πολυάριθμο και ιδιαίτερο στη σύνθεσή του πλήρωμα.

Ως γνωστό, τα ανταγωνιζόμενα ξένα πλοία έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα στο μεγαλύτερο τμήμα της οργανικής σύνθεσής τους, ενώ δεν περιλαμβάνεται στην σύνθεση πληρώματός τους το λεγόμενο ξενοδοχειακό προσωπικό (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, λογιστές, κλπ) έτσι το πλήρωμα της κατηγορίας αυτής καλύπτεται στα ξένα πλοία από πρόσωπα ανεξαρτήτως εθνικότητας και σε αριθμό ανάλογο προς τις ανάγκες του πλοίου, όπως εκάστοτε διαμορφώνονται από τις συνθήκες των διεθνών αγορών.

Κατόπιν τούτου εάν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού μας στόλου, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νομοθεσίας μας, προς τα κρατούντα στην διεθνή αγορά. Πέραν αυτού θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα χρονοναυλώσεως των πλοίων μας «γυμνών» (bare boat chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Στην σημερινή παγκοσμιοποιημένη οικονομία, οι τιμές πωλήσεων των υπηρεσιών των πλοίων μας (ναύλοι) άρα και τα έσοδα των επιχειρήσεών μας,

καθορίζονται υπό συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού. Είναι λοιπόν αδιανόητο υπό αυτές τις συνθήκες να συνεχίσουν να υφίστανται αναχρονιστικές και άκαμπτες νομοθετικές ρυθμίσεις, που κάποτε απέβλεπαν στην «εξασφάλιση» απασχόλησης και δυστυχώς ακόμη προσδιορίζουν το σημαντικότερο τμήμα του ναυτεργατικού κόστους των πλοίων μας, προκαλώντας υπέρμετρη αύξηση του κόστους λειτουργίας, διάβρωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας μας και εάν συνεχιστούν θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια την ελληνική σημαία σε αφανισμό.

Αντί όμως να λαμβάνονται μέτρα που θα συμβάλλουν στη επιβίωση του ελληνικού επιβατηγού πλοίου, αντίθετα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αύξησε τη σύνθεση στα ημερόπλοια που εκτελούν κρουαζιέρες στον Αργοσαρωνικό κατά 8 άτομα επί πλέον της ήδη προβλεπόμενης συνθέσεως. Με τις νέες εταιρείες κρουαζιέρας, όπως η easy cruises και Louis, γίνονται επενδύσεις για νέα κρουαζιερόπλοια υπό ελληνική σημαία που θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας για εκατοντάδες Έλληνες ναυτικούς.

Σε ένα άρθρο – αγγελία στο διαδίκτυο μετά από πληροφορίες για την εταιρεία που ζητά προσωπικό αναφέρεται:

«Κάθε χρόνο το προσωπικό μας αυξάνεται κατά 125000 άτομα ηλικίας 21 με 65 χρονών. Οι συνθήκες εργασίας είναι ανάλογες των επιβατών μας και θα είστε 6 μήνες εν πλώ με 6 εβδομάδες διακοπές, τα συμβόλαια μπορούν να ανανεωθούν. Δεχόμαστε όλες τις εθνικότητες. Αν δουλέψετε με εμάς –είτε σαν πρώτη δουλειά είτε σαν καριέρα- θα έχετε το μέλλον που ονειρεύεστε πάνω σε ένα κρουαζιερόπλοιο.»

5.4 Κρουαζιέρα & περιβάλλον

Οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων είναι ταγμένες στο να προστατεύουν και να διατηρούν το περιβάλλον αναλλοίωτο κάτι που είναι, ταυτόχρονα, απαραίτητο για την επιτυχία και την επιβίωσή τους. Τα κρυστάλλινα νερά, οι καθαροί ουρανοί και ότι άλλο όμορφο μας προσφέρει η φύση, αποτελούν μέρος της μαγείας της κρουαζιέρας και των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων. Οι διεθνείς οργανισμοί αλλά και αυτή, η ίδια η βιομηχανία τοποθετούν την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος πάρα πολύ ψηλά και τα κρουαζιερόπλοια βρίσκονται στην εμπροσθοφυλακή της προσπάθειας αυτής.

Στο πρώτο Πανελλήνιο Φόρουμ ο γ.γ. του YEN κ. Τζωάννος αναφέρθηκε στις δράσεις του υπουργείου που συμβάλουν στην τουριστική ανάπτυξη. Επεσήμανε την αναγέννηση της ελληνικής κρουαζιέρας, με μέτρα προσέλκυσης και παραμονής κρουαζιερόπλοιων στο ελληνικό νηολόγιο σύμφωνα με αυστηρούς όρους και την κατάλληλη υποδομή. Ακόμα ασχολήθηκε με τις λιμενικές υποδομές, με το πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων, για έργα υποδομής, με αυστηρή εφαρμογή από πλευράς λιμενικών αρχών των διεθνών και εθνικών κανόνων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι ελληνικές εταιρείες διαχείρισης κρουαζιερόπλοιων και επιβατικών πλοίων, παρόλες τις νομοθεσίες, προσπαθούν αυτοδυνάμως να συντηρηθούν χωρίς καμία κρατική οικονομική βοήθεια, όπως επεσήμανε το Φεβρουάριο ο πρόεδρος του Γ.Σ. του ΣΕΕΝ. Έπειτα, εξέφρασε την ικανοποίησή του σχετικά με την Πράσινη Βίβλο, γιατί αναγνωρίζεται ο παγκοσμίως χαρακτήρας της ναυτιλίας. Τόνισε ότι δικαίως ζητείται από τους φορείς της ναυτιλίας να λάβει η Ε.Ε. τα αναγκαία μέτρα και να δώσει προτεραιότητα στην προώθηση των διαδικασιών εξασφάλισης των καλύτερων όρων ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Παράλληλα ζήτησε να μεριμνήσει (η Ε.Ε.) για πρακτικότερους τρόπους στην αναβάθμιση της ναυτικής

ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος.

Με τη δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου, τον Ιούνιο του 2006, με τον τίτλο «Προς μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες», υπογραμμίσθηκε η διασύνδεση και αλληλεξάρτηση που υπάρχει μεταξύ των διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα επισημαίνεται με πιο τρόπο μπορούμε να αναπτύξουμε τις λιμενικές υποδομές, διατηρώντας ταυτόχρονα αναλλοίωτα τα τοπικά οικοσυστήματα και την ανάπτυξη του τουρισμού. Ένα σημαντικό ερώτημα που τίθεται είναι η διαχείριση και ανάπτυξη για την κάθε θαλάσσια δραστηριότητα χωριστά, ή η ολοκληρωμένη πολιτική προσέγγιση που θα περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες της ναυτιλίας.

Οι ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα που προκαλούνται από τα τις μετακινήσεις και την κίνηση. Η ερώτηση είναι πως θα διοχετεύσουμε την κινητικότητα μειώνοντας παράλληλα την συμφόρηση, τα ατυχήματα και την μόλυνση του περιβάλλοντος. Την ίδια στιγμή όμως η πολιτική της μεταφοράς στις πόλεις αποκτά μια αυξητική σημασία για την Ε.Ε. αφού μπορεί να επηρεάσει τη επίδραση των αντικειμενικών στόχων της κάθε περιοχής και την ίδια την ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε.

Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή δημιουργούνται συγκεκριμένες πολιτικές πορείες μέσα στην Ε.Ε. και οικονομικά προγράμματα για την ανάπτυξη και την έρευνα των πόρων όσον αφορά την μετακίνηση, την τεχνολογία και τις υπηρεσίες που θα πρέπει να παρέχονται σε κάθε πόλη της Ε.Ε. Με το ερέθισμα που έδωσε η έρευνα της Λευκή Βίβλου ανακοινώθηκε η δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου για την αστική μετακίνηση το 2007 και να διευκρινιστούν οι δυνατότητες και οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περιφερειακό επίπεδο.

Η Λευκή Βίβλος έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή. Σκοπός της είναι η βιώσιμη αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και

ανάπτυξης της διατροφικότητας, η αποφασιστική καταπολέμηση της συμφόρησης και επικέντρωσης της δράσης μας στην ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών, με διατήρηση ταυτόχρονα του δικαιώματος στην κινητικότητα.

Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001 διαμορφώνει την εικόνα της σημερινής κατάστασης στις μεταφορές χωρίς να την «ωραιοποιεί» και παρουσιάζει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα δράσης το οποίο περιλαμβάνει 60 περίπου μέτρα που φθάνουν ως το 2010. Η Λευκή Βίβλος θεωρείται ένα πρώτο βήμα και πρέπει να συμπληρωθεί από δράσεις σε άλλους τομείς όπως είναι η πολιτική προϋπολογισμού, η βιομηχανική πολιτική, η πολιτική χωροταξίας, η κοινωνική πολιτική και η πολιτική ρύθμισης του χρόνου εργασίας. Ως νέο πλαίσιο καθορισμού των τελών, η Λευκή Βίβλος αναμένεται να συμβάλει στη χρήση των λιγότερο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς ή των δικτύων που παρουσιάζουν μικρότερη συμφόρηση και να ανοίξει τον δρόμο για νέους τύπους χρηματοδότησης των υποδομών.

Για την ασφάλεια της θάλασσας, σύμφωνα με την Λευκή Βίβλο, θα πρέπει να επεκταθούν οι παράκτιες εκτάσεις και να οργανωθεί καλύτερα ο έλεγχος της ναυσιπλοΐας, ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους ατυχημάτων. Για να επιτευχθεί αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μέτρα που στοχεύουν:

- στην ενίσχυση των ελέγχων που διενεργούνται από το κράτος του λιμένα,
- στην ενίσχυση της νομοθεσίας σχετικά με τους οργανισμούς ελέγχου και εποπτείας των πλοίων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η καταλληλότητα των οργανισμών,
- στην σταδιακή απόσυρση των παλαιών δεξαμενόπλοιων μονού κύτους,
- στην δημιουργία ενός συστήματος αποζημίωσης των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης,

Ὡς στην δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στην θάλασσα.

Μία επιπλέον πρόταση που περιλαμβάνεται στην Λευκή Βίβλο είναι η Μαύρη λίστα των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας, η οποία θα επιτρέψει μελλοντικά στην Ε.Ε. να απαγορεύσει τον κατάπλου των επικίνδυνων πλοίων στους λιμένες της. Στα κριτήρια για την λίστα αυτή θα πρέπει αν περιλαμβάνονται και τα ανεπαρκώς εκπαιδευμένα ή υποαμοιβώμενα πληρώματα. Για την περίπτωση αυτή θα πρέπει να επιβληθούν κοινωνικοί όροι σε ότι αφορά τα πληρώματα μετά από διάλογο μεταξύ όλων των φορέων του ναυτιλιακού τομέα για τα ζητήματα κατάρτισης και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων. Ένα επιπλέον αποτέλεσμα θα είναι η καταπολέμηση του φαινομένου των πλοίων με "σημαία ευκαιρίας" αλλά και το φαινόμενο των "λιμένων ευκαιρίας." Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα πρέπει να αποκτήσει μέσα ελέγχου, έτσι ώστε τα κράτη της σημαίας να αναλαμβάνουν τις ευθύνες τους.

Η Πράσινη Βίβλος θα ερευνήσει τα εμπόδια που πιθανώς να υπάρχουν στις ήδη υπάρχουσες πολιτικές μετακίνησης της κάθε πόλεις της Ε.Ε. και τι μέτρα θα πρέπει να ληφθούν με από κοινού αποφάσεις για οικολογικά και οικονομικά συμφέροντα. Έτσι θα τεθούν οι βάσεις που είναι απαραίτητες για τη σωστή λειτουργία όλων των μετακινήσεων μέσα στην Ε.Ε. μετά από δημοσκοπήσεις και την ενεργή συμμετοχή τόσο των κεφαλαιούχων όσο και όλων των πολιτών.

Η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου κατέθεσε την άποψή της για τη διαδικασία εκσυγχρονισμού της εργατικής νομοθεσίας η οποία θα πρέπει να παραμείνει πρωταρχική αναγκαιότητα σε εθνικό επίπεδο. Η ΕΣΕΕ θεωρεί ότι η Πράσινη Βίβλος αποτελεί ένα σημαντικό ερέθισμα να ανοίξει ο δημόσιος διάλογος, ώστε να επαναπροσδιοριστεί το κοινωνικό μοντέλο της Ευρώπης. Αφού συνεδρίασε η Ειδική Επιστημονική Επιτροπή για την Πράσινη Βίβλο κλήθηκαν τα μέλη της να προσδιορίσουν ποια δικαιώματα

εργασίας πρέπει να παραμείνουν και ποια να αναμορφωθούν. Στα πλαίσια της Ε.Ε. έχει ήδη ξεκινήσει η επεξεργασία της Πράσινης Βίβλου για τη θαλάσσια δραστηριότητα. Η επεξεργασία και κατ' επέκταση υιοθέτηση αυτής για τη θαλάσσια δραστηριότητα θα καθορίσει το μέλλον της Ελλάδας σε ότι αφορά την εμπορική ναυτιλία, τον θαλάσσιο τουρισμό, την αλιεία, την ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών και τη νησιωτική πολιτική, επομένως είναι επείγον να ληφθούν μέτρα για την ενίσχυση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη μείωση των επιπτώσεων από το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Η «Πράσινη Βίβλος», αναφέρεται στην ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική στην οποία η χώρα μας στηρίζει την προώθησή της. Στόχος της Πράσινης Βίβλου είναι η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα βοηθήσει στην αποφυγή των συγκρούσεων μεταξύ διαφόρων θεματικών ενοτήτων, η βελτιστοποίηση των συνεργιών μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ώστε να αυξηθούν οι οικονομικές δυνατότητές τους και να προστατευθεί το περιβάλλον και η επιδίωξη ευρύτερης συμμετοχής όλων των παραγόντων του κλάδου. Επομένως, τα ενδιαφερόμενα μέρη θα θεωρήσουν τη θάλασσα ως ένα σύνολο και θα κατανοήσουν τις επιπτώσεις που έχει κάθε τύπος δραστηριότητας σε αυτό.

Μια άλλη ενέργεια της ΕΕ, με σκοπό να κάνει το πλοίο το πλέον φιλικό μέσο μεταφοράς προς το περιβάλλον, είναι τα προγράμματα Marco Polo I & 2 και, Motorways of the Sea, με τα οποία παροτρύνει και επιδοτεί γενναία τη μετατόπιση των μεταφορών από τα χερσαία και εναέρια δίκτυα, στα υδάτινα δίκτυα, (θάλασσες, λίμνες, ποτάμια, κανάλια), για αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων και ελαχιστοποίηση της ρύπανσης ατμοσφαιρικής και άλλης.

Ταυτόχρονα οι μαζικές μεταφορές με μεγάλα πλωτά μέσα, όπως τα κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας εκατοντάδων ή και χιλιάδων ατόμων ταυτόχρονα, σε αντίθεση με τα επιβατηγά αυτοκίνητα ή ακόμη και

λεωφορεία, αεροπλάνα, τρένα, περιορισμένης χωρητικότητας, σημαίνουν λειτουργία λιγότερων μηχανών και επομένως πολύ μικρότερη επιβάρυνση του πλανήτη μας με επιβλαβή στοιχεία.

Η ΕΕ επίσης πιέζει για βελτίωση των ναυτιλιακών καυσίμων για την αποφυγή επικίνδυνων μεγάλων εκπομπών ρύπων όπως είναι το θειάφι. Τέλος το ίδιο αποτέλεσμα έχει και η αύξηση της τιμής του πετρελαίου που αναγκάζει τη βιομηχανία να δημιουργήσει μηχανές με όσο το δυνατόν χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων και αναλογική μείωση επιβάρυνσης του περιβάλλοντος από τα κατάλοιπα καύσης. Γίνονται συνεχώς μελέτες και μετρήσεις και βγαίνουν στατιστικές για τον ακριβή καθορισμό της βλάβης που δημιουργείται στον πλανήτη την εξεύρεση τρόπων αντιμετώπισης και μείωσής της.

5.5 Διεθνείς οργανισμοί

CLIA

Η CLIA (Cruise Lines International Association) είναι η μεγαλύτερη ένωση κρουαζιέρας στον κόσμο.

Αφιερωμένη στην προώθηση και ανάπτυξη του κλάδου, αποτελείται



την
από

21 μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας που εξυπηρετούν τη Βόρειο Αμερική και οργανισμούς που λειτουργούν σε συμφωνία με τη Federal Maritime Commission, κάτω από τη Ναυτικό Δίκαιο του 1984. Λειτουργεί ως μη πολιτικοποιημένος οργανισμός του IMO και των Ηνωμένων Εθνών.

Η CLIA δημιουργήθηκε το 1975 λόγω της ανάγκης ενός οργανισμού προώθησης των ειδικών ωφελειών της κρουαζιέρας και το 2006 συγχωνεύτηκε με το ICCL, μια θυγατρική οντότητα που δημιουργήθηκε το 1990. Ο ICCL αφιερώθηκε στη συμμετοχή, τη ρύθμιση και την πολιτική ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Η CLIA υπάρχει για να προωθεί όλα τα μέτρα που ενθαρρίνουν ένα υγιές περιβάλλον κρουαζιεροπλοΐας που θα δίνει την αίσθηση της προστασίας. Εκπαιδεύει και ενημερώνει τα μέλη των τουριστικών πρακτορείων και προωθεί και εξηγεί την αξία, την επιθυμία που προκαλείται και την παροχή των υπηρεσιών που πρέπει να παρέχει μια ολοκληρωμένη εμπειρία κρουαζιέρας.

Πριν την συγχώνευση με του ICCL με την CLIA το 2006, η τελευταία ήταν ο κυρίως οργανισμός εξωτερικού marketing για τα μέλη των γραμμών της από το 1984 (21 εταιρείες εξυπηρετούν το 97% της αγοράς κρουαζιέρας στη Β.Αμερική), σταθεροποιώντας αρκετούς βιομηχανικούς οργανισμούς που υπάγονταν σε αυτήν. Ακολούθως, περισσότερα από 16000 ταξιδιωτικά πρακτορεία συνεργάζονται με την CLIA και επιδεικνύουν την σφραγίδα της (με την οποία γίνονται εξουσιοδοτημένα μέλη στις πωλήσεις κρουαζιερών). Επιπλέον, περίπου 100 από τους πιο καινοτόμους προμηθευτές αγαθών και

υπηρεσιών της βιομηχανίας, δημιουργούν το πρόγραμμα CLIA's Executive Partners δημιουργώντας μια ομάδα από συμμάχους σε στρατηγικές θέσεις.

Η CLIA έχει δεσμευτεί να αφιερωθεί σε θέματα της βιομηχανίας που αφορούν την ασφάλεια, τη δημόσια υγεία, την περιβαλλοντολογική ευθύνη, την περίθαλψη και τις παρεχόμενες υπηρεσίες ώστε να προστατεύεται ο επιβάτης μέσα από θεσμοθετημένες δραστηριότητες. Συνεπώς η CLIA εξασφαλίζει το ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον εν πλώ, τόσο για τους επιβάτες όσο και για το πλήρωμα. Μειώνει τις περιβαλλοντολογικές επιδράσεις της λειτουργίας των πλοίων όταν βρίσκονται εν πλώ, πλαγιοδετημένα αλλά και αραγμένα στους εκάστοτε προορισμούς. Εμμένει στο να ρυθμίζει πρωτοβουλίες και να ηγείται των προσπαθειών βελτίωσης των μαρίνων με τις πολιτικές και τις διαδικασίες που συνεπάγονται. Ακόμα, δημιουργεί ρυθμίσεις για το περιβάλλον που θα βοηθήσουν στη μεγένθυση της βιομηχανίας. Τέλος, φροντίζει να προσφέρει στον επιβάτη μια αξιόπιστη, οικονομική και ευχάριστη κρουαζιέρα.

Η CLIA συμμετέχει στους κανονισμούς και στην πολιτική ανάπτυξης των διαδικασιών, προωθώντας όλα τα απαραίτητα μέτρα. Από τη θέση αυτή λειτουργεί σαν μη κυβερνητικός συμβουλευτικός οργανισμός στην IMO σαν πράκτορας των Ηνωμένων Εθνών. Σύμφωνα με τις οδηγίες των βασικών στελεχών των γραμμών – μελών, η CLIA συνηγορεί για τις βιομηχανικές θέσεις σε συνοικιακούς και διεθνείς οργανισμούς κανονισμών. Επίσης επιθεωρεί ενεργά τους διεθνείς κανονισμούς ναυτιλίας και αναπτύσσει προτάσεις για τα μέλη της σε μεγάλη ποικιλία θεμάτων.

Τα μέλη της CLIA κάνουν ουσιαστικές συνεισφορές που ωφελούν την οικονομία των Η.Π.Α. Σύμφωνα με τις λεπτομερείς έρευνες της BREA (Business Research Economic Advisors) το 2005:

- Τα συνολικά έσοδα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας ανέρχονται σε \$32,4δισ.

- Τα άμεσα έξοδα των γραμμών και των επιβατών σε αγαθά και υπηρεσίες φτάνουν

\$16 δισ.

- Η βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιουργεί θέσεις πλήρους και μερικής απασχόλησης για 330346 εργαζόμενους.

- Οι ενέργειες των κρουαζιερών δίνουν \$13,5δισ. σε μισθούς για πολίτες των Η.Π.Α.

Κατά μέσο όρο, ένα πλοίο 2000 επιβατών, με 950 άτομα πλήρωμα, παράγει περίπου \$258000 σε εγχώρια έσοδα (περίπου \$150 ανά επιβάτη).

ECC

Η ECC (European Cruise Council) αντιπροσωπεύει τις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας που λειτουργούν στην Ευρώπη και έχει δύο σκοπούς:



1. να προωθεί τα συμφέροντα των πρακτόρων κρουαζιέρας με τα ιδρύματα της E.E. σε όλα τα θέματα που αφορούν την ναυτιλιακή πολιτική και λειτουργία και

2. να προωθεί την κρουαζιέρα στο ευρωπαϊκό κοινό και να ενθαρρύνει τη διεύρυνση της ευρωπαϊκής αγοράς.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί σημαντικό μέρος της ευρωπαϊκής οικονομίας, αφού παρέχει εργασία σε δεκάδες χιλιάδες άτομα, σε χιλιάδες εταιρείες και προσφέρει υπηρεσίες και αγαθά σε εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο.

Για να επιτύχει τους σκοπούς της η ECC ενθαρρύνει τις υψηλές προδιαγραφές των ενεργειών και στοχεύει στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ακόμα, αγωνίζεται για το νομικό περιβαλλοντολογικό πλαίσιο και της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αποδεκτά σε διεθνείς διαστάσεις και σύμφωνα με τον ρόλο των IMO/ILO, έτσι ώστε να επωφεληθεί ο κλάδος, δημιουργώντας μια συνεχώς αναπτυσσόμενη υγιή αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Προσπαθεί επίσης να κάνει συμβατή την βιομηχανία της

κρουαζιέρας με τους θεσμούς της Ε.Ε. με αποτέλεσμα να συνεισφέρει τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά. Σύμφωνα με αυτές τις βλέψεις προωθεί την κρουαζιέρα ως αξιόπιστη, οικονομική και ευχάριστη εμπειρία διακοπών. Τέλος, αντιτάσσεται όποτε είναι δυνατόν και συμφωνεί όποτε προβλέπεται με την πολιτική γραμμή και τις ενέργειες που διενεργούνται και έρχονται σε συμφωνία με τα παραπάνω.

Για να έχει πιο αποδοτική λειτουργία, η ECC συνδυάζει τις δυνάμεις των ECSA (European Community Shipowners Association) και PSA (Passenger Shipping Association):

- Η ECSA έχει ενημερωτικό χαρακτήρα προς τα μέλη της όσον αφορά τις νομικές και πολιτικές εξελίξεις που είναι σχετικές με τον κλάδο και προωθεί ή υποστηρίζει τα ενδιαφέροντα του οργανισμού. Ακόμα, υποστηρίζει τη σημασία της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στα διάφορα μέρη της Ε.Ε. σύμφωνα με τα δεδομένα του PSA.

- Η PSA επαγρυπνεί και λειτουργεί σύμφωνα με τα συμφέροντα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ε.Ε. με στατιστικές και θέματα που προκύπτουν.

PSA

Η PSA (The Passenger Shipping Association – Ένωση Ναυτιλιακών Επιβατών) όπως είναι γνωστή σήμερα,



ονομαζόταν παλαιότερα OTD (Ocean Travel Development – Ανάπτυξη Ταξιδιών Ωκεανών) και είχε σχηματιστεί το 1958 σαν μία ένωση επιβατών και πλοιοκτητών πλοίων. Ο κύριος σκοπός της OTD ήταν να προσανατολίσει το ενδιαφέρον του κοινού και του ταξιδιωτικού εμπορίου στο ταξίδι δια θαλάσσης σαν εξόρμηση για αναζήτηση ψυχαγωγίας αλλά και σαν εναλλακτική επιλογή για μεταφορά μεταξύ σημείων. Η κατεύθυνση αυτή οφειλόταν στο ότι η ναυτιλία δεν μπορούσε πλέον να ανταγωνιστεί τις αναπτυσσόμενες εταιρείες αερομεταφοράς τόσο στο χρόνο ταξιδιού όσο και

στο κόστος αυτού. Έτσι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το μέλλον τους ήταν η πλήρης απασχόληση με τις κρουαζιέρες.

Για να επιτύχουν το σκοπό τους δημιουργούσαν διαγωνισμούς, προσφορές και δώρα για το κοινό μέσω των οποίων προωθούσαν το προϊόν τους, δηλαδή την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Το πιο σημαντικό όμως ήταν η θεωρητική αλλά και πρακτική εκπαίδευση του προσωπικού και η σωστή και πλήρης ενημέρωση των πρακτορείων. Διεξήγαγαν μαθήματα όπως ναυτιλιακή γεωγραφία και σεμινάρια σε πλοία που βρίσκονταν σε λιμάνια ή εν πλώ. Το αποτέλεσμα ήταν η ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτήν από αρκετές χιλιάδες πρακτόρους από τους οποίους πολλοί αναδείχθηκαν στους πιο παραγωγικούς της ναυτιλίας μέχρι και τις μέρες μας.

Με την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών τύπου ferries, και τις αποκλειστικές συμφωνίες διακοπών που στηριζόταν σε αυτά, η OTD επεκτάθηκε για να τα συμπεριλάβει. Το 1976 λοιπόν, συμφωνήθηκε από τις ναυτιλιακές εταιρείες ότι το όνομα της ένωσης έπρεπε να αλλάξει σε PSA για να αντανακλά πιο ορθά τους σκοπούς της, ταυτόχρονα επανεξέτασαν τους αντικειμενικούς της στόχους.

Το 1986 καθιερώθηκαν μέθοδοι προστασίας καταναλωτών, παρόμοιοι με αυτούς της ABTA (Ένωση Βρετανών Ταξιδιωτικών Πρακτόρων), για όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας που έπλεαν στο Ηνωμένο Βασίλειο και για τα τουριστικά πακέτα των μελών της PSA. Δεσμευόμενη, παρείχε οικονομική προστασία στους επιβάτες, ήλεγχε την ανεξάρτητη συμφιλίωση και τις διαδικασίες διαιτησίας, που διοικούνταν πλέον από την Ένωση. Η PSA ήταν επίσης σημαντικός συνεργάτης για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης που αναζητούσαν ενημέρωση, τόσο για την αγορά της κρουαζιέρας, όσο και των ferries.

Το 1987 η PSA δημιούργησε μία θυγατρική εταιρεία την PSARA (Passenger Shipping Retail Association – Ένωση ναυτιλιακών επιβατών και πρακτόρων λιανικού σχεδιασμού). Σε αυτόν τον οργανισμό εμπιστεύτηκαν

τον ρόλο της εκπαίδευσης των ταξιδιωτικών πρακτόρων. Είναι μία αυτό-χορηγούμενη οργάνωση, που στηρίζεται στις συνεισφορές της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και των λιανικών ταξιδιωτικών πρακτόρων. Παρέχει εγχειρίδια, ενημερωτικά, τηλεφωνική ενημέρωση και εκτενή προγράμματα εκπαιδευτικών σεμιναρίων, που είναι τα βασικά ωφέλει του να είναι κάποιος μέλος της.

Σήμερα η PSA είναι χωρισμένη σε δύο τομείς, της κρουαζιέρας και των ferries, που λειτουργούν μαζί για το συμφέρον της βιομηχανίας. Η PSA είναι πλέον ευρέως αναγνωρισμένη σαν το σώμα που αναπαριστά πραγματικά όλα τα συμφέροντα της επιβατηγού ναυτιλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και με επεκτατικές βλέψεις στο άμεσο μέλλον.

Οι στόχοι της PSA είναι:

- Η προώθηση του θαλάσσιου ταξιδιού στο κοινό
- Η ενθάρυνση μεγέθυνσης του επιβατηγού ταξιδιού δια θαλάσσης ή ποταμών
- Η αφαίριση ή πρόληψη από την επιβολή περιορισμών ή φόρων στο θαλάσσιο ταξίδι επιβατών
- Η ενημέρωση των μελών για την διασφάλιση της υγείας και της ασφάλειας των επιβατών, καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος

Οι στρατηγικές που χρησιμοποιεί η PSA για την επίτευξη των στόχων της είναι:

- Άμεση επαφή με την Κυβέρνηση και την Ε.Ε.
- Συνεργασία με, και μέσω, άλλων οργανισμών (ABTA, ECSA)
- Διάθεση σεμιναρίων για την εκπαίδευση των πρακτόρων μέσω της θυγατρικής της PSARA
- Εκπροσώπηση της βιομηχανίας
- Συντονισμός των μελών σύμφωνα με τις προδιαγραφές
- Λειτουργία ως κέντρο πληροφοριών για τα μέλη

- Λειτουργία ως νομοθετημένος συνδεδετικός θεσμός των μελών όπως προβλέπεται
- Προώθηση της ανάπτυξης της αγοράς της βιομηχανίας μέσω εθελοντικής χρηματοδότησης και προώθησης των διεθνών σχέσεων
- Διασφάλιση ότι τα μέλη – εταιρείες γνωρίζουν την καλύτερη πρακτική και τους νομοθετημένους κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος και την υγεία, ασφάλεια και υγιεινή των επιβατών.

Κεφ.6 Διεθνείς σχέσεις – επιρροές – επιπτώσεις

6.1 Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας διεθνώς

Αν ο τουρισμός θεωρείται η ταχύτερα αναπτυσσόμενη βιομηχανία διεθνώς, ο κλάδος της κρουαζιέρας ακολουθεί μια αλματώδη πορεία ανάπτυξης, καταρρίπτοντας το ένα ρεκόρ μετά το άλλο.

Ήδη, η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύει μια «πίτα» άνω των πολλών δισ. δολαρίων. Η ευοίωνες προοπτικές για τον χώρο της διεθνούς κρουαζιέρας μεταφράζονται σε προβλέψεις ότι οι επιβάτες θα αυξηθούν κατά 60% τα επόμενα χρόνια.

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησης οδήγησε τους μεγάλους «παίκτες» του χώρου σε μια κούρσα «εξοπλισμών», με στόχο την ενίσχυση του στόλου τους με νεότευκτα υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια, ικανά να ικανοποιήσουν τις νέες προτιμήσεις των πελατών κρουαζιέρας οι οποίοι κατατάσσονται στα μεσαία και ανώτερα εισοδηματικά στρώματα και στο άνω μέρος της ηλικιακής πυραμίδας. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα υπό παραγγελία κρουαζιερόπλοια που πρόκειται να εισέλθουν στην αγορά μέχρι το 2009 ανέρχονται σε 19, με αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά η διαθέσιμη χωρητικότητα κατά 51.034 κλίνες σε καμπίνες.



Το γεγονός αυτό αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε ανακατατάξεις στη διεθνή σκηνή κρουαζιέρας, καθώς ο ανταγωνισμός θα ενταθεί και οι εταιρείες θα αναζητήσουν νέες ανερχόμενες αγορές, ώστε να ισοσκελίσουν τα μερίδια που θα απολέσουν από παραδοσιακές αγορές όπως της Καραϊβικής.

Ακριβώς αυτές οι θετικές προβλέψεις για το μέλλον της αγοράς κρουαζιέρας είναι ο λόγος για τον οποίο ναυτιλιακές εταιρείες, tour

operators, αλλά και επενδυτικά οχήματα κάθε είδους στράφηκαν στην αγορά κρουαζιέρας, προσβλέποντας σε «χρυσά» κέρδη.

Η αγορά της Β. Αμερικής αποτελεί τη «καρδιά» της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, εμφανίζοντας ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης άνω του 7% κατά την τελευταία δεκαετία. Είναι χαρακτηριστικό ότι ήδη, από το 2002 οι επιβάτες στην συγκεκριμένη αγορά ξεπέρασαν 7 εκ. Αν όμως η Β. Αμερική αποτελεί τον αδιαμφισβήτητο ηγέτη της αγοράς στην παρούσα φάση, η ευρωπαϊκή αγορά αποτελεί τη χρυσοφόρο «γη της Επαγγελίας» για τις εταιρείες κρουαζιέρων, καθώς εμφανίζει τους απολύτως υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης

Σύμφωνα με στοιχεία του νεοσύστατου ECC, κατά το 2003 οι Ευρωπαίοι που επέλεξαν μια κρουαζιέρα για τις διακοπές τους ξεπέρασαν τα 2,6 εκ. επιβάτες. Ενδεικτικό της έκρηξης του ενδιαφέροντος των Ευρωπαίων για τις κρουαζιέρες ήταν και το γεγονός ότι οι Βρετανοί που προτίμησαν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα πέρυσι ήταν πενταπλάσιοι από τους συμπατριώτες τους που είχαν κάνει το ίδιο 12 χρόνια νωρίτερα, στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η αγορά της Μ. Βρετανίας αποτελεί την «ατμομηχανή» της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας, καθώς το 2003 κατέγραψε 962.426 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας μερίδιο 36% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Η είσοδος σε υπηρεσία του γιγαντιαίου κρουαζιερόπλοιου της Cunard «Queen Mary 2» εκτιμάται ότι συνεισέφερε τα μέγιστα ώστε η βρετανική αγορά κρουαζιέρας να διαπεράσει για πρώτη φορά το οχυρό-ορόσημο του ενός εκατομμυρίου επιβατών.

Η Γερμανία αποτελεί τη δεύτερη ισχυρότερη αγορά κρουαζιέρας της Γηραιάς Ηπείρου με 528,6 χιλ. επιβάτες, κατέχοντας μερίδιο 20% της ευρωπαϊκής αγοράς, ενώ στην τρίτη θέση κατατάσσεται η ιταλική αγορά με 345,6 χιλ. επιβάτες και 13% μερίδιο αγοράς.

Η Ιταλία αύξησε σημαντικά το μερίδιο της κατά το 2005, καθώς εντάχθηκε ήδη στον στόλο της εταιρείας Costa το κρουαζιερόπλοιο *Magica*, το οποίο θα πραγματοποιεί προγράμματα κρουαζιέρων στη Μεσόγειο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Το ενδιαφέρον για τον χώρο της ελληνικής κρουαζιέρας είναι ότι από τα 2,6 εκ. ευρωπαϊούς πελάτες κρουαζιέρας το 1,5 εκατ. προτίμησε κάποια κρουαζιέρα στη Μεσόγειο (μερίδιο 59% της ευρωπαϊκής αγοράς).

Η αποδιάρθρωση της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας, με την κατάρρευση της Royal Olympic Cruises της οικογένειας Ποταμιάνου και την πτώχευση της Festival του Γ. Παυλίδη, δεν αποδείχθηκε ικανή να ανακόψει τον ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας. Αν το εισερχόμενο (inbound) τμήμα της αγοράς χωλαίνει εμφανώς εξαιτίας της ανυπαρξίας ενός ισχυρού Έλληνα «παίκτη», το εξερχόμενο (outbound) σκέλος της αγοράς είναι αρκετό για να αποδείξει τις ευοίωνες προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου.

Η μείωση του ρυθμού νεοαυπηγήσεων που χαρακτηρίζει (μέχρι στιγμής) τη διετία 2005 - 2006 εκτιμάται ότι θα συμβάλει προς την κατεύθυνση της ελαφριάς αύξησης των τιμών κρουαζιέρας, μετά το... «μπαράζ» χαμηλών τιμών, προσφορών και πακέτων, που σημάδεψε την μετά την 11 η Σεπτεμβρίου περίοδο. Με την τάση δε ναυπήγησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και τον μέσον όρο μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου του τύπου να διαμορφώνεται στους 2.600 επιβάτες, η αμερικανική αγορά εκτιμάται ότι θα έχει ανάγκη για 5 με 6 κρουαζιερόπλοια αυτών των διαστάσεων για τις ετήσιες ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ECC κατά την διάρκεια του 2005 η ευρωπαϊκή βιομηχανία της κρουαζιέρας δαπάνησε ποσό 3,1δισ.€ για την κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη, άνω του 35% της συνολικής δαπάνης της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας. Αυτό το ποσό

αναμένεται να ανέλθει σε περισσότερο από 1 δισ.€ και να φτάσει τα 4,4δισ.€ το 2009.

Στο μεταξύ, η ένταξη 10 νέων κρατών στην Ε.Ε. καθιστά την Ένωση τη μεγαλύτερη ανερχόμενη αγορά ανάμεσα στις αναπτυγμένες χώρες, μια αγορά που θα χρειαστεί έως το 2010 περί τα 10 κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 2.000 επιβατών, προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες του κοινού που επιλέγει αυτόν τον τρόπο διακοπών.

Στην ευρύτερη περιοχή της Ασίας οι αναλυτές εκτιμούν ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας θα σημειώσει κατακόρυφη άνοδο, ακολουθώντας τη ραγδαία ανάπτυξη της κινεζικής αγοράς, αλλά και λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου το 2008. Έως το έτος 2010, για την κάλυψη των αναγκών που θα παρουσιάσει αυτή η αγορά θα χρειαστούν περί τα 3 με 4 κρουαζιερόπλοια μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως οι ευρωπαϊκοί ναυπηγικοί οίκοι θα είναι οι άμεσα επωφελούμενοι σε επίπεδο νεοναυπηγήσεως κρουαζιερόπλοιων, κυρίως λόγω της μακράς τους παράδοσης, της υψηλής τεχνογνωσίας σε ναυπηγήσεις αυτού του είδους και της χαμηλής δραστηριότητας που παρουσιάζουν σε τέτοιου τύπου ναυπηγήσεις οι αντίστοιχοι της Άπω Ανατολής.

Ωστόσο, οι ευαίσθητες ισορροπίες που χαρακτηρίζουν την ισοτιμία δολαρίου/ευρώ δεν αποκλείεται να δώσουν άλλη τροπή και σε αυτόν τον τομέα, αλλάζοντας σε μεγάλο βαθμό την εικόνα που έχουμε σήμερα.

6.2 Διεθνείς ανταγωνισμός

Με την απελευθέρωση των κρουαζιερών τον Ιανουάριο του 1999, σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 της Commission, η Ένωση των Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων υπέβαλε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκτεταμένο υπόμνημα στο οποίο συμπερασματικά θεωρούσε ως αναγκαία τα ακόλουθα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας:

1. Η επείγουσα λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιερόπλοιων και των διεθνών πλόων επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων μας, καθώς και για την εφαρμογή διεθνώς αναγνωρισμένων Συστημάτων Διασφάλισης Ποιότητας Υπηρεσιών (ISO 9002) στις πλοιοκτήτριες εταιρείες.
2. Η εξασφάλιση εγγυήσεων του Δημοσίου για νέες ναυπηγήσεις και μετασκευές εκσυγχρονισμού υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων, σε ελληνικά ναυπηγία, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων.
3. Η απελευθέρωση του ξενοδοχειακού προσωπικού από την υποχρεωτική σύνθεση του πλοίου. Ο καθορισμός να αφήνετε στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες της αγοράς, όπως συμβαίνει με άλλες ναυτιλιακές χώρες της Ευρώπης.
4. Η δυνατότητα να χρονοναυλώνονται τα πλοία μας "γυμνά" (bare boat), έστω και υπό ορισμένους γεωγραφικούς περιορισμούς.
5. Η άντληση και αξιοποίηση πόρων από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.
6. Η εναρμόνιση επιβαρύνσεων, πάσης φύσεως φορολογικού χαρακτήρα, Φ.Π.Α. κλπ με τα ισχύοντα για τα πλοία με σημαίες άλλων ευρωπαϊκών κρατών.

Το υπόμνημα κατέληγε: *«Θα πρέπει να γίνει άμεσα αντιληπτό από κάθε υπεύθυνο, αν πράγματι επιθυμεί την επιβίωση και την ανάπτυξη αυτού του τόσο σημαντικού για την οικονομία μας κλάδου, ότι πρέπει χωρίς άλλη καθυστέρηση, αποφασιστικά, να συνδράμει στη λήψη των αναγκαίων μέτρων, που θα*

επιτρέψουν τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας αλλά και την αύξηση του ελληνικού νηολογίου στα επίπεδα που κάποτε κατείχε και δικαιούται να αποκτήσει.»

Σκοπός της συζήτησης ήταν να ενημερωθούν και να ευαισθητοποιηθούν οι αρμόδιοι φορείς για ένα θέμα το οποίο είναι ζωτικής σημασίας, τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την ελληνική οικονομία, αφού τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλόων προσφέρουν εργασία σε 15000 Έλληνες ναυτικούς, απασχολούν σημαντικό αριθμό υπαλλήλων, δημιουργούν εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεων, βοηθούν την ανάπτυξη των νησιών μας, αυξάνοντας παράλληλα τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Οι αγωνίες τους, αλλά και οι προσπάθειές τους, επικεντρώνονται λοιπόν στη λήψη αναγκαίων μέτρων από τους αρμόδιους φορείς, ώστε να μπορέσει να επιβιώσει το ελληνικό πλοίο και να αποτραπεί η εγκατάλειψη του εθνικού νηολογίου και της ελληνικής σημαίας, προκειμένου να ξεπεραστούν τα έντονα προβλήματα που έχει δημιουργήσει ο άνισος ανταγωνισμός.

Ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας οδήγησε σε μία κατάσταση κατά την οποία το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο λειτουργεί με συνθήκες τριπλάσιου κόστους έναντι πλοίων υπό ξένη σημαία. Αναγκάζει παραδοσιακές εταιρείες να εγκαταλείψουν την ελληνική σημαία, αφού τα ξένα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια λειτουργούν με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης, ένεκα της ελευθερίας στις συνθέσεις των πληρωμάτων.

Την τελευταία δεκαετία ο κλάδος της θαλάσσιας περιήγησης γνώρισε την μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας του, κρίση η οποία συνεχίζεται με την γενικότερη κάμψη στον ποιοτικό τουρισμό μας. Την κρίση αυτή επιτείνει ο συνεχιζόμενος οξύς και άνισος ανταγωνισμός από επιβατηγά πλοία άλλων χωρών, που οι κυβερνήσεις τους έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα

για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν ευνοϊκές δανειοδοτήσεις, σημαντικές πριμοδοτήσεις ναυπηγήσεων, φορολογικές απαλλαγές, ελευθεριότητες στη σύνθεση των πληρωμάτων τους, χρήση χαμηλόμισθων ναυτικών και άλλες ενέργειες που πιστεύουν ότι θα ωφεληθούν.

Το αποτέλεσμα των κρίσεων και του άνισου ανταγωνισμού είναι ο κλάδος της τουριστικής και διεθνών πλόων επιβατηγού ναυτιλίας να αντιμετωπίζει σοβαρά και επείγοντα προβλήματα, κυριότερα των οποίων είναι η ανταγωνιστικότητα, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων. Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας, έγινε τόσο οξύς και άνισος, ώστε το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο λειτουργώντας με συνθήκες υψηλού κόστους εκμεταλλεύσεως και αβοήθητο, να αναγκαστεί να εγκαταλείψει περιοχές όπως Καραϊβικής, όπου άλλοτε είχε πολύ σημαντική παρουσία. Παραδοσιακές δε πλοιοκτήτριες εταιρείες μας κατέληξαν να περιέλθουν σε κατάσταση πτωχεύσεως.

Ο άνισος ανταγωνισμός δεν εμφανίζεται μόνο στον διεθνή χώρο, εκδηλώνεται και κατά τρόπο μάλιστα ανησυχητικό και στον δικό μας χώρο, από ξένα κρουαζιερόπλοια, που λειτουργούν με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμεταλλεύσεως. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ανωτέρω κατηγορία πλοίων άλλων χωρών ωφελεί στο ελάχιστο την εθνική μας οικονομία, δεδομένου ότι οι σε συνάλλαγμα ναύλοι τους στα λιμάνια μας περιορίζονται απλώς σε ελάχιστες αγορές αναμνηστικών αντικειμένων.

Σε μια περίοδο που οι θαλάσσιες μεταφορές διάγουν «*ημέρες παχιών αγελάδων*», οι εταιρείες των κρουαζιερόπλοιων όχι μόνο έχουν επουλώσει τις πληγές που άφησαν πίσω τους η 11η Σεπτέμβρη, ο ιός S.A.R.S. και ο πόλεμος του Ιράκ, αλλά βγήκαν στην αντεπίθεση, με τις περισσότερες εξ αυτών να καταγράφουν καθαρά κέρδη, που θυμίζουν τις χρυσές εποχές της

κρουαζιέρα. Οι νεοναυπηγήσεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και η προώθηση ενός φιλικότερου προς τον μέσο επιβάτη προφίλ της κρουαζιέρας απετέλεσαν το εφιαλτήριο του παρατεταμένου «come back».

Η μείωση των τιμών σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα, η προσφορά δελεαστικών πακέτων και η διαφήμιση προσέλκυσαν και επιβάτες με χαμηλό εισόδημα. Οι εταιρείες εστίασαν το ενδιαφέρον τους στην αντιστάθμιση των απωλειών από τη μείωση των τιμών με τις πωλήσεις υπηρεσιών εντός των κρουαζιερόπλοιων (εκδρομές, duty free, μαγαζιά εντός των πλοίων κ.λπ.). Η τακτική εξαπλώθηκε ραγδαία, με αποτέλεσμα σήμερα το 20% των κερδών των εταιρειών να προέρχεται από τις πωλήσεις υπηρεσιών εντός πλοίου. Οι εμπνευστές της δικαιώθηκαν, αλλά άλλαξε και το προφίλ της βιομηχανίας της κρουαζιέρα. Έτσι σήμερα ο αριθμός των Αμερικανών που επιλέγουν κρουαζιέρα διαμορφώνεται στα 8,3 εκατομμύρια, με τις πληρότητες των πλοίων να ανέρχονται κατά μέσον όρο στο 90%.

Το 2006 η ελληνική ανταγωνιστικότητα θεωρείτο χαμένη αφού το κόστος των ξένων κρουαζιερόπλοιων είναι ασύγκριτα χαμηλό σε σχέση με τα ελληνικά. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχει γίνει καμία ενέργεια για της συνθέσεις των πληρωμάτων, ούτε με τις επιδοτήσεις, ούτε με τα ευεργετικά μέτρα που λαμβάνονται από τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τους πλοιοκτήτες τόσο των επιβατηγών όσο και των κρουαζιερόπλοιων. Ο αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Κος Μιχάλης Λάμπρος τόνισε σε ομιλία του τότε: *«Χρειάζεται να γίνει η εναρμόνιση της νομοθεσίας με αυτή της E.E. και χρειάζεται να βάλουν νερό στο κρασί τους όλοι οι φορείς. Πολλοί από τους Προέδρους των ναυτεργατικών σωματείων το έχουν καταλάβει αυτό, ορισμένοι όμως όχι. Είναι βασικό να δημιουργήσουμε ανταγωνιστικό κρουαζιερόπλοιο, για να μπορέσουμε να προσελκύσουμε το ενδιαφέρον των υπαρχόντων πλοιοκτητών αλλά και πιθανών επενδυτών, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων.»*

Όσον αφορά τα πλοία αναψυχής (yachting) οι λίγες υπό ιδιωτική διαχείριση ελληνικές μαρίνες προσφέρουν υπηρεσίες εφάμιλλες των άμεσων ανταγωνιστριών τους, στην Αδριατική και στην Ανατολική Μεσόγειο – κυρίως Κροατία, Ιταλία και Τουρκία. Αν και οι συγκεκριμένες χώρες στερούνται του πλούτου της ακτογραμμής, της ποικιλίας και του αριθμού των νησιών της Ελλάδας, έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν περισσότερες μαρίνες από αυτήν, παρέχοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Εκτός ανταγωνισμού βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που τελούν υπό διαχείριση από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς συχνά παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές και προσωπικό, περιορισμένη συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α.

Οι μαρίνες στις ανταγωνιστικές χώρες δίνουν ιδιαίτερη έμφαση σε υπηρεσίες υποδοχής των πελατών τους και ακολουθούν δυναμικές μεθόδους προώθησης των πωλήσεων. Σημαντικότερος ανταγωνιστής της Ελλάδος στον κλάδο των μαρίνων είναι αναμφισβήτητα η Κροατία, η οποία διαθέτει περίπου 50 σύγχρονες μαρίνες συνολικής χωρητικότητας 13200 θέσεων ελλιμενισμού και 4500 θέσεων διαχείμασης σκαφών. Σε κάθε περίπτωση, αξιόλογα επενδυτικά προγράμματα ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και στην Τουρκία.

6.3 Σύγκριση και στατιστικά με το εξωτερικό (facts & figures)

Σε άνοδο βρίσκεται ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, ενώ αισιόδοξες είναι και προβλέψεις για το μέλλον από τα μέλη του ECC, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της ετήσιας εκδήλωσης “Seatrade Med Cruise & Ferry Convention” που φέτος πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Νάπολι της Ιταλίας.

Όπως ανέφερε ο Gianni Onorato, διευθυντής της Costa Crociere, την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρων στην Ευρώπη αποδεικνύει ο αριθμός των επιβατών, οι οποίοι από 2.672.000 άτομα το 2003 έφτασαν τα 3.213.000 άτομα το 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 13%. Σύμφωνα δε με τις προβλέψεις της βιομηχανίας ο αριθμός των επιβατών μέχρι το 2010 θα φτάσει τα 4,5 εκατομμύρια, σημειώνοντας 17% αύξηση.

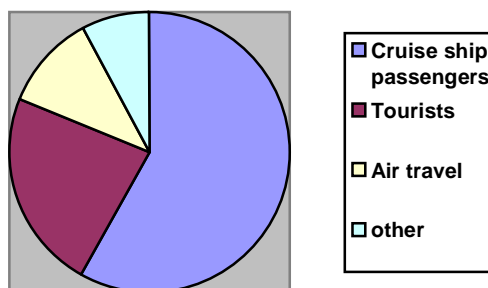
Στις κύριες δυτικοευρωπαϊκές χώρες ο τζίρος από τα πακέτα διακοπών το 2005 ήταν 48,15 δισ. ευρώ(+4,1% περισσότερος από τον προηγούμενο χρόνο), από τον οποίο το 8,4% ήταν από τις κρουαζιέρες. Οι χώρες στις οποίες οι κρουαζιέρες απέφεραν σημαντικά οικονομικά οφέλη είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (18% από τον συνολικό τζίρο της τουριστικής αγοράς), η Ιταλία (12,1%) και η Ισπανία (10,4%). Τα οικονομικά οφέλη που απέφερε η βιομηχανία της κρουαζιέρας από το 2004 έως το 2005 αυξήθηκαν κατά 13,1%, ενώ το μερίδιο της κρουαζιέρας στο συνολικό τουριστικό πακέτο ήταν περίπου 4,1%.

Ένας από τους πιο σημαντικούς ‘παίκτες’ που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο είναι η Costa Crociere, κορυφαία εταιρία στη γηραιά ήπειρο και την Νότιο Αμερική. Από το 2000 έως το 2005 η ιταλική εταιρία τριπλασίασε τις πωλήσεις της και τον αριθμό των επιβατών της (867.000 το 2005) και σύμφωνα με τις προβλέψεις αναμένεται να ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο επιβάτες το 2007.

Η Costa Crociere ήταν η πρώτη εταιρία που πρόσφερε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Όλο το 2006 η εταιρία θα πραγματοποιήσει συνολικά 276 κρουαζιέρες στη Μεσόγειο με τα 11 πλοία του στόλου της, τα οποία χρησιμοποιούν 13 λιμάνια για επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών.

Επίσης μία από τις σημαντικές κινήσεις της Costa Crociere το 2006 ήταν η εφαρμογή του προγράμματος κρουαζιέρων στην Ασία. Τον χειμώνα 2006/7007 θα υπάρχουν νέες αναχωρήσεις 7ήμερων κρουαζιέρων από το Ντουμπάι με το πλοίο Costa Classica, ενώ το ίδιο διάστημα θα πραγματοποιήσει και κρουαζιέρες στην άπω Ανατολή με αναχωρήσεις από τη Σιγκαπούρη με το πλοίο Costa Marina. Συγκεκριμένα το πρόγραμμα περιλαμβάνει 5 κρουαζιέρες διάρκειας από 11 έως 15 ημέρες με αναχώρηση από τη Σιγκαπούρη και προσεγγίσεις σε Ινδία, Χονγκ-Κονγκ, Βιετνάμ, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Μπρουνέι και Ινδονησία.

Στην Ελλάδα ο εξωτερικός τουρισμός ανήλθε στο 73,3% του συνόλου του τουρισμού ενώ το υπόλοιπο 26,3% ήταν Έλληνες πολίτες, 22,9% Γερμανοί, 18,8%

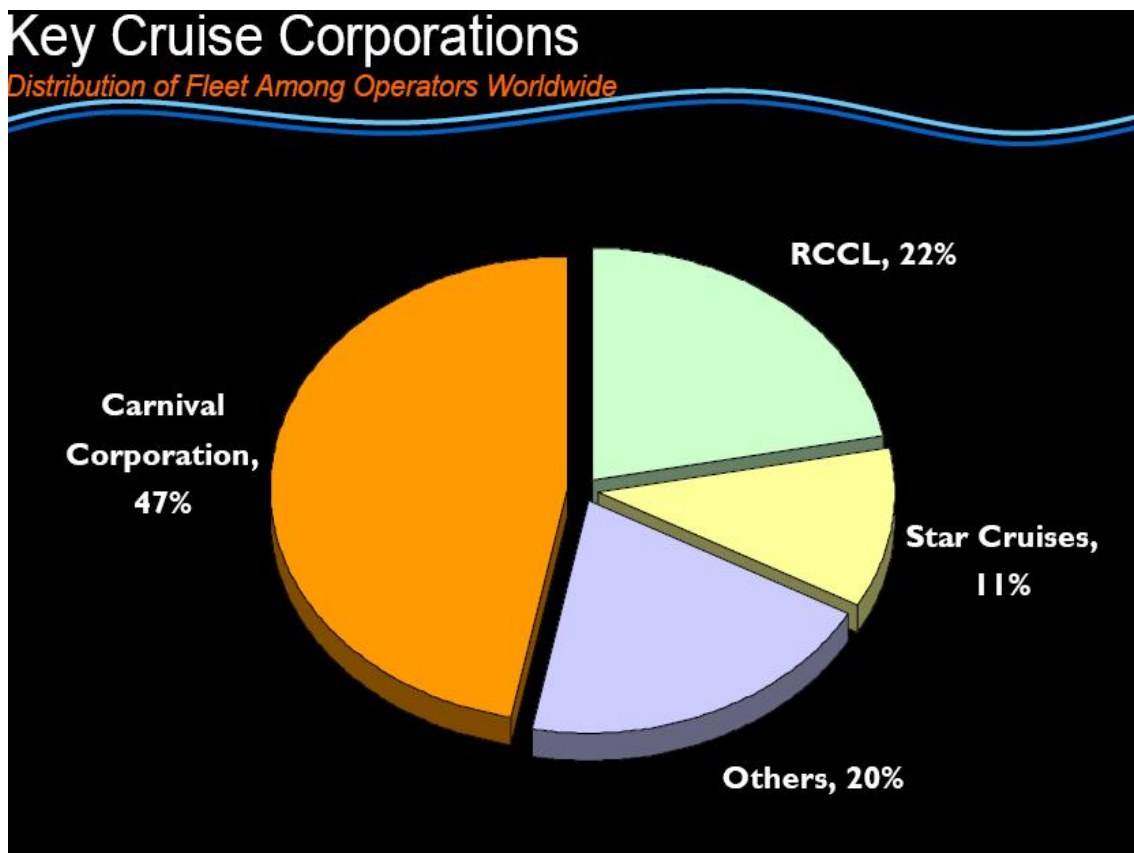


Βρετανοί, 7,4% Ιταλοί. Έτσι λοιπόν, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 7^η θέση στην Ευρώπη των 25 στις τουριστικές "απολαβές" καθώς τα τουριστικά έσοδα ανέρχονται στα 11 δισ.€ Στην 1^η θέση βρίσκεται η Ισπανία (38,5δισ.€), δεύτερη η Γαλλία (34δισ.€) και 3^η η Ιταλία (28,4δισ.€).

Όσον αφορά τις δαπάνες στον τουρισμό (σύμφωνα με στατιστικά για το 2005) βρίσκεται η Γερμανία με 58,4 δισ.€ ακολουθεί η Βρετανία με 48δισ.€ και τρίτη είναι η Γαλλία με 25δισ.€ Στο σύνολό της η Ευρωπαϊκή Ένωση εμφανίζει χαμηλό ελλειμματικό "τουριστικό ισοζύγιο" (3δισ.€). Το τουριστικό πλεόνασμα της Ελλάδας μόνο ανέρχεται στα 8,5δισ.€ Μεγάλοι κερδισμένοι της τουριστικής πίτας αναδεικνύονται για την περασμένη χρονιά

οι Ισπανοί με 26,3δισ.€ και ακολουθούν με μικρή διαφορά οι Γάλλοι. Μεγάλοι χαμένοι είναι οι Γερμανοί με 35δισ.€ και οι Βρετανοί με 23,3δισ.€ έλλειμμα.

Σύμφωνα με έρευνα των C.L.I.A. και P.S.A., από το 1980 μέχρι το 2006 υπήρξε ετήσια αύξηση επιβατών της τάξεως του 8% , ενώ ο μέσος όρος της ηλικίας των επιβατών έχει κατέβει από τα 60 στα 40 χρόνια, τάσεις οι οποίες αναμένεται να συνεχιστούν αφού τα περιθώρια ανάπτυξης είναι μεγάλα.



6.4 Η επίδραση του internet στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας

Τα δίκτυα είναι έννοια του συρμού κατά την εποχή μας, άμεσα συνδεδεμένα με την εκρηκτική άνοδο της πληροφορικής και την εκπληκτική εξάπλωση των παγκόσμιων ηλεκτρονικών επικοινωνιακών δικτύων. Πέραν όμως από το προκλητικό αλλά και επίφοβο κυβερνοχώρο, τα δίκτυα, ως θεωρητική έννοια, έχουν διανύσει εντυπωσιακή πορεία από τη δεκαετία του 1970, ιδίως στην κοινωνιολογία και στην ανθρωπολογία, με ταχεία εξάπλωση σε όλα τα συγγενή πεδία των κοινωνικών επιστημών.

Οι σχέσεις αποτελούν τον πυρήνα της ανάλυσης των δικτύων. Ως δίκτυο ορίζεται ένας συγκεκριμένος τύπος σχέσης που συνδέει μια συγκεκριμένη ομάδα ανθρώπων. Έτσι, στον χώρο των οικονομικών συναλλαγών, στον πυρήνα των δικτύων κείνται οι σχέσεις εμπιστοσύνης. Οι σχέσεις εμπιστοσύνης συντελούν στον σχηματισμό ενός ανεπίσημου θεσμικού πλαισίου που συντείνει στην ελαχιστοποίηση του επιχειρηματικού ρίσκου και στη μείωση του κόστους συναλλαγών. Τα δίκτυα μας επιτρέπουν να κατανοήσουμε πως οι επίσημοι μηχανισμοί της αγοράς μπορούν να παρακαμφθούν με τον σχηματισμό υπερεθνικών διασυνδέσεων βασισμένων σε διαπροσωπικές σχέσεις.

Τα δίκτυα μας παρέχουν ένα εναλλακτικό νοηματικό εργαλείο για να αντιληφθούμε την εμμονή παραδοσιακών μορφών οργάνωσης επιχειρήσεων σε ορισμένους οικονομικούς κλάδους όπως είναι η ποντοπόρος ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων και οι τουριστικές επιχειρήσεις μεταφορών που λειτουργούν μέσω διαδικτύου (internet).

Το 2007, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, στην κορύφωση της γενιάς των μανάτζερ και του διαχωρισμού ιδιοκτησίας και διοίκησης, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις –μικρές, μεσαίες ή μεγάλες- είναι στελεχωμένες πάνω σε οικογενειακά πρότυπα και λειτουργούν μέσω κλειστών επιχειρηματικών υπερεθνικών ναυτιλιακών δικτύων που χαρακτηρίζονται ως “ελληνικά”, και λειτουργούν με τρόπο παρόμοιο με εκείνο που λειτουργούσα

τουλάχιστον 150 χρόνια πριν. Η "ελληνικότητα" των δικτύων αποτελεί και το συνδεδετικό τους κρίκο, είναι η ελληνική "κουλτούρα" που διατηρεί διαχρονικές την υφή και τη δομή τους, τουλάχιστον τους τελευταίους δύο αιώνες. Με τον όρο "κουλτούρα" όμως, δεν εννοούμε μια γενική και αφηρημένη ερμηνεία της "εξωτερικής" διαδικασίας εξέλιξης του "πολιτισμού" του λαού, αλλά μια εναλλακτική ερμηνεία "εσωτερικής" διαδικασίας εξέλιξης μέσα από τη θρησκεία, τις πρακτικές, τις αξίες και τις νοοτροπίες μιας κοινωνίας.

Όπως και σε όλους τους τομείς του τουρισμού, έτσι και στις κρουαζιέρες υπάρχει το internet για κρατήσεις, πληροφορίες, πακέτα εκδρομών και ότι άλλο μπορεί να ενδιαφέρει έναν ταξιδιώτη. Έτσι, στο επίσημο site της RCCL ή σε οποιοδήποτε άλλο για κρουαζιέρες, υπάρχει άφθονο υλικό με προσφορές, πακέτα και πληροφορίες για τις τυχόν ιδιαιτερότητες του κάθε ταξιδιώτη.

Μια συγκεκριμένη διαφήμιση που αναφέρεται σε μεγάλο μέρος τουριστών λέει: "Αγαπητοί ταξιδιώτες, μόλις ανακάλυψα μια 14-ήμερη υπερατλαντική κρουαζιέρα που τιμάται στα \$38/μέρα!...". Οι υπηρεσίες που παρέχουν και η πολυτέλεια που υπόσχονται αξίζουν πολύ περισσότερο και έτσι ελκύουν πολλούς τουρίστες, άσχετα με την οικονομική τους κατάσταση. "...Μια παρόμοια κρουαζιέρα θα κόστιζε υπό κανονικές συνθήκες \$1.200...".

Το internet όμως επιφυλάσσει πολλούς κινδύνους, ειδικά γι' αυτούς που δεν γνωρίζουν να διακρίνουν τις παγίδες. Θα πρέπει να προσέχουμε ώστε οι προσφορές αυτές να είναι εγκεκριμένες από την ίδια την εταιρία αφού μόνο η ίδια ελέγχει τον ναύλο της καμπίνας. Επίσης, τα "ψιλά γράμματα" για τη θέση της καμπίνας και τις υπηρεσίες που συμπεριλαμβάνει η τιμή του πακέτου αφού οι νόμοι έχουν γίνει πιο ελαστικοί. Θα πρέπει επίσης να

κάνουμε πάντα κάποιον έλεγχο αγοράς και να κλίνουμε μόνο με γνωστά ονόματα της ναυτιλίας.

Οι προσφορές μέσω internet μπορεί να αλλάζουν από μέρα σε μέρα και αυτό εκμεταλλεύονται οι Low Cost εταιρείες, οι οποίες ανάλογα με τις καμπίνες που έχουν, κάνουν προσφορές με ακριβότερες καμπίνες, αλλά στην ίδια τιμή με τις πιο φθηνές. Με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να υπάρξει και μείωση της τάξης των \$100 και με πολύ καλούς όρους διαμονής.

Το να κάνει κάποιος την κράτησή του από το internet είναι πιο εύκολο ως διαδικασία, για τυχόν αλλαγές, με μικρότερο κόστος και με περισσότερες ευκολίες και λόγω της αποδοχής της χρήσης της πιστωτικής κάρτας. Το πρόβλημα είναι ότι, όπως προαναφέρθηκε, οι τιμές μπορεί να αλλάξουν από στιγμή σε στιγμή και έτσι μπορεί να χαθούν πολλές ευκαιρίες. Ακόμα, το internet πάντα δημιουργεί το αίσθημα ανασφάλειας και η επαφή με την ίδια την εταιρία είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη.

Η Majestic Cruises Inc. ήταν από τις πρώτες εταιρείες που εμφανίστηκαν στο internet (www.majesticcruisesinc.com) προσφέροντας κρουαζιέρες και διακοπές σε μειωμένη τιμή. Η Majestic ιδρύθηκε το 1985 και είναι δεσμευμένη και πλήρως διαπιστευμένη σαν τουριστικό πρακτορείο ως μέλος της IATAN (International Airline Agent Network) και της CLIA.

Κεφ.7 Προοπτικές ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας

Η βιομηχανία του τουρισμού, τα τελευταία χρόνια, έχει γίνει πολύ απαιτητική και ανταγωνιστική, τόσο για τους επιχειρηματίες, όσο και για τους καταναλωτές. Οι κρουαζιέρες αποτελούν μια από τις καλύτερες μορφές διακοπών αφού προσφέρουν τεράστια ποικιλία επιλογών για ξεκούραση και ψυχαγωγία. Σχεδόν οτιδήποτε θα περίμενε κάποιος από τις διακοπές του.

Σε μία κρουαζιέρα μπορεί εύκολα κάποιος ν' απολαύσει τα spa, τα γυμναστήρια, τα εστιατόρια, τους παιδότοπους, τα κέντρα internet, τα casino και ότι άλλο μπορεί να σκεφτεί ο ταξιδιώτης, όποιας ηλικίας και αν είναι, ότι απαιτήσεις και αν έχει. Η ξεκούραση, το συναίσθημα της απόδρασης και της ευκαιρίας να ερωτευτείς, η περιπέτεια, η πολυτέλεια και ότι καινούριο μπορείς να γνωρίσεις, η προσφορά οποιασδήποτε υπηρεσίας (διαμονής, διατροφής, ασφάλειας) δεν μπορούν ν' αφήσουν κανέναν αδιάφορο. Ακόμα, αυτό το μέσον, μπορεί να σε ταξιδέψει οπουδήποτε υπάρχει το υγρό στοιχείο (σε ωκεανούς, θάλασσες, λίμνες, ποταμούς, διώρυγες, κανάλια), σε κάθε γωνιά της γης. Με ένα πλοίο έχεις τη δυνατότητα να επισκεφθείς νησιά με ωραίες αμμουδιές, ιστορικές πόλεις, απομακρυσμένα μέρη και περιοχές με αξιοθαύμαστη φύση. Γι' αυτόν το λόγο, είναι μια από τις πιο γρήγορα αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού.

Η μεγαλύτερη επιβεβαίωση για τα παραπάνω είναι ότι πάνω από 60εκ. άνθρωποι τα τελευταία 20 χρόνια έχουν ευχαριστηθεί την άνεση, την πολυτέλεια μα συγχρόνως και την ασφάλεια που προσφέρει μια κρουαζιέρα. Το πιο σημαντικό είναι ότι το 90% αυτών των ανθρώπων, δηλώνουν ευχαριστημένοι και ότι θα επαναλάβουν ένα ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο. Αυτή η μορφή τουρισμού κερδίζει όλο και περισσότερους οπαδούς καθώς και

μεγαλύτερο ποσοστό επενδύσεων στον κόσμο των επιχειρήσεων και της επικοινωνίας.

Λόγοι ιστορικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί, κάνουν λοιπόν επιτακτική την ανάγκη χάραξης και άμεσης υλοποίησης, στο πλαίσιο της ΕΕ, μιας ολοκληρωμένης αυτοδύναμης και αειφόρου αναπτυξιακής πολιτικής για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο, που μεταξύ των άλλων, να στηρίζεται ισόρροπα και αρμονικά στον πολιτισμό, στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής πρέπει να αντιμετωπιστούν τα ιδιαίτερα κοινωνικά και περιβαλλοντολογικά προβλήματα, καθώς και τα θέματα υποδομής των νησιών μας.

Αν δεν ληφθούν συντονισμένα και άμεσα μέτρα, τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί θα οξυνθούν ακόμη περισσότερο μέσα στη νέα πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί στην ΕΕ. Είναι ανάγκη να διασώσουμε, να διατηρήσουμε, να αναδείξουμε και να αναβιώσουμε τα μοναδικά πολιτιστικά μας αγαθά που σχετίζονται με την ιστορική μας συνέχεια και την αμείωτη προσφορά του έθνους μας στο σύγχρονο κόσμο.

Ένας τρόπος για ν' αναπτυχθεί η ελληνική κρουαζιέρα λοιπόν, είναι η καλύτερη εκμετάλλευση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων άλλωστε, απέδωσαν πολύ μεγάλα έσοδα. *«Θα πρέπει να εκμεταλλευτούμε την 'προίκα' των έργων ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ που έγιναν ... προς όφελος της ελληνικής κρουαζιέρας και του τουρισμού.»* Γι' αυτόν το λόγο, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) εισηγήθηκε τη διατήρηση των υποδομών για τα κρουαζιερόπλοια, που έχουν γίνει στον Πειραιά, ώστε να αναπτυχθεί και πάλι ο τομέας της κρουαζιέρας.

Θα πρέπει φυσικά να στηρίζονται στην ανάπτυξη των τουριστικών σκαφών (yachting) και των υποδομών ώστε τα υπό ελληνική σημαία επαγγελματικά σκάφη αναψυχής να μπορούν να προσεγγίσουν τα ευρωπαϊκά δεδομένα με παράλληλη ανάπτυξη στην παροχή σύγχρονων υπηρεσιών, από τα πληρώματα στη θάλασσα και από τους ιδιώτες και τοπικές δημόσιες αρχές

στη ξηρά. Ακόμα θα πρέπει να ενισχύονται οι προσπάθειες για τη δημιουργία σύγχρονων μαρίνων που θα ανταποκρίνονται στον ποιοτικό τουρισμό.

Πρέπει να γίνει κοινή συνείδηση ότι τα πολιτιστικά αγαθά, το τοπίο και το φυσικό κάλλος, δεν είναι πόροι ανεξάντλητοι και πολλοί από αυτούς, ούτε ανανεώσιμοι. Επομένως, απαιτείται ορθολογικός σχεδιασμός, έλεγχος και σωστή διαχείρισή τους. Ο ΕΟΤ πρέπει να διερευνήσει τις προϋποθέσεις και τους όρους εφαρμογής νέων προτύπων τουριστικής ανάπτυξης που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες κοινωνικές απαιτήσεις για περισσότερο σεβασμό στον άνθρωπο, στον πολιτισμό και στο περιβάλλον.

Οι θάλασσές μας έμειναν ανοιχτές στα ξένα κρουαζιερόπλοια και κυρίως στα πλοία των 1.500 έως 3.000 επιβατών. Το αποτέλεσμα είναι οι επισκέπτες των νησιών μας, που επιθυμία τους ήταν και είναι να επισκεφθούν την Ελλάδα, με το όραμα που διδάχθηκαν στα σχολεία, στα Πανεπιστήμια και διαβάζουν στα βιβλία για τη γενέτειρα του πολιτισμού, να συνωστίζονται στους μικροσκοπικούς δρόμους των Φηρών της Σαντορίνης, στη Μύκονο. Αδυνατούν επομένως να δουν τα μουσεία της Κρήτης, της Πάτμου, τους αρχαιολογικούς χώρους, τα παραδοσιακά στοιχεία της κάθε περιοχής. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αποβιβάζονται συγχρόνως με άλλα 5.000 άτομα, με συνέπεια να μη βρίσκουν αυτό που αναζητούν και να μη απολαμβάνουν την πατροπαράδοτη φιλοξενία μας.

Από οικονομική δε άποψη, η χώρα μας ωφελείται ελάχιστα όταν όλα τα εισοδήματα από τα κρουαζιερόπλοια παραμένουν στα χέρια αλλοδαπών πλοιοκτητών. Θα πρέπει η παρούσα κυβέρνηση να λάβει μέτρα ανάλογα με εκείνα που λαμβάνουν οι κυβερνήσεις των άλλων χωρών που ελέγχουν τον κλάδο την κρουαζιέρα, για την προστασία του περιβάλλοντος και του πολιτισμού τους, ρυθμίζοντας τις προσεγγίσεις στα νησιά και τους χώρους επισκέψεως ανάλογα με τη δυνατότητά της κάθε περιοχής και την κουλτούρα του κάθε πολιτισμού.

Σε ομιλία του Υ.Τ.Α. ο υπουργός θύμισε την αποτελεσματικότητα των μέτρων που οδήγησαν στην αναγέννηση της ελληνικής κρουαζιέρας και τόνισε την ανάγκη επιμύκησης της τουριστικής περιόδου. Τα προγράμματα των κρουαζιερών βοηθούν σε αυτήν την προοπτική αφού εμφανίζουν σημαντικά νούμερα πληρότητας όχι μόνο για την θερινή περίοδο αλλά ακόμα και για το φθινόπωρο και τον χειμώνα. Επομένως, αναμένονται ικανοποιητικές αφίξεις αλλά και καθαρές συναλλαγματικές εισροές.

Η Ελλάδα θεωρείται κορυφαίος προορισμός για την παγκόσμια κρουαζιέρα από υψηλόβαθμα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια και επιλέγουν να προσεγγίζουν ελληνικά λιμάνια. Παρόλα αυτά, σε πρόσφατη διαφωνία στην Βουλή, για την πολιτική στήριξη του υπό ελληνική σημαία στόλου κρουαζιερόπλοιων και τις ειδικές ρυθμίσεις των ασφαλιστικών, θεώρησαν ότι χρειάζεται επαναπροσδιορισμός την κατάσταση. Στόχος αυτής θα είναι η Ελλάδα να διεκδικήσει μεγαλύτερο κομμάτι της κίνησης επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Η ραγδαία ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί με 4 εκατ. Ευρωπαίους να κάνουν κρουαζιέρα μέχρι το 2010 και 5 εκατ. μέχρι το 2015.

Καθώς τα στοιχεία για την ευρωπαϊκή κρουαζιέρα εμφανίζουν αλματώδη αύξηση της κίνησης με ορίζοντα το 2010, εντείνονται οι προβληματισμοί αφού φαίνεται η "αδυναμία" μετατροπής των ελληνικών λιμένων σε λιμένες αφετηρίας ή κατάληξης των κρουαζιερών που εκτελούνται στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, γεγονός που προκαλεί απώλεια εσόδων.

Η κρουαζιέρα σήμερα με τις low cost cruises και τα πακέτα που προσφέρουν οι εταιρείες, αποτελεί ένα τουριστικό προϊόν που απευθύνεται σε όλα τα πορτοφόλια. Οι LCC εταιρείες προσφέρουν με την προκαθορισμένη τιμή μόνο τη διαμονή και τη μεταφορά. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί ο καθένας, ανεξαρτήτως ηλικίας, εισοδηματικής τάξης, να απολαύσει τη χλιδή μιας κρουαζιέρας ξοδεύοντας όσα μπορεί και σε ότι ο ίδιος επιλέγει.

Επιπλέον, η πρωτοτυπία αυτή εξυπηρετεί και τους προορισμούς, αφού συχνά οι επιβάτες επιλέγουν να ξοδεύουν τα χρήματά τους έξω από το πλοίο και απευθύνονται σε όλες τις προσφερόμενες υπηρεσίες της περιοχής. Παρόλα αυτά η γλιδή η άνεση και πρωτοτυπία εξακολουθούν να αποτελούν αυτονόητη προϋπόθεση της κρουαζιέρας, τραβώντας την προσοχή και των οικονομικά προνομιούχων ανθρώπων.

Για να μπορέσουν όμως να λειτουργήσουν όλα αυτά, έχουν επενδυθεί τεράστια κεφάλαια από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Επίσης έχουν συνεργασθεί πολύ στενά με τουριστικούς πράκτορες που τους παρέχουν περίπου το 95% των πελατών τους εισπράττοντας πάνω από 1 δισ.\$ το χρόνο προμήθεια, μόνο από τη Β. Αμερική. Οι εταιρείες αυτές για να καλύψουν την αυξανόμενη ζήτηση, που υπολογίζεται στο 8,5% ετησίως, αναμένεται να κατασκευάσουν τουλάχιστον 50 ακόμα πλοία μέσα στα επόμενα 5 χρόνια με επενδύσεις άνω των 15 δισ.\$. Με αυτά τα επιπλέον πλοία, οι εταιρείες δημιουργούν καινούριους προορισμούς και προγράμματα με πολύ περισσότερες επιλογές για ταξίδια διάρκειας που ποικίλουν από 2 διανυκτερεύσεις μέχρι και 3 μήνες.

Για να γίνουν όλες οι παραπάνω ενέργειες από το κράτος, θα πρέπει πρώτα να συμφωνήσουν με την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, η οποία άλλαξε επωνυμία σε "Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας" (ΣΕΕΝ) και συμπεριέλαβε και τις υπόλοιπες ενώσεις του κλάδου. Τα ζητήματα που θέτει λοιπόν η ΣΕΕΝ αφορούν την επάνδρωση των κρουαζιερόπλοιων σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας όπως καθορίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ). Έτσι, ο πλοιοκτήτης θα έχει την δυνατότητα να επιλέγει το προσωπικό -ειδικά για τον ξενοδοχειακό κλάδο- όπως κάνουν οι ξένες εταιρίες με αποτέλεσμα να μειώνουν το λειτουργικό τους κόστος και χωρίς βλάβη στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Αυτό συμβαίνει

επειδή η εταιρεία μπορεί να ελέγχει το επίπεδο εκπαίδευσης των στελεχών της.

Για αυτόν τον λόγο άλλωστε έχουν δημιουργηθεί θεσμοί όπως αυτοί της Λευκής και της Πράσινης Βίβλου που προστατεύουν το περιβάλλον και οργανισμοί όπως η PSARA, που έχουν σκοπό την εκπαίδευση του προσωπικού. Εκτός από την διασκέδαση άλλωστε, η ασφάλεια των επιβατών και η προστασία του περιβάλλοντος εξακολουθούν να είναι οι σημαντικότεροι στόχοι της βιομηχανίας αυτής.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας «πουλάει» την ομορφιά των τόπων που επισκέπτεται και το μυστήριο που αποπνέει η θάλασσα. Αν δεν προστατευτούν τα στοιχεία αυτά, είναι επόμενο να μην επιβιώσει. Η Ελλάδα έχει προικιστεί με την μοναδικότητα και την ομορφιά της. Αυτό που απομένει είναι η διασφάλιση αυτού και η σωστή εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων, που θα εξασφαλίσει το ευχάριστο ταξίδι που φαντάζονται όλοι όσοι επιλέγουν τον συγκεκριμένο τρόπο διακοπών.

Με την ανάπτυξη λοιπόν του κλάδου, τα μέτρα που διασφαλίζουν την ασφάλεια και την ποιότητα των ταξιδιών και την αδιαμφισβήτητη ομορφιά του τόπου μας, η ελληνική κρουαζιέρα μπορεί να ανακάμψει και να αναβιώσει το μεγαλείο του μέσου 20^{ου} αι. Με την προϋπόθεση ότι το κράτος θα στηρίξει την προσπάθεια αυτή, όχι μόνο με σωστά αλλά και με ανταγωνιστικά μέτρα, όλο και περισσότερες εταιρείες θα επιλέξουν την ελληνική σημαία. Με το σωστό προγραμματισμό λοιπόν, η ελληνική κρουαζιέρα θα προσελκύσει ανθρώπου ανεξαρτήτως ηλικιών, ενδιαφερόντων και τσέπης. Είναι κρίμα άλλωστε να μην υπάρχουν ελληνικά λιμάνια ως αφετηρία και τελικός σταθμός ταξιδιών, με αποτέλεσμα το ελληνικό κοινό να πρέπει είτε να πληρώνει τη μεταφορά του προς το εν λόγω λιμάνι, είτε να ξεκινάει από κάποιο ενδιάμεσο ελληνικό σταθμό, πληρώνοντας φυσικά ολόκληρο το ποσό.

Πάντα όμως θα υπάρχει η υπερβολή και η επιθυμία των ευκατάστατων τάξεων να διαφέρουν, έτσι αμερικανική εταιρεία προσφέρει κρουαζιέρες στην αθέατη πλευρά της σελήνης, η οποία ανακοίνωσε τον Αύγουστο του 2005 τα πρώτα ταξίδια αναψυχής στον Διεθνή Διαστημικό Σταθμό, με τιμή εισιτηρίου 100εκ. δολάρια. Η Space Adventures, ενδιαφέρεται να πραγματοποιήσει την πρώτη της τουριστική αποστολή το 2008 ή 2009, για την οποία γίνονται ήδη κρατήσεις. Απώτερος στόχος της εταιρείας είναι η δημιουργία ενός τουριστικού θέρετρου στην επιφάνεια του φεγγαριού. Τα πακέτα που προτείνονται είναι δύο: είτε πεντέμιση μέρες πτήσης προς και γύρω από τη Σελήνη και μέχρι και 21 ημέρες στον Διεθνή Διαστημικό σταθμό, είτε τρεις μέρες σεληνιακής πτήσης και έξι ημέρες σε χαμηλή τροχιά γύρω από τη Γη.

Επίλογος: Ατενίζοντας το μέλλον

*«Η Ελλάδα έχει το ασύγκριτο πλεονέκτημα των ακτών της και των εκατοντάδων πανέμορφων νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου. Με την κατάλληλη στρατηγική, μπορεί να εξελιχθεί σε Καραϊβική της Μεσογείου. Πέραν της άρσης του Cabotage, ένα άλλο "κλειδί" που θα απελευθερώσει τη δυναμική της χώρας μας, είναι ο σχεδιασμός της έξυπνης και μακροπρόθεσμης στρατηγικής αναβάθμισης των λιμανιών και χώρων υποδοχής των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Αυτήν τη στιγμή η Ελλάδα δεν διαθέτει σύγχρονα λιμάνια με την κατάλληλη υποδομή για την υποδοχή τέτοιων πλοίων, με αποτέλεσμα να μην τα βλέπουμε στα εγχώρια ύδατα.»*ναυτεμπορική 7/7/06 Α.ΤΣΙΜΠ.

Ο ήλιος και η θάλασσα δεν έχουν υποκατάστατα, έχουν όμως δυνατότητες εμπλουτισμού του προϊόντος που παράγουν με συμπληρωματικές υπηρεσίες. Τα περί γκολφ, αγροτουρισμού, γαστρονομικού, καταδυτικού κ.ά. συγκεχυμένως αναφερόμενα, δεν πρόκειται να σώσουν τον τουρισμό μας. Αν δεν μπορούμε να αξιοποιήσουμε το κατ' εξοχήν συγκριτικό μας πλεονέκτημα, πως θα μπορέσουμε να δημιουργήσουμε βιώσιμες ειδικές μορφές, για τις οποίες δεν διαθέτουμε συγκριτικό πλεονέκτημα;

Η θέση μας για τις ενδεδειγμένες κατευθύνσεις της τουριστικής πολιτικής και τη συγκέντρωση δυνάμεων για την πραγμάτωση της κινείται σε τέσσερις άξονες:

- (α) Τον ήλιο - θάλασσα
- (β) Τα πολιτισμικά αξιοθέατα
- (γ) Τον τουρισμό πόλεων, με έμφαση στην τρίτη ηλικία και
- (δ) Τον θαλάσσιο τουρισμό (συνδεδεμένες με την θάλασσα τουριστικές υπηρεσίες).

Αν αξιοποιήσουμε σε ικανοποιητικό βαθμό τα ανωτέρω, στα οποία συνδυάζονται και συνυπάρχουν με σπάνιας ομορφιάς νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας μας και τα άφθονα και μοναδικά πολιτισμικά

στοιχεία της ιστορίας μας θα είναι θεαματική η ανάπτυξη των τουριστικών ρευμάτων. Η οπισθοδρόμηση του τουρισμού μας έχει συγκεκριμένα αίτια, που συνδέονται σε υψηλό βαθμό με την απουσία τουριστικής συνειδήσεως και παιδείας, και όχι σε έλλειμμα "εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων". Είναι κρίμα άλλωστε να βλέπουμε σε πόσα σημεία της ιστορίας της ελληνικής κρουαζιέρας ήμασταν πρωτοπόροι, σε τέτοια θέματα, και σήμερα, οι Έλληνες ναυτικοί, σε ελληνικά πλοία να είναι η μειοψηφία. Πως είναι δυνατόν να νιώσει ο φιλοξενούμενός μας τη ζεστασιά της χώρας μας όταν περιτριγυρίζεται από αλλοδαπό πλήρωμα, και σε όλους τους τουριστικούς προορισμούς να πνίγεται από τα ξένα στοιχεία. Θα πρέπει λοιπόν να αξιοποιήσουμε τα στοιχεία και τα χέρια που μας προσφέρει το εξωτερικό με τρόπο όμως που δεν θα αλλοιώνει την ταυτότητά μας και δεν θα κρύβει τα χαρακτηριστικά της χώρας μας.

Ως τουριστική χώρα αλλά και για τις ανάγκες του εσωτερικού τουρισμού, ασφαλώς χρειαζόμαστε συμπληρωματικού τύπου υπηρεσίες. Από το σημείο όμως αυτό μέχρι "απεξάρτηση από τον ήλιο και την θάλασσα", υπάρχει αγεφύρωτο χάσμα. Και η σκέψη απλώς ότι διατυπώνεται επισήμως, έστω για σκοπούς προβληματισμού, μια τέτοια πρόταση προκαλεί θλίψη. Το συμπέρασμα είναι αβίαστο ευνόητο: μεγιστοποίηση των ωφελειών από την αξιοποίηση των τουριστικών αγαθών που ήδη διαθέτουμε. Οποιαδήποτε απομάκρυνση από το διεθνώς αναγνωρισμένο μας πλεονέκτημα, αποτελεί σπατάλη και οπισθοδρόμηση. Η αναλογία των στοιχείων του τουριστικού προϊόντος πρέπει να προσαρμόζεται με τον καιρό στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των τουριστών. Χωρίς αυτογνωσία, η πορεία θα εκτραπεί σε ανάλωση δυνάμεων για οριακά πράγματα, παραμελώντας την ουσία, τους λόγους για τους οποίους θα επελέγετο η χώρα μας, ως προορισμός και από πόσους.

Η Ελλάδα είναι γνωστή για την ιστορία της και η ιστορία αποτελεί διεθνώς πηγή μαθημάτων. Δυστυχώς και ευτυχώς, η χώρα μας έζησε στιγμές

μεγαλείου και εξευτελισμού. Σκοπός της γενιάς μας λοιπόν, είναι να μάθει το μάθημά της και να στηριχτεί στην ιστορία των προγενέστερων. Με σωστά βήματα και με αποφυγή των σφαλμάτων που μάθαμε, θα μπορέσουμε να χαράξουμε την πορεία και να δημιουργήσουμε τον στόλο που αξίζει στη ιστορία της χώρα μας και στη βαθιά σχέση Ελλάδας και Έλληνα.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ

ΕΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
Α' ΠΠ	Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΚΤΕΛ	Ακτοπλοία Ελλάδος
ΔΣ	Διοικητικό Συμβούλιο
ΤΕΕΣ	Ταμείο Εκκαθάρισεως Επιβατηγού Στόλου
ΕΚΔΑΣ	Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών
ΕΠΑΝ	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας
ΕΠΕΣΤ	Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού
Β' ΠΠ	Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος
P&O	Peninsula & Oriental
κ.ο.χ.	κόρη ολικής χωρητικότητας - ειδικός τρόπος μέτρησης χωρητικότητας των πλοίων με εξαιρούμενους χώρους
ΕΕΕΠ	Ελληνική Ένωση Επιβατηγών Πλοίων
ΣΕΤΕ	Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ελλάδος
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΝΑΤ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Ε/Γ	επιβατηγό πλοίο
Ο/Γ	οχηματαγωγό πλοίο
ΗΑΤΤΑ	Ελληνική Ένωση Τουριστικών Πρακτόρων
ΥΤΑ	Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης
ISM CODE	International Safe Manning Code Διεθνές Δεδομένα για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων.
IMO	Διεθνείς Οργανισμός Ναυτιλίας

ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
MSC	εταιρεία κρουαζιερών
KLM	αεροπορική εταιρεία
CLIA	Cruise Lines International Association Διεθνείς Οργανισμός Κρουαζιερών
PSA	The Passenger Shipping Association Ένωση Ναυτιλιακών Επιβατών
ANEK	εταιρεία ακτοπλοΐας
VIP	Very Important Persons
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
SMS	ηλεκτρονικά μηνύματα
ECSA	European Community Shipowners Association Ευρωπαϊκή Ένωση εφοπλιστών
ΕΣΕΕ	Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου
BREA	Business Research Economic Advisors Σύμβουλοι Ερευνών Οικονομικών Εταιρειών
ICCL	θυγατρική εταιρεία της CLIA για το εξωτερικό marketing των μελών
ECC	European Cruise Council Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κρουαζιερών
OTD	Ocean Travel Development Ανάπτυξη Ταξιδιών Ωκεανών
ABTA	Ένωση Βρετανών Ταξιδιωτικών Πρακτόρων
PSARA	Passenger Shipping Retail Association Ένωση ναυτιλιακών επιβατών και πρακτόρων λιανικού σχεδιασμού
SARS	μεταδιδόμενη μολυσματική ασθένεια
LCC	Low Cost Cruises Κρουαζιέρες Χαμηλού Κόστους
IATAN	International Airline Agent Network Διεθνές Δίκτυο Αεροπορικών Πρακτορείων

ΣΗΜΑΣΙΟΛΟΓΙΑ

liner shipping	ναυτιλία τακτικών γραμμών
tramp shipping	ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων
κυβικά πόδια	μονάδα όγκου (1 πόδι = 0,3048μ)
ferry boat	πλοία που μεταφέρουν και επιβάτες και οχήματα
bare boat	“γυμνά” πλοία, ναυλώνονται “κουφάρι”, χωρίς προσωπικό ή εγκαταστάσεις
safe manning	ελάχιστη επιτρεπτή σύνθεση πληρώματος
personal watercraft	θαλάσσια jet
ιστιοπλοϊκά	σκάφη με πανιά (συχνά και βοηθητική μηχανή)
DIS Δανίας	
GIS Γερμανίας	διεθνή νηολόγια
euros - ΒΟ3	
Flag State	ισχύει η νομοθεσία της σημαίας του πλοίου
Host State	ισχύει η νομοθεσία της χώρας στις οποίας το νηολόγιο είναι καταγεγραμμένο το πλοίο
off shore	παράκτια εταιρεία (εξωτερικού)
αι.	αιώνας
δισ.	δισεκατομμύρια
εκ.	εκατομμύρια
gt	τόνοι γκρος, κ.ο.χ. , μέγεθος μέτρησης χωρητικότητας
μ.	μέτρα
τμ.	τετραγωνικά μέτρα
logistics	διαμεταφορά
Euroform	εκπαιδευτικά προγράμματα
κόρος	μονάδα μέτρησης όγκου πλοίων
B.	Βόρεια
κόμβος	μονάδα μέτρησης ταχύτητας στη θάλασσα = 1 θαλάσσιο μίλι (1855,2μ.) ανά ώρα

10 ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΝΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η πολυτέλεια και η καλοπέραση αποτελούν τα χαρακτηριστικά των διακοπών σε κρουαζιέρα. Γνωρίζατε ότι τα σημερινά, μοντέρνα πλοία προσφέρουν τις καλύτερες διακοπές για κάθε ηλικία, για όλα τα ενδιαφέροντα και για όλες "τις τσέπες"; Αυτός είναι ο λόγος που εκατομμύρια ταξιδιώτες μαζεύονται σ' αυτά τα "πλεούμενα θέρετρα" κάθε χρόνο, αποδεικνύοντας πως το ίδιο το ταξίδι είναι η "ανταμοιβή".

Οι παρακάτω 10 λόγοι, θα σας πείσουν να κάνετε μια κρουαζιέρα στις επόμενες μεγάλες διακοπές σας:

1. **Άθλιες θέσεις, μπαγιάτικα φιστίκια, χαμένες αποσκευές...μα όχι, αυτά είναι για τ' αεροπλάνα.** Στις κρουαζιέρες, το να πάτε στον προορισμό σας είναι η μισή διασκέδαση. Απολαύστε την ευκολία του να αδειάσετε τις βαλίτσες σας μόνο μια φορά και χαλαρώστε στην άνεση του πλωτού ξενοδοχείου που θα σας πάει σε καταπληκτικά λιμάνια.
2. **Απολαύστε εύγευστα γεύματα – 24 ώρες την ημέρα.** Υπάρχει ένας λόγος για τον οποίο όλοι, όταν γυρνάν από τις κρουαζιέρες μιλάνε για το φαγητό: είναι καταπληκτικό! Παγκοσμίως αναγνωρισμένοι chef ετοιμάζουν λιχουδιές απ' όλη την υφήλιο, με εξυπηρέτηση ισάξια των καλύτερων εστιατορίων της Ν.Υόρκης και του Παρισιού. Και φυσικά, 24 ώρες εξυπηρέτηση δωματίου όπως και 24 ώρες διαθέσιμο γυμναστήριο...
3. **Πιείτε και φάτε, όχι πληρώστε και πληρώστε.** Οι διακοπές με κρουαζιερόπλοιο συμπεριλαμβάνουν διαμονή, γεύματα, διασκέδαση, εγκαταστάσεις υγείας και ανάπλασης και πολλές άλλες υπηρεσίες –και όλα αυτά με μία τιμή. Εξ' άλλου, είναι πολύ πιο χαλαρωτικό ένα ηλιοβασίλεμα από το πορτοφόλι.

4. **Ετοιμαστείτε να σας κακομάθουμε.** Παραδοθείτε σε πολυτέλειες όπως ένα μασάζ με ζεστές πέτρες ή μία αρωματοθεραπεία στο πλωτό spa, ή απολαύστε την ηλιοθεραπεία σας σε μια απομονωμένη παραλία σ' ένα ιδιωτικό νησί. Ή απλά χαλαρώστε με ένα παγωμένο ποτό και το βιβλίο σας. Κάποιος άλλος έχει αναλάβει τη πλεύση, το μαγείρεμα, το καθάρισμα και ότι άλλο σας στρεσάρει από την καθημερινότητά σας.
5. **Ερωτευτείτε.** Είτε είστε απλά ερωτευμένοι, είτε με τη σχέση της ζωής σας, τίποτα δεν είναι τόσο ρομαντικό όσο μια εξωτική κρουαζιέρα. Κάντε τη βόλτα σας πιασμένοι χέρι χέρι σε μια ηλιόλουστη παραλία, απολαύστε ένα γεύμα για δύο στην ιδιωτική σας σουίτα ή χορέψτε κάτω απ' τ' άστρα. Νέα ή παλιά αγάπη, θα παρασυρθείτε απ' τον ρομαντισμό.
6. **Συναρπαστικές εξορμήσεις και δραστηριότητες μπορούν να σας συνεπάρουν εντελώς.** Επισκεφθείτε αξιοθέατα, καζίνο, θέατρα, κάντε σπορ, χορέψτε... αυτά είναι μερικά από τις δεκάδες δραστηριότητες που μπορείτε να κάνετε είτε εν πλώ, είτε στα μέρη που θα επισκεφθείτε! Οι ύφαλοι, τα δάση βροχής, οι πισίνες, μπορείτε να κάνετε ότι θέλετε.
7. **Ιδιότροπα μωρά ή πιο ιδιότροποι έφηβοι;** Μπορείτε ακόμα να έχετε τις τέλειες οικογενειακές διακοπές. Οι περισσότερες εταιρίες κρουαζιέρων προσφέρουν προγράμματα πάνω στο πλοίο ειδικά σχεδιασμένα για παιδιά και όλες τις ηλικίες, οπότε οι οικογένειες χρειάζονται μόνο διασκέδαση, όσο ενωμένοι θέλουν. Ειδικά μενού για παιδιά κάνουν την ώρα του φαγητού διασκέδαση, ενώ δεδομένες υπηρεσίες για τα παιδιά είναι πάντα διαθέσιμες απ' την υπηρεσία δωματίου, απ' τις καντίνες και τα "παγωτατζίδικα".

8. **Απολαύστε ξέγνοιαστη εν πλω ζωή.** Πρωταγωνιστώντας στο δικό σας "Love Boat" δεν χρειάζεται ν' ακολουθήσετε κάποιο σενάριο. Επιλέξτε ωραία εστιατόρια ή απλά κάπου να φάτε. Ιστιοπλοΐα ή μια μέρα στη πισίνα. Χορέψτε ή κάντε μια βόλτα στο φεγγαρόφωτο. Η κρουαζιέρα σας μπορεί να είναι όσο έντονη ή ξεκούραστη όσο εσείς επιθυμείτε... Απλώς επιλέξτε αυτό που θέλετε και οι ειδικοί θ' αναλάβουν τις λεπτομέρειες.
9. **Μπορείτε πάντα να πιείτε το νερό.** Η κρουαζιέρα είναι ένας απ' τους πιο ασφαλείς και άνετους τρόπους για να δείτε τον κόσμο. Απολαύστε όλες τις υπηρεσίες ενός μοντέρνου, πλωτού θέρετρου ενώ επισκέπτεστε εξωτικές τοποθεσίες. Ασκήσεις για το πλοίο, προσωπική ασφάλεια, γιατροί εν πλω και προσεκτικά σχεδιασμένες εκδρομές που επιβεβαιώνουν την ασφάλεια, την άνεση και την ησυχία σας.
10. **Το μόνο στοιχείο που μπορεί να σας αγχώσει σε μια κρουαζιέρα είναι η επιλογή.** Με περισσότερα από 150 πλοία να ταξιδεύουν σε πάνω από 1800 προορισμούς σ' όλον τον κόσμο, μπορεί να έχετε πρόβλημα να επιλέξετε μόνο ένα. Από οικογενειακή διασκέδαση σε ρομαντικές αποδράσεις και σε περιπέτειες, υπάρχει μια κρουαζιέρα για όλους οπότε, αρχίστε να σχεδιάζετε τις διακοπές της ζωής σας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Α. Ι. Τζαμτζής, Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία: Χρονικό 1921 – 2001 (Ένα ταξίδι σε ήρεμα και φουρτουνιασμένα νερά). Επετειακή έκδοση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. εκδ. Μίλητος.
2. Α. Ι. Τζαμτζής, ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ 1907-1977: ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΕΠΟΧΗΣ ΤΗΣ ΝΕΟΤΕΡΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΕΚΛΕΙΣΕ ΟΡΙΣΤΙΚΑ. εκδ. Μίλητος
3. E. Spathari, Sailing through Time: THE SHIP IN GREEK ART. Karon ed.
4. Γ. Βελέντζας, Λεύκωμα Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας ΤΟΜΟΣ Α'. Αμφεία εκδοτική
5. Γ. Βελέντζας, ΠΛΟΕΣ: Λεύκωμα Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας ΤΟΜΟΣ Β'. Αμφεία εκδοτική
6. Τ. Χαρλαύτη – Μ. Χαριτάτος – Ε. Μπενέκη (2002), Πλωτά: Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές, από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, εκδ. ΠΕΛΤΗ
7. Σ. Βασιλείου (1961), Ελληνικά Εμπορικά Καράβια, Εκδοσις ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ. Ασπιώτη – ΕΛΚΑ Α.Ε.
8. O. Schauffelen, GREAT SAILING SHIPS OF THE WORLD. CHAPMAN. HEARST BOOKS

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ INTERNET

1. www.royalolympiccruises.gr
2. www.royalcaribbean.com
3. www.easyCruise.gr
4. www.majesticcruisesinc.com
5. www.mccruises.gr

6. www.anek.gr
7. www.louiscruises.com
8. www.costacruises.com
9. www.naftemporiki.gr/news
10. www.express.gr
11. www.kerdos.gr
12. www.kathimerini.gr
13. www.lloydslist.com
14. www.cruises.com
15. www.theindustryofcruising.com
16. www.cruiseLinesInternationalAssociation.com
17. www.TheInternationalCouncilOfCruiseLines.com
18. www.greenpaper.htm
19. www.cruising.org
20. www.europeancruisecouncil.com
21. www.the-psa.co.uk
22. www.hellastat.com
23. www.eot.gr
24. www.hatta.gr
25. www.yachtingworld.com
26. www.imo.org
27. www.europa.eu.int