



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΕΙ Πάτρας

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων

**Η ΔΟΜΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ & ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΑΒΡΑΑΜ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ



ΟΝΟΜΑΤΑ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ:

ΘΕΩΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ Α.Μ. 3975

ΚΑΡΑΜΠΑΓΙΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.Μ. 3961

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1	Η Ναυτιλία	σελ.1
1.2	Ιστορικά στοιχεία	σελ.2-5
1.3	Ιστορική αναδρομή στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία	σελ.5-7
1.3.1	Ανεξάρτητο Ελληνικό κράτος	σελ.7-10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

2.1	Ιστορική ανασκόπηση της οργάνωσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων	σελ.10-14
2.2	Τυπολογία πλοίων	σελ.14-20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΚΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

3.1	Ιστορική εξέλιξη	σελ.20-22
3.2	Σημαίες ευκαιρία (flags of convenience) ή Ανοικτά νηολόγια (open registries)	σελ.22-26
3.3	Η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage)	σελ.26
3.3.1	Το πρόβλημα και η σημασία του	σελ.26-30
3.3.2	Η πορεία εφαρμογής του κανονισμού	σελ.30-31
3.3.3	Η σημασία του για την Ελληνική ακτοπλοΐα	σελ.31-34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1	Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ)	σελ.34-35
4.1.2	Το πλαίσιο εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ)	σελ.35-40
4.2	Η ποιότητα της Ναυτιλιακής Εταιρείας	σελ.41-42
4.2.1	Η ναυτιλιακή εταιρία και η Ασφάλεια	σελ.42-43
4.2.2	Η ποιοτική ναυτιλιακή εταιρεία και το θαλάσσιο περιβάλλον	σελ.43-44
4.3	Ναυτιλιακή Εταιρεία και η απόδοση (efficiency)	σελ.44-45
4.3.1	Οι Ποιοτικές Ναυτιλιακές Εταιρείες (ΠΝΕ) και η Οργάνωση τους	σελ.45-46
4.3.2	Επικοινωνία και ΠΝΕ	σελ.46-48

4.4	Ανθρώπινο Δυναμικό και Εκπαίδευση ΠΝΕ	σελ.48-53
4.4.1	Το culture της Ναυτιλιακής Επιχείρησης	σελ.53-54
4.4.2	Το πρότυπο ISO 9002 και η ναυτιλιακή επιχείρηση	σελ.54-56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

5.1	Ανάπτυξη σχεδίων αντιμετώπισης καταστάσεων	σελ.56-58
5.1.2	Καταστάσεις Έκτακτης ανάγκης	σελ.58-59
5.2	Η Δομή ενός σχεδίου έκτακτης ανάγκης	σελ.59-60
5.2.1	Γυμνάσια	σελ.60-61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

6.1	Ναυτιλία και Τουρισμός	σελ.61-63
6.2	Συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην απασχόληση	σελ.63
6.3	Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία	σελ.64-70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

7.1	ANEK LINES	σελ.70-89
7.2	MINOAN	σελ.89-111
7.3	SUPERFAST FERRIES	σελ.112-117
7.4	BLUE STAR	σελ.117-128

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ	σελ.129
----------------------------------	---------

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η διεξοδική μελέτη της δομής οργάνωσης και οι λειτουργίες των ναυτιλιακών εταιρειών, που διαχειρίζονται επιβατικά και χηματαγωγά πλοία.

Αναλυτικότερα, θα γίνει εκτενής αναφορά και μελέτη όσον αφορά το Ναυτικό Δίκαιο, αλλά και σε όρους όπως το Cabotage, το οποίο άλλαξε την πορεία του ναυτιλιακού εμπορίου. Πολύ μεγάλη σημασία θα δοθεί και στις σημαίες ευκαιρίας ή ανοικτά νηολόγια.

Ένα πολύ σημαντικό κομμάτι είναι η ποιοτική και ασφαλής διαχείριση της ναυτιλίας και ο τρόπος αντιμετώπισης καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης.

Εν συνεχεία, θα αναφερθεί η συμβολή στον τουρισμό και στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας μας. Ας μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης κυρίως, βασίζεται στην ναυτιλία και στην άμεση σχέση της με τον τουρισμό.

Τέλος, παρουσιάζονται αναλυτικά τέσσερις (4) από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές εταιρείες της χώρας μας, με δράση και στις γραμμές του εξωτερικού.

ΕΦΑΛΛΙΟ 1

ΠΙΣΤΑΓΩΓΗ

1 Η Ναυτιλία

Ναυτιλία είναι το σύνολο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου 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 αντιστάθμισης αμοιβής πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο γης σε άλλο.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι:

- ο όγκος της μεταφοράς
- η ταχύτητα
- ο βαθμός ασφαλείας
- η ικανότητα εκτέλεσης της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)
- το κόστος μεταφοράς

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης. (τα 3/4 της γης καλύπτονται από θάλασσα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που είναι οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, ότι δεν παράγει η ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την παραγωγή στην κατανάλωση. Η τεράστια ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών φεύεται σε δυο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού" ως μέσου πρόωσης των πλοίων και
2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Ο ιδιαίτερο Χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Ουστέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που συμβάνουν 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 το έτος 1991 ανήκαν σε έλληνες αλλά έφεραν ξένη σημαία. Πολλά περιοδικά, ιδιαίτερα κρατών μελών της Ε.Ο.Κ. 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 Ε.Ο.Κ. φέρει Ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στην διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής. 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.

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μία πληθώρα εννοιών όπως:

πλοιοκτήτες - πλοία - ναυτικός - ναυπηγείο - θάλασσα - θαλάσσιο περιβάλλον - ναυτικοί πράκτορες - λιμάνια - φορτωτές - τροφοδότες ναυλωτές - ναυτιλιακό συνάλλαγμα - ναυτιλιακές

αιρείες - εφοπλιστές ασφαλιστές - επιθεωρητές πλοίων - ναυτιλιακή Χρηματοδότηση - υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας - Λιμενικό Σώμα. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) κ.λ.π.

2 Ιστορικά στοιχεία

Πλοίο είναι το πλεούμενο που πλέει προς καθορισμένη κατεύθυνση.

Το πρώτο πλοίο, ήταν ένας κορμός δένδρου κινούμενος με τα Χέρια των επιβατών.

Για να κόψει τον κορμό του δένδρου αφαιρούσαν τον φλοιό με ένα πρωτόγονο πέτρινο αιχμηρό αντικείμενο (μαχαίρι) και τάπωναν τις δύο άκρες του κομματιού του ξύλου. Στην αρχή χρησιμοποιούσαν τα χέρια τους ως κουπιά και μετά κάποιο είδος ραβδιών.

Στην ανάπτυξη για την ναυτιλία, είδαμε ότι η γεωγραφική θέση μίας χώρας και οι αιματολογικές συνθήκες αυτής επηρεάζουν κατά πολύ τη ναυτιλία. Δεν είναι τυχαίο ότι οι μεγάλοι πολιτισμοί της ιστορίας δημιουργήθηκαν από λαούς που κατοικούσαν κοντά στη θάλασσα ή το ποτάμι που πάντοτε αποτελεί πηγή ζωής και δημιουργίας και είχαν επωφεληθεί ποικιλοτρόπως από αυτήν. Ένας από τους αρχαιότερους πολιτισμούς είναι ο Αιγυπτιακός. Εκεί στον Νείλο - τον πρωτόγονο αυτό ποταμό, οι Αιγύπτιοι χρησιμοποίησαν τα πλοία τους, περίπου **6.000 χρόνια π.χ.** Αυτό μαθαίνουμε από αγγεία που βρέθηκαν μετέπειτα και απεικονίζουν Αιγυπτιακά πλοία.

Οι Αιγύπτιοι αναγκάστηκαν να κατασκευάσουν πλοία για να μεταφέρουν κατά μήκος του Νείλου ποταμού τις πέτρες που χρησιμοποίησαν για την κατασκευή των ναών και των πυραμίδων. Μάλιστα επειδή δεν είχαν ξυλεία, αγόραζαν από τον Λίββανο, έκαναν δηλαδή θα λέγαμε σήμερα, εξαγωγή ξυλείας, την μεταφορά της οποίας μάλιστα διενεργούσαν οι Κρήτες που είχαν αναπτύξει, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, σπουδαίο εμπορικό στόλο. Οι Αιγύπτιοι δεν κατασκεύαζαν τα πλοία τους χωρίς λόγο. Η κατασκευή των πλοίων ήταν για να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Έτσι κατασκεύαζαν σκάφη με σανίδες που καρφώνωνταν παράπλευρα με ξύλινα καρφιά, με σχοινιά ή μερμάτινα λουριά. Αυτά τα πλοία είχαν επίπεδες καρίνες, η πλώρα και η πρύμνη τους ήσαν όμοια ακρουλές και επίπεδες. Αυτό το σχήμα δεν ήταν τυχαίο, αλλά διευκόλυνε το φόρτωμα και εφόρτωμα των ογκολίθων και χάρις σ' αυτά τα πλοία μπορούσαν να πλησιάζουν ξηρά με την πλώρα ή την πρύμνη, όπως κάνουν σήμερα τα οχηματαγωγά. Τα πλοία τους είχαν ένα κατάρτι, το οποίο σήκωναν ένα τετράγωνο πανί και κινιόντουσαν με μακριά κουπιά που τα χειρίζονταν οι πληρωτές που έστεκαν όρθιοι. Απ' αυτό συμπεραίνουμε ότι τα πλοία αυτά είχαν επινοηθεί για να κινούνται σε ποταμό γιατί Κανένας δεν μπορεί να στέκεται όρθιος και να κωπηλατεί μόλις η θάλασσα αρχίζει να ταρασσεται.

Το πλοίο κυβερνιόταν με πολλά πηδάλια προσδεμένα στα πλευρά του σκάφους, τα οποία αφαιρούσαν το βράδυ. Επίσης το πηδάλιο όπως προκύπτει από τοιχογραφίες, βρισκόταν δεξιά στην πρύμνη του πλοίου. Επίσης στην πρύμνη βρισκόταν οι χώροι για να κάθονται οι κυβερνούντες. Οι Αιγύπτιοι βέβαια δεν έκαναν μεγάλα ταξίδια και κάποια που έγιναν για λογαριασμό των Αιγυπτίων τα πραγματοποίησαν Φοίνικες και Κρήτες, οι οποίοι έδωσαν την πρώτη σπουδαία και πραγματική ανάπτυξη στο πλοίο ως μέσον μεταφοράς ανθρώπων και πραγμάτων.

Οι Φοίνικες ήσαν εκείνοι που ναυπήγησαν πλοία ικανά να αντιμετωπίσουν τις αντιξοότητες της θάλασσας. Ναυπήγησαν πλοία που ήσαν πολύ μακρὰ και πολύ στενά και συνεπώς πολύ ταχύτερα από τα χοντρά σκάφη των αιγυπτίων που μετεκινούντο κατά μήκος των ακτών των μεγάλων ποταμών τους. Διατήρησαν το κατάρτι των Αιγυπτίων που έμοιαζε με ένα V ανάποδο και πολλές φορές χρησιμοποιούσαν δύο πανιά, το ένα σήκωναν στη δεξιά μεριά της κεραίας και το άλλο στην αριστερή. Επίσης οι Φοίνικες χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά την άγκυρα. Χρησιμοποίησαν ως άγκυρα μεγάλες πέτρες ή σακκιά από δέρματα γεμάτα με Χαλίκια. Εξοπλίζοντας οι Φοίνικες τα σκάφη τους με πανιά και άγκυρα και αλλάζοντας το σχήμα του πλοίου μπόρεσαν να ταξειδεύσουν σ' όλη την Μεσόγειο και να διαβούν τις Ηράκλειες στήλες (το σημερινό στενό του Γιβραλτάρ) φθάνοντας μέχρι τη Βαλτική θάλασσα. Επίσης κατά τον Ηρόδοτο, Φοινικικός στόλος ναυλωμένος

ιό τον βασιλιά της Αιγύπτου Νεκώ, έκανε τον περίπλου της Αφρικής.

Δεν υπήρξαν παρά μόνο τρεις σπουδαίες αλλαγές στην ιστορία των ναυπηγήσεων κατά τις πέντε τελευταίες χιλιετηρίδες και οι τρεις τους ήταν η άμεση συνέπεια μεγάλων ανατροπών στον κοινωνικό, οικονομικό και επιστημονικό τομέα που έθιξαν όλα τα πεδία της ανθρώπινης δραστηριότητας. (κωπηλάτες -δούλοι, αργότερα κατάδικοι, δολοφόνοι, κλέφτες, ληστές, αυτοί που φυλάσσονταν σ' ένα κουπί και γίνονταν ένα με το όργανο προώθησης). Δεύτερη αλλαγή ήταν η εφεύρεση της πυρίτιδας (μπαρούτι) που στην ξηρά κατέστρεψε την υπεροχή της παλιάς εουδαρχικής αριστοκρατίας και στη θάλασσα έδωσε μεγαλύτερη ταχύτητα στα πλοία. Η τρίτη αλλαγή ήταν η εφεύρεση της ατμομηχανής που κατέστησε το πλοίο εντελώς ανεξάρτητο από την φυσική δύναμη και τον άνεμο.

Μετά ο τύπος πλοίου διατηρήθηκε μέχρι που οι Ρωμαίοι για να αντιμετωπίσουν τους αρχηγόνους, ενίσχυσαν την πλώρα των πλοίων ώστε να τα κάνουν πραγματικούς κριούς. Με αυτό τον τρόπο έσπαζαν τα πλευρά του σκάφους που ήθελαν να βουλιάξουν.

Οι λαοί της βόρειας Ευρώπης βελτίωσαν την κατασκευή του πλοίου. Προέβησαν σε ένα σημαντικό νεωτερισμό στη ναυπηγική τέχνη. Χρησιμοποίησαν τον κορμό δένδρου για καρίνα του πλοίου. Πράγμα που και σήμερα εξακολουθεί να γίνεται με μόνη τη διαφορά ότι για καρίνα χρησιμοποιείται μέταλλο. Τα πλοία των Βίκινγκς ήταν εφοδιασμένα με ένα κατάρτι που ορθωνόταν στο κέντρο της πλώρας του σκάφους. Οι Νορμανδοί που είχαν κάνει το πλοίο σπιτι τους υπήρξαν οι πρώτοι πουδαιίοι στη ναυτική τέχνη δηλαδή στην ικανότητα να θαλασσοπλοούν εκμεταλλευόμενοι παράλληλα τις θαλάσσιες συνθήκες. Μέχρι τον **12ο αιώνα μ.Χ.** δεν παρατηρείται κάτι το αξιόλογο στην ιστορία της ναυπηγικής τέχνης.

Την τελευταία δεκαετία του **12ου αιώνα** σημειώνεται αποφασιστική καμπή στην ιστορία των ναυπηγήσεων. Από την σύγκριση των πλοίων βορρά και νότου γεννήθηκε και αναπτύχθηκε ένας νέος τύπος πλοίου. Τα πλοία του βορρά στηρίζονταν για την προώθησή τους περισσότερο στον άνεμο παρά στη μηχανική δύναμη. Οι βόρειοι ήξεραν να χρησιμοποιούν τα πανιά με επιδεξιότητα. Οι νότιοι ήξεραν να μικραίνουν την επιφάνεια των πανιών, αναδιπλώνοντάς τα στην κορυφή ή το κέντρο του πλοίου που οι νότιοι αγνοούσαν.

Στις **Σταυροφορίες** του **11ου μέχρι και τον 13ο αιώνα** τα πλοία μετέφεραν χιλιάδες ανθρώπους από την Ευρώπη στην Ασία και είναι η πρώτη μαζική μεταφορά. Βέβαια τα πλοία χρησιμοποιήθηκαν ως μεταγωγικά αλλά στον ίδιο χώρο μετεφέροντο άνθρωποι, ζώα και εμπορεύματα. Αργότερα στην έβδομη Σταυροφορία επί Λουδοβίκου - βασιλιά της Γαλλίας, προβλέφθηκε ειδικός χώρος για τους επιβάτες των πλοίων που διαιρέθηκε σε τρεις θέσεις κάτι που συμβαίνει και σήμερα. Κάποιος χώρος στην πρύμνη κρατήθηκε για τους αριστοκράτες, το κέντρο του πλοίου δόθηκε στη δεύτερη τάξη των ανθρώπων και η τρίτη θέση ήταν κάτω από το κατάστρωμα.

Τον **16ο και 17ο αιώνα**, στη Μεσόγειο ο τύπος πλοίου που κυριαρχεί είναι η γαλέρα. Είναι το πλοίο της ανοικτής θάλασσας που κινείται με κουπί αν και μπορεί να χρησιμοποιήσει πανιά. Αλλά η πραγματική γαλέρα εξαρτιόταν από την μηχανική δύναμη για να προωθηθεί. Ήταν πολύ στενή στην πλώρα και την πρύμνη, είχε κατάστρωμα σ' όλο το μήκος της - κάτι χαρακτηριστικό που την εχώριζε από τα χωρίς κατάστρωμα πλοία των Νορμανδών και εξείχε ενάμισυ μέτρο από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα κουπιά που έφθαναν τα εννιά και μερικές φορές τα δώδεκα μέτρα μήκος, δουλεύονταν από τέσσερες ή πέντε κωπηλάτες το καθένα. Μερικοί κωπηλάτες ήταν δεμένοι προς την πλώρα, οι άλλοι προς την πρύμνη ανάλογα με τον καιρό. Αυτοί σηκώνονταν υπό τον πάγκο τους για να σπρώξουν το κουπί και καθόντουσαν μετά το κτύπημα του κουπιού στη θάλασσα. Όλα αυτά γίνονταν με ρυθμό που έδινε ένα τύμπανο ή μιά τρομπέτα. Ο ρουχισμός των κωπηλατών αποτελούνταν από δύο παντελόνια, δύο πουκάμισα, ένα αμπέχωνο από κόκκινη ύλη, ένα μανδύα για το χειμώνα, ένα κόκκινο σκούφο και δύο κουβέρτες. Οι Κωπηλάτες ήταν κατάδικοι και δούλοι. Οι κατάδικοι είχαν το κεφάλι κουρεμένο σύριζα. Γενικά η Ζωή των

υψηλατών ήταν απάνθρωπη και πολλές φορές αναγκάζονταν να κωπηλατούν με πλήρη ταχύτητα δέκα ώρες.

Το **1372** χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά σε ναυμαχία η πυρίτιδα και εμφανίσθηκαν τα κανόνια. Αυτό είχε ως συνέπεια οι ναυπηγοί του **14ου αιώνα** να τοποθετήσουν επικλινή κέπαστρα πάνω από τα πλοία για να πέφτουν τα βλήματα στη θάλασσα. Επίσης οι ναυπηγοί του 14ου αιώνα αυτού αντιμετώπισαν δύο σοβαρά και αντίθετα προβλήματα, του βάρους και της ταχύτητας. Η κίνηση ενός πλοίου με μεγάλο βάρος λόγω των κανονιών του δεν ήταν εύκολο καθήκον με μόνο τα πανιά.

Από τον **15ο μέχρι τον 18ο** αιώνα η Ολλανδία, η Ισπανία και η Πορτογαλία ήταν οι ηγετικές θαλάσσιες δυνάμεις. Ενώ η Ολλανδία κατείχε την ηγεσία στο Ευρωπαϊκό εμπόριο, η Ισπανία και η Πορτογαλία μονοπώλησαν τον Ατλαντικό ωκεανό. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το **1492 ο Κολόμβος** με το πλοίο "Σάντα Μαρία" ανακάλυψε την Αμερική. Ο διάπλους του Ατλαντικού από πολλούς θαλασσοπόρους αποδεικνύει ότι θα είχε επέλθει εκτεταμένη βελτίωση στον εξαρτισμό των πλοίων. Κατά τα επόμενα **350 έτη** πολλοί τύποι πλοίων χρησιμοποιήθηκαν στον κόσμο χωρίς όμως οι ναυπηγοί να χειραφετηθούν από τα παλαιά πρότυπα. Γάλλοι και Αγγλοι ναυπηγοί συναγωνίζονταν στην ναυπηγική τέχνη, που την περίοδο αυτή χαρακτηρίζεται από την περίτεχνη διακόσμηση της πρύμνης. Ισως η Γαλλία να υπήρξε η χώρα με τους μεγαλοφυέστερους ναυπηγούς τους οποίους αντέγραψαν τα βρετανικά ναυπηγεία.

Κατά το **1850** οι Αμερικανοί επιδόθηκαν στην τεχνική της ναυπήγησης εμπορικών ιστιοφόρων, τα λεγόμενα (tea)clippers ταχύπλοα αμερικάνικα ιστιοφόρα όπως τα περίφημα "Τζέιμς Μπέινς" και "Φλαινγκ Κλάουντ" που πέτυχαν ρεκόρ ταχύτητας κατά τον περίπλου του ακρωτηρίου Χόρν με ταχύτητα **17 κόμβους**. Η Αγγλία αμέσως ακολούθησε το παράδειγμα των Αμερικανών με το "Cutty Sark" το περίφημο ταχύπλοο ιστιοφόρο.

Αλλά στα τελευταία **200 Χρόνια** επήλθαν επαναστατικές πρόοδοι στο σχέδιο, στα υλικά, τις μηχανές και την ταχύτητα, απ' ότι έγινε στα προηγούμενα **6.000** χρόνια.

Τα πρώτα μεγάλα βήματα υπήρξαν η μετάβαση από τα ιστία (τα πανιά) στον ατμό και από το ατμό στο σίδηρο.

Η εφεύρεση της ατμομηχανής εντοπίζεται στην πρώτη δεκαετία του **18ου** αιώνα στην Αγγλία με την κατασκευή πρωτογενών ατμομηχανών για την άντληση νερού σε ανθρακωρυχεία. Στην αυτίλια, η ατμομηχανή στην πρόωση των πλοίων χρησιμοποιείται **60 χρόνια** μετά. Περί το **1785** στην Αμερική, Σκωτία και Γαλλία γίνονται οι πρώτες προσπάθειες εφαρμογής ατμομηχανών στην πρόωση των πλοίων. Η πρώτη εμπορικά επιτυχής εφαρμογή της ναυτικής ατμοκίνησης γίνεται από τον Fulton το **1807** με το πλοίο "Clermont" που κάλυψε διαδρομή **150 μιλίων** στον ποταμό Hudson της Ν. Υόρκης σε 32 ώρες περίπου. Πέρασαν όμως πολλά Χρόνια μέχρις ότου γίνει παραδεκτή η ανωτερότητα του ατμού και του σιδήρου. Στην αρχή τα ατμόπλοια προωθούντο με τροχούς και η τεχνολογία των ατμοτροχήλατων ποταμόπλοιων μεταφέρθηκε στους ωκεανούς με τη διατήρηση έστω και επικουρικά του ιστιοφορικού χαρακτήρα που γενικά συνέχιζε να αποτελεί την κύρια μέθοδο πρόωσης των ποντοπόρων πλοίων. Ο τροχός στα ατμοκίνητα πλοία χρησιμοποιήθηκε μέχρι που ο John Ericsson κατασκεύασε την έλικα και τα πλοία από τροχήλατα έγιναν ελικοκίνητα. Η εμφάνιση των ελικοφόρων ατμοκινήτων πλοίων έγινε στο τέλος της τρίτης δεκαετίας του **19ου** αιώνα.

Παρά την επαναστατικότητα του προωθητικού μηχανισμού των πλοίων αυτών, τα καλύτερα ιστιοφόρα συνεχίζουν να είναι ταχύτερα απ' όλα τα ατμοκίνητα στα επόμενα χρόνια. Μία από τις μεγαλύτερες προόδους στην χρησιμοποίηση του ατμού για την πρόωση έγινε με την εφαρμογή του ατμοστροβίλου. Το **1897** ο **Charles Parsons παρουσίασε το πλοίο "Turbinia"** να κινείται με ταχύτητα 34 κόμβων. Το **1911** ένα νέο μέσο πρόωσης, η ντιζελ ατμομηχανή, εφευρέθηκε από τον Γερμανό μηχανικό, Rudolf Diesel, και χρησιμοποιήθηκε στην ναυτιλία. Το πρώτο ντιζελοκίνητο ποντοπόρο πλοίο ήταν το "**Selandia**", το **1912**.

Το έτος **1954** οι Η.Π.Α. καθείλκυσαν ένα πυρηνοκίνητο υποβρύχιο και το ονόμασαν "Αυτίλος". Και έτσι μιά νέα εφαρμογή στην πρόωση του πλοίου εφαρμόζεται, η χρήση της πυρηνικής ενέργειας.

3 Ιστορική αναδρομή στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

Η ναυτιλία ως απασχόληση του ανθρώπου στη θάλασσα με τη στενότερη έννοια του όρου, αρχίζει από την προϊστορία.

Αρχίζει με την πρώτη πάλη του ανθρώπου με την φύση, όταν ο άνθρωπος αναζήτησε στην θάλασσα την τροφή του.

Ιδιαίτερη όμως σημασία έχει η θάλασσα για την χώρα μας. Διότι άσκησε σημαντική επιρροή στον πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό τους στόλο αδόθηκε σ' όλο τον κόσμο.

Γιά μας τους Έλληνες, η ναυτοσύνη αποτελεί ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως χώρας μας, κυρίως δε των ναυτοτόπων μας.

Ναυτοσύνη είναι η ικανότητα του ανθρώπου να ανταπεξέρχεται στις δύσκολες θαλάσσιες συνθήκες και συνάμα να επωφελείται κατά τον καλύτερο τρόπο από το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ναυτότοπος είναι η περιοχή όπου οι κάτοικοί της ασχολούνται βασικά με τα θαλάσσια έργα, το ναυτεμπόριο και την αλιεία.

Την πορεία του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα θα εξετάσουμε τώρα, με μεγάλη βέβαια συντομία, διότι η ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας απαιτεί τόμους ολόκληρους για να γραφτεί, με σκοπό να αντιληφθούμε ως εξέλιξη της και να απονοήσουμε την μεγάλη συμβολή της στην ιστορία της πατρίδας μας.

Μινωική εποχή: Στην Κρήτη αναπτύχθηκε από το **3.000 π.Χ.** μέχρι το **1.000 π.Χ.** ένας εξόλογος πολιτισμός που ονομάστηκε Μινωικός πολιτισμός. Οι Κρήτες στη 2η χιλιετία π.Χ. κυριάρχησαν με τα πλοία τους στην Ανατολική Μεσόγειο. Η αξιόλογη ναυτική τους δύναμη κλειόταν στην έλλειψη τεχνών στη μεγαλόνησο. Ήταν τέτοια μάλιστα η θαλασσοκρατορία των Κρητών που δημιούργησε μύθους που εκφράζουν την οικονομική κυριαρχία της Κρήτης, όπως ο μύθος με τον Μινώταυρο. Χάρις στον εμπορικό τους στόλο οι Κρήτες έμποροι έφερναν στο νησί μαρμάρινο από την Κύπρο, κασσίτερο από την Αδριατική, χρυσό και ασήμι από τα νησιά του Αιγαίου, μέθυσο και ελεφαντοστό από την Αίγυπτο. Επίσης με τα πλοία τους μετέφεραν σε διάφορα μέρη μάνια δικά τους προϊόντα όπως υφάσματα, όπλα, εργαλεία, Αγγεία κ.λ.π. Επίσης από αιγυπτιακή πινακίδα διαπιστώνεται ότι ο Φαραώ Τούθμωσις ο Γ' ανέθεσε σε Κρήτες την μεταφορά ξυλείας από το Λίβανο στη χώρα του.

Μυκηναϊκή εποχή: Τη δεύτερη χιλιετηρίδα π.Χ. όταν ο Μινωικός πολιτισμός βρισκόταν στην ακμή του, στην Ελλάδα ήρθαν οι Αχαιοί που φέρνοντας μαζί τους τα άλογα, τα οποία και χρησιμοποίησαν στον πόλεμο, κατόρθωσαν να επικρατήσουν στον Ελλαδικό χώρο. Με την επίδραση του Μινωικού πολιτισμού δημιούργησαν δικό τους πολιτισμό τον Μυκηναϊκό, που πήρε το όνομά του από το σπουδαιότερο κέντρο του τις Μυκήνες. Οι Αχαιοί μολονότι ήρθαν από το βορρά, εξοικειώθηκαν αμέσως με τη θάλασσα και με την κατάλυση της Μινωικής θαλασσοκρατορίας, επικράτησαν στη Μεσόγειο θάλασσα. Ανάμνηση της θαλασσοκρατορίας αυτής είναι ο μύθος της Αργοναυτικής εκστρατείας.

Δωριείς: Την πρώτη χιλιετηρίδα π.Χ. κατέρχονται στον Ελλαδικό χώρο οι Δωριείς, οι οποίοι προσπαθούν να κυριαρχήσουν στις περιοχές των Αχαιών. Οι Αχαιοί μη δυνάμενοι να αποκρούσουν τους επιδρομείς στράφηκαν προς τον Ανατολή. Από ανάγκη την περίοδο αυτή παρατηρείται

καλύτερη κίνηση στην κατασκευή πλοίων που μετέφεραν τους Αχαιοούς στα νησιά του Αιγαίου και τις Μικρασιατικές ακτές όπου ιδρύσαν αποικίες και επιδόθηκαν με επιτυχία στο θαλάσσιο εμπόριο.

Αρχαϊκή εποχή: στην αρχαϊκή περίοδο, **8ος με 6ος αιώνας π.Χ.**, αναπτύχθηκαν οι πόλεις-επόρτες και παράλληλα ιδρύθηκαν αποικίες στα παράλια του Εύξεινου Πόντου, της Μ. Ασίας και της νότιας Ιταλίας. Σ' αυτό βοήθησε πάρα πολύ, ο εμπορικός στόλος των πόλεων αυτών, που μετέφερε τους αποίκους στις νέες εστίες τους. Ιδιαίτερα αναπτύχθηκε η Κόρινθος που λόγω της γεωγραφικής της θέσης, με τα δύο της λιμάνια τις Κεγχρεές και το Λέχαιο, κατέστη σπουδαίο εμπορικό και εμπορικό κέντρο. Πρώτα οι Κορίνθιοι έφτιαξαν τριήρεις. Επίσης η Αίγινα απέκτησε σημαντικό εμπορικό στόλο, όπως και η Μίλητος, η Χαλκίδα, η Ερέτρια κ.λ.π.

Κλασική εποχή: Με την εμφάνιση των Περσών στο Αιγαίο πέλαγος, η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό.

Αποτέλεσμα της ναυτικής αφύπνισης των Ελλήνων ήταν η ήττα των Περσών σε πολλές ναυμαχίες και η εκδίωξη αυτών από τη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου. Μετά το τέλος των Περσικών πολέμων, η Αθήνα αναπτύχθηκε σε μεγάλη ναυτική δύναμη και ο Πειραιάς από ερημική τοποθεσία απέκτησε το σπουδαιότερο εμπορικό και ναυτικό κέντρο της Μεσογείου. Η Αθήνα όμως έχασε το κύριο κέντρο της ως ναυτική δύναμη μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο όταν και υποτάχθηκε στη Σπάρτη.

Αλεξανδρινή εποχή: Τη σημασία του ναυτικού ανέληψε και ο Μέγας Αλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Ασία. Πολλές φορές αναγκάστηκε να δώσει εντολή για ναυπήγηση πλοίων, και με τη βοήθεια του στόλου, του οποίου την διακυβέρνηση είχε αναθέσει στον Νέαρχο, πέτυχε σημαντικές νίκες επί των Περσών και το κυριότερο έφθασε μέχρι το Δέλτα του Ινδού ποταμού, η εξερεύνηση του οποίου υπήρξε μία από τις μεγαλύτερες προσφορές του Μ. Αλεξάνδρου στον ανθρώπινο πολιτισμό. Και οι απόγονοι του Μεγάλου Αλεξάνδρου ανέληφθησαν την σημασία του ναυτικού και πολλές πόλεις των ελληνιστικών κρατών αναπτύχθηκαν σε σπουδαία εμποροναυτικά κέντρα, όπως η Αλεξάνδρεια. Κατά την Αλεξανδρινή περίοδο, η Ρόδος είχε ακμάσει σε μεγάλο βαθμό χάρη στους ναυτικούς της. Τα εμπορικά της πλοία ταξίδευαν σε όλη την Μεσόγειο και τη μαύρη θάλασσα και στη νήσο είχαν αναπτυχθεί σπουδαίες ναυτικές επιχειρήσεις, η δε ανάγκη επίλυσης των διαφόρων πολύπλοκων προβλημάτων που εγεννώντο από τις εμπορικές ναυτικές σχέσεις, διαμόρφωσε το ναυτικό νόμο των Ροδίων.

Ρωμαϊκή εποχή: Κατά την Ρωμαϊκή εποχή το ναυτικό των Ελληνικών πόλεων παρακμάζει και το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται από το Ρωμαϊκό ναυτικό που λόγω της βελτίωσης της ναυπηγικής τέχνης αποτελείται από πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

Βυζαντινή εποχή: Με την ίδρυση της Κωνσταντινούπολης και την ραγδαία ανάπτυξη της σε εμπορικό κέντρο, αφυπνίστηκε η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλασσιών οδών που συνδέουν τις τρεις ηπείρους - Ευρώπη - Ασία - Αφρική, η Κων/λη απέκτησε και οργάνωσε πολύ καλά το ναυτικό της, που διακρινόταν σε πολεμικό και εμπορικό. Επί του Ιουστινιανού (**6ος μ.Χ.**) γνώρισε ιδιαίτερη ακμή το βυζαντινό ναυτικό. Τα Βυζαντινά πλοία που εναυπηγούντο στην Κωνσταντινούπολη ήταν μεγαλύτερα από εκείνα προηγούμενων εποχών.

Τουρκοκρατία: Με την άλωση της Κων/λης (**29 Μαΐου 1453**) από τους Τούρκους το Βυζαντινό ναυτικό καταλύθηκε, αλλά το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν εξαφανίστηκε. Οι Έλληνες των νησιών κατασκεύασαν μικρά σκάφη και θαλασσοπλούσαν με αυτά. Μάλιστα μερικές μη

υρκοκρατούμενες περιοχές συνέχισαν την ναυτιλιακή τους δραστηριότητα μέχρι την τουρκική πύακτηση (Λέσβος, Σάμος, Ρόδος, Σύρος, Χίος, Κρήτη). Η πειρατεία όμως που από τον **12ο αιώνα** λυμαινόταν τη θάλασσα και τα νησιά του Αιγαίου όπου είχε περισσότερα από ενενήντα ομητήρια, είχε αποκτήσει στις βορειοαφρικάνικες ακτές οργανωμένα κέντρα (Αλγέρι, Μαρόκο, Τυνησία) και περιόρισε σημαντικά τη δράση του ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Οι Τούρκοι δεν μπόρεσαν να αποκτήσουν αυτοδύναμο ναυτικό και από τον 16ο αιώνα αναγκάστηκαν να παραχωρήσουν σε χριστιανικά κράτη της Δύσης -Ενετούς, Γάλλους, Άγγλους - εμποροναυτικά προνόμια και για την προστασία του εμπορίου καθιερώθηκε τα καθεστώ των διομολογήσεων. Οι Ρωσο-Τουρκικές διενέξεις και κυρίως η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καιναρτζή (**1774**), με την οποία επιτράπη η ελεύθερη ναυσιπλοΐα των πλοίων με Ρωσική σημαία ενίσχυσε την θέση των Ελλήνων ναυτικών στο ναυτεμπόριο της Μεσογείου, επιτρέποντας σ' αυτούς να θαλασσοπλοούν με ασφάλεια κάτω από τη Ρωσική σημαία. Η Αγγλο-Γαλλική διαμάχη υπήρξε η αφορμή να πάρουν στα χέρια τους οι Έλληνες το εμπόριο της Ανατολής (Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Γαλαξειδί). Παρά την τουρκοκρατία, στις παραμονές της επανάστασης του **1821**, οι Έλληνες παρουσίαζαν αξιόλογη ναυτική δραστηριότητα και εκμεταλλευόμενοι από τα μέσα του **18ου** αιώνα τις Ρωσοτουρκικές διενέξεις και τις διαφορές των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων, ναυπήγησαν σκάφη με τα οποία εξήγαγον τα θαλάσσιο εμπόριο. Έτσι την εποχή αυτή, αναπτύχθηκαν και απέκτησαν σημαντικό ρόλο το Γαλαξειδί, οι Σπέτσες, τα Ψαρά, η Μύκονος, η Χίος, η Κάσος, η Ανδρος, η Σύμη, η Σύρος κ.α. Τα πλοία των νησιών αυτών αποτέλεσαν την ναυτική δύναμη των Ελλήνων κατά την επανάσταση. Πρέπει να σημειώσουμε την μεγάλη συμβολή του απόδημου Ελληνισμού. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως Βενετία, Λιβόρνο, Πίζα, Μασσαλία, Βιέννη, Τεργέστη, Βουκουρέστι, Βαρσοβία κ.λ.π. είχαν αναπτυχθεί ελληνικές παροικίες που βοήθησαν πάρα πολύ στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτικού χρηματοδοτώντας την κατασκευή και επάνδρωση πλοίων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας ελληνικά πληρώματα στα πλοία τους. Μετά το τέλος του απελευθερωτικού αγώνα, ο ελληνικός στόλος, κατά το μεγαλύτερο τμήμα του, είχε καταστραφεί.

3.1 Ανεξάρτητο Ελληνικό κράτος

Μεταπαραναστατική περίοδος: Στη μετεπανάστατική περίοδο, η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Οι παλαιές ναυτικές πόλεις προσπάθουν να αναπτυχθούν, σε εμπορικά και οικονομικά κέντρα. Σε ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ελλάδος αναπτύσσεται η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση. Έτσι το εμπορικό ναυτικό βαθμηδόν άρχισε να αποκτά την παλιά του αίγλη και να καταλαμβάνει εξέχουσα θέση στο διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Κατά την περίοδο αυτή, μεγάλη ακμή γνώρισε και η Ελληνική ναυτιλία στον Δούναβη ποταμό. Οι Έλληνες ανέπτυξαν οικονομικές δραστηριότητες σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του Δούναβη - Βράιλα, Γαλάτσι, Σουλινά - θεωρείται δε ότι η ναυτιλία του Δούναβη αποτέλεσε τη μεγάλη αφετηρία για τη σύγχρονη εμπορική ναυτιλία μας. Με την εισαγωγή του ατμού που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του **19ου** αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στη ναυτιλία με αργό ρυθμό. Έτσι από το **1866**, η ιστιοφόρος ναυτιλία της Ελλάδος αρχίζει να φθίνει και αρχίζει με αργό ρυθμό ο μετασχηματισμός της ναυτιλίας μας από ιστιοφόρο σε ατμοκίνητη. Μεγάλο σταθμό για την ατμοπλοΐα υπήρξε η ίδρυση στην Ερμούπολη της Σύρου της επιβατηγού ατμοπλοϊκής εταιρείας με την αρχική προσωνυμία "Ελληνική Ατμοπλοϊκή Εταιρεία" που καθιερώθηκε με το όνομα "Ατμοπλοΐα της Σύρου". Η ίδρυση της εταιρείας αυτής ταυτίζεται με την εμφάνιση στην Ελλάδα της επαβατηγού ναυτιλίας που διακρίνεται πλέον από τη φορτηγού εμπορική ναυτιλία. Μέχρι την εμφάνιση του ατμού, η ναυτιλία ήταν ενιαία χωρίς να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την μεταφορά των ανθρώπων. Αλλά κατά τους Βαλκανικούς πολέμους **1912-1913** η εμπορική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση. ποικιλοτρόπως στα διάφορα μέτωπα του

ώνα. Κατά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της. Στο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων χρονικό διάστημα, πολλές και σημαντικές διαφοροποιήσεις έγιναν στη ναυτιλία. Οι σημαντικότερες είναι:

α) η μεγένθυση του όγκου του πλοίου. Από το **1914 μέχρι το 1939** τριπλασιάστηκε ο όγκος του ελληνικού πλοίου. άλλαξε η εξωτερική του δομή, η εσωτερική του διαρρύθμιση, τα μηχανήματα μέσα κ.λ.π. Από το **1927** χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη για την κίνηση των σκαφών. Έτσι χρησιμοποιούνται οι πετρελαιοκίνητες μηχανές εσωτερικής καύσης (ντιζελ) που είναι μικρότερες σε όγκο από τις ατμομηχανές, το δε πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη είναι πολύ εύχρηστη από τον άνθρακα και απαιτεί μικρότερο όγκο αποθήκευσης. Επίσης το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη επέβαλλε την κατασκευή των δεξαμενόπλοιων.

β) διαφοροποιήσεις επήλθαν και στους ναυτιλλόμενους. Η νέα τεχνολογία απαιτεί περισσότερες γνώσεις για την καλύτερη εκτέλεση του ναυτικού επαγγέλματος. Επίσης οι εφευριστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας των στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα του κόσμου λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας. Μεγάλο κέντρο ναυτιλιακής δραστηριότητας Ελλήνων δημιουργήθηκε στο Λονδίνο. Κατά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο η εμπορική ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της Γερμανικής αεροπορίας. Η εμπορική ναυτιλία συνέχισε τη δραστηριότητά της προσφέροντας υπηρεσίες στους συμμαχικούς με την διενέργεια υπερωκεάνιων μεταφορών μεταξύ Αφρικής - Αγγλίας - Ρωσίας - Αμερικής. Ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος υπήρξε καταστρεπτικότερος για την Ελληνική εμπορική ναυτιλία. Σταθμό στην εξέλιξη της ναυτιλίας μας υπήρξε η χορήγηση, το **1947 100 Λύριμπερτους** από τις Η.Π.Α. στην Ελληνική κυβέρνηση και η κατανομή τους στους Έλληνες εφοπλιστές με προνοϊκούς όρους. Τα πλοία αυτά απετέλεσαν το φυτώριο απ' όπου γιγαντώθηκε η φορτηγός εμπορική ναυτιλία. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός ναυτιλία και η επιβατηγός ναυτιλία. Οι κλάδοι αυτοί με το πέρασμα του χρόνου αναπτύχθηκαν περισσότερο ανταποκρινόμενοι κάθε φορά στις απαιτήσεις ως μεταπολεμικής ζωής και στις απαιτήσεις που ανέκυψαν και ανακλύπουν από την τεχνολογική εξέλιξη και την ανάπτυξη της κοινωνίας φορτηγός ναυτιλία. Φορτηγός ναυτιλία καλείται το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων.

Ανακρίνεται στα:

α) ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters) που κινούνται κοντά στις ακτές. Είναι μικρού μεγέθους και μικρής χωρητικότητας, ευκίνητα και είναι διαρρυθμισμένα ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν, έτσι έχουμε τα μώτορσιπς που μεταφέρουν ξηρό φορτίο, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν υγρά φορτία, τα μεταλλοφόρα, τα πλοία-ψυγεία και άλλα.

β) φορτηγά πλοία γραμμών (car on liners) που εκτελούν τακτικές δρομολογιακές γραμμές, συνδέουν μεγάλες αποστάσεις, κινούνται μεταξύ απομακρυσμένων κρατών και ηπείρων. Έχουν μεγάλη χωρητικότητα και αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα. Σ' αυτά συγκαταλέγονται και τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (containers) τα container-ships, η εμφάνιση των οποίων έδωσε νέα ώθηση στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, με την ανάγκη επίλυσης προβλημάτων όπως συσκευασίας φορτίων, διευθέτησης φορτίων πάνω στο κατάστρωμα, μέσα στο φορτοεκφόρτωση είτε στο πλοίο, είτε κυρίως στο λιμάνι (λιμενικές εγκαταστάσεις), μεγάλη χωρητικότητα κ.λ.π.

γ) ελεύθερα φορτηγά (tramps) που ασχολούνται με τη μεταφορά διαφόρων ομοειδών φορτίων. Αυτά δεν κάνουν διάκριση τόπου, χρόνου και φορτίου. Κινούνται σε όλα τα μήκη και πλάτη της θάλασσας και αναζητούν παντού φορτίο για να μεταφέρουν. Μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μέχρι το **1955** ο αντιπροσωπευτικότερος τύπος είναι το πλοίο "liberty". Μετά από αυτά χρησιμοποιήθηκαν τα πλοία με την ονομασία Freedom - (αντιλίμπερτις).

δ) δεξαμενόπλοια (tankers) που όπως και η λέξη δηλώνει ότι αποτελούνται από δεξαμενές για την μεταφορά υγρών φορτίων σε πολύ μεγάλες ποσότητες.

πλοία για τη μεταφορά ειδικών φορτίων όπως ζώα, ζάχαρη, φρούτα, μέταλλα, κ.λ.π.

Επιβατηγός ναυτιλία

Επιβατηγός ναυτιλία είναι το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με την μεταφορά επιβατών. Διακρίνονται σε:

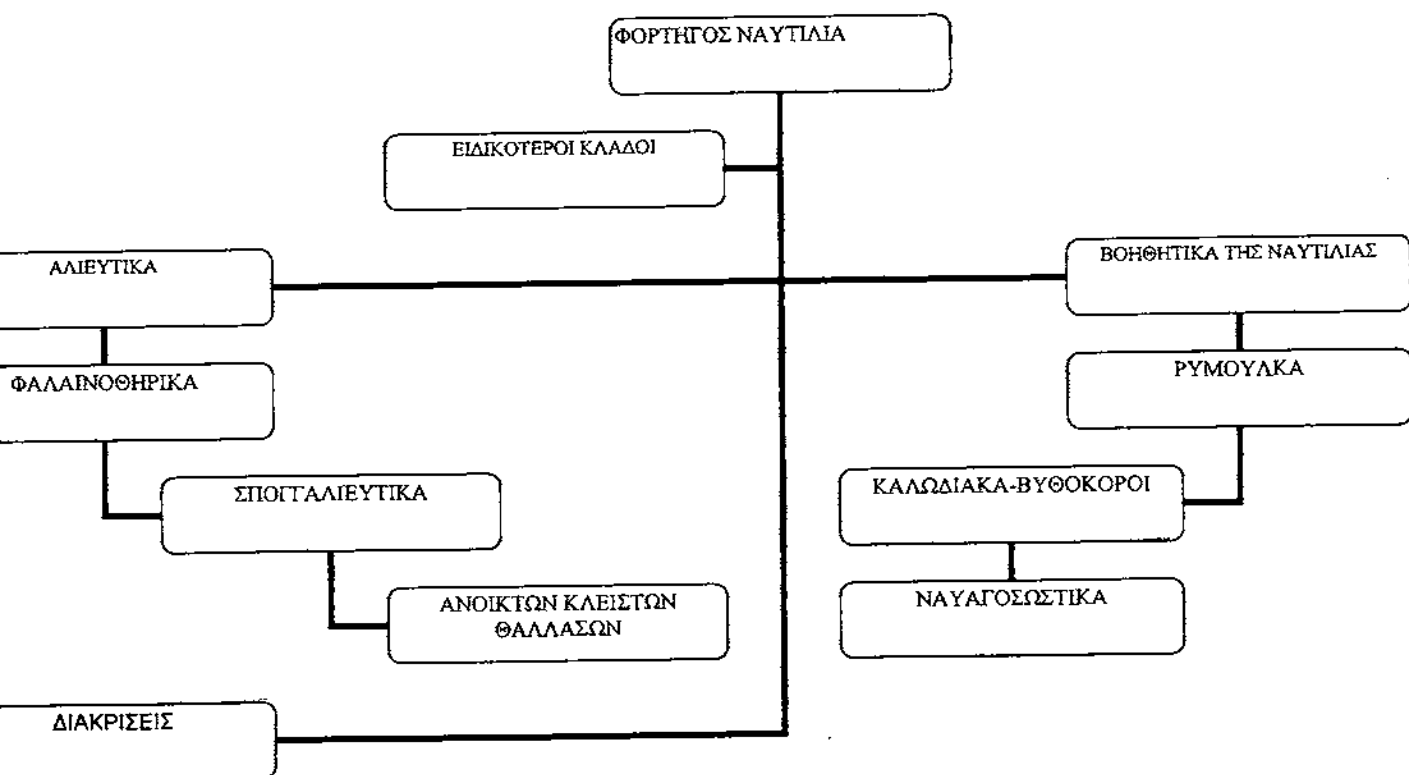
1) ακτοπλοϊκά, που κινούνται σε μικρή ακτίνα κοντά στις ακτές και μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών της και εξυπηρετούν τη θαλάσσια συγκοινωνία αυτών. Χαρακτηριστικός τύπος αυτών είναι τα πορθμεία (ferry boat) .

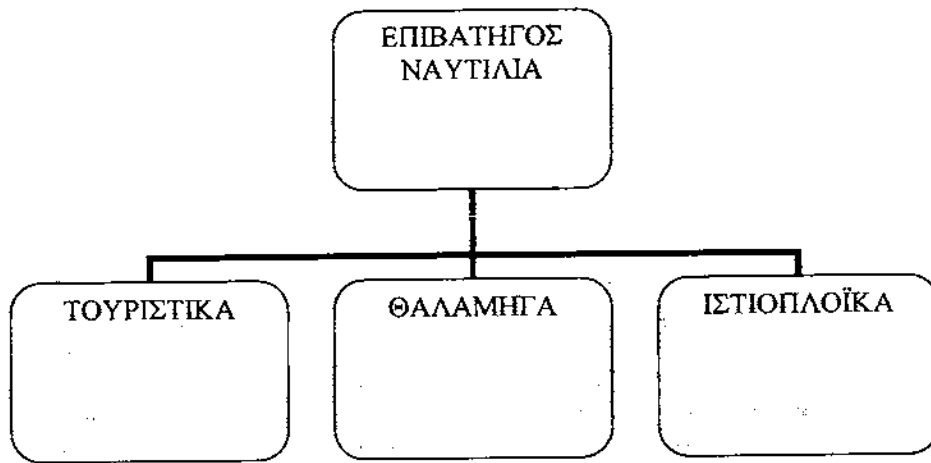
2) επιβατικά μεσογειακών γραμμών, είναι αυτά που συνδέουν τους μεγαλύτερους λιμένες της χώρας με άλλους των χωρών της Μεσογείου.

3) οχηματογωγά, είναι τα επιβατηγά πλοία που έχουν διασκευασμένους χώρους για τη μεταφορά οχημάτων.

4) υπερωκεάνια, που εκτελούν ταξίδια στους ωκεανούς.

Αυτές είναι οι δύο μεγάλες κατηγορίες της ναυτιλίας, έτσι όπως άρχιζε να διαμορφώνεται μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Οι δύο αυτοί κλάδοι αποκτούν με την τεχνολογική πρόοδο στην ναυπηγική τέχνη αλλά και με την εξειδίκευση του προορισμού τους πιο ειδικότερους κλάδους όπως:





ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

2.1 Ιστορική ανασκόπηση της οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

«Τα managerial επίπεδα έχουν ήδη μειωθεί στο ένα τρίτο και θα μειωθούν δραστικά και στο μελλον. Αυτό έχει σαν αιτία το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις που βασίζονται στην πληροφορία χρειάζονται λιγότερα ιεραρχικά επίπεδα από εκείνες που έχουν το παραδοσιακό μοντέλο της εντολής και του ελέγχου».
P. drucker, 1989.

Όπως όλα τα πράγματα που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις, έτσι και η οργανωτική μορφή τους πέρασε από πολλά στάδια για να καταλήξει στους σημερινούς τύπους. Η οργάνωση στη ναυτιλιακή επιχείρηση εξαρτάται από την μορφή και τους στόχους αυτής της επιχείρησης και επηρεάζεται από την τεχνολογία που υπάρχει, καθώς και από τις αρχές του μανατζμεντ. Επίσης καθοριστικό ρόλο παίζει και το μέγεθος της επιχείρησης.

Πιο κάτω δίνονται τα οργανογράμματα και γίνεται ανάλυση των βασικών μορφών οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε διάφορες εποχές. Διακρίνουμε τρεις περιόδους ανάλογα με το ποιά οργάνωση του γραφείου ή του πλοίου κυριαρχούσε στη λήψη αποφάσεων:

- (1) η κυριαρχία του πλοίου 1920-1960,
- (2) η κυριαρχία του γραφείου 1960-1970, και
- (3) η μικτή κυριαρχία πλοίου -γραφείου (1970-σήμερα).

Μερικοί ορισμοί είναι απαραίτητοι πριν ξεκινήσουμε την ιστορική ανασκόπηση της Οργάνωσης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να οριστεί σαν

μία κοινωνική μονάδα, που είναι προσεκτικά συντονισμένη, με ορισμένα αναγνωρισμένα όρια, που λειτουργεί σε σχετική συνεχή βάση, για να επιτύχει έναν κοινό σκοπό ή σύνολο σκοπών. Η οργανωτική δομή μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι αυτή που ορίζει τον τρόπο με τον οποίο τα διάφορα καθήκοντα πρέπει να κατανεμηθούν, ποιος αναφέρεται σε ποιόν καθώς

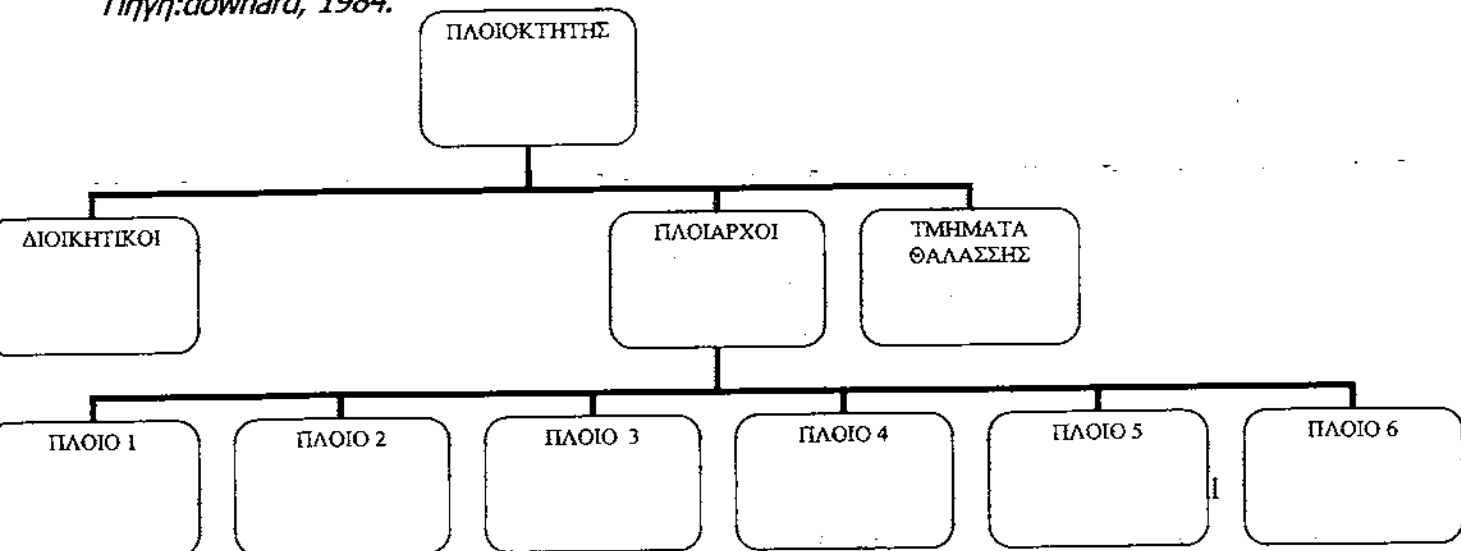
στους συντονιστικούς μηχανισμούς και τα πρότυπα επαγγελματικής συνεργασίας που θα πρέπει να ακολουθηθούν. Έχει αναγνωριστεί ότι η οργανωτική δομή (οργάνωση των επιχειρήσεων αποτελείται από τρία συστατικά: (1) βαθμός απλότητας της οργάνωσης (complexity), (2) βαθμός καταγραφής της οργάνωσης (formalization), (3) βαθμός συγκέντρωσης των εξουσιών (centralization). Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι κατ'εξοχήν περίπτωση περίπλοκης οργάνωσης διότι το πλοίο στο οποίο γίνεται η «Παραγωγή» βρίσκεται γεωγραφικά μακριά. Τα κέντρα εξουσίας είναι πράγματι δύο, το επιτελικό γραφείο και το πλοίο. Η εξειδίκευση τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο είναι πολύ εκτεταμένη. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει επίσης και αυτή γίνει τυπική διότι έχει αναπτυχθεί μεγάλος όγκος κανόνων και διαδικασιών, οι οποίοι σκοπεύουν να κατευθύνουν την συμπεριφορά των εργαζομένων, ιδιαίτερα στο πλοίο σε σχέση με τις διεθνείς συμβάσεις και τις εγκυκλίους του επιτελικού γραφείου. Ο τρόπος διανομής εκχώρησης της εξουσίας στη ναυτιλιακή επιχείρηση θα μας απασχολήσει σε ιδιαίτερο κεφάλαιο, αλλά ο βαθμός εκχώρησης της εξουσίας είναι προσωπική επιλογή του πλοιοκτήτη, ο οποίος υφίσταται και τον κίνδυνο απώλειας του κεφαλαίου του.

Ο όρος του Σχεδιασμού της Οργανωτικής Δομής αναφέρεται στην κατασκευή και στην αλλαγή της δομής αυτής της επιχείρησης προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της επιχείρησης (εκπόνηση σχετικού οργανογράμματος, organization chart). Η θεωρία της Οργάνωσης είναι η επιστήμη που μελετά την δομή και το σχεδιασμό των επιχειρήσεων και είναι ευρύτερη και πιο μακροσκοπική έννοια της οργανωτικής συμπεριφοράς (organization behavior) που εστιάζει την προσοχή της στα άτομα και στις μικρές ομάδες.

Η κυριαρχία του πλοίου (1920-1960)

Στο τέλος της εποχής της πρόωσης των πλοίων με ιστούς (1930), δηλαδή της εποχής της ιστιοφόρου ναυτιλίας, το οργανόγραμμα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ήταν όπως φαίνεται στο διάγραμμα (Διάγραμμα Τύπος οργάνωσης ιστιοφόρου ναυτιλίας.)

Πηγή: downward, 1984.

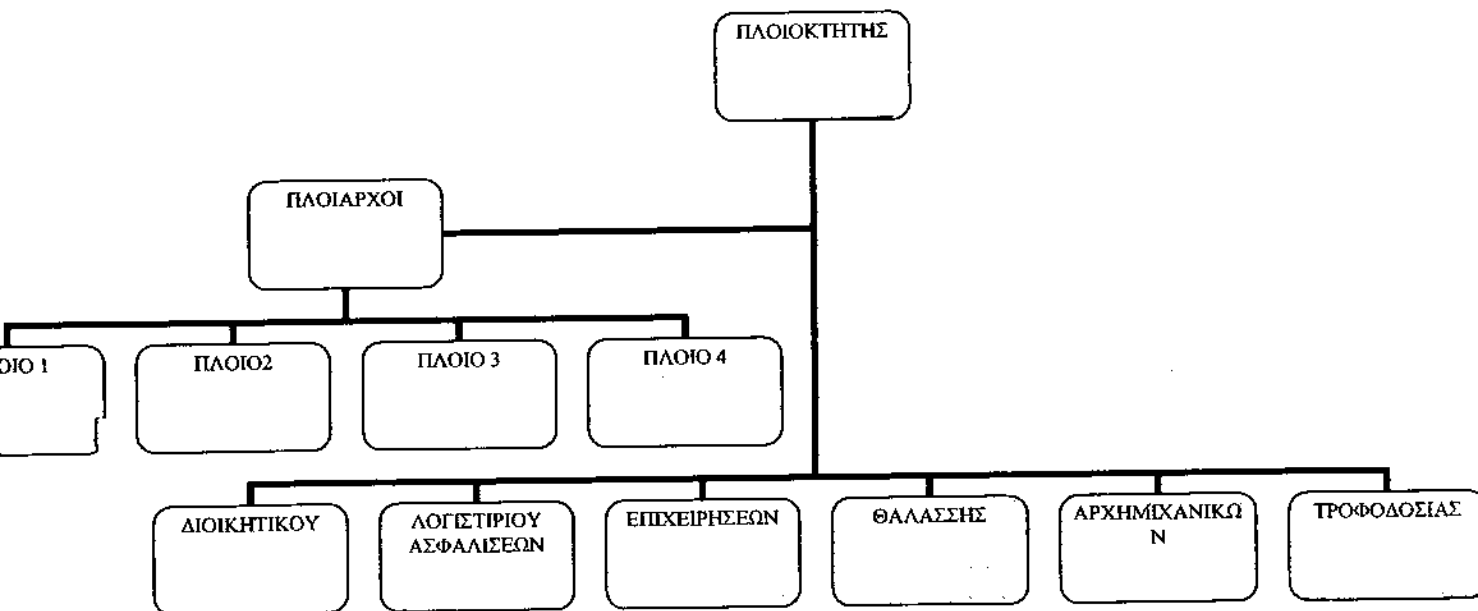


Ο πλοιοκτήτης έχει γραμμή επικοινωνίας εξουσίας με τους πλοιάρχους κατευθείαν, καθώς και με δυο συγκεντρωτικά τμήματα: ένα Θαλάσσης και ένα Διοικητικό. Πρόσθετο και σημαντικό, δεν έχει κανείς πλην των Πλοιάρχων, απευθείας γραμμή επικοινωνίας και εξουσίας με τα πλοία. Βαθμός επικοινωνίας υπάρχει και από το Διοικητικό Τμήμα και το τμήμα Θαλάσσης προς τους πλοιάρχους και αντίστροφα. Από το οργανόγραμμα αυτό απουσιάζουν πολλά χωριστά τμήματα που αναπτύχθηκαν αργότερα όπως των Ναυλώσεων, των Ασφαλίσεων, του Λογιστηρίου κ.α.

Η οργάνωση του διαγράμματος είναι σαφώς επηρεασμένη από την κατάσταση της Τεχνολογίας στις τηλεπικοινωνίες την εποχή εκείνη καθώς και από την φύση της πρόωσης των πλοίων.

Η οργάνωση αυτή της ιστιοφόρου ναυτιλίας έχει συγκεντρωτικό χαρακτήρα και το κύριο βάρος εξουσίας και την εκτέλεση εντολών κ.λ.π. στα πλοία φέρουν οι πλοίαρχοι. Τα πλοία έχουν μεγάλη απομόνωση από το διοικητικό και πλοιοκτητικό κέντρο και από το Τμήμα των στελεχών θαλάσσης (δηλ. των Αρχιπλοιάρχων ή τμημάτων θαλάσσης).

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΠΟΧΗΣ ΠΡΟΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΑΤΜΟ(1930-1940)



Το οργανόγραμμα του παραπάνω σχήματος έχει ενσωματώσει μεγάλες μεταβολές που έχουν γίνει στην οργάνωση των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων με την είσοδο του ατμού σαν μέσο πρόωσης των πλοίων, και τις βελτιωμένες μεθόδους τηλεπικοινωνιών της εποχής.

Οι αρχιμηχανικοί των πλοίων εμφανίζονται αρχικά σαν χωριστό τμήμα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον με χωριστό τμήμα, απέκτησε και η τροφοδοσία των πλοίων. Κάποια τμηματική υπόσταση έλαβαν το Λογιστήριο και οι Ασφαλίσεις των Πλοίων σαν γραφεία τμημάτων.

Η κύρια γραμμή επικοινωνίας / εξουσίας είναι πάλι από τον πλοιοκτήτη προς ένα αρκετά ευρύτερο από πριν αριθμό τμημάτων και προς τους πλοiάρχους. Η επικοινωνία / εξουσία προς τα πλοiα γίνεται από τον Πλοιοκτήτη και πάλι μέσω των Πλοiάρχων. Την εποχή αυτή αναπτύσσεται η ικανότητα του κεντρικού γραφείου να βρίσκει ναύλους χωρίς τη βοήθεια των πλοiάρχων των πλοiών.

Την εποχή αυτή επίσης αποτελεί γεγονός ιδιαίτερης μνείας το ότι η επικοινωνία μπορούσε να γίνεται από το συμβούλιο των Διευθυντών (board of directors) αντί από τον πλοιοκτήτη. Έτσι οι εντολές υπόκειντο σε συντονισμό, αλλά το σπουδαίο ήταν ότι ο πλοiάρχος είχε κατευθείαν, γραμμή επικοινωνίας εξουσίας με το Συμβούλιο των Διευθυντών. Ο όγκος των επικοινωνιών την εποχή αυτή ήταν συνήθως μικρός. Ορισμένα τμήματα επικοινωνούσαν και με το τμήμα των πλοiάρχων (θαλάσσης). Κανένα τμήμα όμως δεν έχει επικοινωνία/εξουσία κατευθείαν με τα πλοiα.

Το πιο πάνω απλό και συγκεντρωτικού τύπου οργανόγραμμα μπορεί να βρεθεί και σήμερα σε ναυτιλιακές εταιρείες. Μάλιστα είναι δυνατό να μην υπάρχει τμήμα τροφοδοσίας ή τμήμα προμηθειών όπως λέγεται σήμερα και όλες τις προμήθειες στο εξωτερικό να πραγματοποιεί με πλήρη ευθύνη ο Πλοiάρχος του πλοiού. Όμοια μπορεί να μην υπάρχει τμήμα Αρχιμηχανικών ή Τεχνικό τμήμα όπως λέγεται σήμερα και την ευθύνη για μικρές επισκευές να έχουν ο πλοiάρχος και ο μηχανικός του πλοiού.

Ο ρόλος των τμημάτων θαλάσσης, αρχιμηχανικών ή αρχιπλοiάρχων ή μηχανικών σε μια τέτοια οργάνωση είναι η επίβλεψη, η λύση επειγόντων προβλημάτων, οι μεγάλες επισκευές και οι εργασίες συντήρησης καθώς και η ενημέρωση του προσωπικού του πλοiού για τις νέες νομοθεσίες και η παροχή τεχνικών πληροφοριών.

Η νέα αυτή οργάνωση είναι γενικά συγκεντρωτική, διότι ο πλοiάρχος δεν είναι πλήρως υπεύθυνος για τη διοίκηση του πλοiού παρ' όλο που καλείται να πάρει πολλές αποφάσεις μόνος του.

Η πιο πάνω οργάνωση προσιδιάζει σε εταιρεία με πλοiα όσο γίνεται απλούστερης τεχνολογίας και με προσωπικό πλοiών που έχουν λάβει τη βασική μόνο εκπαίδευση. Σε μια τέτοια οργάνωση δεν υπάρχει ούτε ο εξοπλισμός ούτε το εκπαιδευμένο προσωπικό στο γραφείο ή στα πλοiα για να προωθήσει κανείς σύγχρονες και πολύπλοκες τεχνικές διοίκησης πλοiών, παρ' όλο που είναι δυνατό να υιοθετήσει κανείς τις μεθόδους προγραμματισμένης συντήρησης και παρακολούθησης της ανάγκης τοποθέτησης κυρίων εξοπλισμών από προσωπικό φυσικά εκτός των πλοiών. Αλλά και αυτό απαιτεί μεγάλη προϋπηρεσία των ανθρώπων- κλειδιά και κατανόηση των συστημάτων αυτών.

Η πιο πάνω οργάνωση απαιτεί προσεκτική επιλογή των πλοiάρχων και πρώτων μηχανικών διότι αυτό είναι το κρίσιμο στοιχείο ιδιαίτερα λόγω αυτής της οργάνωσης. Σε μια τέτοια οργάνωση συνήθως δεν υπάρχουν καθορισμένες δικαιοδοσίες και εξουσίες. Η στελέχωση του κεντρικού γραφείου είναι πολύ λιτή.

Η πλειοψηφία του προσωπικού του κεντρικού γραφείου έχει ευρύ φάσμα ευθυνών και οι επικοινωνίες μεταξύ τους είναι άτυπες, γρήγορες ομοίως και επομένως αποτελεσματικές. Ο σχεδιασμός (planning) και ο προϋπολογισμός (budgeting) γίνεται στο κεντρικό γραφείο αλλά οι πλοiάρχοι και οι πρώτοι μηχανικοί παρέχουν τις πληροφορίες για τυχόν δαπάνες και για τυχόν ανάγκες.

Για ναυτιλιακές εταιρείες με πλοiα απλής τεχνολογίας που ακολουθούν πολιτικές απασχόλησης περιπτώσιακών πληρωμάτων σε όλα τα επίπεδα, προσιδιάζει η κεντρική

ελεγχόμενη οργάνωση. Εναλλακτικά σε αυτή την οργάνωση μπορεί να υπάρχει ένα μικρό κεντρικό προσωπικό και να γίνεται η πρόσληψη μόνιμων και αξιόπιστων πλοιάρχων και πρώτων μηχανικών οι οποίοι επιχειρούν την πλειονότητα των βραχυχρόνιας φύσης επισκευών και προμηθειών στη διάρκεια του ταξιδιού (λήψη αποφάσεων).

Το πιο πάνω επιχείρημα ισχύει εφόσον αποδειχθεί ότι το κόστος λανθασμένων αποφάσεων προμηθειών σε λάθος λιμάνια, είναι μικρότερο του κόστους της διατήρησης προσωπικού και συστήματος ελέγχου του κόστους αυτού.

Για τις περιπτώσεις σοβαρών επισκευών, εξωτερικοί σύμβουλοι μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την παροχή τεχνικών προδιαγραφών, προσφορών, επιλογής μονάδας επισκευών, παρακολούθησης των επισκευών και έγκρισης των σχετικών δαπανών.

Το επιχείρημα εδώ είναι ότι το κόστος της πιο πάνω λύσης θα είναι μικρότερο από το κόστος διατήρησης στο γραφείο τεχνικού προσωπικού. Βέβαια, το τεχνικό τμήμα ασχολείται και με την ενημέρωση των ανθρώπων του πλοίου σε τεχνικά ζητήματα, στην προώθηση παραγγελιών και στο συντονισμό αλλαγών του πληρώματος. Η επιτυχία της οργάνωσης αυτής εξαρτάται από τον πλοίαρχο και τον Α' μηχανικό και από το ότι ο πλοιοκτήτης για τη δικής του προστασία τους επιβλέπει άσχετα με την αποτελεσματικότητα τους. Αν μπορεί κανείς να παραμείνει ανταγωνιστικός μέσω ευθυνών πληρωμάτων, η οργάνωση αυτή είναι κατάλληλη κάτω από τις πιο πάνω προϋποθέσεις. Η ανάλυση που προηγήθηκε τοποθετεί σε κεντρική θέση το θέμα του μεγάλου ή μικρού, και ανάλογου κόστους, επιτελικού γραφείου. Το επιτελικό γραφείο επιβαρύνει το Πλοίο με κόστος διοίκησης με μερικές εκατοντάδες δολάρια την ημέρα. Κατά την γνώμη μας η μεγάλη ή μικρή έκταση του επιτελείου εξαρτάται από την ποιότητα των δυνάμεων στο θέατρο των επιχειρήσεων (πλήρωμα).

2.2. Τυπολογία πλοίων

Κάποτε οι άνθρωποι μιλούσαν για πλοία χωρίς να αναφέρονται σε κάποιο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτών. Εννοούσαν το πλοίο γενικά, δηλαδή εκείνο το μεταφορικό μέσο που είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει μέσω του υγρού στοιχείου -θάλασσας, ποταμού, λίμνης - πράγματα και πρόσωπα. Με την πάροδο των αιώνων άρχισε σταδιακά να γίνεται εμφανής η ανάγκη διαχωρισμού του χώρου μεταφοράς πραγμάτων από το χώρο μεταφοράς προσώπων, αρχικά στο ίδιο πλοίο. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία, μέχρι τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, ήταν μικρές και εντοπιζόνταν στις διάφορες παραλλαγές του σκάφους και της κινητήριας δύναμης που ήταν ο αέρας και η ανθρώπινη δύναμη. Στην διάρκεια του προηγούμενου αιώνα δύο σημαντικές αλλαγές σημειώθηκαν στο χώρο της ναυπηγίας:

α) σχετικά με την δύναμη πρόωσης, αυτή έγινε μηχανική με την χρησιμοποίηση του, ατμού στα πλοία και

β) σχετικά με το υλικό κατασκευής που χρησιμοποιήθηκε στη ναυπήγηση πλοίων, ο σίδηρος και άλλα μέταλλα.

Τα πλοία ήταν κατασκευασμένα, κατά κανόνα από σίδηρο και κινούνταν με ατμομηχανές χωρίς όμως να εκλείπουν τα ξύλινα σκάφη που κινούνταν με πανιά. Καθώς όμως η σιδηρά κατασκευή αποδεικνυόταν περισσότερο επικερδής στην εκμετάλλευση του πλοίου,

επικράτησε με την πάροδο του χρόνου. Αρχίζει δε, να γίνεται διάκριση μεταξύ φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και μάλιστα διαμορφώνεται η τάση για ναυπήγηση ειδικών πλοίων για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η τάση αυτή για κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων προέκυψε από την ανάγκη για οικονομικότερη, αποδοτικότερη και ταχύτερη μεταφορά των φορτίων. Έτσι σιγά σιγά έχανε έδαφος η παλαιά αντίληψη που ήθελε τα πλοία να χρησιμοποιούνται για όλες τις μεταφορές φορτίων. Οι νέες αντιλήψεις που επικράτησαν στην ναυτιλία για οικονομία χρόνου και χώρου, ήθελαν το πλοίο να έχει ταχύτητα για να περιορίσει στο ελάχιστο το χρόνο ταξιδιού, να έχει γερή κατασκευή για να διαπλέει επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και να μην εξαναγκάζεται να λοξοδρομεί ή να καθυστερεί τον απόπλου μέχρι τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών, να έχει τέτοια διαρρύθμιση εσωτερικού χώρου για τη μεταφορά φορτίου και τέτοιο εξοπλισμό ώστε να διενεργούνται με ταχύτητα οι φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια, με την όσο το δυνατόν χρονικά μικρότερη παραμονή τους σ' αυτά.

Αρχισε να γίνεται αντιληπτή και στη θαλάσσια μεταφορά όπως και σε κάθε μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η επιδίωξη του άριστου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση με το μικρότερο κόστος. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης, με τις όποιες μορφές και δομές εμφανίζεται στη διάρκεια του χρόνου, είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μεταφορά φορτίου στον όσο δυνατό μικρότερο χρόνο και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος. Στην προσπάθεια για επίτευξη αυτού του στόχου, μεταπολεμικά διαμορφώνονται οι εξής τάσεις:

α) η τάση για γιγαντισμό των πλοίων

β) η τάση για εξειδίκευση των μεταφορών που γίνονται με τα πλοία

γ) η τάση για τυποποίηση των πλοίων.

δ) η τάση για αυτοματισμό της κίνησης των πλοίων και της διεξαγωγής

των εργασιών σ' αυτά.

Ας αναλύσουμε με λίγα λόγια τις τάσεις αυτές.

1) Τάση για γιγαντισμό. Η τάση για την ναυπήγηση πλοίων με πολύ μεγάλη χωρητικότητα αποβλέπει στην εκμετάλλευση στον υπέρτατο δυνατό βαθμό, του βασικού πλεονεκτήματος του πλοίου έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς αυτοκινήτου, τρένου, αεροπλάνου - που συνίσταται στο χαμηλό κόστος του κατά μονάδα βάρους ή όγκου μεταφερομένου φορτίου.

Το μεγάλης χωρητικότητας πλοίο παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

α) με την αύξηση του μεγέθους του πλοίου δεν αυξάνεται ανάλογα και το κόστος ναυπήγησης. Αυτό έχει ως συνέπεια την ανάλογη πτώση των επιβαρύνσεων για απόσβεση, ασφάλιστρα, κ.λ.π.

β) αύξηση, ποσοστιαία μόνο, των δαπανών κίνησης και καυσίμων έναντι της επιταχυνόμενης μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας. Αυτό, όταν η ταχύτητα είναι σταθερή, οφείλεται στο γεγονός ότι μειώνεται η κατά μονάδα όγκου του πλοίου αναγκαία ιπποδύναμη όσο αυξάνεται το μέγεθος του πλοίου. Δηλαδή όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο λιγότερα καύσιμα και ιπποδύναμη σπαταλούνται ανά τόνο φορτίου. Έτσι το κατά τόνο κεφαλαιουχικό κόστος και η κατά μιλιόμετρικό τόνο απόσβεση είναι επίσης μικρότερη για τα μεγάλα πλοία απ' ότι είναι για τα μικρότερα.

γ) οι ανάγκες σε προσωπικό στα μεγάλα πλοία περιορίζονται και με αυτό τον τρόπο μειώνονται οι δαπάνες για πλήρωμα.

δ) περιορίζονται κατά τόνο μεταφερομένου φορτίου τα γενικά έξοδα της ναυτιλιακής

επιχείρησης, όσο το μέγεθος του πλοίου αυξάνεται, αφού τα έξοδα ουσιαστικά παραμένουν σταθερά.

Στην ενθάρρυνση της ναυπήγησης πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα συνέβαλαν:

α) η έμμονη επιδίωξη του μεγαλύτερου μέρους του διεθνούς εφοπλισμού να αντικαταστήσει τα μεγάλης ηλικίας πλοία του.

β) ο οξύς ανταγωνισμός στον στίβο των διεθνών μεταφορών μεταξύ φορτωτών, παραληπτών και εφοπλιστών.

γ) η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας των ναυπηγείων.

δ) η βελτίωση των τεχνικών μεθόδων ναυπήγησης.

Συνέπεια όλων των τάσεων και παραγόντων ήταν η συνεχής αύξηση της μέσης χωρητικότητας των πλοίων κατά **3000 Κ.Ο.Χ.** στη μεταπολεμική τριακονταετία (**1949-1979**) έναντι **620 Κ.Ο.Χ.** στην προηγηθείσα του πολέμου τριακονταετία (**1909-1939**).

Χαρακτηριστικός είναι ο πιο κάτω πίνακας, ο οποίος δείχνει ανά δεκαετία, από το **1909** μέχρι το **1989**, τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου.

Παγκόσμιος Στόλος			
Ετος	Ολική χωρητικότητα	Αρ. πλοίων	Μέση χωρ.σε κ.ο.χ.
1909	36.473.102	21.909	1.660 περίπου
1919	47.897.407	24.836	1.920 11
1929	66.407.393	29.612	2.220 11
1939	68.509.432	29.763	2.280 11
1949	82.570.915	30.248	2.750 11
1959	124.935.479	36.221	3.470 11
1969	211.660.893	50.276	4.230 11
1979	413.021.426	71.129	5.810 11
1989	410.480.693	76.100	5.400 11

πηγή: LLOYD'S REGISTER, STATISTICAL

Από το τέλος της δεκαετίας του **1970** σημειώνεται ανάσχεση στην τάση για γιγαντισμό των νέων πλοίων που παραγγέλλονται και αυτό οφείλεται σε δυσχέρειες που παρατηρούνται α) στην ναυπήγηση - δυσχέρεια διάθεσης κατάλληλης σε διαστάσεις και επαρκούς σε αντοχή ναυπηγικής εσχάρας, κατάλληλου εξοπλισμού των ναυπηγικών εγκαταστάσεων, παραγωγής κατάλληλων σε βάρος και πάχος ελασμάτων και άλλων χαλύβδινων εξαρτημάτων για το σκελετό του πλοίου και τις ενισχύσεις του. β) στην κίνηση του πλοίου . Δυσχέρεια στην αντοχή των υλικών του σκάφους και του εξαρτισμού, στην αντοχή του σκάφους από τις κοπώσεις των κυμάτων, στις δυνατότητες υποδοχής και φορτοεκφόρτωσης των πλοίων στα λιμάνια, στα ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν σε μεγάλης χωρητικότητας πλοία (κυρίως σε δεξαμενόπλοια), και οι αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(I.M.O.)για περιορισμό του μεγέθους των δεξαμενοπλοίων προς αποφυγήν των συνεπειών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών σε περίπτωση σύγκρουσης και προσάραξης.

2) Η τάση για νέα εξειδίκευση μεταφορών και πλοίων. Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες

μεταφορές οφείλεται αφενός μεν στην συνεχή ανάπτυξη του εμπορίου, αφετέρου δε στην αύξηση διακίνησης αγαθών μέσω θαλάσσης. Οφείλεται βέβαια και στις τεχνολογικές αναπροσαρμογές που έλαβαν χώρα στη μεταπολεμική περίοδο και αφορούσαν στη διάταξη των κυτών των πλοίων και στα μέσα φορτοεκφόρτωσης τόσο αυτών όσο και των λιμένων. Με την εξιδεικευση των πλοίων επιτεύχθηκε:

- α) η ικανοποίηση των αναγκών της σύγχρονης βιομηχανίας με ταχύτερο, οικονομικότερο και ασφαλέστερο τρόπο,
- β) η διακίνηση των φορτίων που απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά την μεταφορά τους και
- γ) ο περιορισμός της χρονικής διάρκειας μεγαλύτερης ταχύτητας του πλοίου και της κατά ελάχιστο χρόνο παραμονής του στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση.

3) Η τάση για τυποποίηση των πλοίων. Η τάση αυτή διαμορφώθηκε στην Ιαπωνία, αλλά έτυχε ως γενικής αναγνώρισης και αποτελεί μία από τις ιδιομορφίες της μεταπολεμικής ναυτιλίας. Στην τάση για μαζική παραγωγή τυποποιημένων πλοίων οδήγησαν δύο λόγοι:

- α) η προσπάθεια, διεθνώς, των ναυπηγείων να αυξήσουν την παραγωγή τους και
- β) στην επιθυμία των ιδιοκτητών των ναυπηγείων να προσφέρουν στην αγορά πλοίο με καλύτερη ποιότητα κατασκευής σε χαμηλότερο κόστος.

Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η τυποποίηση των πλοίων είναι:

- α) μειωμένο κόστος ναυπήγησης
- β) ταχύτητα ναυπήγησης και παράδοσης
- γ) ευκολίες στη συντήρηση λόγω τυποποίησης των ανταλλακτικών και άλλων εφοδίων σκάφους, μηχανής, κ.λ.π.
- δ) ευχέρεια και ταχύτητα στις επισκευές
- ε) εθισμός των πληρωμάτων σε πλοία του ίδιου τύπου που έδινε την δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να μετακινούν τα πληρώματα μεταξύ των πλοίων.

4) Η τάση για αυτοματισμό στην κίνηση των πλοίων και στην διεξαγωγή εργασιών σε αυτά.

Ο αυτοματισμός στα πλοία εφαρμόσθηκε την τελευταία τριακονταετία και οφείλεται:

- α) στην ανάγκη περιορισμού του προσωπικού των πλοίων,
- β) στην ανάγκη εξοικονόμησης δαπανών στην στελέχωση των πλοίων και
- γ) στην ανάγκη αποφυγής ανθρωπίνων σφαλμάτων.

Ο αυτοματισμός στα πλοία έχει προχωρήσει τόσο στον τομέα της ναυσιπλοΐας όσο και στον τομέα της μηχανής. Στα σύγχρονα πλοία χρησιμοποιείται ευρέως ο εξ' αποστάσεως έλεγχος, η αυτόματη ένδειξη και καταγραφή των στοιχείων λειτουργίας και ανωμαλιών στην λειτουργία των μηχανημάτων.

3. Διαίρεση των πλοίων σε κατηγορίες. Μπορούμε τώρα πλέον να προβούμε στη διαίρεση των πλοίων σε κατηγορίες ανάλογα:

- 1) με το είδος των μεταφορών που εκτελούν,
- 2) με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν,
- 3) με το υλικό κατασκευής τους,
- 4) με το μέσο πρόωσης.

(1) Διάρθρωση των πλοίων ανάλογα με το είδος της μεταφοράς που εκτελούν (α) Φορτηγά Πλοία (cargo ships) προορίζονται για τη μεταφορά φορτίων που προσφέρονται σε μάζες, είτε χύδην (**In bulk**), είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (**general cargo's**). Αυτά διακρίνονται σε υποκατηγορίες όπως:

α) τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων,

β) τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και

γ) τα φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.

Και αυτά διακρίνονται σε ειδικότερους κλάδους όπως θα αναπτύξουμε σε επόμενο κεφάλαιο.

(1β) Επιβατηγά πλοία (passengers ships) που είναι τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες χωρίς να αποκλείεται και η μεταφορά φορτίων, όπως για παράδειγμα τα Ε/Γ-Ο/Γ που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα.

Διακρίνονται και αυτά σε υποκατηγορίες, όπως θα αναπτύξουμε στο οικείο κεφάλαιο.

(1γ) Πλοία ειδικού προορισμού (special purpose ships). Η ταχεία μεταφορά ορισμένων ειδικών φορτίων όπως φρούτα, κρέατα κ.λ.π. επέβαλε την κατασκευή πλοίων με ειδικό εξοπλισμό για την εκτέλεση των ειδικών αυτών θαλασσιών μεταφορών (πλοία ψυγεία, αλιευτικά κ.λ.π.).

(1δ) Πλοία βοηθητικής ναυπηγίας (auxiliary ships) Είναι τα πλοία που δεν εκτελούν μεταφορές φορτίων αλλά παρέχουν υπηρεσίες με διαφορετική μορφή που εξαρτάται από τον προορισμό κάθε πλοίου, στη θαλάσσια μεταφορά. Είναι τα πλοία που διευκολύνουν, επιταχύνουν και διασφαλίζουν την κίνηση των πλοίων και συνεπώς την μεταφορά μέσω θαλάσσης. Όπως ρυμουλκά, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά κ.λ.π.

(2) Διάρθρωση πλοίων ανάλογα με τον υδατικό χώρο που διαπλέουν

(2α) Πλοία ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα Τα πλοία αυτά είτε επιβατηγά είτε φορτηγά διαπλέουν τους ωκεανούς μεταφέροντας με ασφάλεια, επιβάτες και φορτία σε όλα τα μέρη της γης.

(2β) Πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες Είναι αυτά που έχουν μικρότερες διαστάσεις από τα προηγούμενα και εξυπηρετούν τις μεταφορές προσώπων και πραγμάτων σε θάλασσες όπως είναι η Μεσόγειος, η Βόρειος θάλασσα, η Καραϊβική θάλασσα κ.λ.π. .

(2γ) Πλοία ακτοπλοϊκά (coasters) Τα πλοία αυτά κινούνται είτε μεταξύ των λιμένων μίας χώρας, είτε μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής περιοχής, μεταφέροντας πρόσωπα και πράγματα.

(2δ) Πλοία εσωτερικών υδάτων Είναι τα πλοία που κινούνται σε ποταμούς (ποταμόπλοια) και σε λίμνες (λιμνόπλοια). Τα πλοία αυτά μεταφέρουν φορτία και επιβάτες από παραποτάμιους ή λιμνιάιους λιμένες της ενδοχώρας σε λιμένες ανοικτής θάλασσας ή σε λιμένες που βρίσκονται στις εκβολές των ποταμών. Πλωτοί ποταμοί στην Ευρώπη είναι ο Ρήνος, ο Δούναβης, ο Τάμεσης, ο Μισσισιπής στην Αμερική και πλωτές λίμνες η Ονιτάριο και η Μίσιγκαν.

(3) Διάρθρωση πλοίων ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους

(3α) Ξύλινα πλοία Είναι τα πλοία που έχουν ως υλικό κατασκευής το ξύλο. Το ξύλο από την απλούστερη μορφή του ως κορμός δένδρου, μέχρι την πολυτελέστατη ξύλινη κατασκευή θαλαμηγών σκαφών, αποτέλεσε το κύριο υλικό κατασκευής πλοίων για πολλούς αιώνες. Εξακολουθεί και σήμερα να χρησιμοποιείται στην κατασκευή ιστιοφόρων και πλοιαρίων.

(3β) Μεταλλικά πλοία Σήμερα τα πλοία κατασκευάζονται από μέταλλο. Τα κυριώτερα μέταλλα που χρησιμοποιήθηκαν στη ναυπήγηση είναι ο σφυρήλατος σίδηρος, ο σφυρήλατος χάλυβας και ο χάλυβας υψηλής τάσης εφελκυσμού. Επίσης στην κατασκευή διαφόρων τμημάτων στα πλοία χρησιμοποιούνται κράματα αλουμινίου ανοξειδωτος χάλυβας και άλλα παρεμφερή ελαφρά μέταλλα.

(3γ) Πλοία μικτής κατασκευής Είναι τα πλοία τα ναυπηγημένα από ξύλο και μέταλλο. Τμήματα της κατασκευής ήταν από σίδηρο ή χάλυβα και το υπόλοιπο από ξύλο (περίβλημα ή καταστρώματα). Σήμερα τέτοια πλοία, σπάνια κατασκευάζονται. Υπήρξαν και τα πλοία από "μπετόν-αρμέ" που χρησιμοποιήθηκαν στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δίδως από την Γερμανία, λόγω έλλειψης χάλυβα.

(4) Διαίρεση πλοίων ανάλογα με το μέσο πρόωσης

(4α) Κωπήλατα. Είναι τα πλοία που κινούνται με την βοήθεια των κουπιών και είναι τα πρώτα της ιστορίας.

(4β) Ιστιφόρα. Είναι τα πλοία που κινούνται με την βοήθεια των ιστιών (πανιά) και για πολλούς αιώνες το πανί ήταν η κύρια δύναμη πρόωσης του πλοίου μέχρι και στα πρώτα στάδια χρήσης της μηχανής.

(4γ) Μηχανοκίνητα πλοία. Είναι τα πλοία των οποίων η κίνηση γίνεται με μηχανικό σύστημα πρόωσης. Αρχικά εμφανίστηκαν τα τροχήλατα - αυτά που έφεραν τροχούς είτε στα πλευρά τους είτε στην πρύμνη και αργότερα τα ελικοκίνητα - αυτά που φέρουν έλικα. Ανάλογα με τον τύπο της μηχανής διακρίνονται σε ατμόπλοια, ντιζελοκίνητα, ηλεκτροκίνητα και πυρηνοκίνητα. Τα ατμόπλοια έκαigan κατ' αρχάς άνθρακα για την παραγωγή ατμού και έπειτα πετρέλαιο. Διακρίνονται σε αυτά που κινούνται με παλινδρομικές μηχανές και που σήμερα σπάνια συναντάμε και σε πλοία που κινούνται με ατμοστρόβιλους, που προτιμώνται στα μεγάλης χωρητικότητας πλοία. Τα ντιζελοκίνητα πλοία είναι αυτά που χρησιμοποιούν ως μέσο πρόωσης τις μηχανές εσωτερικής καύσης, **M.E.K** Τα ηλεκτροκίνητα πλοία διακρίνονται σε στροβιλοηλεκτροκίνητα, όπου το έργο που παράγεται από το στρόβιλο μετατρέπεται σε ηλεκτρική ενέργεια, η οποία στρέφει τον ελικοφόρο άξονα και σε ντιζελοηλεκτροκίνητα, όπου το έργο που παράγεται από τον κινητήρα ντιζελ μετατρέπεται σε ηλεκτρική ενέργεια που στρέφει τον ελικοφόρο άξονα. Τα πυρηνοκίνητα είναι τα πλοία που χρησιμοποιούν την πυρηνική ενέργεια ως μέσο πρόωσης. Η εφαρμογή αυτή έγινε σε πολεμικά σκάφη και για πρώτη φορά σε εμπορικό σκάφος, το έτος **1962** στο αμερικανικό φορτηγό πλοίο *Savannah*. Το πρώτο αυτό πυρηνοκίνητο εμπορικό πλοίο είχε μήκος 553 πόδια, πλάτος 78 πόδια, βύθισμα 29,5 πόδια και ήταν μεταφορικής ικανότητας 9.830 d.wt. Το συνολικό κόστος ναυπήγησης του πλοίου αυτού ήταν 110.000.000 \$ από τα οποία 54.000.000 \$ για την κατασκευή του σκάφους και 56.000.000 \$ για την κατασκευή του αντιδραστήρα και την ειδική εκπαίδευση του πληρώματος. Χρησιμοποιήθηκε για 8 έτη (1962-1970), τα έτη 1962- 64 ως σκάφος που έφερε απλώς την σημαία των Η.Π.Α. στον κόσμο και τα έτη 1965-70 για εμπορικούς σκοπούς. Ενώ το πλοίο δεν παρουσίασε κανένα λειτουργικό πρόβλημα και κρίθηκε τεχνολογικά επιτυχές, οικονομικά απέτυχε και κρίθηκε ασύμφορη η λειτουργία του και γι' αυτό παροπλίσθηκε στο λιμάνι **Beaumont, Texas**.

(5) Πρέπει να αναφέρουμε και δύο νέους τύπους πλοίων, τα Hydrofoil craft και το hovercraft. Το hydrofoil craft έλαβε το όνομά του από τα ιπερύγια με τα οποία είναι

εφοδιασμένο. Όταν η ταχυτητά του φθάσει σε κάποιο όριο, η άνωση επιδρά στα πτερύγια με τον τρόπο που η αντίσταση του αέρα επιδρά στα φτερά του αεροπλάνου. Έτσι το σκάφος ανυψώνεται και μόνο τα πτερύγιά του με το τμήμα της πρύμνης παραμένουν στο νερό. Έτσι, μειώνεται η αντίσταση και αυξάνεται η ταχύτητα. Τα *hovercraft* είναι κατα κάποιο τρόπο διασταύρωση πλοίου και αεροπλάνου. Την ονομασία του οφείλει στο ότι κινείται πάνω σε στρώμα αέρα που δημιουργείται από πίεση υπό το σκάφος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΚΑΙΟ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

3.1 Ιστορική εξέλιξη

Ο άνθρωπος άρχισε να ασχολείται με τη ναυτιλία από τους αρχαίους χρόνους. Δεν είναι γνωστή όμως η χρονολογική αφετηρία που ο άνθρωπος διέσχισε τις θαλάσσιες περιοχές είτε για να επικοινωνήσει με άλλους τόπους, είτε για να εμπορευθεί, είτε για να πολεμήσει. Βέβαιο είναι ότι από την 10η χιλιετηρίδα π.Χ. οι Κρήτες είχαν κυριαρχήσει στην Ανατολική Μεσόγειο και διεξήγαν το εμπόριο μεταξύ των ακτών της Ελλάδας, Μ. Ασίας και Αφρικής σε μεγάλο μάλιστα βαθμό κυρίως στην τρίτη και δεύτερη χιλιετηρίδα π.Χ. τους ακολούθησαν οι Φοίνικες που δημιούργησαν μεγάλη ναυτική δύναμη περί το 1.000 π.Χ. και αργότερα οι άποικοι τους Καρχηδόνιοι αναπτύχθηκαν και αυτοί σε μεγάλη ναυτική δύναμη. Αλλά για το ναυτικό δίκαιο των λαών αυτών δεν έχουμε στοιχεία επειδή τούτο στους προϊστορικούς χρόνους διαμορφώθηκε με βάση τα έθιμα και τις συνήθειες που αναπτύσσονταν μεταξύ εκείνων που ασχολούνταν με τις ναυτιλιακές εργασίες.

Η ναυτιλία αναπτύχθηκε ιδιαίτερα στην ελληνική κλασσική αρχαιότητα. Στοιχεία για το ναυτικό δίκαιο της εποχής αντλούμε από τους δικανικούς λόγους των Αθηναίων ρητόρων Ισοκράτη, Υπερείδη, Αισχύνη και ιδίως τον Δημοσθένη. Από το αττικό δίκαιο, που περιελάμβανε πολλές ναυτικές συνήθειες και γι' αυτό μπόρεσε και επέζησε και μετά την κατάρρευση της Αθήνας, παίρνουμε πολλές πληροφορίες. Έτσι μαθαίνουμε ότι το εμπορικό δίκαιο που αποτέλεσε την δόξα της Ελλάδας στην κλασσική εποχή ήταν κυρίως ναυτικό δίκαιο και ρύθμιζε τις σχέσεις των ασχολούμενων με το θαλάσσιο εμπόριο. Αυτό το εμπορικό ναυτικό δίκαιο δεν προερχόταν από τα νομοθετικά όργανα της κάθε πόλης αλλά από την εμπορική δράση όλων των ναυτιλλομένων. Για την εκδίκαση δε των διαφορών που προέκυπταν από το ναυτικό εμπόριο υπήρχαν τα εμποροδικεία, ειδικά δικαστήρια σε ναυτικές πόλεις. Τα εμποροδικεία ήταν επανδρωμένα με ειδικούς δικαστές, τους ναυτοδίκες, για να επιλύουν με ταχύτητα τις διαφορές που προέκυπταν από τις εμπορικές - ναυτικές συναλλαγές. Παράλληλη ανάπτυξη της ναυτιλίας παρουσίασε και η νήσος Ρόδος, στο ναυτικό δίκαιο της οποίας αναφέρθηκαν με θαυμασμό πολλοί ιστορικοί της αρχαιότητας. Σπουδαίο δημιούργημα είναι ο "ναυτικός νόμος των Ροδίων".

Εκτός όμως από τους Έλληνες και οι Ρωμαίοι ανέπτυξαν αξιόλογη ναυτιλία, απαραίτητη για να διατηρήσουν την επικοινωνία με τις επαρχίες της αυτοκρατορίας τους, χωρίς όμως να αναπτύξουν το ναυτικό δίκαιο.

Στη βυζαντινή εποχή συναντάμε την πρώτη ναυτική νομοθεσία. Μάλιστα αυτήν χαρακτηρίζει η περίφημη συλλογή με τον τίτλο "Νομος Ροδίων Ναυτικός" που αποτελεί ιδιωτική συλλογή διατάξεων που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Χρονολογείται μεταξύ του 7ου και 9ου μ.Χ. αιώνα και αποτελεί κωδικοποίηση εθίμων και συνηθειών που επικρατούσαν στην Ανατολική Μεσόγειο.

Με βάση τις βυζαντινό-ρωμαϊκές κωδικοποιήσεις και τα έθιμα που ίσχυαν σε κάθε τόπο άρχισε να διαμορφώνεται το ναυτικό δίκαιο ως εσωτερικό δίκαιο σε διάφορες πόλεις που διακρίνονται για τη ναυτιλία τους. Έτσι στα τέλη του μεσαίωνα, εμφανίζονται ναυτιλιακές συλλογές όπως η περίφημη "libro del consulat del mar" που προήλθε από τη νομολογία του ναυτιλιακού δικαστηρίου της Βαρκελώνης, οι "roles del oleron" συλλογή αποφάσεων του ναυτικού δικαστηρίου της νήσου oleron το θαλάσσιο δίκαιο του "visby guidon áda la mer" που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλιση, η νομοθεσία των πόλεων HANSAκ.α.

Στους νεότερους χρόνους με την δημιουργία των εθνικών κρατών στην Ευρώπη το ναυτικό δίκαιο ως γραπτή πλέον νομοθεσία αρχίζει να εκτοπίζει τις ιδιωτικές συλλογές που επικρατούσαν εθιμικά. Σπουδαότερα νομοθετήματα σχετικά με τη ναυτιλία είναι:

- α) ordonnance de la marine του 1861,
- β) Ο Σουηδικός νόμος του 1867,
- γ) Ο Δανικός νόμος του 1863,
- δ) Ο Γερμανικός Πρωσικός Κώδικας του 1794 κλπ.

Στη σύγχρονη εποχή οι διατάξεις που ανάγονται στη σφαίρα του ναυτικού δικαίου περιλαμβάνονται σε κώδικες και οι πρώτοι που καταρτίστηκαν είναι ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807, ο Γερμανικός Εμπορικός Κώδικας του 1861 που αναθεωρήθηκε το 1897 (το Αγγλοαμερικανικό δίκαιο που παρέμεινε για πολύ χρόνο ακωδικοποίητο ως common law - κοινό δίκαιο - βασιζόμενο σε νομολογία αποτέλεσαν τη βάση για τους ναυτικούς κώδικες των άλλων χωρών.

Το ναυτικό δίκαιο στην Ελλάδα

Ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807 απετέλεσε τη βάση για τον Ελληνικό Εμπορικό Νόμο του 1835. Μάλιστα οι διατάξεις του νόμου αυτού που περιλαμβάνονται στα άρθρα 226-524 αποτελούν πιστή αντιγραφή του κεφαλαίου περί "ναυτικής εμπορίας" του Γαλλικού Κώδικα. Τις διατάξεις αυτές τροποποίησε και συμπλήρωσε ο Νόμος της 24 Απριλίου 1910, που βασίστηκε όχι μόνο στη Γαλλική νομοθεσία αλλά και στον Ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1882, στον Βελγικό Εμπορικό Κώδικα του 1908, στον Γερμανικό Εμπορικό Κώδικα του 1897 και στις διεθνείς συμβάσεις. Καθώς δε η ναυτιλία διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και επιτελούσε έργο εθνικής σημασίας όχι μόνο σε καιρό ειρήνης αλλά και σε καιρό πολέμου, αποτελώντας στρατηγικό παράγοντα, εκδόθηκαν διάφορα νομοθετήματα που αφορούσαν σε θέματα θαλασσιού εμπορίου. Προκλήθηκε στη συνέχεια η ανάγκη να αποσπασθεί από τον Εμπορικό Νόμο εκείνο το σύνολο των διατάξεων που ρύθμιζαν ύλη του ναυτικού δικαίου. Την ανάγκη αυτή επέβαλε η ιδιαιτερότητα του πλοίου ως θαλάσσιου μέσου μεταφοράς, η κίνηση του όχι μόνο στα χωρικά αλλά και στα διεθνή ύδατα,

η φύση της εργασίας πάνω στο πλοίο και γενικά οι ειδικές συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγεται η ναυτιλία.

Έτσι, άρχισε να διαμορφώνεται στην Ελλάδα η σκέψη για την ύπαρξη του ναυτικού δικαίου ως ιδιαίτερου κλάδου του δικαίου. Αυτή την σκέψη ήρθαν να πραγματοποιήσουν δύο νομοθετήματα: α) ο νόμος 3816/1958 "περί κυρώσεως του Κωδικός Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου" και β) το νομοθετικό διάταγμα 187/1973 "περί Κωδικός Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", προσαρμόζοντας την σχετική ύλη στις νεότερες νομικές, οικονομικές, τεχνικές και κοινωνικές αντιλήψεις και συνθήκες.

Στη λύση των δύο κωδίκων κατέφυγε ο νομοθέτης για να ρυθμίσει τα θέματα του Ναυτικού Δικαίου.

Πηγές του ελληνικού ναυτικού δικαίου

Το ναυτικό δίκαιο διαμορφώθηκε και αναπτύχθηκε αρχικά από τις συνήθειες των ναυτιλλομένων. Αν και αυτές έχουν παύσει να ορίζουν την τύχη του ναυτικού δικαίου, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το ναυτικό έθιμο ως πηγή του ναυτικού δικαίου και μάλιστα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Σ' αυτό συνηγορεί και το άρθρο 1 του Αστικού Κώδικα, το οποίο ορίζει ότι "Πηγές Δικαίου: οι κανόνες του δικαίου περιλαμβάνονται στους νόμους και τα έθιμα". Η διάταξη αυτή συμπληρώθηκε με το άρθρο 2, παρ. 2 του Ν.Δ. 7/10-5-1946, σύμφωνα με το οποίο το έθιμο δεν καταργεί νόμο. Στο δημόσιο ναυτικό δίκαιο όμως το έθιμο δεν θα μπορούσε να αποτελέσει πηγή διότι την όλη δράση της Διοίκησης διέπει η αρχή της νομιμότητας που αποτελεί βασικό στοιχείο της πολιτείας δικαίου. Έτσι λοιπόν, το ναυτικό έθιμο και ο ναυτικός νόμος αποτελούν τις πρωτογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου. Τα δύο βασικά νομοθετήματα Ναυτικού Δικαίου είναι ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958) και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973).

Βεβαίως πηγή του Ναυτικού Δικαίου είναι και κάθε νόμος με ναυτηλιακό περιεχόμενο καθώς επίσης και οι διεθνείς συμβάσεις ναυτηλιακού περιεχομένου που κυρώνονται και καθίστανται νόμος του κράτους σύμφωνα με το Σύνταγμα.

Εκτός όμως από τις πρωτογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου, υπάρχουν και οι δευτερογενείς πηγές, δηλαδή αυτές στις οποίες παραπέμπει ο ναυτικός νόμος. Οι δευτερογενείς πηγές του ναυτικού δικαίου είναι η ναυτική συνήθεια και οι γενικοί όροι των συναλλαγών.

3.2 Σημαίες Ευκαιρίας (Flags of Convenience) ή Ανοικτά Νηολόγια (Open Registers)

Οι μετακινήσεις της ναυτηλιακής δραστηριότητας από την μια σημαία στην άλλη είναι πολύ παλιό φαινόμενο, παλαιότερο από αυτό της δημιουργίας των συγχρόνων εθνικών κρατών. Τι είναι όμως οι σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας ή αλλιώς ανοικτά νηολόγια?

Ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών που οι ναυτηλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους, με σκοπό την μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και την μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή

α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και

β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

Κατά μια δεύτερη άποψη, ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται⁴ οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών, των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής ιδιοκτησίας, σε αντίθεση με όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και με ανελαστικές υποχρεώσεις.

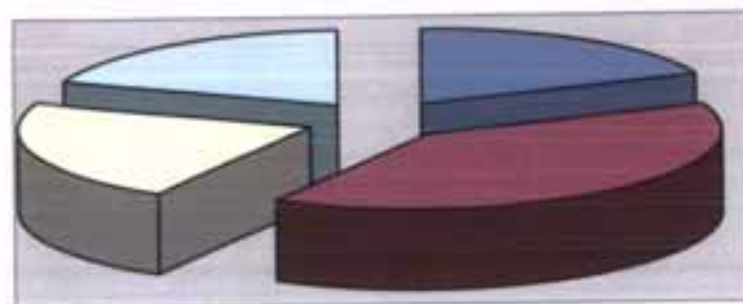
Κατά τον *boszek*, ως σημαία ευκολίας ή διευκόλυνσης ορίζεται αυτή της οποίας το κράτος επιτρέπει την εγγραφή πλοίων ξένης πλοιοκτησίας και ελέγχου, κάτω από όρους που για οποιουδήποτε λόγους ευνοούν και εξυπηρετούν τα πρόσωπα που πραγματοποιούν τη νηολόγηση.

Άλλοι ορισμοί αναφέρουν ως σημαίες ανοικτού νηολογίου τις σημαίες των χωρών εκείνων, που παρέχουν εξαιρετικά ελαστικές συνθήκες σε αλλοδαπά πλοία, περιορισμένους κανονισμούς και αφορολόγητα κέρδη.

Οι σημαίες ευκολίας⁵ υπάρχουν ήδη από την εποχή της Αναγέννησης. Αργότερα με τη συνθήκη του Κιουτσούκ - Καϊναρτζή (1774), εμφανίστηκαν αρχικά ρώσικες και αργότερα αγγλικές, γαλλικές και αυστριακές σημαίες σε Ελληνικόκτητα πλοία. Το φαινόμενο αυτό παρουσιάστηκε πάλι σε νέα σύγχρονη μορφή μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Πρωτοπόρα κράτη υπήρξαν ο Παναμάς, οι Ονδούρες, η Κостаρίκα και η Λιβερία, που παραχώρησαν σημαίες ευκολίας αντί ενός συμβολικού τέλους. Αργότερα ακολούθησαν και άλλες χώρες όπως η Κύπρος, η Σιγκαπούρη, ο Λίβανος, οι Φιλιππίνες, οι Μπαχάμες, οι Νήσοι Καϋμάν, οι Ολλανδικές Αντίλλες, η Μάλτα, το Γιβραλτάρ αλλά και η Σομαλία, η Ν.Κορέα, οι οποίες σήμερα δεν θεωρούνται πλέον σημαίες ευκολίας κ.α.

Οι λόγοι που οδήγησαν τους εφοπλιστές στην ευρεία χρησιμοποίηση του θεσμού των σημαίων ανοικτού νηολογίου ποικίλλουν ανάλογα με τις συνθήκες της εποχής. Για παράδειγμα, η επιλογή των ανοικτών νηολογίων στο παρελθόν, εκτός του χαμηλού λειτουργικού κόστους γινόταν και για λόγους χρηματοοικονομικής πολιτικής, λ.χ. λιγότερη γραφειοκρατία, ευελιξία στην εφαρμογή των νόμων, προτίμηση από τις χρηματοδοτικές τράπεζες, ενώ σήμερα θα λέγαμε πως κοινή επιδίωξη σχεδόν όλων των πλοιοκτητών είναι η αποφυγή ρυθμίσεων οποιουδήποτε είδους, η μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κέρδους και η ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού τους κόστους και του επιπέδου της φορολογίας.

Κυριότερες σημαίες ανοικτού νηολογίου



Βασικά χαρακτηριστικά σημαίων ανοικτού νηολογίου

Κύριο χαρακτηριστικό του θεσμού των σημαίων ανοικτού νηολογίου είναι η απουσία "γνήσιου δεσμού" ("genuine link") μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας της σημαίας που φέρνει το πλοίο. Πρόσθετα χαρακτηριστικά⁸ που διακρίνουν τα ανοικτά νηολόγια έναντι των υπολοίπων εθνικών σημαίων είναι τα εξής:

α) Πρόσβαση στο νηολόγιο είναι αρκετά εύκολη, η δε εγγραφή του πλοίου συνήθως γίνεται στο προξενείο της χώρας που εδρεύει στο έδαφος του κράτους νηολόγησης. Η μεταφορά του πλοίου από το ανοικτό νηολόγιο γίνεται ελεύθερα κατά την επιλογή του πλοιοκτήτη χωρίς περιορισμούς.

β) Τα επίπεδα φορολογίας είναι πολύ χαμηλά έως και ανύπαρκτα. Ένα τέλος νηολογίου και ένας ετήσιος χαμηλός δασμός που επιβάλλονται σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου είναι συνήθως οι μόνες χρεώσεις. Πολλές φορές παρέχεται και μία εγγυητική η οποία δηλώνει μελλοντική απαλλαγή από τους φόρους.

γ) Το κράτος νηολόγησης επιτρέπει την πλοιοκτησία ή και τον έλεγχο των εμπορικών πλοίων από τους αλλοδαπούς (αυτοί προέρχονται κυρίως από την Ελλάδα, τις ΗΠΑ, το Χόνγκ-Κόνγκ, την Ιαπωνία και την Γερμανία.)

δ) Τα κράτη που παρέχουν σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για τη συντήρηση και την επάνδρωση των πλοίων. Ωστόσο ενδιαφέρονται άμεσα για τα συναλλαγματικά οφέλη (έσοδα από τα νηολόγια) που θα έχουν, ανάλογα με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα.

ε) Το ανοικτό νηολόγιο δεν έχει τη δυνατότητα, ούτε διαθέτει τους απαραίτητους διοικητικούς μηχανισμούς για να επιβάλλει ή να ασκήσει κάποιου είδους έλεγχο στις εταιρίες (εθνική ή διεθνή νομοθεσία).

στ) Η επάνδρωση από αλλοδαπούς ναυτικούς επιτρέπεται εντελώς ελεύθερα ενώ δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό.

ζ) Οι μισθοί, τα ημερομίσθια, οι άδειες και τα επιδόματα είναι εξαιρετικά χαμηλά, αφού συνήθως σχετίζονται άμεσα με το εργατικό δίκαιο και τις οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν στην χώρα που παρέχει την σημαία.

Προβλήματα που σχετίζονται με τη λειτουργία του θεσμού

Υποστηρίζεται ότι εάν δεν υπήρχαν οι σημαίες ευκολίας: α) το θαλάσσιο περιβάλλον θα ήταν σε καλύτερη κατάσταση και β) τα ναυτικά ατυχήματα και οι επιπτώσεις τους σε "τρίτα μέρη" (εκτός του θαλασσιού περιβάλλοντος) θα ήταν μικρότερα. Η εκτίμηση αυτή βέβαια δεν είναι τυχαία, αφού μέχρι σήμερα ο θεσμός των σημαίων ευκολίας φαίνεται να έχει επιφέρει

μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος από αυτό που προκαλούν τα εμπορικά πλοία των ρυθμιζόμενων στόλων (δηλαδή εμπορικοί στόλοι χωρών που υπακούουν σε συγκεκριμένη εθνική νομοθεσία και διεθνείς κανονισμούς). Υπό το πρίσμα αυτό, θα ήταν λογικό να αναρωτηθεί κανείς πως είναι δυνατόν από τη μια μεριά οι χρήστες του θεσμού να παράγουν ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλού κόστους κι από την άλλη να αντιμετωπίζουν πολύ χαμηλό κόστος λειτουργίας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός αλληλοπριμοδοτήσης από τους μηχανισμούς της ασφαλιστικής αγοράς και των P&I clubs, ενώ ταυτόχρονα το κοινωνικό κόστος των στόλων υπό σημαίες ευκολίας αντισταθμίζει το οριακό πλεονέκτημα του ιδιωτικού λειτουργικού κόστους, που απολαμβάνουν οι στόλοι αυτοί σε σχέση με τους ρυθμιζόμενους στόλους.

Αναλύοντας το κοινωνικό κόστος των εμπορικών πλοίων υπό σημαίες ανοικτού νηολογίου θα λέγαμε ότι αυτό συνίσταται σε:

α) Θαλάσσια ρύπανση. Αυτή με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία, στις παράκτιες κοινότητες, στη θαλάσσια ζωή, στη βιομηχανία αλιείας, στην τουριστική βιομηχανία και στην ποιότητα ζωής της παγκόσμιας κοινότητας

β) Ναυτικά ατυχήματα. Πιθανολογείται ότι ο μέσος όρος ατυχημάτων του στόλου των Σ.Ε. είναι μεγαλύτερος από τον μέσο όρο ατυχημάτων των ρυθμιζόμενων στόλων

γ) Απώλεια ζωής. Πιθανολογείται ότι τα ποσοστά θνησιμότητας είναι υψηλότερα στα πλοία με σημαίες ευκολίας αφού τα ποσοστά ατυχημάτων είναι υψηλότερα

δ) Ναυταπάτες. Μόνο με στατιστικά δεδομένα μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπάρχει κάποια σχέση ανάμεσα στις σημαίες ανοικτού νηολογίου και το φαινόμενο της ναυταπάτης Η βαθμιαία ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής στις αναπτυσσόμενες χώρες θα συντελέσει στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής σημασίας του φαινομένου.

Ένα επιπλέον μειονέκτημα των σημαίων ευκολίας είναι ότι αντιμετωπίζουν συχνούς κινδύνους αποκλεισμού εξαιτίας του αυξημένου κοινωνικού κόστους που παρουσιάζουν. Οι αποκλεισμοί αυτοί είναι τόσο από μεμονωμένες χώρες όσο και από διεθνείς οργανισμούς (π.χ. Π.Ο.Ι.Ο, ΙΜΟ κλπ) ή από σύνολα χωρών (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση)

**Αριθμός επιθεωρήσεων ανά σημαία
(Number of inspections per flag state)**

	1994	1995	1996
Μπαχάμες	974	945	939
Κύπρος	1.561	1.484	1.429
Λιβερία	797	765	818
Μάλτα	942	954	1.019
Παναμάς	1.263	1.215	1.206

**Κρατήσεις πλοίων ανά σημαία μεγαλύτερης του μέσου όρου
(Detentions per flag state exceeding average percentage)**

Number of ships involved	Number of detentions	Average %	Excess of detention	Excess of average %	
Μάλτα	599	143	23,87	16,76	7,11
Κύπρος	856	176	20,56	16,76	3,80
Παναμάς	822	156	18,98	16,76	2,22

Ο πίνακας δείχνει τη διάκριση που γίνεται σε βάρος των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων από τους επιθεωρητές του port state control. Αν και ο Παναμάς έχει στον εμπορικό του στόλο τριπλάσιο περίπου αριθμό πλοίων από ό,τι έχει η Κύπρος, εντούτοις έχουν επιθεωρηθεί το έτος 1996 1.429 Κυπριακά πλοία έναντι 1.206 πλοίων του Παναμά.

Παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή σημαίας για τον πλοιοκτήτη

Η τελική επιλογή σημαίας για τον πλοιοκτήτη γίνεται κατόπιν εξετάσεως πολλών παραγόντων, χαρακτηριστικά για το καθεστώς της σημαίας, εξετάζονται τα παρακάτω:

- Αξιοπιστία
- Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης
- Χαμηλό κόστος νηολόγησης
- Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας
- Ταχύτητα στην σύσταση μιας εταιρείας με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος
- Ευκολία πρόσβασης
- Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά
- Περιορισμοί στην εθνικότητα του πληρώματος
- Εργασιακές σχέσεις
- Εμπορικοί περιορισμοί
- Κυβερνητική σταθερότητα

Επίσης για την κατάληξη του στο να επιλέξει κάποια σημαία ελέγχου τις απαντήσεις σε ερωτήματα όπως¹⁰:

Υπάρχουν οικονομικοί περιορισμοί; Δηλαδή ποιο το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί;

- Υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των διευθυντών και των μετόχων;
- Υπάρχει δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης;
- Υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου π.χ. είδος, τύπος, μέγεθος, ηλικία;
- Τα πλοία υπόκεινται σε επιθεωρήσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας;

- Τι φορολογικό καθεστώς επικρατεί;
- Υπάρχουν περιορισμοί στην εθνικότητα των πλοιοκτητών;

Βέβαια ο πλοιοκτήτης πολλές φορές επηρεάζεται από κάποιες δέσμες μέτρων και χωρίς να κάνει μια ενδελεχή αναζήτηση των ωφελειών του αποφασίζει τη σημαία που το πλοίο θα υψώσει. Οι παράγοντες μπορεί να είναι:¹¹

Οικονομικοί: αφορούν καθεστώς φορολόγησης των πλοίων, κόστος στελέχωσης, επανδρώσεις και στο λοιπό κόστος τού πλοίου

Πολιτικοί: αφορούν καθεστώς ελευθερίας του εμπορίου της χώρας κανονισμούς επιτάξεων και λοιπών διατάξεων σε τυχόν περιόδους πολέμου την πολιτική σταθερότητα της χώρας της σημαίας καθώς και λοιποί άλλοι πολιτικοί λόγοι.

Νομικοί: αφορούν τις υποχρεώσεις εναρμονισμού του πλοίου σε θέματα ασφαλείας, στην οικονομική ευθύνη της πλοιοκτητριας εταιρείας. Τον τρόπο σύστασης μιας εταιρείας στα θέματα νηολόγησης και υποθήκευσης του πλοίου και λοιπά νομικά ζητήματα.

Ενδιαφέροντος τρίτων: αφορούν οργανισμούς πέρα από τον κύκλο της ναυτιλιακής εταιρείας π.χ . τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες, ο IMO, ο ILO κ.λ.π.

3.3 Η Κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας (CABOTAGE)

3.3.1 Το πρόβλημα και η σημασία του

Στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας, και της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, προβλέπεται και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, που ισχύει για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών-Μελών.

Το προνόμιο αυτό, γνωστό σαν cabotage, συνίσταται 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, επιφυλάσσεται και αποτελεί προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κράτους αυτού.

Η χρήση του προνομίου αυτού, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων τις οποίες καλύπτει, εξαρτάται από τη βούληση κάθε κυρίαρχου κράτους, η οποία διατυπώνεται μέσω της εσωτερικής νομοθεσίας του.

Στην περίπτωση των χωρών της Κοινότητας, οι περιορισμοί οι οποίοι ισχύουν στα πλαίσια του προνομίου αυτού και αποκλείουν 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 εξακολουθεί να ισχύει το cabotage όσο και οι κατηγορίες των ενδομεταφορών που καλύπτει.

Στην περίπτωση της Δανίας, ο παραπάνω περιορισμός κάλυπτε αρχικά πλοία μέχρι 500 τ.Ο.Χ., ενώ στις υπόλοιπες πέντε χώρες ακολουθείται συνεχώς μια ανοιχτή πολιτική στο θέμα του cabotage.

Ανάλογη είναι 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 αποτελούν 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 στοιχεία της Επιτροπής στις 12 χώρες της Ε.Ε., ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών ενδομεταφορών από 226 εκατ. τόνους το 1993 έφθασε τους 239 εκατ. 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 εκατ. 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 ακτοπλοία 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 π.χ. 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 Ευρωπαϊκής 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 άρχισε 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.

Ακόμη περιλαμβάνονται τα πλοία του Κοινοτικού νηολογίου eugos-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 μπορούσε 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 αφορούσε μόνον τις θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών.

Επίσης προσωρινή αναστολή της εφαρμογής του Κανονισμού μέχρι την 1-1-1997 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής, οι οποίες διενεργούνταν 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 Καναρίων Νήσων, των Αζόρων, της Μαδέρας, της Θεούτας, της Μελίλια, των Γαλλικών νήσων κατά μήκος του Ατλαντικού, καθώς και των Γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων.

Επίσης για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, αναστάλει 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 θα ήταν 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 διενεργούνταν 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.

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών ενός κράτους-μέλους, μπορεί να υπάρξει απ' το λόγο αυτό, 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, προκύπτουν 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.

3.3.2 Η πορεία εφαρμογής του Κανονισμού

- Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην τελευταία έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο για την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92, η σταδιακή εφαρμογή του Κανονισμού από τις χώρες-μέλη έχει οδηγήσει σε σημαντική απελευθέρωση των Ευρωπαϊκών ενδομεταφορών.

Στις βόρειες χώρες-μέλη (Σουηδία, Φιλανδία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, και Βέλγιο) μέχρι 31-12-1996 είχαν απελευθερωθεί όλες οι θαλάσσιες

ενδομεταφορές. Αυτό οφείλεται είτε στην ύπαρξη παραδοσιακής πολιτικής ανοικτής ακτογραμμής, είτε στην σταδιακή εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού. Στις νότιες χώρες-μέλη (Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία και Ελλάδα) μέχρι την παραπάνω ημερομηνία απελευθερώθηκαν οι παρακάτω ενδομεταφορές: Εγχώριες παράκτιες ηπειρωτικές μεταφορές μη στρατηγικών εμπορευμάτων μεταφερομένων με σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT την 1η Ιανουαρίου 1993, και παράκτιες ηπειρωτικές κρουαζιέρες την 1η Ιανουαρίου του 1995. Δεδομένου ότι τα προγράμματα κρουαζιέρων περιλαμβάνουν κατά κανόνα τουλάχιστον ένα νησιωτικό προορισμό, το γεγονός αυτό έχει μάλλον θεωρητική αξία μέχρι και την 1-1-1999 που θα απελευθερώνονταν οι νησιωτικές ενδομεταφορές.

Η μεταφορά εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό) απελευθερώθηκε την 1η Ιανουαρίου του 1997. Μεταφορές με σκάφη μικρότερα των 650 GT από την 1η Ιανουαρίου του 1998. Οι τακτικές και πορθμειακές γραμμές θα παρέμεναν προστατευόμενες μέχρι την 1η Ιανουαρίου του 1999.

Σχετικά με τις νησιωτικές εμπορευματικές μεταφορές, στις νοτιοευρωπαϊκές χώρες-μέλη (όπου περιλαμβάνονται η CEUTA, η MELILLA και τα Γαλλικά υπερπόντια εδάφη) θα υπήρχε απελευθέρωση την 1η Ιανουαρίου του 1999.

Τέλος, οι τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές, όπως και οι γραμμές που εκτελούνται με σκάφη κάτω των 650 GT στην Ελλάδα, εξαιρούνταν της απελευθέρωσης μέχρι την 1η Ιανουαρίου του 2004.

Στις κατηγορίες των απελευθερωμένων μεταφορών της νότιας Ευρώπης, στην εξεταζόμενη περίοδο παρατηρήθηκε μικρή μόνον αύξηση στο μερίδιο της αντίστοιχης αγοράς από πλοία που δεν φέρουν την εθνική σημαία και ανήκουν σε νηολόγια άλλων χωρών-μελών της Ένωσης ή σε χώρες που δεν ανήκουν στην Ένωση. Το τελευταίο γίνεται εφικτό ακόμη και στις προστατευόμενες αγορές, μέσω της παραχώρησης δικαιωμάτων σε περιπτώσεις που τα πλοία με εθνική σημαία δεν ήταν διαθέσιμα. Οι επιπτώσεις στα σχετικά μερίδια αγοράς δεν φαίνεται να έχουν παρουσιάσει αξιόλογες μεταβολές, οι οποίες ήταν πολύ μικρότερες απ' αυτές για το μέγεθος των οποίων εκφράζονται φόβοι.

Ακόμη και στις πλήρως απελευθερωμένες ενδομεταφορές σ'όλα τα πλοία με σημαία κράτους-μέλους της Ένωσης των χωρών της Βόρειας Ευρώπης, οι ενδομεταφορές εκτελούνται από πλοία με εθνική σημαία με πολύ υψηλά ποσοστά σε μερίδια αγοράς τα οποία στην περίπτωση των επιβατηγών μεταφορών φθάνουν το 100%. Οι εσωτερικές τακτικές επιβατικές γραμμές, τείνουν να παραμένουν κατά κανόνα στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στο αντίστοιχο κράτος μέλος.

3.3.3 Η σημασία του για την Ελληνική Ακτοπλοΐα

Λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας μας, με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων που πλησιάζει τα δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα, το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα που φθάνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία αποτελούν το 19% του Ελληνικού Εδάφους και συγκεντρώνουν περίπου το 14% του πληθυσμού της χώρας, όπου λαμβάνει χώρα σημαντικό τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας και παράγεται επίσης σημαντικό τμήμα του Εθνικού προϊόντος, οι ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με την ηπειρωτική χώρα είναι μεγάλες.

Οι ανάγκες αυτές που είναι ζωτικής σημασίας για το νησιωτικό χώρο και αφορούν μεταφορές επιβατών και προϊόντων, την ανάπτυξη του τουρισμού, τη διακίνηση υλικών και στρατιωτικών εφοδίων κ.α., καλύπτονται στο μέγιστο ποσοστό τους από την Ακτοπλοία.

Το κύριο χαρακτηριστικό της ζήτησης που προέρχεται από τις ανάγκες αυτές, είναι ο έντονα εποχιακός της χαρακτήρας. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων νησιών αφορά σχεδόν στο σύνολο της τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου σε αρκετές περιπτώσεις το υπάρχον δυναμικό της ακτοπλοΐας δεν καλύπτει πλήρως τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας (Μάρτιος 1996) ο αριθμός των διαφόρων κατηγοριών ακτοπλοϊκών πλοίων ανέρχονται σε 370, με συνολικό όγκο 629.68 GROSS TONS

Αντίθετα η ζήτηση τους χειμερινούς μήνες, είναι πολύ μικρή με αποτέλεσμα την υποαπασχόληση των πλοίων. Το μέγεθος της Ελληνικής αγοράς που καλύπτεται από το CABOTAGE, παρουσιάζει συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια ενώ οι προοπτικές διαγράφονται μάλλον ευνοϊκές και για το μέλλον. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 1989, το σύνολο των διακίνηθεντων επιβατών από τις ακτοπλοϊκές γραμμές ξεπέρασε τα 11 εκατ., ενώ αυτό των διακίνηθεντων με τοπικά πορθμεία ξεπέρασε τα 18 εκατ. Λίγα χρόνια αργότερα, το έτος 1993 τα αντίστοιχα μεγέθη είναι 13 εκατ. και 20,6 εκατ.

Επίσης, τα μεταφερθέντα οχήματα στην πρώτη περίπτωση έφθασαν τα 1642 χιλιάδες και στη δεύτερη τα 6986 χιλιάδες, σημειώνοντας αυξήσεις περίπου 15% και 10% αντίστοιχα σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Ακόμη τα μεταφερθέντα εμπορεύματα ξεπέρασαν τα 19 εκατ. τόνους σημειώνοντας αύξηση 3% περίπου σε σύγκριση με το 1988.

Το μεγαλύτερο μέρος των παραπάνω ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, που ξεπερνά το 50%, διακινείται προς και από το λιμάνι του Πειραιά και των άλλων μικρότερων λιμανιών της Αττικής, λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής και οικονομικής συγκέντρωσης που παρουσιάζει η περιοχή αυτή, και της εξάρτησης από αυτήν της υπόλοιπης χώρας.

Κύρια χαρακτηριστικά του δυναμικού της Ελληνικής ακτοπλοΐας μπορούν να θεωρηθούν:

- Η τάση σχετικής «γηράνσεως» του στόλου, δεδομένου ότι σύμφωνα με στοιχεία του 1988, το 65% περίπου των πλοίων της ακτοπλοΐας είχε ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών

- Η τάση συρρίκνωσης του δυναμικού του στην δεκαετία του 80, το μικρό μέγεθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με μικρές δυνατότητες χρηματοδότησης και αδυναμίας ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας.

- Η έλλειψη σημαντικών νέων επενδύσεων για τις μεγάλες έκτακτες ανάγκες εκσυγχρονισμού του στόλου της ακτοπλοΐας, καθώς και η ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική στο πλαίσιο της γενικότερης ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους, οδήγησαν σε μείωση της ανταγωνιστικότητας.

Τα προβλήματα αυτά και οι αδυναμίες της ελληνικής ακτοπλοΐας με τις σημαντικές έμμεσες αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν στην ανάπτυξη των Ελληνικών νησιών και του Τουρισμού μας, μπορούν να αντιμετωπισθούν στο πλαίσιο της σημερινής προστατευτικής πολιτικής από τον ξένο ανταγωνισμό που απολαμβάνει ο κλάδος, μέσω μιας καλά σχεδιασμένης πολιτικής του κράτους για τον ολιγοπωλιακά οργανωμένο και ευαίσθητο αυτό κλάδο.

Η κατάργηση του (CABOTAGE) χωρίς κατάλληλη προετοιμασία στην μεταβατική περίοδο, με τη δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού ακτοπλοϊκού στόλου, όχι μόνο δεν θα έλυσε πολλά από τα σημερινά του προβλήματα, αλλά θα δημιουργούσε νέα και μάλιστα πολύ σημαντικά όχι μόνο για τον κλάδο της ακτοπλοΐας, αλλά κυρίως για το νησιωτικό μας χώρο και τη χώρα σαν σύνολο.

Τα προβλήματα αυτά, προέρχονται απ' τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας και την εξαιρετική σημασία που έχει η ύπαρξη Εθνικής ακτοπλοΐας. Γι' αυτό αποτέλεσαν τα κύρια επιχειρήματα στις συζητήσεις των διαφόρων Συμβουλίων Υπουργών της Κοινότητας και κινήσαν την αντίθεση μας στην άρση του CABOTAGE μέχρι σήμερα και τελικά τη διασφάλιση μιας μακράς μεταβατικής περιόδου, καθώς και τη σαφή αναγνώριση απ' τον Κανονισμό των αναγκών του Δημόσιου τομέα. Τα επιχειρήματα αυτά είναι:

- Η αμυντική προστασία του Αιγαίου, επιβάλλει τη διατήρηση σε ενέργεια και άμεση ετοιμότητα μεγάλου αριθμού επιβατηγών πλοίων και πορθμείων, τα οποία μπορούν σε κάθε στιγμή να χρησιμοποιηθούν για στρατιωτικές μεταφορές. Δεδομένης της μακροχρόνιας βιομηχανικής απειλής και την γενικότερη ρευστότητα στην περιοχή, η δυνατότητα πλήρους ελέγχου του ακτοπλοϊκού στόλου, και επιστράτευσης του μαζί με τα πληρώματα του, αποτελεί, καθοριστικό παράγοντα για την επίτευξη υψηλού βαθμού αμυντικής προστασίας στον χώρο αυτό, και τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

Μέσω της κρατικής παρέμβασης και ελέγχου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών οι οποίες λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, και κυρίως με την επιβολή της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υπάρχουν δυνατότητες και μηχανισμοί μέσω των οποίων επιδιώκεται η άσκηση κρατικής πολιτικής με στόχους όπως:

- Η περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων ή απομακρυσμένων περιοχών του.

- Η άσκηση κοινωνικής πολιτικής με στόχο τη διατήρηση της απασχόλησης που συνδέεται με την Ακτοπλοΐα.

- Την βελτίωση της επικοινωνίας με τον πληθυσμό των νησιών, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, τις άγονες γραμμές και γενικότερα τη βελτίωση του βιοτικού του επιπέδου.

Ο τόσο ζωτικής σημασίας Εθνικός χώρος του Αιγαίου και η επικοινωνία του με την ηπειρωτική χώρα, δεν μπορεί να αφηθεί πλήρως στους νόμους και τις δυνάμεις της ελεύθερης διεθνούς αγοράς. Γι' αυτό στην ικανοποιητική μεταβατική περίοδο που εξασφαλίστηκε, θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες ώστε ο κλάδος να φορέσει την προστατευτική του πανοπλία για να αντέξει τον επερχόμενο ανταγωνισμό.

Αν τα παραπάνω ισχύουν για το μέγιστο ποσοστό του Ελληνικού CABOTAGE που είναι η ακτοπλοΐα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ισχύουν και για την πολύ μικρότερη σε μέγεθος αγορά που είναι οι περιηγήσεις ή κρουαζιέρες στις Ελληνικές θάλασσες. Ο τομέας αυτός που σήμερα ελέγχεται σχεδόν μονοπωλιακά από λίγες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με μερικές δεκάδες πλοία συνήθως μεγάλης ηλικίας και συχνά μετασκευασμένα, δεν έχει φθάσει το επίπεδο ποιότητας των κυριότερων Ευρωπαϊκών ανταγωνιστών του.

Η υποχρέωση απασχόλησης Ελληνικού προσωπικού στο ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου, τα περιορισμένα δίκτυα πωλήσεων που έχουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε σχέση με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους, και η εξάρτησή τους από τις υπηρεσίες των TOUR OPERATORS, μπορούν να θεωρηθούν σαν οι πλέον σημαντικοί παράγοντες της χαμηλότερης ανταγωνιστικότητας.

Η κατάργηση όμως του CABOTAGE αποκλειστικά για τον τομέα αυτό, και η είσοδος Ευρωπαϊκών κρουαζιερόπλοιων στις Ελληνικές θάλασσες, δεν σημαίνει ότι θα γίνει μόνον αναδιανομή της υπάρχουσας αγοράς και ζήτησης.

Το πλέον πιθανό είναι να αναπτυχθεί η αγορά αυτή, και να αυξηθεί το μέγεθος της λόγω της προσπάθειας που θα καταβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή σε ευρωπαϊκό, αλλά και διεθνές επίπεδο πολλές ξένες εταιρείες.

Απ' την ανάπτυξη αυτή, μπορούν να αποκομίσουν οφέλη και οι ελληνικές εταιρείες, γεγονός το οποίο εξαρτάται κυρίως από την ικανότητα προσαρμογής και αναδιοργάνωσης τους στο νέο πλαίσιο.

Όμως σημαντικά θα πρέπει να είναι τα οφέλη για την Ελληνική οικονομία και τον Ελληνικό τουρισμό, από τον αυξανόμενο αριθμό Τουριστών υψηλής μάλλον εισοδηματικής στάθμης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1 Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ)

Η διεθνής κοινότητα, προκειμένου να αυξήσει την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των πληρωμάτων, εφάρμοσε την ποιοτική διαχείριση στη ναυτιλία. Οι μέχρι τώρα προσπάθειες επικεντρώνονταν κυρίως στη βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου, καθώς και στους κανονισμούς οι οποίοι διέπουν θέματα ασφάλειας επάνω στο πλοίο. Υπάρχουν κανόνες διέλευσης από κλειστές περιοχές, όπου υπάρχει κίνηση εμπορικών πλοίων.

Είναι η πρώτη φορά που ο IMO θεσμοθετεί επέμβαση στη διαχείριση του πλοίου, καθώς και στον έλεγχο αυτής. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ) αποτελεί το κεφάλαιο εννέα στη SOLAS από το Μάιο του 1994. Εφαρμόζεται υποχρεωτικά και σταδιακά από το 1996 έως την πλήρη εφαρμογή του το 2002.

Παράγοντες που συνέβαλαν στη δημιουργία του ΚΑΔ

Η Ασφαλής διαχείριση μιας επιχείρησης επικεντρώνεται στο συντελεστή άνθρωπο. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ουσιώδεις αλλαγές στη διεθνή ναυτιλία. Οι πιο σημαντικές είναι:

- (1) Η προοδευτική εξαφάνιση των παραδοσιακών πλοιοκτητών (οικογενειακές επιχειρήσεις).
- (2) Η εμφάνιση των ανοικτών νηολογίων, τα οποία έχουν διαφορετική συμπεριφορά σε σχέση με την «ασφάλεια» από τα παραδοσιακά νηολόγια.
- (3) Οι δημογραφικές αλλαγές και η έλλειψη εργατικού δυναμικού.
- (4) Οι μεγάλες ανταγωνιστικές πιέσεις.
- (5) Η τάση διαχωρισμού του εφοπλιστή από τον πλοιοκτήτη.

Αυτές οι αλλαγές δεν είναι ανεπιθύμητες, αλλά έχουν οδηγήσει σε πιέσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Για παράδειγμα:

α) Η μείωση του κόστους έχει σαν συνέπεια ικανά στελέχη να υποβαθμίζονται, πληρώματα εργάζονται με πίεση κ.ά.

β) Πρόσληψη πολλών ανειδίκευτων εργατών ή εργατών χωρίς προσόντα, μειώνοντας τον αριθμό των εργαζομένων και τις δαπάνες για επιμόρφωση (training) στο ελάχιστο.

γ) Έλλειψη εκπαιδευτικών προτύπων.

Γενικά, αναγνωρίζεται ότι οι παραπάνω παράγοντες οδηγούν στα ανθρώπινα λάθη που θεωρείται ότι έμμεσα ή άμεσα είναι υπεύθυνα για το 60-80% των ατυχημάτων. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από ασφαλιστικούς οργανισμούς και τα P & L Clubs.

Επίσης, έχει παρατηρηθεί ότι υπάρχει έλλειψη εκπαίδευσης και όχι καλές μέθοδοι λειτουργίας των πλοίων. Πρέπει να τονιστεί η έλλειψη ολοκληρωμένων στατιστικών αναλύσεων, που να επισημαίνουν τους παράγοντες των ατυχημάτων. Υπάρχει βέβαια πίεση από τον IMO, τις ασφαλιστικές εταιρείες και την κοινή γνώμη στους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές (ship operators) να βελτιώσουν τα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το σημερινό επίπεδο ατυχημάτων στους ανθρώπους, στα πλοία και στο περιβάλλον θεωρείται μη αποδεκτό.

Φυσικό, λοιπόν, αποτέλεσμα των καταστροφικών ναυτικών ατυχημάτων και της διερεύνησης τους ήταν να παρουσιαστεί η ανάγκη εφαρμογής προτύπων, τα οποία στρέφονται και καλύπτουν, πέρα των άλλων, τόσο τον ανθρώπινο παράγοντα όσο και τα θέματα οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκαν οι απαιτήσεις που επιβάλλει ένα σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και Διασφάλισης Ποιότητας, το οποίο εστιάζεται στον τρόπο διοίκησης, στον έλεγχο των ατυχημάτων και στην ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών.

Τα συστήματα που εφαρμόζονται σήμερα στηρίζονται κυρίως στα Διεθνή Πρότυπα της σειράς ISO 9000, κατάλληλα προσαρμοσμένα στη ναυτιλία, και στον κώδικα ISM.

4.1.2 Το πλαίσιο εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ)

Η σύνταξη του Κώδικα ξεκίνησε το 1990 και υιοθετήθηκε τελικά από την ολομέλεια του IMO το 1993 με τη RESOLUTION A741 (18). Το Μάιο του 1994 κατά τη διάρκεια της SOLAS CONFERENCE (διάσκεψη για την διεθνή σύμβαση SOLAS) αποφασίστηκε η προσθήκη ενός νέου κεφαλαίου στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 74, το οποίο προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του ISM ως ακολούθως:

- Από όλα τα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και των ταχύπλοων επιβατηγών, μέχρι 1-7-98.
- Από δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, φορτηγά χύδην φορτίου και ταχύπλοα φορτηγά άνω των 500 GRT, μέχρι 1-7-98.
- Από λοιπά φορτηγά πλοία άνω των 500 GRT μέχρι 1-7-2002.

Πίνακας: Σχέση του ISO-9002 και του ΚΑΔ

ISO 9002 Section	Subject	Subject	ΚΑΔ ISM-Code
4.1	Management Responsibility	Objectives	1.2
4.2-4.4	System, Review, Control	Safety and environment protection responsibility	2-5
4.5-4.7	Service	Resources and personnel	6
4.8	Process control	Shipboard operations and emergency preparedness	7-8
4.9-4.11	Inspection, measuring and tests	Report/ analysis	9
4.12-4.13	Corrective action	Maintenance of the ship and equipment as per analysis	10-12
4.15-4.17	Quality records and audits	Certification / Verification	13

Ο Κώδικας καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, θεσπίζοντας κανόνες για την οργάνωση της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και κανόνες για την εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης (ΚΑΔ).

Ο ΚΑΔ που εφαρμόζει μια εταιρεία αφορά στην καταγραφή των διαδικασιών που ακολουθούνται, οι οποίες εξασφαλίζουν ότι τόσο στα πλοία όσο και στις εγκαταστάσεις ξηράς οι συνθήκες, οι δραστηριότητες και τα έργα που άπτονται θεμάτων ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος είναι σχεδιασμένα, οργανωμένα, εκτελούνται και ελέγχονται σύμφωνα με τα διάφορα νομοθετήματα, κανονισμούς και τις απαιτήσεις της εταιρείας.

Ο αντικειμενικός σκοπός του Κώδικα είναι να εξασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία των ανθρώπων και την αποφυγή πρόκλησης βλάβης στο περιβάλλον.

Συμφώνα με τον Κώδικα, κάθε εταιρεία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

(1) Να εφαρμόσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (safety management system - SMS), το οποίο θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του ΚΑΔ.

(2) Να θεσπίσει πολιτική ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος, στην οποία να καθορίζεται με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι του Κώδικα.

Να καταγράφει τις καθορισμένες ευθύνες και αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας, όπως επίσης και να του εξασφαλίσει απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Απαραίτητο και ίσως το πιο βασικό στοιχείο για την καλή σχεδίαση είναι η επιβολή του από τη Διοίκηση της εταιρείας. Για να είναι αποτελεσματική η εφαρμογή τόσο του ISO 9002, που αφορά στην ποιότητα των προσφερόμενων ναυτιλιακών υπηρεσιών, όσο και του Κώδικα (ΚΑΔ), θα πρέπει προηγουμένα η Διοίκηση της εταιρείας να πειστεί για τα οφέλη τα οποία θα αποκομίσει η ίδια η εταιρεία.

Τα πλεονεκτήματα του ΚΑΔ μπορούμε να τα συνοψίσουμε ως ακολούθως:
Βελτιώνεται η ασφάλεια στη θάλασσα.

Λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος.

Εξασφαλίζεται ο έλεγχος της συμμόρφωσης με ισχύουσες συνθήκες και κανόνες.

Λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων του προσωπικού.

Λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή ζημιών ή απωλειών στα πλοία, στον εξοπλισμό τους ή στο φορτίο τους.

Ελαχιστοποιούνται οι απώλειες σε υλικό και προσωπικό.

Βελτιώνονται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα της εταιρείας.

Η μεταφορά των φορτίων εκτελείται αξιόπιστα και ασφαλώς.

Αυξάνει η ανταγωνιστικότητα της εταιρείας.

Βελτιώνεται ο διοικητικός έλεγχος.

Βελτιώνεται ο τρόπος συντήρησης των πλοίων.

Επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών.

Βελτιώνεται το λειτουργικό κόστος της εταιρείας.

Προσδίδεται κύρος στην εταιρεία και οι πελάτες αποκτούν εμπιστοσύνη.

Σε σύντομο χρόνο είναι εμφανή τα εμπορικά και οικονομικά αποτελέσματα.

Ειδικότερα στη διοίκηση των επιχειρήσεων, μπορεί η σωστή εφαρμογή του Κώδικα να έχει τα ακόλουθα πρακτικά πλεονεκτήματα:

• Έγκαιρη ανανέωση όλων των πιστοποιητικών του πλοίου.

• Αναγνώριση και λύση προβλημάτων που συμβαίνουν περιοδικά.

• Αδυναμίες πληρωμάτων.

• Αποφυγή αιφνίδιων αλλαγών διοίκησης.

• Ενημέρωση περί των ελαττωμάτων του πλοίου προς όλη την ιεραρχία με υποχρεωτικές συναντήσεις.

• Ενίσχυση της ενημέρωσης για ασφάλεια κυρίως επάνω στο πλοίο.

• Αποφυγή απόκρυψης των ευθυνών λανθασμένων χειρισμών.

Πλεονεκτήματα του ΚΑΔ

α οφέλη από την εφαρμογή του ΚΑΔ συνοψίζονται στα παρακάτω:

1) Ο κύριος στόχος της εφαρμογής του Κώδικα είναι η μείωση των ατυχημάτων στη ναυτιλία διαμέσου της βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Δηλαδή, λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή των ατυχημάτων του προσωπικού με την ενημέρωση, εκπαίδευση και τήρηση διαδικασιών σε περιόδους πίεσης. Επίσης, λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή ζημιών ή απωλειών στα πλοία, τον εξοπλισμό τους ή το φορτίο τους. Έτσι, ελαχιστοποιούνται οι απώλειες σε υλικό και προσωπικό και η μεταφορά των φορτίων εκτελείται περισσότερο αξιόπιστα και με μεγαλύτερη ασφάλεια.

2) Υπάρχουν προληπτικά μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Έχει διαπιστωθεί ότι ο χρόνος αντίδρασης σε ατυχήματα πλοίων με πιθανή μόλυνση του περιβάλλοντος είναι κρίσιμος. Για το λόγο αυτό απαιτείται η όσο το δυνατόν ταχύτερη δράση, ούτως ώστε η περιβαλλοντική καταστροφή να είναι η μικρότερη δυνατή.

3) Βελτίωση του τρόπου συντήρησης των πλοίων. Μεγάλη έμφαση δίδεται στη διαρκή ετοιμότητα οργάνων που χρησιμοποιούνται σε ώρα ανάγκης. Απαιτείται συνεχής δοκιμαστικός έλεγχος τους. Καταγράφονται όλες οι ενέργειες για τη συντήρηση του πλοίου και τη διατήρηση του σε επίπεδο λειτουργίας σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η σύγχυση για την απόδοση της ευθύνης μεταξύ διοίκησης και πλοιάρχου.

4) Αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα της εταιρείας κυρίως διαμέσου του κύρους που αποκτά αυτή από την εφαρμογή του Κώδικα. Μετά την ολοκληρωτική εφαρμογή του Κώδικα, θα είναι πολύ δύσκολο ο πλοιοκτήτης ή η εταιρεία management να ναυλώσουν τα πλοία τους στη διεθνή αγορά χωρίς το πιστοποιητικό εφαρμογής του Κώδικα. Θα υπάρχουν ίσως μερικές περιθωριακές αγορές που δεν θα είναι αναγκαία η εφαρμογή του Κώδικα. Το σύνολο όμως του διεθνούς εμπορίου θα γίνεται με εταιρείες και πλοία που εφαρμόζουν τον Κώδικα, δεδομένου ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα P & I clubs, καθώς και οι λιμενικές αρχές, θα ζητούν το εν λόγω πιστοποιητικό.

(5) Βελτιώνεται ο διοικητικός έλεγχος.

Εξασφαλίζεται ο έλεγχος της συμμόρφωσης προς όλες τις ισχύουσες συνθήκες και κανόνες. Ειδικότερα η σωστή εφαρμογή του Κώδικα επεξηγείται και επιτυγχάνονται τα παρακάτω πρακτικά πλεονεκτήματα στη διοίκηση:

- Αναγνώριση και λύση προβλημάτων που συμβαίνουν περιοδικά, ιδίως με τα αρχεία συντήρησης και ατυχηματικών συμβάντων.

- Αδυναμίες πληρωμάτων κυρίως από τη μη σωστή χρήση των μηχανημάτων που χρησιμοποιούν.

Όλα τα παραπάνω πλεονεκτήματα βασίζονται στη θεωρητική προσέγγιση του θέματος. Είναι φυσικό όταν ο Κώδικας εφαρμοστεί στην πράξη, μερικά από αυτά να επιβεβαιωθούν,

λλα να μην επαληθευθούν ή να δημιουργηθούν νέα πλεονεκτήματα, που προς το παρόν είναι δύσκολο να τα προβλέψει κανείς.

Μειονεκτήματα Εφαρμογής του ΚΑΔ

Τα μειονεκτήματα της εφαρμογής του Κώδικα μπορούν να συνοψιστούν ως ακολούθως:

- 1) Υπάρχει δυσκολία εφαρμογής για τις μικρές επιχειρήσεις. Μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που δεν διαθέτουν μεγάλο διοικητικό μηχανισμό, θα είναι πολύ δύσκολο να εφαρμόσουν τον ΚΑΔ δεδομένου ότι για κάθε επιμέρους ευθύνη της διοίκησης σε πολλά ζητήματα ασφάλειας πλοίων απαιτείται και διαφορετικός εξειδικευμένος υπεύθυνος. Ενώ ένα από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα μικρών ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ο μικρός αριθμός διοικητικών υπαλλήλων και η ταυτόχρονη ανάληψη ευθυνών για πολλά αντικείμενα από ένα πρόσωπο. Θα είναι υποχρεωμένες οι επιχειρήσεις αυτές να αυξήσουν τα διοικητικά κόστη, χάνοντας έτσι το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, ή θα δώσουν τα πλοία τους προς εκμετάλλευση σε μεγάλες εταιρείες. Υπάρχει όμως και κάποια πιθανότητα απόκτησης πιστοποιητικού εφαρμογής του ΚΑΔ με ανορθόδοξους τρόπους έναντι κάποιου κτητήματος.
- 2) Αυξάνει το ανά μονάδα κόστος λειτουργίας και εφαρμογής του Κώδικα αντιστρόφως ανάλογα του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Όσο μεγαλύτερη είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία, το κόστος ανά πλοίο γίνεται μικρότερο, κυρίως λόγω του ότι ήδη η εταιρεία διαθέτει διαφορετικά εξειδικευμένα άτομα που μπορούν ν' αποτελέσουν τους υπεύθυνους για κάθε λειτουργία της. Έτσι η εφαρμογή του ΚΑΔ για μια μεγάλη εταιρεία αποτελεί απλή κατάγραφή των ενεργειών και των υπευθύνων, που έτσι και αλλιώς υπάρχει σε μια καλά οργανωμένη μεγάλη ναυτιλιακή επιχείρηση. Το τελικό αποτέλεσμα είναι η άνιση επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους ανά πλοίο ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης που εφαρμόζει τον ΚΑΔ.
- 3) Απαιτεί τεχνογνωσία από τις Αρχές, η οποία δεν είναι διαθέσιμη από όλα τα κράτη που διαθέτουν εμπορικό στόλο. Είναι γνωστό ότι υπάρχουν σημαίες ευκολίας που η υποδομή τους είναι υποτυπώδης. Η εφαρμογή και πιστοποίηση του ΚΑΔ από αυτές τις σημαίες θα είναι προβληματική.
- 4) Απαιτεί οργάνωση διοίκησης με συγκεκριμένο τρόπο, και μειώνεται το συγκριτικό πλεονέκτημα που είναι δυνατόν να διαθέτουν ορισμένες εταιρείες με πρωτοποριακή διοίκηση. Είναι γνωστό ότι κατά καιρούς γίνονται νέες προσεγγίσεις από πρωτοποριακούς επιχειρηματίες, άλλες από τις οποίες είναι επιτυχημένες και άλλες αποτυχημένες. Οι επιτυχημένες προσπάθειες ανοίγουν καινούριους δρόμους στους επιχειρηματίες, τους βοηθούν να επιβιώσουν στον ανταγωνισμό και να αναπτυχθούν. Με την εφαρμογή του Κώδικα στη ναυτιλιακή διοίκηση θα είναι σχεδόν αδύνατον να δοκιμάσει νέους τρόπους διοίκησης ένας επιχειρηματίας, λόγω της μη απόκτησης της πιστοποίησης εφαρμογής του ΚΑΔ.
- 5) Δεν έχει αποδειχθεί με επιστημονικό τρόπο ότι οι παράγοντες τους οποίους επηρεάζει (βελτιώνει) η εφαρμογή του ΚΑΔ είναι πράγματι εκείνοι που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Ο ΚΑΔ αναπτύχθηκε με βάση τη σειρά ISO 9002 με

ροσαρμογή στη ναυτιλία. Καταλληλότερος τρόπος θα ήταν να αναπτυχθεί με βάση τη ελέτη των ατυχημάτων και τον προσδιορισμό με επιστημονικό τρόπο των παραγόντων που επιδρούν στη δημιουργία των ατυχημάτων. Με οδηγό τους παράγοντες που επιθυμούμε να βελτιώσουμε, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί ένας Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης με ετρουόμενα αποτελέσματα. Η απλή μεταφορά των στοιχείων της σειράς ISO 9002 στη ναυτιλία και η άγνοια των παραγόντων που επιθυμούμε να βελτιώσουμε, εκτός του ενικού όρου της μείωσης των ατυχημάτων, κάνει δυσχερή τη μέτρηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής του ΚΑΔ.

6) Δεν έχει αποδειχθεί με επιστημονικό τρόπο η αποτελεσματικότητα (κόστος - αποτέλεσμα) των προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχει μια σειρά διοικητικών μέτρων, που εφαρμόζονται βάσει του ΚΑΔ, αλλά δεν έχει μετρηθεί τι θα κοστίζει στον κλάδο της ναυτιλίας και αν αυτό το κόστος διατίθεται κατά τον καλύτερο τρόπο. Η αποτελεσματικότητα των μέτρων θα αποδειχθεί στο μέλλον. Είναι αναγκαίο, όμως, λόγω των περιορισμένων οικονομικών πόρων, κάθε μέτρο που καταναλώνει τους περιορισμένους οικονομικούς πόρους, να μπορεί να αξιολογηθεί κατά πόσο παράγει το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα. Είναι αναγκαίο, δηλαδή, να διαθέτουμε τους πόρους για μέτρα με τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα. Τα μέτρα που προτείνονται από τον ΚΑΔ για το περιβάλλον, έχουν προέλθει από υποκειμενικές προτάσεις εξειδικευμένων του κλάδου. Αυτό από μόνο του δεν μπορεί να μας εγγυηθεί ότι θα έχει αποτελεσματικότητα, δηλαδή ότι έχουμε το μεγαλύτερο αποτέλεσμα με το μικρότερο κόστος.

7) Οι βασικές έννοιες του ΚΑΔ που αφορούν πρώτο στην ασφάλεια στη θάλασσα, δεύτερο στην αποφυγή ατυχημάτων στον ανθρώπινο παράγοντα και τρίτο στην αποφυγή ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον, ερμηνεύονται κατά διαφορετικό τρόπο από τους εμπλεκόμενους φορείς στη ναυτιλία, π.χ. τις Αρχές, τους πλοιοκτήτες και τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Η ασφάλεια στη θάλασσα για τις Αρχές είναι η εφαρμογή των διεθνών και τοπικών κανόνων από το πλοίο. Για τους πλοιοκτήτες είναι η αποφυγή όλων των πράξεων ή παραλείψεων που έχουν σαν συνέπεια ταμειακές εκροές (π.χ. πρόστιμα). Για τους ασφαλιστές είναι η εφαρμογή των κανόνων που έχουν τεθεί κυρίως για τον κλάδο των ασφαλιζόμενων κινδύνων. Τ' ανθρώπινα ατυχήματα έχουν κοινωνική διάσταση την οποία λαμβάνουν υπόψη οι Αρχές, καθώς και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί.

Η αποφυγή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον για τις Αρχές είναι η προσπάθεια να μην υποβαθμιστεί ο οικονομικός πόρος του θαλάσσιου περιβάλλοντος (αλιεία, τουρισμός) από τη δράση της ναυτιλίας. Για τον πλοιοκτήτη είναι η υποχρέωση του για αποζημιώσεις (όρια) και σημαίνει ταμειακές εκροές (ασφάλιστρα). Για τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι η αποσαφήνιση της ανάληψης των κινδύνων που προέρχονται από τις διεθνείς συνθήκες και την τοπική νομοθεσία για αποζημιώσεις.

Τα παραπάνω μειονεκτήματα βασίζονται σε μια θεωρητική προσέγγιση και στη μέχρι τώρα εμπειρία από την προσπάθεια εφαρμογής του ΚΑΔ στις ελληνόκτητες επιχειρήσεις. Η ναυτιλιακή αγορά πιστεύουμε θα βρεί τρόπους να ξεπεράσει τα περισσότερα από τα παραπάνω μειονεκτήματα. Ο μεγάλος φόβος της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι η αύξηση του κόστους με συνέπεια την μείωση της ανταγωνιστικότητας της.

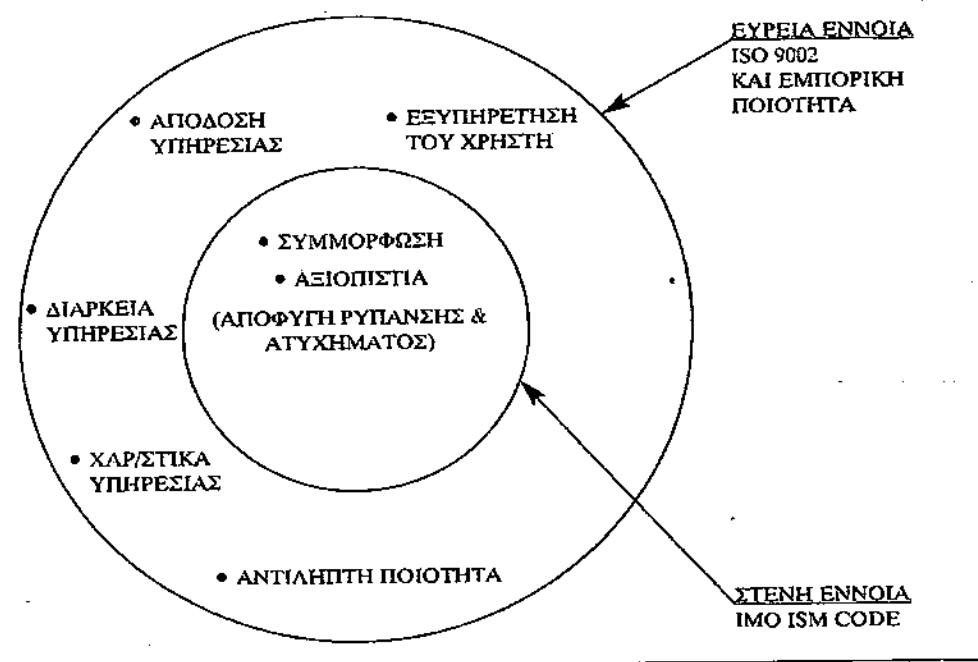
1.2 Η Ποιότητα της ναυτιλιακής εταιρείας

Η ποιότητα στη Ναυτιλία μπορεί να εξεταστεί με την ευρεία αλλά και με τη στενότερη της έννοια. Η ποιότητα στη Ναυτιλία με την ευρεία έννοια προσδιορίζεται από όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, και από το γεγονός ότι η Ποντοπόρος Ναυτιλιακή Επιχείρηση επιδιώκει την Ολική Ποιότητα, η οποία είναι η συνισταμένη και μερικών άλλων συντελεστών, όπως:

- 1) της απόδοσης του πλοίου,
- 2) της αξιοπιστίας των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου,
- 3) της αντιληπτής ποιότητας πλοίου και Ναυτιλιακής Εταιρείας,
- 4) της συμμόρφωσης του πλοίου και της Ναυτιλιακής Επιχείρησης στις προδιαγραφές διεθνών και εθνικών κανονισμών και συμβάσεων, και,
- 5) της εξυπηρέτησης του ναυλωτή (CHARTERER), κ.λπ.

Η σχέση ποιότητας στη Ναυτιλία με την ευρεία και στενή έννοια δίνεται στο διάγραμμα 1.2.

Διάγραμμα 1.2: Η Ποιότητα στη Ναυτιλία με στενή και ευρεία έννοια



Στο πιο κάτω όμως διάγραμμα 1.3 η ναυτιλιακή Ποιότητα διακρίνεται σε Στατική και Δυναμική. **Στατική** είναι η ποιότητα που αποδεικνύεται γραπτά, ενώ η **Δυναμική** Ποιότητα είναι αυτή που «εισπράττει», μαζί με την υπηρεσία, ο CHARTERER (ναυλωτής).

Διάγραμμα 1.3: Έξι διακρίσεις της Ναυτιλιακής Ποιότητας

ΣΤΑΤΙΚΗ	ΑΡΧΙΚΗ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ	
Γραπτή, από πιστοποιητικά, εγχειρίδια, διαδικασίες.	Στο στάδιο σχεδιασμού / κατασκευής του πλοίου.	Στο πλαίσιο της Ναυτιλιακής Εταιρείας.	
ΔΥΝΑΜΙΚΗ	ΣΥΝΕΧΗΣ	ΤΕΛΙΚΗ	
Παραδιδόμενη ποιότητα στο χρήστη.	Συντήρηση.	Συνεργαζόμενα Εταιρειών.	

4.2.1 Η Ναυτιλιακή εταιρεία και η Ασφάλεια

Στον τομέα της Ασφάλειας (safety) έχει γίνει αντιληπτό ότι τα πλοία μεταφέρουν πολλές φορές πολύτιμα (σχέση αξίας/βάρους), βαριά (σχέση βάρους/όγκου) και επικίνδυνα φορτία. Τα πλοία αντιμετωπίζουν τα στοιχεία της φύσης, όπως τη δύναμη των κυμάτων μέσα στους ωκεανούς, τις πυκνές ομίχλες, τους κρυφούς υφάλους και τις ξέρες. Πρόσθετα, υπήρχε πάντοτε η περίπτωση της μηχανικής βλάβης και του ανθρώπινου λάθους, που θέτουν σε κίνδυνο τόσο τις ζωές των ναυτικών όσο και το πλοίο και το φορτίο. Είναι άραγε το ανθρώπινο λάθος αποτέλεσμα κόπωσης; Το λάθος αυτό, όμως, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο όλες τις ζωές στο πλοίο, καθώς και το ίδιο το πλοίο.

Οι ενδογενείς κίνδυνοι της ναυτιλιακής εργασίας βέβαια αντιμετωπίζονται με ένα ανθεκτικό πλοίο (hull), ένα καλοσυντηρημένο μηχανοστάσιο και σύστημα πρόωσης, καθώς και με τα σύγχρονα βοηθήματα της ναυσιπλοΐας. Όλα τα μέσα του πλοίου, και ο εξοπλισμός του, οφείλουν να εργάζονται αποτελεσματικά, και τ' άτομα που τα χρησιμοποιούν να είναι έμπειρα και γνώστες της λειτουργίας τους. Σύγχρονες ναυτιλιακές εταιρείες πιστεύουν ότι με προσεκτικό management και εκτεταμένη εκπαίδευση των ναυτικών, μπορούν οι ναυτικοί να βελτιώσουν τόσο τις ικανότητες τους όσο και το βαθμό ανταπόκρισης τους στο εργασιακό περιβάλλον.

Σύγχρονες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ήδη συστήσει τα λεγόμενα safety audit sections, τα οποία ασχολούνται με την αύξηση της ευαισθησίας των ατόμων του Γραφείου και του

λοίου για την ασφάλεια και την ενημέρωση, και τη συνεχή ενίσχυση των προληπτικών έργων ασφαλείας, για την πραγματοποίηση ποιοτικών μιλιών ελεύθερων ατυχημάτων. Το λήρωμα πρέπει να λύνει τα προβλήματα όταν παρουσιάζονται, ύστερα από προετοιμασία,τσι ώστε να περιορίζονται οι συνέπειες των προβλημάτων όταν δημιουργούνται. Ο στόχος πρέπει, φυσικά, να είναι η Πρόληψη.

Ορισμένες νομοθεσίες επιβάλλουν μέτρα, όπως το US CUSTOMS SEA CARRIERS INITIATIVE για την καταπολέμηση (χρήση/διακίνηση) των ναρκωτικών στα πλοία. Πρόβλημα πάρχει και για τη χρήση αλκοόλ, η οποία πρέπει να ελέγχεται με ειδικές αναπνευστικές συσκευές από τις ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες (βλέπε και πιο κάτω). Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να έχουν αυστηρές πολιτικές εναντίον των ναρκωτικών.

Πρόσθετα, οι Πλοίαρχοι οφείλουν να συμμετέχουν στο AMVER (AUTOMATED MUTUAL ASSISTANCE VESSEL RESCUE SYSTEM), πράγμα που αυξάνει την πιθανότητα έρευνας και διάσωσης τόσο του πληρώματος του πλοίου όσο και των πληρωμάτων άλλων πλοίων που υχόν θα χρειαστούν βοήθεια.

4.2.2 Η Ποιοτική ναυτιλιακή εταιρεία και το Θαλάσσιο περιβάλλον

Ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι εκείνες που σέβονται το Θαλάσσιο Περιβάλλον. Μια ρύπανση είναι κάτι που μπορεί να συμβεί κάθε στιγμή. Ένα φθαρμένο κιβώτιο OIL DRIP παξιμάδι) ένα GASKET(συλλογής σταγόνων πετρελαίου) που δεν βιδώθηκε καλά, μια ξεχασμένη SEA VALVE (βαλβίδα θαλάσσης), μπορούν εύκολα να οδηγήσουν σε μιά διαρροή LEAK). Αλλά και όσον αφορά στον ανθρώπινο παράγοντα, ένας λανθασμένος χειρισμός, μια λάθος εντολή, μια λάθος ενέργεια ενός ναυτικού, μπορεί να οδηγήσει σε μια σοβαρή καταστροφή. Ο κίνδυνος είναι πάντα παρών, ειδικότερα στα πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο.

4.2.3 Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο

Η πρόληψη του ανθρώπινου λάθους πρέπει να είναι μέλημα της ποιοτικής ναυτιλιακής εταιρείας, ειδικότερα μέσα από το σύστημα εκπαίδευσης και μιας συνειδητής προσπάθειας της διοίκησης. Πρέπει οι ναυτικοί να γνωρίζουν, σε περίπτωση ανάγκης (emergency), πώς ακριβώς πρέπει άμεσα ν' αντιδράσουν. Για να το γνωρίζουν αυτό χρειάζεται εκπαίδευση με στόχο, όπως είπαμε ήδη, την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των συνεπειών μιας αστοχίας.

Οι ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να γνωρίζουν τις διατάξεις για το περιβάλλον, να έχουν learning by doing (η πείρα δηλαδή να προσθέτει στη γνώση) και να υιοθετούν πρακτικές βελτιωμένων μεθόδων αποφυγής της ρύπανσης, τόσο στη λειτουργική πράξη όσο και στην εκπαιδευτική διαδικασία των ναυτικών που προσφέρεται από την εταιρεία.

Η προληπτική συντήρηση του πλοίου είναι αναγκαία. Απαιτείται συνεχής και αδιάλειπτη προσοχή σε όλα εκείνα τα σημεία του πλοίου που υπόκεινται σε μηχανικές φθορές ή αποτυχίες (failures) που μπορούν να οδηγήσουν σε ρύπανση.

Συνήθως η ευαισθησία των εταιρειών για το θαλάσσιο περιβάλλον εκδηλώνεται και με την ύπαρξη incinerators (σύστημα καύσης απορριμμάτων) εν πλω, καθώς και με μιά περιεκτική

ιοίκηση και πρακτική των απορριμμάτων των πλοίων. Τα πλοία μιας ποιοτικής ναυτιλιακής εταιρείας δεν επιβαρύνουν ποτέ το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος πρέπει να έχει προτεραιότητα, να είναι στην πρώτη γραμμή τουλάχιστο από το προσωπικό που ασχολείται με το quality assurance (Πιστοποίηση της Ποιότητας), το οποίο οφείλει να έχει δημιουργήσει ένα σύστημα παρακολούθησης του συνόλου των λειτουργιών των ανθρώπων του πλοίου. Το σύστημα αυτό πιτυγχάνεται με την αποστολή και συμπλήρωση και επιστροφή από το πλοίο ειδικών ρωτηματολογίων quality monitoring (παρακολούθησης της εφαρμογής των οδηγιών για ποιότητα). Ένα παρόμοιο σύστημα έγινε τώρα υποχρεωτικό μέσα από τον ISM code.

Ευαισθησία στα θέματα του περιβάλλοντος αποδεικνύεται και από τη σχέση της ναυτιλιακής εταιρείας με οργανισμούς προστασίας του περιβάλλοντος, όπως η Ελληνική Έταιρεία Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HEILMEPA) ή με τη λήψη των GREEN AWARDS. Ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι εκείνες που προσπαθούν να εφαρμόσουν τις οδηγίες της HEILMEPA και να τις κάνουν ευρέως γνωστές στα πληρώματα των πλοίων τους. Επίσης, τα πληρώματα αυτών των εταιρειών μπορούν να μετέχουν σε ειδικά σεμινάρια της HEILMEPA.

Στις ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες οι εργαζόμενοι οφείλουν να αισθάνονται ότι έχουν την κοινωνική και ανθρωπιστική ευθύνη να βοηθούν στην προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος.

4.3 Ναυτιλιακή Εταιρεία και η απόδοση (efficiency)

Ένα πλοίο είναι έτοιμο για καλή απόδοση όταν έχει δεχθεί την κατάλληλη συντήρηση στην τεχνική/μηχανική του πλευρά:

Οι ομαλές επιφάνειες του πλοίου, που έρχονται σ' επαφή με το θαλάσσιο νερό, τ' αξιόπιστα και όχι αποτυγχάνοντα συστήματα πρόωσης (power plants) και οι καλογουαλισμένες προπέλες εξασφαλίζουν τη σωστή ταχύτητα και την ορθή κατανάλωση καυσίμων και μηχανικών.

Οι ισχυρές αντλίες (στην περίπτωση των υγρών φορτίων) και τα ανυψωτικά, δηλαδή τα Φ/Ε μηχανήματα, φορτοεκφορτώνουν το φορτίο γρήγορα.

Οι καλοσυντηρημένοι χώροι υποδοχής του φορτίου (αμπάρια) ή δεξαμενές φορτίου, κύπη και σκεπάσματα κυτών (hats covers) πρέπει φυσικά να προστατεύουν το φορτίο.

Οι ποιοτικές ναυτιλιακές εταιρείες, ΠΝΕ, οφείλουν να συντηρούν και να διατηρούν τα τρία πιο πάνω βασικά στοιχεία - συντελεστές ποιότητας, σε λειτουργική ανταπόκριση και ετοιμότητα. Τα τρία πιο πάνω συστατικά ποιότητας εγγυώνται έγκαιρη άφιξη του φορτίου, απρόσκοπτη παράδοση, ακεραιότητα φορτίου, ποσοτική και ποιοτική, και οικονομική λειτουργία του πλοίου (για τον πλοιοκτήτη).

Η προσόρμιση του πλοίου, η εκφόρτωση και η φόρτωση του μπορούν να γίνουν είτε ομαλά και γρήγορα ή ν' αντιμετωπίσουν προβλήματα και να είναι χρονοβόρες. Αυτό εξαρτάται από τις οδηγίες που θα δώσουν οι αξιωματικοί του πλοίου, από τον τρόπο που θα κατευθυνθούν οι προσπάθειες του κατώτερου πληρώματος και από την απόδοση του τελευταίου στις οδηγίες

υτές. Οι ΠΝΕ οφείλουν, για να έχουν αποδοτική λειτουργία, να διαθέτουν αφοσιωμένο αυτεργατικό δυναμικό, μάλιστα να έχουν ένα σταθερό ή μόνιμο ναυτεργατικό δυναμικό, το ποίο να έχει αναπτυχθεί παράλληλα με την ανάπτυξη της εταιρείας. Οι ΠΝΕ με τον τρόπο αυτό χτίζουν τεχνογνωσία στο προσωπικό τους και αναπτύσσουν την έννοια της συνεργασίας.

Το θέμα όμως της αποδοτικότητας στη Φ/Ε πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα. Πρέπει ν' αναπτυχθούν σχετικές οδηγίες και σχετική εκπαίδευση βασισμένη στην πολύχρονη πείρα. Στην προσπάθεια της ορθής/ομαλής Φ/Ε, οι ΠΝΕ χρησιμοποιούν τη γνώση τους για το κάθε να πλοίο, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των λιμένων και τις συνθήκες των διαφόρων ερματικών Φ/Ε.

Σε βοήθεια των ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπάρχουν και οι συστάσεις και κανονισμοί διαφόρων διεθνών οργανισμών, όπως των: IMO, OCMF κ.λπ.

Οι ΠΝΕ και η διοίκηση τους έχουν επίσης στις πρώτες προτεραιότητες τους να προστατεύσουν το φορτίο του εκναυλωτή για όσο διάστημα αυτό είναι στα χέρια τους.

Οι ΠΝΕ και το Κόστος Παροχής Υπηρεσιών

Παρόλο που η ποιότητα ενδιαφέρει τόσο της ΠΝΕ όσο και του CHARTERERS (εκναυλωτές), το κόστος παροχής της ποιοτικής υπηρεσίας ενδιαφέρει κύρια τους ποιοτικούς υλοιοκτήτες. Δαπάνες φυσικά πρέπει να γίνονται από τις ΠΝΕ στους τομείς, όχι μόνο, της ασφάλειας, της Προστασίας του Περιβάλλοντος αλλά και της Λειτουργικής Αποδοτικότητας. Οι ΠΝΕ, επομένως, για να παραμένουν στην αγορά, πρέπει να επιτυγχάνουν λογικές δαπάνες λειτουργίας μέσα από ένα ευέλικτο προγραμματισμό και λεπτομερειακό έλεγχο και προϋπολογισμό δαπανών. Οι μεγάλες ΠΝΕ μπορούν να χρησιμοποιήσουν το μέγεθος τους για να επιτύχουν προσεκτικά επιλεγμένους ποιοτικούς όρους. Τα στελέχη των ΠΝΕ πρέπει να χρησιμοποιούν τη δημιουργική τους πρωτοβουλία για να επιτυγχάνουν την καλύτερη αξία που μπορεί κανείς να πάρει με τα χρήματα που διαθέτει (best value for MONEY).

Τα στελέχη των ΠΝΕ προσπαθούν με κάθε τρόπο - ακόμη και με διάφορες επί τόπου επισκέψεις - να επιτύχουν την προμήθεια υλικών από τις άμεσες παγκόσμιες πηγές τους. Οι ΠΝΕ πρέπει να ελέγχουν το κόστος τους σε σχέση με το επίπεδο του ναύλου που επικρατεί κάθε φορά. Το γεγονός αυτό προαπαιτεί μια λεπτομερειακή καταγραφή του κόστους όπου μπορεί να γίνει οικονομία, προηγούμενη φυσικά οργάνωση και συμπαράσταση τουλάχιστον του Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού. Η μείωση του κόστους σε περιόδους κρίσης δεν μειώνεται μόνο από «πάνω» με εντολές.

4.3.1 Οι ΠΝΕ και η Οργάνωση τους

Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι συνδυασμός πολλών ειδών τεχνογνωσίας: τεχνικής, λειτουργικής, εμπορικής, νομικής και ανθρώπινης διαχείρισης. Σε όλους αυτούς τους τομείς δημιουργούνται συνεχώς προβλήματα και πρέπει αυτά να επιλύονται με επιτυχία. Ο ομαδικός τρόπος επίλυσης προβλημάτων πολλές φορές ενδείκνυται, καθόσον τότε μόνο οι λύσεις που επιλέγονται είναι ολοκληρωμένες. Βέβαια, η συγκέντρωση των αναγκαίων πληροφοριών για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων (Γουλιέλμος, ΛΔΝΕ, 1996) είναι πάντοτε απαραίτητη. Η

συμμετοχή των πιο πάνω διαφόρων επιπέδων εργασίας και τεχνογνωσίας στην άριστη επίλυση προβλημάτων, που κάθε ένα φαίνεται και είναι μοναδικό, παρουσιάζεται να είναι αναγκαία στις ΠΝΕ.

Το management των ΠΝΕ είναι αυτό που πρέπει να ενθαρρύνει και να καθοδηγεί στον τρόπο επίλυσης προβλημάτων, στην ανάληψη προσωπικών πρωτοβουλιών, στις καινοτομίες, στη συνεργασία και την ομαδική δημιουργικότητα.

Σε μια ΠΝΕ όλα τα τμήματα πρέπει να εισφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες. Το Τμήμα Ναυλώσεων (chartering department), ή Πωλήσεων και marketing, ουσιαστικά, πρέπει να έχει στελέχη που αφού ερευνήσουν τις αγορές, να επιτύχουν την προσφορά των υπηρεσιών των πλοίων της ΠΝΕ με ικανοποιητικούς ναύλους.

Τα στελέχη στον Τομέα της Παραγωγής οφείλουν, ύστερα από σκληρή δουλειά, να διατηρούν τα πλοία σε καλή κατάσταση, κατάλληλα στελεχωμένα, με τα εφόδια και τους πόρους που είναι αναγκαία για μια ασφαλή και αποδοτική ναύλωση, με στόχο την παραγωγή ποιοτικών τονομιλιών. Ειδικότερα, η ποιοτική παραγωγή είναι και η κύρια ευθύνη του Τμήματος Επιχειρήσεων, που έχει σαν πρώτο μέλημα την ασφαλή και αποδοτική παράδοση φορτίου, καθώς και τις υπηρεσίες που θα πρέπει να παρασχεθούν μετά τη ναύλωση (after sales) στους ναυλωτές. Είναι καθήκον και ευθύνη του τμήματος αυτού η συμμόρφωση του πλοίου με το ναυλοσύμφωνο και η ανταπόκριση του στις ανάγκες του εκναυλωτή. Τα τμήματα Πωλήσεων και Επιχειρήσεων είναι επιβεβλημένο στις ΠΝΕ να συνεργάζονται στενά, να συντονίζονται και να ανταλλάσσουν εμπειρίες και πληροφορίες.

Η πιο πάνω δέσμη τεχνογνωσίας στις ΠΝΕ χρειάζεται και την αναγκαία υποδομή, όπως: managers, εξειδικευμένους δικηγόρους και αναλυτές/προγραμματιστές υπολογιστών. Οι άνθρωποι της ποιότητας φυσικά οφείλουν να έχουν τα αναγκαία μέσα και την κατάλληλη υποδομή για να παραδώσουν ποιότητα και να κάνουν καλά τη δουλειά τους.

Ο στόχος της ηγετικής λειτουργίας του top managers των ΠΝΕ είναι να καθορίσει τα στοιχεία της ποιοτικής υπηρεσίας, να θέσει τις πολιτικές, που με τη σειρά τους θα γίνουν πράξεις/στόχοι, και να ωθήσει τη ΠΝΕ προς το μέλλον.

4.3.2 Επικοινωνία και ΠΝΕ

Πρόσθετα, οι ΠΝΕ οφείλουν να βρίσκουν κάθε τρόπο για να μεγιστοποιούν την επικοινωνία των διαφόρων στελεχών μεταξύ τους και να διευρύνουν αλλά και να καθιερώνουν την ομαδική, ή από κοινού, εργασία με την κατάργηση του διατμηματικού ανταγωνισμού και των ατομικών ή διατμηματικών τάσεων υπεροχής. Πρέπει να κατανοηθεί το σύνθημα: «το Τμήμα δεν είναι η Εταιρεία». Πολλές φορές και η χωροταξία των γραφείων μπορεί να βοηθήσει στην επικοινωνία, στην ομαδική εργασία και την αλληλοσυμβουλευτική. Η συγκέντρωση των τμημάτων σε οριζόντια και όχι σε κάθετη διάταξη και σε μικρό αριθμό επιπέδων (2-3 επίπεδα), με εύκολη πρόσβαση του ενός επιπέδου στο άλλο, είναι προφανώς επιθυμητή. Συχνά δυνατή είναι με το πιο πάνω τρόπο και η οπτική επικοινωνία μεταξύ των ατόμων των τμημάτων.

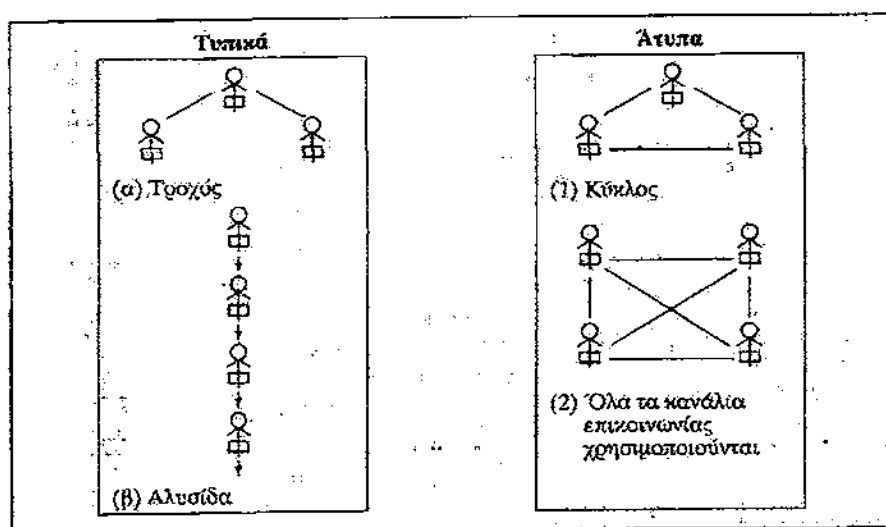
Επίσης, οι ΠΝΕ παρέχουν σε πολλά και στρατηγικά σημεία χώρους προσέλευσης (conference room, meeting points) στελεχών για συσκέψεις και ομαδική εργασία, καθώς και

για ενδοεταιρική κοινωνική συναναστροφή (εστιατόρια εταιρειών, coffee points κ.λπ.) και επικοινωνία. Ο στόχος είναι να συνηθίσουν τα στελέχη στη, με την επικοινωνία και κοινή προσέγγιση, γρήγορη επίλυση των εταιρικών προβλημάτων, γιατί η ύπαρξη υψηλής τεχνολογίας προϋποθέτει κοινές λύσεις που έχουν τα συστατικά πολύπλευρης συνεισφοράς και υψηλές πιθανότητες επιτυχίας.

Είναι δύσκολο να τονιστεί όσο πρέπει η δύναμη της επικοινωνίας, γιατί τα μέσα είναι δεδομένα. Αρκεί εδώ να πούμε ότι «όλα όσα κάνει ο manager (ενός ναυτιλιακού γραφείου ή ο Πλοίαρχος του πλοίου) εμπλέκουν πάντοτε και απαραίτητα την επικοινωνία». Μια απόφαση πρέπει να γίνει γνωστή (Robbins, 1994). Η πιο άριστη ιδέα, η πιο δημιουργική εισήγηση, το καλύτερο σχέδιο, δεν μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς την επικοινωνία. Οι managers χρειάζονται αποτελεσματικές δεξιότητες/ικανότητες επικοινωνίας. Επικοινωνία είναι η μεταφορά και η κατανόηση ενός μηνύματος. Σχετική είναι εδώ η παρατήρηση (IMO, χωρίς ημερομηνία) ότι στο πλοίο ή και στις σχέσεις Πλοίου-Γραφείου υπάρχουν προβλήματα επικοινωνίας, γιατί ενδέχεται να υπάρχει διαφορά μεταξύ του τι επιθυμεί κάποιος να πει, τι ακριβώς λέει, τι ακριβώς ο άλλος ακούει, και τι ακριβώς πιστεύει ο άλλος ότι ακούει.

Υπάρχουν στη θεωρία του management (Γουλιέλμος, ΛΔΝΕ, 1996) διάφορες δομές στις ομάδες και διάφορα κανάλια επικοινωνίας, που επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της ομάδας, όπως φαίνεται στην πιο κάτω σειρά διαγραμμάτων (Curtis S. & B., 1994).

Διάγραμμα : Δίκτυα Επικοινωνίας



Οι κανόνες για την καλή επικοινωνία μπορούν να καταγραφούν ως εξής (Curtis, 1994).

Προσπάθεια ξεκάθਾਰου προσδιορισμού των ιδεών μας πριν από την επικοινωνία. Τι θέλουμε ο άλλος να κάνει για μας;

Εξέταση του αληθινού σκοπού της επικοινωνίας. Θέλουμε ν'αποκτήσουμε πληροφορίες ή να ζητήσουμε κάτι να γίνει;

άθε επικοινωνία γίνεται σε κάποιο φυσικό και ανθρώπινο περιβάλλον. Το μήνυμα πρέπει να μεταβιβάζεται μέσα στο σωστό χρόνο, με το σωστό τρόπο και μέσα στο σωστό περιβάλλον.

Όταν σχεδιάζεται η επικοινωνία πρέπει να ζητώνται οι συμβουλές άλλων, όταν αυτό είναι δυνατό.

Τη διάρκεια της επικοινωνίας προσοχή χρειάζεται στην έμφαση, καθώς και στο περιεχόμενο του βασικού μηνύματος.

Ο manager πρέπει να εκμεταλλεύεται την ευκαιρία, όταν αυτή παρουσιάζεται, να μεταβιβάσει κάτι που βοηθάει ή δίνει αξία στον παραλήπτη.

Η εφαρμογή του μηνύματος της επικοινωνίας πρέπει να παρακολουθείται.

Η επικοινωνία πρέπει να γίνει τόσο για το σήμερα όσο και για το αύριο.

Οι πράξεις μας πρέπει να είναι σύμφωνες με τις επικοινωνίες μας.

Όλοι πρέπει να μάθουν να ακούν και να καταλαβαίνουν. Μάθε να ακούς και να καταλαβαίνει είναι το παιδαίο slogan/σύνθημα.

Η εσωτερική πληροφόρηση σε μια εταιρεία φυσικά επιτυγχάνεται και από τον ηλεκτρονικό υπολογιστή, και το σχετικό δίκτυο, το οποίο πρέπει να μεταδίδει γρήγορα και αποτελεσματικά πληροφορίες και το οποίο πρέπει να συνδέει όλα τα τμήματα μεταξύ τους. Η σύνδεση γίνεται με την κεντρική βάση πληροφοριών δεδομένων, η οποία πρέπει συνέχεια να ενημερώνεται με στοιχεία. Προτιμότερο για την ΠΝΕ είναι να χρησιμοποιεί προγράμματα υπολογιστή φιλικά προς το χρήστη ή ειδικά σχεδιασμένα για την ΠΝΕ.

Η επικοινωνία όμως είναι και εξωτερική, δηλαδή με τα πλοία. Η ΠΝΕ εκτός από τις καταγεγραμμένες γραμμές, και τα δίκτυα για μεταφορά στοιχείων εκτός εταιρείας, χρησιμοποιεί και τα τηλεφωνικά συστήματα ή ενοικιασμένες γραμμές (leased lines) για να έχει ανά πάσα στιγμή τις δυνατότητες επικοινωνίας με τα πλοία και τα τυχόν θυγατρικά γραφεία ανά τον κόσμο.

1.4 Ανθρώπινο Δυναμικό και Εκπαίδευση ΠΝΕ

Σύμφωνα και με τη σύγχρονη θεωρία του Mmanagement, οι ΠΝΕ έχουν σαν πολύτιμο πόρο το ανθρώπινο δυναμικό, τόσο της εταιρείας όσο και των πλοίων (Γουλιέλμος, ΛΔΝΕ, 1996).

Το επιχειρηματικό περιβάλλον, γενικά, αλλά και ειδικά των ΠΝΕ, έχει γίνει περίπλοκο, απαιτητικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο, ειδικότερα μετά τις ενεργειακές κρίσεις. Η επιδίωξη της ποιότητας προϋποθέτει για τα άτομα τη βελτίωση των επαγγελματικών δεξιοτήτων, της κρίσης και της ωριμότητας. Για τους αξιωματικούς των πλοίων, οι ΠΝΕ ενθαρρύνουν τη συμμετοχή τους σ' επαγγελματικά σχολεία και σεμινάρια. Μαθήματα σε τεχνικά ζητήματα δίνουν στα στελέχη των ΠΝΕ την ευκαιρία ενημέρωσης για το νέο εξοπλισμό. Αλλά η εκπαίδευση των στελεχών των ΠΝΕ και των πλοίων τους πρέπει να επεκτείνεται και σε θέματα-κλειδιά, όπως είναι: η Ασφάλεια, η Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η Διοίκηση εν Πλω, η Ανθρώπινη Επικοινωνία και η Διοίκηση της Κρίσης.

εκπαίδευση μπορεί να παρέχεται στις ΠΝΕ και από τις ίδιες, από Ειδική Ομάδα Εκπαίδευσης, ακόμη και εν πλω. Εκπαίδευση μπορεί να γίνεται και στις χώρες προέλευσης αλλοδαπού, πτώτερου κυρίως, πληρώματος. Η εκπαίδευση που παρέχεται από όμοιους επαγγελματίες σε κάποια ιεραρχία στις ΠΝΕ, βοηθάει περισσότερο, γιατί η πείρα από την επαγγελματική ζωή χρησιμοποιείται τόσο στη λύση προβλημάτων όσο και στην εκπαίδευση στην ξηρά και εν πλω. Η ανάλυση αστοχιών και λαθών που έχουν τυχόν γίνει από άλλους στο παρελθόν στην ίδια εταιρεία ή σε άλλες εταιρείες, είναι λογικό ν' αποτελεί θέμα εκπαίδευσης, ώστε τα λάθη να μην επαναληφθούν.

Επειδή το ανθρώπινο λάθος μπορεί να ξεκινήσει από οποιονδήποτε στο πλοίο, οι ΠΝΕ δεν εκπαιδεύουν επαγγελματικά μόνο τους αξιωματικούς-κλειδιά ή μόνο τα χερσαία στελέχη, αλλά όλους στην ιεραρχία του πλοίου, ακόμη και το προσωπικό του γραφείου. Η ΠΝΕ πρέπει να παρέχουν εκπαίδευση εν πλω, η οποία να προσομοιάζει με τις πραγματικές συνθήκες κρίσης (Γουλιέλμος, 1996, Λειτουργική Διαχείριση). Η εκπαίδευση αυτή παίρνει τη μορφή των contingency response drills (ασκήσεις αντιμετώπισης ανάγκης). Οι ναυτικοί των πλοίων των ΠΝΕ πρέπει να γνωρίζουν τη χρήση ενός πυροσβεστήρα όχι μόνο θεωρητικά, αλλά και σε κάποια άσκηση να τον χρησιμοποιήσουν. Οι ναυτικοί των ΠΝΕ πρέπει να γνωρίζουν τη βαρύτητα και το αποτέλεσμα των αποφάσεών τους. Οι ναυτικοί των ΠΝΕ οφείλουν να αντιμετωπίζουν πραγματικές πυρκαγιές στη διάρκεια της εκπαίδευσης τους και να εκτιμούν την αξία της σχετικής προστατευτικής στολής για τη ζωή και τον καπνό, καθώς και το θάρρος που χρειάζεται στην αντιμετώπιση του κινδύνου αυτού σε ένα κλειστό συνήθως χώρο.

Η ανάπτυξη των τεχνικών δεξιοτήτων και η απόκτηση πρακτικής γνώσης είναι μέσα στους στόχους των ΠΝΕ, όπως επίσης η ανάπτυξη κοινής γλώσσας, γενικής παιδείας και επαγγελματισμού.

Οι ΠΝΕ αναγνωρίζουν το σκληρό καθήκον που έχουν συγκριτικά οι ναυτικοί εν πλω. Αυτοί αναλαμβάνουν τη μεταφορά και την εκφόρτωση του φορτίου σε καλή κατάσταση, όπως είπαμε ήδη. Πρέπει να συντηρούν το πλοίο, να προλαμβάνουν τη ζημία και να εξασφαλίζουν την ασφάλεια εν πλω. Είναι η δεξιότητα και η καλή εργασία των ναυτικών που εξασφαλίζουν την αποδοτική χρήση του πλοίου. Η σωστή κρίση των ναυτικών στις ΠΝΕ μπορεί να προλάβει τα ατυχήματα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο το θαλάσσιο περιβάλλον.

Οι ναυτικοί των ΠΝΕ πρέπει να έχουν αυτοπειθαρχία, αφοσίωση και ηρεμία, ώστε να μπορούν να εμποδίσουν μια αστοχία να μετατραπεί σε καταστροφή. Οι ΠΝΕ τείνουν να χρησιμοποιούν τα ίδια πάντα πληρώματα, όσο αυτό είναι δυνατό και όσο πιο συχνά γίνεται, στη μορφή της εκ περιτροπής απασχόλησης στα πλοία της ΠΝΕ και για όσο γίνεται πιο πολύ χρόνο. Έτσι, οι ναυτικοί γνωρίζουν τα πλοία, τη νοοτροπία και τα στελέχη της ΠΝΕ. Στις ΠΝΕ οι ναυτικοί δημιουργούν φιλικές σχέσεις με τα χερσαία στελέχη ανταλλάσσοντας συχνές επισκέψεις. Οι νέοι ναυτικοί στις ΠΝΕ πρέπει να περνάνε από προσεκτική και σχολαστική διαδικασία επιλογής και να υφίστανται κάποια ικανής διάρκειας δοκιμαστική περίοδο. Τα στελέχη της ΠΝΕ οφείλουν ν' αναπτύσσουν φιλικές σχέσεις και σχέσεις συνεργασίας με τους ναυτικούς των πλοίων, γιατί όλοι ανήκουν στην ευρύτερη οικογένεια της ΠΝΕ.

Τα κίνητρα των ΠΝΕ προς τους ναυτικούς είναι:

- α) οι καλές συνθήκες διαβίωσης στα πλοία,
- β) οι ικανοποιητικοί μισθοί,
- γ) η αναγνώριση όσων έχουν υψηλές αποδόσεις,
- δ) η συνεχής απασχόληση, και
- ε) η βοήθεια στις οικογένειες των ναυτικών της ΠΝΕ σε περίπτωση ανάγκης.

Το σύγχρονο Management δεν σταματά να θυμίζει στους managers ότι οι στόχοι που έτουν είναι στόχοι που επιτυγχάνονται με και διά μέ σου του ανθρώπινου δυναμικού της ΠΝΕ (Γουλιέλμος, ΛΔΝΕ 1996). Εκτός από το προσωπικό των κινούμενων στη θάλασσα ανά τον κόσμο εργοστασίων της ΠΝΕ (πλοίων), υπάρχει και το χερσαίο -επιτελικό κύριο- ανθρώπινο δυναμικό. Ένα μέρος του προσωπικού του Γραφείου στις ΠΝΕ αποτελείτο συνδυαστικό κρικό μεταξύ του Γραφείου και του Πλοίου. Είναι το προσωπικό του γραφείου που βρίσκεται στην πρώτη γραμμή. Αυτό το προσωπικό από τη φύση των καθηκόντων του είναι επιφορτισμένο στις ΠΝΕ να ασκεί συνεχή παρακολούθηση του πλοίου, να παρέχει πλήρη βοήθεια, υλικά και οδηγίες σ' αυτό και στο προσωπικό του. Είναι αυτονόητο ότι όλα αναφέρθηκαν προηγουμένως, είναι υψίστης σημασίας σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε επείγουσα ανάγκη. Οι ΠΝΕ, συνήθως, στα ναυτικά πόστα/θέσεις στο χερσαίο επιτελικό γραφείο χρησιμοποιούν ναυτικούς που πέτυχαν στον τομέα τους πάνω στα πλοία της εταιρείας. Αυτό δίνει διέξοδο στο ναυτικό που στην ηλικία των σαράντα ή και πολύ πιο πριν, θέλει να συνεχίσει στην ξηρά κοντά στην οικογένεια του. Οι ΠΝΕ οφείλουν να δημιουργούν συνειδητή πολιτική αξιοποίησης στο Γραφείο ικανών αξιωματικών που εργάστηκαν στα πλοία λ.χ. για μια δεκαετία ή και περισσότερο. Αυτό έχει γίνει αναγκαίο γιατί η ναυτική υπηρεσία γενικά ολοκληρώνεται περίπου στην ηλικία γύρω στα πενήντα. Οι αξιωματικών σε μια ΠΝΕ δεν είναι πολλές, αλλά η σχεδίαση πολιτικής «ενοποίησης» Πλοίου-Γραφείου είναι αναγκαία και υπερτερεί η ναυτιλιακή εταιρεία που έχει τέτοια πολιτική και την κάνει γνωστή στους αξιωματικούς της (κυρίως Πλοιάρχους).

Στις ΠΝΕ, Προσωπικό Γραφείου και Προσωπικό Πλοίου είναι σε συνεχή επαφή, κοινωνία και συνεργασία. Ο τρόπος αυτός είναι ο καλύτερος για τη δημιουργία ομαδικού πνεύματος που οδηγεί στη λύση προβλημάτων, εξασφαλίζει την ασφάλεια και βελτιώνει τη λειτουργική αποδοτικότητα. Οι ΠΝΕ παρακινούν, ενθαρρύνουν, αλλά και αμοιβούν την προσωπική πρωτοβουλία, καινοτομία και σεβασμό για το άτομο, που οδηγούν στην τέλεια απόδοση.

Σειρά 9002 του ISO στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Η σειρά αυτή 9001-3 έχει φυσικά επικαλύψεις, όπως φαίνεται στον πιο κάτω Πίνακα 3.1, και επομένως το αρχικό κείμενο θα έπρεπε να παρατίθεται μια φορά με βάση το 9001, και όχι με βάση και τα τρία πρότυπα. Το πρότυπο 9004 είναι και το πληρέστερο και γι' αυτό η σύγκριση θα έπρεπε να γίνεται με βάση αυτό. Το πρότυπο 9004 αναφέρεται πρόσθετα στα οικονομικά, δηλαδή στις δαπάνες που σχετίζονται με την ποιότητα, καθώς και στην ασφάλεια των προϊόντων και στις τυχόν υποχρεώσεις των επιχειρήσεων από το γεγονός αυτό.

Αξίζει, όμως, τον κόπο να παρουσιάσουμε στη συνέχεια αναλυτικά το πρότυπο 9002 του ISO, το οποίο είναι εκείνο που εφαρμόζεται στις βιομηχανίες παροχής υπηρεσιών, όπως είναι φυσικά η ναυτιλία.

Πριν από την παρουσίαση του ISO 9002 είμαστε υποχρεωμένοι να αναλύσουμε το σύστημα κοινωνικής ευθύνης των επιχειρήσεων, γενικά, αλλά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ειδικά, γιατί η αποφυγή ατυχημάτων και η μη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος πηγάζει από την κοινωνική ευθύνη που αισθάνεται η εταιρεία, ιδιαίτερα όταν το ISO 9002 είναι προαιρετική εφαρμογή.

1 Κοινωνική Ευθύνη των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Σύμφωνα με την κλασική και παλαιά άποψη που υπήρχε, η «κοινωνική» ευθύνη των επιχειρήσεων (Robbins, 1994) ήταν μόνο στο να μεγιστοποιούν τις οικονομικές αποδόσεις των Μετόχων τους. Η νέα όμως κοινωνική και οικονομική άποψη στηρίζεται πλέον στην πεποίθηση ότι οι επιχειρήσεις έχουν ευθύνες και απέναντι στην ευρύτερη κοινωνία, εκτός από αυτές απέναντι στους μετόχους τους.

Στον πιο πάνω κανόνα πρέπει να υπαχθούν και οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, και μάλιστα είναι επιτακτικό να γίνει αυτό αντιληπτό από τις ίδιες, για να επιτύχουν τη νέα δημόσια εικόνα που απαιτείται από τις σύγχρονες εξελίξεις. Το χαρακτηριστικό των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ότι αυτές είναι διεθνείς επιχειρήσεις και το επιχειρηματικό περιβάλλον τους δεν περιορίζεται σ' εθνικά πλαίσια, στα οποία μπορεί να υπάρχει βραδύτητα στην καθιέρωση του νέου ρόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Με την πιο κάτω δέσμη σημαιών θα υποσημειώσουμε το διεθνές στοιχείο του επιχειρηματικού περιβάλλοντος της λειτουργούσης ναυτιλιακής επιχείρησης (φωτ. 3.2) το οποίο δεν πρέπει να μας διαφεύγει άλλος διεθνής ναυτιλιακός κλάδος είναι και αυτός της λεγόμενης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων / NMA, γνωστή και σαν Ευρωπαϊκή Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων).



π. : *Ο διεθνής κοινωνικός ρόλος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (Υιοθετείται και από τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες;)*

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπόκεινται πλέον στις προσδοκίες του κόσμου, στην επιδίωξη χι βραχυχρόνιων αλλά μακροχρόνιων κερδών, έχουν ηθικές υποχρεώσεις, δημόσια κόνια, πρέπει να επιδιώκουν ένα καλύτερο θαλάσσιο περιβάλλον, οφείλουν να έχουν ποροπία στην ευθύνη και στη δύναμη που κατέχουν. Είναι πράγματι κάτοχοι των πόρων, πρέπει βεβαίως να κοιτάζουν τα συμφέροντα των μετόχων τους και επίσης σημαντικό είναι α επιδιώκουν την πρόληψη των ατυχημάτων και αστοχιών και όχι τη διόρθωση αυτών εκ ων υστέρων. Αυτό το τελευταίο, και όχι μόνο, έχει επίπτωση άμεσα στη μείωση των αυτικών ατυχημάτων.

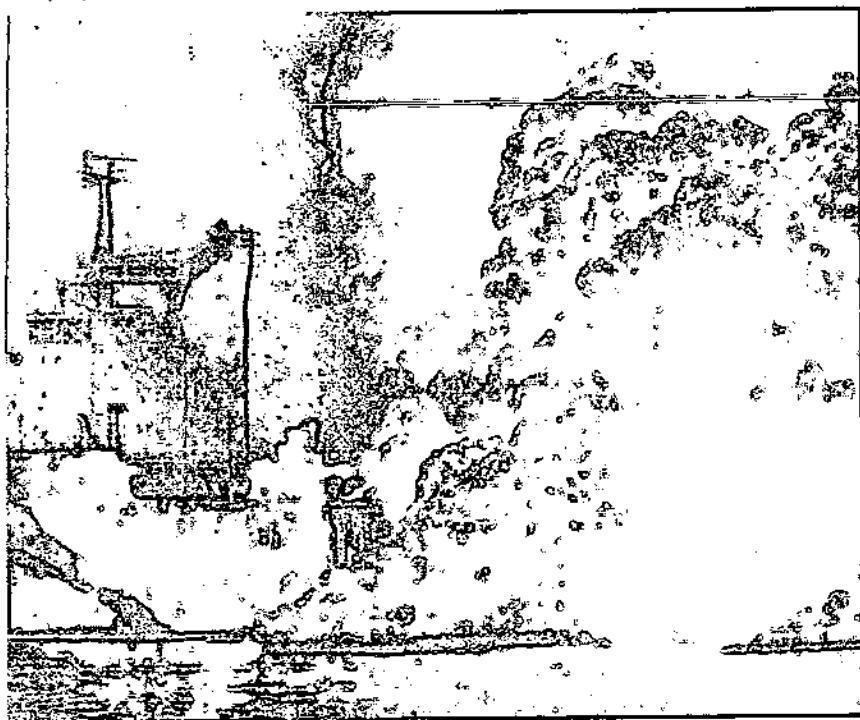
Η κοινωνική ευθύνη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναφέρεται στην επιδίωξη από αυτές ακροχρόνιων στόχων που έχουν θετικές συνέπειες για την ευρύτερη κοινωνία. Η κοινοτική νταπόκριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ένα νέο χαρακτηριστικό που αναφέρεται τη δυνατότητα της επιχείρησης ν' ανταποκριθεί στις κοινωνικές πιέσεις. Το βασικό είναι ότι σχέση μεταξύ του κοινωνικού ρόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της οικονομικής ους απόδοσης σε ορισμένους ή και σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, αναμένεται ετική! Η κοινωνική προοπτική μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν φαίνεται να μειώνει ημαντικά τη μακροχρόνια οικονομική απόδοση της.

Η πιο πάνω ανάλυση μας φέρνει στο μυαλό το ναυτικό ατύχημα του Δ/Ξ HANON, που ην 14/4/1991 βυθίστηκε σε βάθος 65 μ., έξω από το λιμάνι της Γένοβας σε μια ιδιαίτερα ουριστική περιοχή (φωτ. 3.3). Έχει επίσης αποδειχθεί, από πραγματικά περιστατικά, (βλ. ην ατυχή υπόθεση του πλοίου ΔΥΣΤΟΣ) ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οφείλουν να υνειδητοποιήσουν τόσο την ύπαρξη της κινητής τηλεφωνίας (Ακτοπλοΐα) όσο και την οοτροπία των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης (Ναυτικά Ατυχήματα κύρια στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο).

Το πλοίο HAVEN, ένα VLCC (ΠΜΔ/Ξ) 232.163 DWT με κυπριακή σημαία, βυθίστηκε στις 4/4/91 ύστερα από τριών ημερών εκρήξεις που σημειώθηκαν στο πλοίο. Κατασκευάστηκε το 973, και μετέφερε 140.000 τόνους ακατέργαστου πετρελαίου.

Ο Ιταλός ανακριτής που ανέλαβε την υπόθεση είχε την άποψη ότι οι εκρήξεις οφείλονταν πτην υπερθέρμανση της αντλίας, κατά τη διάρκεια μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου υπό την μια δεξαμενή στην άλλη, η οποία δημιούργησε τη φωτιά και τις εκρήξεις. Η κοινωνική ευθύνη σε οικονομικούς όρους του πλοίου ήταν τελικά (+500 εκ. \$ ΗΠΑ) απέναντι σε ψαράδες, σε ξενοδόχους, στο θαλάσσιο περιβάλλον, μιας ιδιαίτερα τουριστικής περιοχής και στις οικογένειες πέντε ναυτικών που χάθηκαν.

Θέματα όπως αυτά της φιλανθρωπίας, της εξοικονόμησης πόρων, της ποιότητας της υπηρεσίας ή του προϊόντος, των σχέσεων με τους εργαζόμενους, και της οικονομικής



δράσης σε μη δημοκρατικές χώρες, ανέκυψαν στη δεκαετία του 1970. Εδραιώθηκε η πεποίθηση ότι η κοινωνική ευθύνη των

Φωτ. 33: Το πλοίο Haven σε σύννεφα καπνού (ναυτικό στύχημα Γένοβα, 14/4/1991). Πηγή: Lloyds list 3/6/94.

επιχειρηματιών υπάρχει/εκτείνεται και στην προστασία και βελτίωση της ευημερίας της κοινωνίας (ROBBINS, 1994). Είναι μια υποχρέωση - πέρα από τις απαιτήσεις του Νόμου και της Οικονομικής - της επιχείρησης να επιδιώκει μακροχρόνιους στόχους που έχουν και θετικές συνέπειες για την κοινωνία.

4.4.1 Το CULTURE της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Είναι και το σημείο αυτό που ακολουθεί σημαντικό. Το CULTURE της Ναυτιλιακής Επιχείρησης επηρεάζει την (ηθική ή μη) συμπεριφορά. Η έννοια του CULTURE χρειάζεται διευκρίνιση. Οι συγγραφείς KROEBER A. και KLUCKHOHN (που έγραψαν το 1952 άρθρο με τίτλο: «CULTURE: A CRITICAL REVIEW of CONCEPTS and DEFINITIONS», HUP) αναγνώρισαν όπως αναφέρουν οι ZEITHAML & BITNER, 1996) 160 τρόπους για να ορίσουν το CULTURE. Οι περισσότεροι ορισμοί περιστρέφονται γύρω από τους τρόπους συμπεριφοράς και σκέψης.

Η έννοια του CULTURE αναλύεται σε όλους σχεδόν τους επιστημονικούς κλάδους, για το λόγο ότι το CULTURE έχει επιπτώσεις πάνω στους τρόπους με τους οποίους οι επιχειρήσεις δρουν σε σχέση με τους πελάτες τους, καθώς και πάνω στη συμπεριφορά των εργαζομένων.

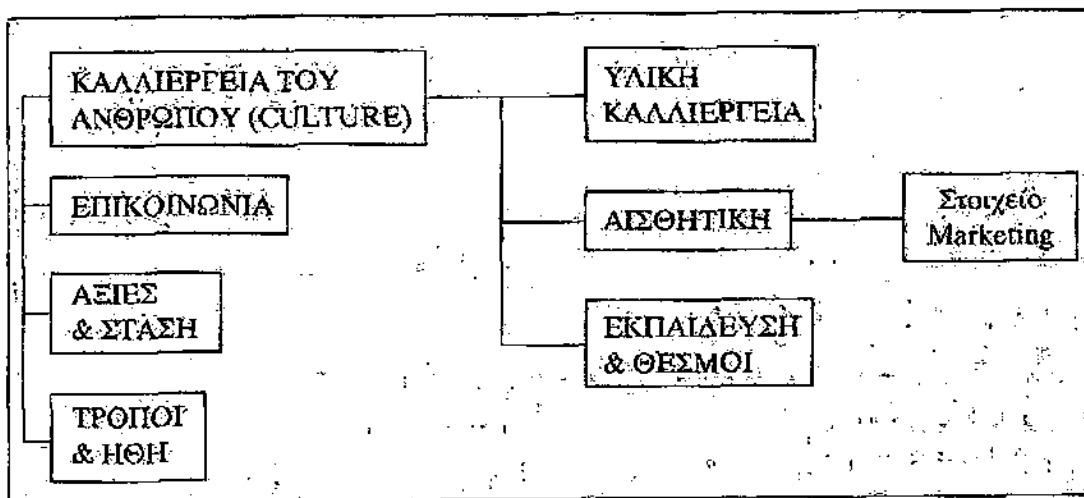
Οι ZEITHAML & BITNER (1996) αναφέρουν ότι το CULTURE αποτελείται από τα πιο κάτω στοιχεία ή περιλαμβάνει τους πιο κάτω βασικούς τομείς:

- Τη γλώσσα επικοινωνίας (γραπτή ή προφορική),

- Τις αξίες και τρόπους συμπεριφοράς, τρόπους και ήθη,
- Το CULTURE της Ναυτιλιακής Επιχείρησης
- Την αισθητική, εκπαίδευση και κοινωνικούς θεσμούς.

Όπως δείχνει το διάγραμμα, το culture μεταφράζεται σαν την καλλιέργεια του τόμου/ανθρώπου σε τομείς όπως η επικοινωνία, οι αξίες και οι στάσεις ζωής, τα ήθη και οι τρόποι συμπεριφοράς, οι υλικές κατορθώσεις, η αισθητική, η εκπαίδευση και οι κοινωνικοί εσμοί. Φυσικά, η αισθητική δεν έχει βασικό ρόλο στην Ποιότητα και την Ασφάλεια στο πλοίο, εκτός αν ταυτιστεί με την αισθητική που δημιουργεί η καλή, προσεγμένη συντήρηση αι η εξωτερική εικόνα του πλοίου. Η επικοινωνία θεμελιώνεται με τη γλώσσα που μιλάει ο άθε ένας και η αξία της έχει επισημανθεί σε πολλά σημεία στο βιβλίο αυτό. Οι αξίες και η τάση μας απέναντι στους άλλους και στη ζωή, βοηθούν τ' άτομα της κοινωνίας να ροσδιορίσουν τι είναι ορθό, τι είναι σημαντικό και τι είναι επιθυμητό. Η συμπεριφορά ηγάζει από τις αξίες και τη στάση που έχει το άτομο.

Τα ήθη και οι τρόποι συμπεριφοράς βασίζονται στην καλλιέργεια των ανθρώπων που αθορίζει ποιος είναι ο κατάλληλος τρόπος συμπεριφοράς. Τα παραπάνω έχουν μεγάλη ημασία για τη διοίκηση, τη συνεργασία και τη επικοινωνία και διοίκηση με τα πληρώματα ου δεν προέρχονται από την Ελλάδα.



1.4.2 Το πρότυπο ISO 9002 και η ναυπλιακή επιχείρηση

Οι αρχές του καλού MANAGEMENT έχουν σχετιστεί με τη σειρά των προτύπων 9000 του ISO, η οποία όπως ήδη είπαμε έχει διεθνή παραδοχή. Αυτές οι σειρές, όπως θίξαμε πιο πάνω, αναφέρονται στα Πρότυπα MANAGEMENT, MANAGEMENT της Ποιότητας και της βεβαίωσης/πιστοποίησης της Ποιότητας. Οι αρχές που βρίσκονται πίσω από τα πρότυπα θεωρούνται ότι μπορούν να εφαρμοστούν μ' επιτυχία σε πολλά συστήματα διοίκησης και προφανώς και σε συνδυασμό με τον ISM CODE στη Ναυτιλία. Η σειρά ISO 9000 εστιάζεται σε στοιχεία του συστήματος διοίκησης των επιχειρήσεων, που εξασφαλίζουν ότι οι

απαιτήσεις του καταναλωτή, για ποιότητα, ικανοποιούνται. Ο ISM CODE εστιάζει την προσοχή του σε ένα υποσύνολο των στοιχείων του συστήματος διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το οποίο εφαρμόζεται από τη σειρά 9000 του ISO, για να εξασφαλιστεί η ασφάλης (με ασφάλεια) διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και η αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η σειρά ISO 9000 είναι γραμμένη σε γλώσσα που έχει εφαρμογή σε μεγάλο αριθμό μηχανικών παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών. Το πρότυπο 9002, όπως ήδη αναφέραμε, έχει σχεδιαστεί για τις υπηρεσίες και όχι για τη Ναυτιλία. Το ναυτιλιακό πρότυπο εδώ είναι ο ISM CODE. Ο ISM CODE έχει σχεδιαστεί με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί σαν βοήθεια στην ερμηνεία των απαιτήσεων του ISO 9002, με ειδική εφαρμογή στη ναυτιλιακή διοίκηση και τη διαχείριση των πλοίων. Από την άλλη μεριά, το πρότυπο 9002 δύναται ν' αποτελέσει πλαίσιο των απαιτήσεων του ISM CODE. Ένα σύστημα διοίκησης ποιότητας που συμμορφώνεται με το ISO 9002 πρέπει, φυσικά, να καλύπτει και τις απαιτήσεις του ISM CODE.

Τα δύο πρότυπα έχουν, βέβαια, διαφορετικούς στόχους, αλλά αλληλοσυμπληρώνονται και μπορούν προφανώς να τεθούν ταυτόχρονα, όπως είπαμε, σε εφαρμογή, όπου ο ISM CODE μπορεί ν' αποτελέσει και το υπόβαθρο του ISO 9002.

Απαιτήσεις του Συστήματος Ποιότητας.

Ευθύνη του management. Πολιτική Ποιότητας. Οι απαιτήσεις του συστήματος ποιότητας και ευθύνη του καθορίζεται από το πρότυπο 9002 του ISO ως εξής: η ευθύνη, καθώς και η ανάληψη δέσμευσης, για την ποιότητα ανήκουν στο management που βρίσκεται στο πλέον υψηλό επίπεδο της ιεραρχίας (ανώτατη διοίκηση) μιας εταιρείας. Η διοίκηση της εταιρείας, σε συνεργασία με τα στελέχη που είναι υπεύθυνα για την ποιότητα, πρέπει να ορίσουν και να τοιχοθετήσουν γραπτά ένα σαφές και περιεκτικό πλαίσιο πολιτικής ποιότητας, που αντικειμενικά να καθορίζει:

- α) ότι το management έχει αναλάβει την δέσμευση για την ποιότητα,
- β) τους στόχους της εταιρείας (η εταιρεία, σύμφωνα με τον ISM Code μπορεί να συμπίπτει με τον πλοιοκτήτη ή οποιονδήποτε οργανισμό ή πρόσωπο-manager, εκναυλωτή πλοίου που έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη) σε σχέση με την ποιότητα της υπηρεσίας,
- γ) το πρότυπο της υπηρεσίας που παρέχεται, και
- δ) τη μέθοδο με την οποία οι στόχοι για την ποιότητα θα επιτευχθούν.

Είναι φυσικό να προσθέσουμε εδώ ότι οι απαιτήσεις και οι προσδοκίες του χρήστη πρέπει να λαμβάνονται πάντοτε υπόψη όταν αναπτύσσουμε μια πολιτική ποιότητας. Οι ανάγκες του ναυλωτή καλύπτονται αν το πλοίο έγκαιρα και μέσα στο συμφωνημένο χρόνο λπ. παραδίδει ακέραιο ποιοτικά και ποσοτικά το φορτίο, όπου έχει συμφωνηθεί. Σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια, πρέπει κανείς ν' ανατρέξει τον ISM Code (ISM CODE παράγραφοι 2.1, 1.2.1), γιατί το Πρότυπο 9002, όπως είδαμε,

εν καλύπτει αυτούς τους τομείς. Η πολιτική ποιότητας πρέπει να γίνει κατανοητή, να εφαρμοστεί και να τηρείται παντού, τόσο στο επιτελικό γραφείο όσο και στο πλοίο.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Το MANAGEMENT διακρίνεται σε Χερσαίο και Εν Πλω. Το εν πλω MANAGEMENT είναι, εκείνο που με καθορισμένη ευθύνη και δικαιοδοσία εκτελεί και εφαρμόζει την πολιτική της εταιρείας και τις συμφωνίες των ναυλοσύμφωνων και λειτουργεί, συντηρεί και ελέγχει το πλοίο. Το χερσαίο management ασκείται από το χερσαίο προσωπικό που έχει καθορισμένη ευθύνη και δικαιοδοσία για να δημιουργεί, εφαρμόζει, επαληθεύει και ελέγχει πολιτικές, συστήματα και διαδικασίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

5.1 Ανάπτυξη Σχεδίων Αντιμετώπισης Καταστάσεων

Για την ανάπτυξη των σχεδίων αυτών, πρέπει να προσδιοριστούν κατ' αρχήν αναλυτικά όλες εκείνες οι καταστάσεις που θεωρούνται «καταστάσεις έκτακτης ανάγκης» και όλες εκείνες οι διαδικασίες και ενέργειες, με τέτοιο τρόπο ώστε η ναυτιλιακή εταιρεία να διασφαλίζεται οποτεδήποτε από κινδύνους, ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που αφορούν στα πλοία της.

Η οργάνωση της εταιρείας και ο τρόπος δράσης της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να περιληφθεί απαραίτητα στο τμήμα 8 του Ε.Α.Δ. (εγχειριδίου) που θα αναπτύξει κάθε εταιρεία. Η ανάπτυξη αυτή έχει το νόημα ότι η εταιρεία δεν θεωρεί το περιστατικό έκτακτης ανάγκης μόνο προσωπικό πρόβλημα του Πλοιάρχου. Μπορεί ο Πλοίαρχος στην περίπτωση αυτή, όπως άλλωστε και στο τμήμα 7, να έχει την τελική ευθύνη και αρμοδιότητα «OVERRIDING AUTHORITY»), αλλά σε όλες τις περιπτώσεις η εταιρεία πρέπει να έχει και να παρέχει την οργάνωση που θα βοηθήσει τον πλοίαρχο στις περιστάσεις αυτές.

Συνεπώς απαιτείται η ανάπτυξη σχεδίων αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης τόσο για την εταιρεία όσο και για το πλοίο.

Τα σχέδια αυτά (πλοίου-εταιρείας) θα πρέπει να είναι συναφή μεταξύ τους, πρακτικά εφαρμόσιμα και να ενημερώνονται όποτε χρειάζεται.

Τα σχέδια που θα εκπονηθούν για χρήση από το προσωπικό της εταιρείας ή του πλοίου θα πρέπει να εξασφαλίζουν:

(α) την έγκαιρη ενεργοποίηση των αρμοδίων προσώπων, ώστε να υπάρχει αξιοποίηση του παράγοντα «χρόνος»,

(β) αναγνώριση - σχηματισμό πλήρους εικόνας του συμβάντος,

(γ) διατήρηση διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των αρμοδίων (στην εταιρεία, στο πλοίο, με πλοίο-εταιρεία). Η επικοινωνία είναι φυσικό να διαδραματίζει ένα πολύ σημαντικό ρόλο

στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, και μάλιστα σημαντικότερο από ότι στις κανονικές λειτουργίες των πλοίων. Για το λόγω αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στην ανάπτυξη διαδικασιών για τον τρόπο και το περιεχόμενο της αναφοράς στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, και

(δ) αντίδραση με λήψη ορθών αποφάσεων και ενεργειών.

Οι αρμόδιοι γι' αυτά τα σχέδια θα κληθούν να τα εφαρμόσουν σε σύμβαντα που ήδη έγιναν ή που βρίσκονται σ' εξέλιξη, και βέβαια ο χρόνος αντίδρασης θα είναι περιορισμένος, όπως και πιθανές εναλλακτικές λύσεις για την αντιμετώπιση τους. Θα πρέπει επομένως οι ενέργειες που θα γίνουν να είναι από πριν καθορισμένες με σαφήνεια και ακρίβεια.

Οι απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούν τα σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης για να είναι αποτελεσματικά, είναι:

Τα σχέδια της εταιρείας πρέπει να συνδέονται με τ' αντίστοιχα σχέδια του πλοίου και να φαίνεται καθαρά η αλληλεξάρτησή τους. Θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

Διαδικασία περιγραφής - αναγνώρισης συμβάντος. (Ο σχηματισμός γρήγορης και πλήρους εικόνας του συμβάντος συντελεί στην άμεση και ορθή λήψη αποφάσεων).

Καθορισμό διαδικασιών/ενεργειών αντιμετώπισης συμβάντος ανάλογα με τη φύση του.

Καθορισμό προσώπων/αντικαταστατών που θα είναι αρμόδιοι στην αντιμετώπιση του συμβάντος και καθορισμό των καθηκόντων τους.

Λογισμικό των αρμοδίων (όνομα, θέση στην εταιρεία, τηλέφωνα προσώπων εντός και εκτός ωραρίου εργασίας, σ' εργάσιμες ημέρες ή αργίες, καθώς και του ενημερωμένου αντικαταστάτη σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας).

Καθορισμό διαδικασιών άμεσων ενεργειών αντιμετώπισης του συμβάντος (π.χ. η ύπαρξη και η χρησιμοποίηση ομάδος έκτακτης ανάγκης, ή ομάδος άμεσης κινητοποίησης).

Καθορισμό καθηκόντων των προσώπων που θ' αποτελούν την πιο πάνω ομάδα.

Κατάλληλο τύπο συμβάντος για τη διευκόλυνση των εμπλεκόμενων στην αντιμετώπιση του.

Κατάθεση ενημερωμένων σχεδίων του πλοίου και όλων των πληροφοριών που μπορεί να απαιτηθούν (π.χ. σχέδια αντιμετώπισης ρύπανσης, πυρκαγιάς, ευστάθειας, φόρτωσης, ενικής διάταξης κ.λπ.) καθώς και χαρτών περιοχής πλου του πλοίου.

Καθορισμό διαδικασιών επικοινωνίας μεταξύ εταιρείας και πλοίου (μέθοδοι αναφοράς).

Καθορισμό διαδικασιών για ενημέρωση και επικοινωνία επιβαινόντων με τους συγγενείς τους.

Καθορισμό διαδικασιών για ενημέρωση των Αρχών και των Μ.Μ.Ε. (π.χ. έκδοση ενημερωτικού δελτίου, ορισμός εκπροσώπου κ.λπ.).

ΣΧΕΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Αυτά περιλαμβάνουν:

(α) Διαδικασία περιγραφής-αναγνώρισης συμβάντος.

(β) Καθορισμό διαδικασιών/ενεργειών αντιμετώπισης συμβάντος ανάλογα με τον τύπο ου.

(γ) Οργάνωση συστήματος αποτελεσματικής αντιμετώπισης του συμβάντος (ορισμός ομάδος αντιμετώπισης κινδύνου, ομάδα ελέγχου κ.λπ.).

(δ) Ορισμό προσώπων που θα είναι αρμόδια για την αντιμετώπιση του συμβάντος και καθορισμό των καθηκόντων τους.

(ε) Καθορισμό ερωτηματολογίου/καταλόγων ελέγχου (check-lists) ανά τύπο συμβάντος για τη ευκόλυνη των εμπλεκόμενων στην αντιμετώπιση του.

(ζ) Καθορισμό διαδικασιών επικοινωνίας μεταξύ πλοίου και εταιρείας και αρμοδίων αρχών (μέθοδοι αναφοράς).

(η) Καθορισμό μεθόδων επικοινωνίας και στο πλοίο.

(θ) Καθορισμό διαδικασιών αίτησης βοήθειας από τρίτους.

(ι) Καθορισμό προγράμματος εκπαίδευσης.

Τα σχέδια αυτά πρέπει να είναι κατανοητά, σε γλώσσα απλή και πλήρως ενημερωμένα.

5.1.2 Καταστάσεις Έκτακτης Ανάγκης

Τα σχέδια αντιμετώπισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης θα πρέπει ν' αναφέρουν εθόδους ενεργειών και τρόπους αντιμετώπισης των περιστατικών αυτών που να έχουν χέση με τη ναυτική πρακτική και τα μέσα και τον εξοπλισμό που διαθέτει το συγκεκριμένο πλοίο.

Οι παρακάτω περιπτώσεις καταστάσεων έκτακτης ανάγκης αναφέρονται ενδεικτικά και στά την ανάπτυξη των σχεδίων αντιμετώπισης τους θα πρέπει να ληφθούν υπόψη παράγοντες που μπορούν να διαφοροποιήσουν τις διαδικασίες/ενέργειες αντιμετώπισης τους στά περίπτωση, όπως:

(α) Ο τύπος του πλοίου (π.χ. Δ/Ξ, Ε/Γ).

(β) Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες.

(γ) Η θέση του πλοίου (εν πλω, στο λιμάνι, στο αγκυροβόλιο κ.λπ.).

(δ) Η γεωγραφική θέση του πλοίου (κοντά ή μακριά από τις ακτές).

(ε) Η κατάσταση του πλοίου (π.χ. έμφορτο ή άφορτο) κ.λπ., και

(ζ) Το είδος του φορτίου.

Περιστατικά «Έκτακτης Ανάγκης»

Για τα περιστατικά έκτακτης ανάγκης μπορεί κανείς ενδεικτικά ν' αναφέρει τα πιο κάτω, τα οποία μπορούν να συμβούν στο ή σε σχέση με το πλοίο:

(1) Βλάβη κυρίων μηχανών και αξονικών συστημάτων,

(2) Βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας.

(3) Απώλεια ηλεκτρικής ισχύος.

(4) Κατασκευαστική ζημία.

(5) Προσάραξη.

(6) Σύγκρουση.

- (7) Πυρκαγιά (κύπη, μηχανοστάσιο κ.λπ.).
- (8) Εγκατάλειψη πλοίου.
- (9) Κατάκλιση/διάρροη στο πλοίο.
- (10) Πτώση ανθρώπου στη Θάλασσα.
- (11) Έρευνα και διάσωση.
- (12) Σοβαρός τραυματισμός, ασθένεια, θάνατος.
- (13) Κλίση και, μετατόπιση φορτίου/απώλεια ευστάθειας πλοίου.
- (14) Ζημίες από κακοκαιρία.
- (15) Επιχειρήσεις μ' ελικόπτερο.
- (16) Πειρατία/τρομοκρατία.
- (17) Ατύχημα από φορτία με επικίνδυνες φυσικοχημικές ιδιότητες (διάβρωση, τοξικές πιδράσεις κ.λπ.).

Η εταιρεία είναι αυτή που θα καθορίσει για ποιες από αυτές ή άλλες αιτίες, πέραν από αυτές που αναφέρονται πιο πάνω, θα εκπονήσει σχέδια αντιμετώπισης τους ανάλογα με τον ύπο του πλοίου, τον εξοπλισμό του, το είδος των ταξιδιών ή του τομέα απασχόλησης του.

5.2 Η δομή ενός σχεδίου έκτακτης ανάγκης

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να μελετηθεί και να γίνει εύκολα αντιληπτό απ' όλο το προσωπικό. Οι κατάλογοι εγγράφων έκτακτης ανάγκης που αναπτύσσονται θα πρέπει να έχουν την ίδια δομή και με τους άλλους καταλόγους. Πρέπει να παρέχονται οδηγίες-συστάσεις της δομής του σχεδίου για κάθε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Στην κατάρτιση των σχεδίων αυτών θα λαμβάνονται υπόψη φυσικά οι κώδικες, οι εγκύκλιοι και οι συστάσεις του IMO (π.χ. IMDG², BCH³, IBC⁴, IGC⁵, EM8⁶, MFAG⁷) και οι διεθνείς οδηγίες (π.χ. 108, IAPH⁸, OCIMP), καθώς και κάθε άλλη σχετική διεθνής και εσωτερική νομοθεσία.

2. IMDG = INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE του IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οδηγός IMO για τα επικίνδυνα φορτία).

3. BCH = Κώδικας IMO για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά σε χύμα κατάσταση.

4. IBC = Διεθνής κώδικας του IMO για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά σε χύμα κατάσταση, που εφαρμόζεται σε πλοία που κατασκευάστηκαν μετά την 1/7/1986.

5. IGC = Διεθνής Κώδικας του IMO για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα Αέρια σε χύμα κατάσταση, 1983.

6. EMS ή EMS= Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, συμπλήρωμα στο κώδικα IMDG του IMO.

7. MFAG = Οδηγός πρώτων βοηθειών ιατρικής φύσης, συμπλήρωμα στον IMDG κώδικα του IMO.

8. IAPH = Διεθνής Οργανισμός Λιμένων, Τόκυο.

(α) Περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Θ' αναφέρεται το περιστατικό έκτακτης ανάγκης για το οποίο αναπτύσσεται η διαδικασία, με κεφαλαία κατά προτίμηση γράμματα, ώστε γρήγορα να μπορεί να χρησιμοποιηθεί όποτε παραστεί ανάγκη π.χ.: «ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ».

(β) Πεδίο εφαρμογής

Θα διευκρινίζεται για ποια πλοία της εταιρείας έχει εφαρμογή το συγκεκριμένο σχέδιο. Εφόσον η εταιρεία διαχειρίζεται πλοία διαφορετικών κατηγοριών, π.χ. εξαμενόπλοια, Φ/Γ, επιβατηγά, το σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαϊάς θα είναι διαφορετικό για κάθε κατηγορία πλοίων.

(γ) Καθορισμός ενεργειών

Καθορίζονται κατά χρονολογική σειρά οι ενέργειες που πρέπει να γίνονται για την αντιμετώπιση του πιο πάνω συμβάντος. Επίσης, εδώ απαραίτητο είναι να επισυναφθεί πίνακας ελέγχου (checklist) με τις ενέργειες που πρέπει να κάνει κάθε μέλος του προσωπικού του γραφείου.

(δ) Εκπαίδευση

Το τελευταίο μέρος τον «Σχεδίου» θα πρέπει να καθορίζει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που θα πρέπει να παρακολουθήσει το προσωπικό του γραφείου για να μπορέσει να ανταποκριθεί στα καθήκοντα του

5.2.1 Γυμνάσια

Για την ουσιαστική αντιμετώπιση των καταστάσεων που χαρακτηρίζονται σαν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, δεν είναι αρκετός μόνο ο σχεδιασμός όλων εκείνων των ενεργειών που θα πρέπει να γίνουν όταν απαιτηθεί, αλλά χρειάζεται και η συνεχής εκπαίδευση του συνόλου του προσωπικού που θα επιδιώξει την αντιμετώπιση του συμβάντος, είτε είναι επιβαίνοντες (πλήρωμα-επιβάτες) είτε είναι το προσωπικό της εταιρείας.

Η εκπαίδευση αυτή γίνεται μέσα από τα «γυμνάσια και τις ασκήσεις», όπου καλούνται οι «ενδιαφερόμενοι» να ενεργήσουν όπως θα ενεργούσαν κάτω από πραγματική συνθήκες αντιμετώπισης του συμβάντος, με σκοπό την εξοικείωση τους με τα υπάρχοντα μέσα αντιμετώπισης των διάφορων περιστατικών, καθώς επίσης και τη βελτίωση της ικανότητας και αποδοτικότητας τους σε αυτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

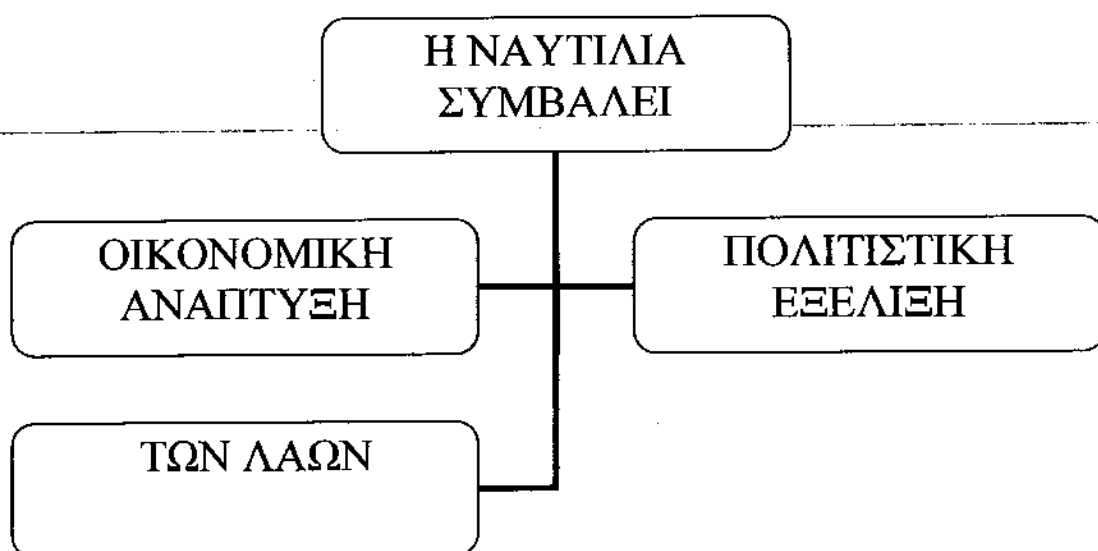
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

6.1 Ναυτιλία και Τουρισμός

Είναι έννοιες αλληλένδετες για τη χώρα μας και αποτελούν δύο βασικούς λουτοπαραγωγικούς - συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη Χώρα μας το 1991, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος ανήλθε στο ποσό των 1.763.000.000 δολαρίων Η.Π.Α

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας, με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σ'όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.



Οικονομική σημασία της ναυτιλίας

- α. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο.
- β. συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών, τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα.
- γ. συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος (ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα).
- δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών - απασχόληση αλλοδαπών.
- ε. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες - άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας - όπως

ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, τράπεζα, εταιρείες τεχνικού ελέγχου.

Οικονομική σημασία

Η χώρα με τη σπουδαία ναυτιλία αποκτά διαπραγματευτική ισχύ στη σύναψη των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων.

Το πλοίο από νομική άποψη είναι προέκταση του εδάφους της χώρας, την σημαία της οποίας φέρει.

Το πλοίο γίνεται μέσο μεταφοράς των εθνικών ηθών και εθίμων - δηλαδή μέσο πολιτισμικής επίδρασης, ιδιαίτερα τα επιβατηγά - τουριστικά

Σημασία της ναυτιλίας στον πόλεμο

Οι ναυτικοί ενισχύουν σε πολεμική περίοδο το πολεμικό ναυτικό.

Τα εμπορικά πλοία εξασφαλίζουν τις μεταφορικές ανάγκες των εμπόλεμων

Τα εμπορικά πλοία μετατρέπονται επίσης σε νοσοκομεία και ξενοδοχεία.

Ανεφοδιάζουν με τρόφιμα - φάρμακα - καύσιμα τον άμαχο πληθυσμό.

Παράγοντες ανάπτυξης της ναυτιλίας

Οικονομικοί

εθνικό εμπόριο- χρηματοδότηση- ναυπηγική βιομηχανία - ασφαλιστική κάλυψη- ανταγωνιστική ικανότητα

Γεωγραφικοί

γεωγραφική θέση

Ιστορικοί

ναυτική παράδοση- νησιωτικός χαρακτήρας- στενότητα φυσικών πόρων

Παρατηρείται το φαινόμενο στην ιστορική διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας στη γη, μικρές χώρες - Ελλάδα, Νορβηγία, Ολλανδία - να αναπτύσσουν σπουδαία ναυτιλία και μεγάλες χώρες -Κίνα, Γαλλία-να έχουν μικρότερη αναλογικά ναυτιλία.

Από την παρατήρηση αυτή συνάγεται ότι για την ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν παίζει μόνο ρόλο ο οικονομικός παράγων. Σπουδαίο ρόλο έχει παίξει η ναυτική παράδοση. Ο Άγγλος αυτοκράτορας Κάρινγκαν είπε " ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μία ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια ". Σεβασμός στην παράδοση δεν σημαίνει περιφρόνηση της τεχνολογίας και επιστροφή στον ατμό αλλά σημαίνει τη διατήρηση της συνοχής των γενεών και την υλοποίηση επαφή με τις ξένες δημιουργίες. Ένας λαός που έχει χάσει την παράδοσή του είναι σαν τον άνθρωπο που έχει χαμένο το μνημονικό του, τονίζει ο Φώτης Κόντογλου. Πολύ περισσότερο αυτό συμβαίνει στην ναυτική παράδοση που είναι το υπόβαθρο πάνω στο οποίο

κοδομείται κάθε νέο ναυτιλιακό δημιούργημα, η ασφαλής γέφυρα που ενώνει το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον.

Η ιδιομορφία της ναυτιλίας. Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, ακριβώς από την ίδια τη φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται στο διεθνές επίπεδο, αντλεί πόρους και κεφάλαια από την διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα- πολεμικά ή οικονομικά- που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν την ναυτιλία και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και γι' αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού.



Αυτοί οι τρεις παράγοντες παραδοσιακά συνετέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ναυτιλίας. Σήμερα όμως εμφανίζονται και διάφορα άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που παρέχουν υπηρεσίες στην ξηρά αλλά στοχεύουν στην εξυπηρέτηση και καλή λειτουργία του πλοίου (ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, τροφοδότες, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες ναυτιλιακής χρηματοδότησης κ.λ.π.) που σφαλώς έχουν συμμετοχή και συμβάλουν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

6.2 Συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην απασχόληση

Εξίσου σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης, τόσο στη θάλασσα όσο και στη ξηρά. Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ναυτιλία συμβάλλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων εργασίας στην ξηρά από ό,τι στα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά αφορούν κυρίως σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως λ.χ. ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α. Σήμερα, περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα, 10.000

ερίπου σε ναυτιλιακά γραφεία, ενώ περίπου 15.000-20.000 απασχολούνται συνολικά σε αραναυτιλιακές εργασίες.

Από την άλλη πλευρά, η βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών, λόγω των σύγχρονων εξελίξεων στα μεγέθη των πλοίων και την αυτοματοποίηση των λειτουργικών και παραγωγικών διαδικασιών, δεν αποτελεί τον καταλληλότερο τομέα για την επίλυση του προβλήματος της ανεργίας. Στην όξυνση δε της ανεργίας συμβάλλουν δύο ακόμα παράγοντες: α) η τάση στελέχωσης των πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα και

β) η φύση της εμπορικής ναυτιλίας που αφορά σε επενδύσεις μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου.

6.3 Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία

Του Αντιναυάρχου Λ.Σ. (ε.α) Δημήτρη Ορφανού Επιτίμου Αρχηγού Λιμενικού Σώματος

«Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία .» Ξενοφών

Στη μακράιωνη ιστορία του Ελληνικού Έθνους η Εμπορική Ναυτιλία διεδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας όσο και στους πολεμικούς της αγώνες, αλλά ακόμη και στη διεθνή προβολή του ελληνικού ονόματος.

Σήμερα το γεγονός αυτό είναι δυστυχώς άγνωστο στους περισσότερους Έλληνες και ιδίως τους νέους, οι οποίοι ταυτίζουν την Εμπορική μας Ναυτιλία μόνο με τα επιβατηγά πλοία, που χρησιμοποιούν στις θερινές τους διακοπές ή στις μετακινήσεις τους στα νησιά. Λίγοι υπερπατριώτες μας γνωρίζουν ότι η Ελληνόκτητη Εμπορική Ναυτιλία είναι πρώτη στον κόσμο και ότι το 90% περίπου του στόλου της (φορτηγά, δεξαμενόπλοια κ.α) ταξιδεύει σε όλη την δρόγειο και εξυπηρετεί το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο με 3.500 μεγάλα πλοία μεταφορικής ικανότητας 175.000.000 τόνων φορτίου. Ο τεράστιος αυτός στόλος απασχολείται απ' ανάγκη σε διεθνείς μεταφορές, δεδομένου ότι οι εσωτερικές μεταφορές μας ανάγκες είναι περιορισμένες και εξυπηρετούνται επαρκώς από πλοία επιβατηγά οχηματαγωγά, αχύπλοα, κρουαζιερόπλοια κλπ. στελεχωμένα με Ελληνικά πληρώματα.

Για να καταδείξω την ανεκτίμητη συμβολή της εμπορικής μας Ναυτιλίας στην Εθνική ισχύ και άμυνα της χώρας μας, θα αναφερθώ πολύ συνοπτικά στα σχετικά γεγονότα της νεώτερης ελληνικής ιστορίας, αλλά και στα σημερινά ναυτιλιακά δρώμενα και τις προοπτικές του μέλλοντος.

Την εποχή της Τουρκοκρατίας, οι Τούρκοι εκμεταλλευόμενοι τη ναυτοσύνη των νησιωτών μας ναυτολογούσαν στα πλοία τους δια της βίας Έλληνες για ένα έτος και περισσότερο. Αυτό

ως τους έγινε μπούμερανγκ, γιατί οι Έλληνες αποκτώντας ναυτική εμπειρία άρχισαν σιγά - σιγά να αξιοποιούν το εμπορικό τους δαιμόνιο και να διεισδύουν στο θαλάσσιο εμπόριο της εσσογείου και της Μαύρης Θάλασσας με δικά τους ιστιοφόρα σκάφη. Σε αυτό το ξεκίνημα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας συνέβαλε και η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζι προσφέροντας την προστασία της Ρωσικής σημαίας. Το Γαλαξείδι, η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Λαρά, η Κάσος, η Μύκονος, η Άνδρος και άλλα νησιά εξελίχθηκαν βαθμιαία σε μικρές ναυτικές δυνάμεις. Την εποχή εκείνη η διαφορά μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων δεν ήταν μεγάλη, γιατί τα περισσότερα εμπορικά ήταν εξοπλισμένα με κανόνια και άλλο οπλισμό και να μπορούν να αντιμετωπίσουν τα πειρατικά πλοία, που ελυμαίνοντο τις θάλασσες της εσσογείου. Έτσι με την έκρηξη της επανάστασης του 1821 περισσότερα από 200 εμπορικά σκάφη των νησιωτών μας μετατράπηκαν σε πολεμικά και ρίχτηκαν στον αγώνα, προκαλώντας σοβαρά πλήγματα στις ισχυρές τουρκικές αρμάδες. Παράλληλα πέτυχαν να ελεγχούν τις εξεγερμένες περιοχές με πυρομαχικά και τρόφιμα και να αναπτρώνουν το δικό των αδελφών αγωνιστών της στεριάς με τις πολεμικές τους επιτυχίες (νικηφόρες μάχες, πυρπολισμοί φρεγατών, κλπ.). Ιδιαίτερα τα μικρά πυρπολικά σκάφη (μπουρλότα) των τολμηρών Ελλήνων ναυτικών προξενούσαν τόσες σοβαρές απώλειες στα εχθρικά πλοία μεγάλης πολεμικής ισχύος, ώστε να γίνουν ο φόβος και ο τρόμος των Τουρκικών αρματών. Ενδεικτικά μόνο αναφέρω την πυρπόληση στη Χίο από τον Κωνσταντίνο Ανάρη της Τουρκικής ναυαρχίδας των 84 κανονιών και των 2000 ανδρών, που παρέσυρε τον υγρό τάφο σχεδόν όλο το πλήρωμα χωρίς να υπάρξει ελληνική απώλεια. Τα πλήγματα στα των εχθρικών πλοίων ήταν τόσο μεγάλα, που πολλές φορές αναγκάζονταν να εγκαταλείψουν την προσέγγισή τους στα ελληνικά λιμάνια με συνέπεια να καθυστερεί ο ελεγχός του Τουρκικού στρατού με πολεμοφόδια και τρόφιμα. Ότι ζούμε σήμερα ελεύθεροι το οφείλομε σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι την ώρα της εθνικής εξέγερσης οι αραβοκύρηδες πρόσφεραν τα πλοία τους στον αγώνα και οι τολμηροί καπετάνιοι και ναύτες εταμορφώθηκαν σε ναυμάχους και μπουρλοτιέρηδες, προκαλώντας μεγάλες απώλειες στους ισχυρούς τουρκικούς και αιγυπτιακούς στόλους.

Αλλά και στη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελούμενος από 600 περίπου πλοία επιτάχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση η οποία στη συνέχεια τον χρονοναύλωσε στους Βρεταννούς για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των πολεμικών αναγκών, κυρίως σε νηοπομπές του Ατλαντικού ωκεανού μεταξύ Μ. Βρεταννίας και Η.Π.Α. Στη διάρκεια αυτού του πολέμου η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία θυσίασε τα πλοία ύψους της και 4.000 Έλληνες ναυτικούς (2.000 νεκρούς στα βάρη των ωκεανών και άλλους τόσους ισόβια αναπήρους). Επί πλέον περισσότεροι από 150 άνδρες παρεφρόνησαν εξ αιτίας της φρίκης των τορπιλισμών των πλοίων τους. Επειδή τα ψυχρά νούμερα δεν πεικονίζουν την πραγματική φρίκη του ναυτικού πολέμου, θα αναφέρω εδώ ένα μόνο δραματικό περιστατικό που έζησε το πλήρωμα του φορτηγού πλοίου ΠΗΛΕΑΣ. Τη νύκτα της 3/3/1944 το πλοίο αυτό τορπιλίσθηκε στον Ατλαντικό Ωκεανό από το Γερμανικό υποβρύχιο U-852. Όσοι από το πλήρωμα διασώθηκαν επιβιβάσθηκαν στις σχεδίες του πλοίου. Τότε ο κυβερνήτης του υποβρυχίου διέταξε εν ψυχρώ να τους πολυβολήσουν και να ρίξουν εναντίον τους χειροβομβίδες για να εξαφανίσουν τα ίχνη τους. Οι Έλληνες ναυτικοί προσπάθησαν πεγνωσμένα να σωθούν, αλλά οι περισσότεροι δεν τα κατάφεραν. Από τα 40 μέλη του πληρώματος διασώθηκαν μόνον τρεις. Αυτοί αφού ταλαιπωρήθηκαν αφάνταστα επί 36

μέρες πάνω σε μία σχεδία και κάτω από το δυνατό ήλιο του Ισημερινού, τελικά διασώθηκαν από διερχόμενο εμπορικό πλοίο. Όμως οι νεκροί του ΠΗΛΕΑ πήραν την εκδίκησή τους, γιατί ργότερα το δικαστήριο εγκληματιών πολέμου της Νυρεμβέργης δίκασε τον κυβερνήτη του ποβρυχίου Πλωτάρχη Erick Wilhem και με τη μαρτυρία του διασωθέντος υποπλοιάρχου ντώνη Λιώση τον κατεδίκασε σε θάνατο. Παρόμοιες ναυτικές τραγωδίες υπήρξαν πάρα πολλές, γιατί δυστυχώς τα εμπορικά πλοία εδέχοντο παθητικά τις εχθρικές επιθέσεις χωρίς να πορούν να αμυνθούν.

Μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο η ναυτιλία των Ελλήνων αναγεννήθηκε με την αγορά από ς Η.Π.Α. 100 φορτηγών πλοίων τύπου « Λίμπερτυ » και αγωνιζόμενη σκληρά στο διεθνή αλάσσιο στίβο εξελίχθηκε στο σημερινό κολοσσό της πρώτης Ναυτιλίας στον κόσμο επερώνοντας τους στόλους των Η.Π.Α., της Μ. Βρετανίας, της Ιαπωνίας, της Ρωσίας κ.α.

Σήμερα η σχεδίαση της αμυντικής συμμαχίας του Ν.Α.Τ.Ο. έχει λάβει σοβαρά υπόψη τον εράστιο εμπορικό μας στόλο, ο οποίος επίσης αποτελεί ισχυρό διαπραγματευτικό όπλο στη χεδίαση πιθανών στρατιωτικών επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς αντιμετώπιση ρίσεων. Σε περίπτωση πολεμικής σύρραξης της Ελλάδος, τα Ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία είναι υνατόν να επιταχθούν και να ενταχθούν στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού για να ρησιμοποιηθούν σε μεταφορές στρατιωτικού προσωπικού και υλικού σε γεωγραφικές εριοχές στρατηγικής σημασίας. Επομένως είναι ευνόητο ότι και σήμερα στην περίπτωση που πειληθεί η ακεραιότητα της χώρας μας, η μεγάλη Ελληνική ναυτιλία με τους έμπειρους και ελμηρούς ναυτικούς της είναι έτοιμη να ριχθεί και πάλι στον αγώνα, σαν τέταρτο όπλο των νόπλων μας Δυνάμεων.

Εκτός από την εθνική άμυνα, η εμπορική ναυτιλία προσφέρει σημαντικά οφέλη και στην ικονομία της χώρας μας. Επί πλέον εξυπηρετεί το κοινωνικό σύνολο και προβάλλει διεθνώς ο ελληνικό όνομα. Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία απαρτιζόμενη από πλοία υπό Ελληνική και ξένες ημαίες, που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες και είναι επανδρωμένα με Έλληνες ξιωματικούς κατέχει επί μία δεκαετία την πρώτη θέση στον κόσμο. Αντιπροσωπεύει σχεδόν ο 10% του αριθμού πλοίων και το 18% της χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού τόλου. Υπό Ελληνική σημαία είναι σχεδόν 1000 μεγάλα πλοία και υπό ξένες σημαίες (ύπρου, Λιβερίας, Μάλτας κλπ.) περισσότερα από 2.500 πλοία . Τα υπό Ελληνική σημαία λοία αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% όλων των στόλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν σε υτά προστεθούν και τα Ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κύπρου και Μάλτας τότε το οσοστό αυτό ανέρχεται στο 60% .Αν αναλογισθούμε ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου μπορίου και το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται με θαλάσσιες μεταφορές, πορούμε να κατανοήσουμε την ισχυρή διεθνή παρουσία του Ελληνικού ονόματος στον ιαγκόσμιο και Ευρωπαϊκό οικονομικό στίβο.

Ως προς την εθνική μας οικονομία αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία πασχολεί σήμερα σχεδόν 50.000 Έλληνες ναυτικούς και 100.000 Έλληνες εργαζόμενους σε αυτιλιακά γραφεία και άλλα παραναυτιλιακά επαγγέλματα (ναυλομεσίτες, δικηγόροι, ραπεζκοί κλπ.). Δυστυχώς ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και ιδίως των κατωτέρων

πληρωμάτων που απασχολούνται σε πλοία του εξωτερικού συνεχώς μειώνεται. Πριν από 30 χρόνια ήταν σχεδόν διπλάσιος. Αυτή η μείωση οφείλεται αφ' ενός μεν στη μεγάλη προσφορά μνημομίσθων αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων, αφ' ετέρου δε στη στροφή των νέων προς επαγγέλματα της στεριάς, που είναι πιο ελαφρά από το σκληρό επάγγελμα του ναυτικού. Γι' αυτό απαιτείται διαρκής φροντίδα της Πολιτείας για ώθηση των ανέργων νέων προς το ναυτικό επάγγελμα που αμείβεται σχετικώς καλά, ώστε να μην αφελληνισθούν τα πλοία του εξωτερικού.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται συνεχής αύξηση του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο έχει ξεπεράσει το τουριστικό συνόλλαγμα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το έτος 2004 οι εισφορές ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας ξεπέρασαν τα 12 δισεκατομμύρια ευρώ.

Τέλος, νομίζω πως αξίζει να μνημονευθούν και οι κατά καιρούς μεγάλες δωρεές ορισμένων Ελλήνων εφοπλιστών για κοινωφελείς και εθνικούς σκοπούς. Τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία εξυπηρετούν επαρκώς τις μεταφορικές μας ανάγκες τόσο στο εσωτερικό (ακτοπλοία), όσο και στις γραμμές εσωτερικού - εξωτερικού. Τα Ελληνικά πλοία που είναι δρομολογημένα μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας και λειτουργούν υπό συνθήκες ελεύθερου και θεμιτού διεθνούς ανταγωνισμού, έχουν επικρατήσει πλήρως και ελέγχουν το 95% του συνολικού μεταφορικού ρογού. Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Ελλάδος είναι από τα μεγαλύτερα στον κόσμο λόγω των πολλών νησιών της χώρας μας. Καιτοι από 1/11/2002 έχει αρθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση το προνόμιο των Ελληνικών πλοίων στην ακτοπλοΐα μας, αυτή εξακολουθεί να εξυπηρετείται μόνο από Ελληνικά πλοία. Αυτά ανήκουν σε Ελληνικές ιδιωτικές εταιρίες σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, τρέινα, αεροπλάνα), τα περισσότερα των οποίων ανήκουν σε κρατικές εταιρίες. Σήμερα περίπου 300 επιβατηγά πλοία (μεγάλα και μικρά) τελεωμένα με 10.000 Έλληνες ναυτικούς μεταφέρουν ετησίως περίπου 36.000.000 επιβάτες και 9.000.000 οχήματα.

Τις τελευταίες δεκαετίες τα αμιγώς επιβατηγά πλοία έχουν αντικατασταθεί από επιβατηγά-εμπορευματοκιβωτιαία με συνέπεια την ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας γιατί τα προϊόντα της εξαφέρονται ταχύτερα στα καταναλωτικά κέντρα του εσωτερικού και του εξωτερικού.

Επίσης τα τελευταία χρόνια έχουν δρομολογηθεί στο εσωτερικό και αρκετά ταχύπλοα κλάση νέας τεχνολογίας που εξυπηρετούν πλήρως τις ανάγκες ταχείας μεταφοράς των επιβατών.

Οι ναύλοι επιβατών και οχημάτων δεν καθορίζονται με βάση τον ελεύθερο ανταγωνισμό, αλλά με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που λαμβάνει υπόψη του σχετική γνώμη της γνωμοδοτικής επιτροπής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την γενικότερη οικονομική πολιτική της Κυβερνήσεως. Γι' αυτό οι ακτοπλοΐοι εφοπλιστές παραπονούνται ότι έχουν ελάχιστα περιθώρια κέρδους, που δεν τους επιτρέπουν ανανέωση του στόλου τους. Έξαισι είναι ότι εκείνοι που αντιμετωπίζουν σήμερα μεγάλο οικονομικό πρόβλημα είναι οι ιδιοκτήτες των κρουαζιεροπλοίων. Οι κυριότεροι λόγοι της οικονομικής δυσπραγίας αυτής

ης κατηγορίας πλοίων είναι η αυξημένη προσφορά πλοίων σε σχέση με τη σημερινή μειωμένη ζήτηση και το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων.

Σήμερα η μικρή μας χώρα δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την εμπορική της Ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε Ηπείρους της Υδρογείου. Επί σειρά ετών υπάρχει εποικοδομητική συνεργασία των τριών παραγόντων της Ναυτιλίας μας, δηλαδή εφοπλιστών, ναυτικών και κράτους. Σε σχέση με άλλους κλάδους της οικονομίας που υπάρχουν μεγάλες εντάσεις μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων, στη ναυτιλία υπάρχει σχετική εργασιακή ειρήνη μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών. Οι μεν Έλληνες εφοπλιστές με τη διορατικότητα, ευελιξία και δραστηριότητα που τους χαρακτηρίζει αντιμετωπίζουν επιτυχώς τον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, οι δε Έλληνες αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού προικισμένοι με απaráμιλλη ναυτοσύνη και εργατικότητα ταξιδεύουν με ασφάλεια τα Ελληνόκτητα πλοία στα πιο απρόσιτα μέρη του πλανήτη μας. Δεν είναι υπερβολή αυτό που λέγεται, ότι δηλαδή « οι Έλληνες ναυτικοί κερδίζουν το ψωμί τους με ιδρώτα και αίμα », γιατί το ναυτικό επάγγελμα είναι πολύ σκληρό.

Αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή του Ελληνικού κράτους στη δημιουργία της μεγάλης ναυτιλίας μας με τη σωστή διοίκηση και προστασία της που ασκείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο είναι στελεχωμένο από το Λιμενικό Σώμα, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Δυστυχώς λίγοι Έλληνες γνωρίζουν ότι το Λιμενικό Σώμα εκτός από τις ασκούμενες στην Ελληνική επικράτεια αρμοδιότητές του (εποπτεία ακτοπλοΐας, λιμενική αστυνομία, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος, αποτροπή αθρομετανάστευσης και τρομοκρατικών ενεργειών, κλπ.) είναι επιφορτισμένο και με άλλες πολύ σημαντικές αρμοδιότητες στο διεθνή χώρο (Προξενικά Λιμεναρχεία, ενεργός συμμετοχή σε διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, άσκηση επωφελούς για τα ελληνικά συμφέροντα ναυτιλιακής πολιτικής κλπ.), που σκοπό έχουν την επί 24ώρου βάσεως συνδρομή στο Ελληνικό πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό προς επίλυση των ποικίλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. ανταποκρίνονται πλήρως στην πολυποίκιλη αποστολή τους, γιατί συνδυάζουν πανεπιστημιακή μόρφωση και ναυτική εκπαίδευση. Η παγκοσμιοποιημένη εμπορική ναυτιλία λειτουργεί με κανόνες ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πλην ολίγων προστατευτικών εξαιρέσεων ορισμένων κρατών. Όμως οι κινδύνοι ασφαλείας που διέπουν τα πλοία είναι υποχρεωτικοί και κοινοί για όλες τις σημαίες και καθορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό γνωστό ως I.M.O. (International Maritime Organization) που εδρεύει στο Λονδίνο και στον οποίο μετέχουν όλα τα ναυτικά κράτη της υδρογείου. Σήμερα Γενικός Γραμματέας του σημαντικού αυτού Οργανισμού του Λ.Σ. είναι πρώην Αξιωματικός Λ.Σ., που εκλέχθηκε πριν 1 1/2 χρόνο με συντριπτική λειοψηφία των ναυτικών κρατών. Επιπλέον των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών του I.M.O. ισχύουν και συμπληρωματικοί κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα πλοία των χωρών που ανήκουν σε αυτήν.

Χρόνο με το χρόνο η ποιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας βελτιώνεται σε θέματα ασφαλείας και ενδιαίτησης επιβατών και πληρωμάτων. Πολύς κόσμος όμως έχει αντίθετη άποψη πηρασαμένος από τη δικαιολογημένη συγκινησιακή φόρτιση που προκαλούν ορισμένα ατυχήματα και την ανεύθυνη παρουσίασή τους από τα Μ.Μ.Ε. προς εντυπωσιασμό

της κοινής γνώμης. Όμως δεν είναι δυνατό να κινούνται μεταφορικά μέσα (πλοία, αυτοκίνητα, αεροπλάνα, τραίνα) χωρίς να υπάρχουν καθόλου ατυχήματα, τα περισσότερα των οποίων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Τα υπεύθυνα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Συγκεκριμένα στο διάστημα των τελευταίων 50 ετών συνέβησαν στην Ελλάδα 5 θανατηφόρα ατυχήματα επιβατηγών πλοίων με 331 θύματα συνολικώς (Ε/Γ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ, JUPITER, ΗΓΑΣΟΣ και EXPRESS SAMINA με 217, 28, 4, 1 και 81 θύματα αντιστοίχως). Αν λάβουμε υπόψη ότι στο ίδιο χρονικό διάστημα μεταφέρθηκαν με τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία περισσότεροι από 500.000.000 επιβάτες και ότι αναλογικώς σε ξένες χώρες οι απώλειες είναι πολύ μεγαλύτερες, τότε συμπεραίνουμε ότι τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από τα ασφαλέστερα στον κόσμο. Στην Ελλάδα το πιο ανασφαλές μεταφορικό μέσο είναι το αυτοκίνητο, αφού σκοτώνονται ετησίως περισσότερα από δύο χιλιάδες άτομα. Από σχετική ελέτη του Πολυτεχνείου προκύπτει ότι κινδυνεύουμε να σκοτωθούμε 1000 φορές περισσότερο ταξιδεύοντας με αυτοκίνητο παρά με πλοίο.

Ακρογωνιαίος λίθος της ασκούμενης από το Υ.Ε.Ν. Ναυτιλιακής Πολιτικής προς προσέλκυση πλοίων του εξωτερικού στην Ελληνική σημαία είναι δύο βασικά νομοθετήματα που έχουν συνταγματική κατοχύρωση και δεν μπορούν να τροποποιηθούν με νεώτερους νόμους, παρά μόνο με αναθεώρηση του συντάγματος. Πρόκειται για το Νόμο 2687/1953 περί προστασίας εισαγομένων στην Ελλάδα κεφαλαίων υπό μορφή πλοίων και το Νόμο 27/1975 περί φορολογίας των πλοίων, που εξασφαλίζουν σταθερότητα στην οικονομική τους μεταλλευση. Εάν δεν υπήρχαν αυτοί οι συνταγματικώς κατοχυρωμένοι νόμοι, είναι μείζονο εάν θα υπήρχαν πλοία διεθνών μεταφορών υπό Ελληνική σημαία.

Οι προοπτικές για το μέλλον της ναυτιλίας μας είναι πολύ ευοίωνες, δεδομένου ότι οι πενδυτική δραστηριότητα του Ελληνικού εφοπλισμού είναι εντυπωσιακή. Συγκεκριμένα υπάρχουν σήμερα παραγγελίες στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου για τη ναυπήγηση πλέον των 300 μεγάλων πλοίων (φορτηγών, δεξαμενοπλοίων κλπ.) κόστους 7 δεκάτομμυριών δολαρίων. Οι επενδύσεις αυτές δανειοδοτούνται από το διεθνές τραπεζικό σύστημα, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ελληνικές χρηματοδοτήσεις ή επιδοτήσεις. Ο περιορισμένος χώρος που μου έχει διατεθεί δεν επιτρέπει περαιτέρω ανάπτυξη του μεγάλου αυτού θέματος. Εν τούτοις νομίζω ότι από αυτά που προανέφερα συνοπτικά υπάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία που είναι τελεχωμένη κυρίως με ικανότατους Έλληνες ναυτικούς και χαρακτηρίζεται από ναμφισβήτητη δυναμικότητα και ευελιξία προσαρμογής προσέφερε, προσφέρει και θα συνεχίσει να προσφέρει σημαντικά οφέλη στην εθνική και οικονομική ισχύ της χώρας μας.

ΕΦΑΛΑΙΟ 7

Μελέτες περιπτώσεων ναυτιλιακών εταιρειών

1.1 ANEK LINES

ιστορικό

Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού άλλοι ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Ήρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της.

Η εξελικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κι η ANEK με τη σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ANEK

1967

στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά

1970

προμολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της εταιρείας "ΚΥΔΩΝ" στην γραμμή Πειραιά - Χανιά

1973

προμολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΑΝΤΙΑ" & "ΡΕΘΥΜΝΟ" στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο

1978

προμολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

1987

προμολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΑΠΤΕΡΑ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

1989

προμολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων "ΛΑΤΩ" & "ΛΙΣΣΟΣ" στην γραμμή Πάτρα-Αγκόνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΚΥΔΩΝ"

992

δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδα - Ιταλίας του Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ". Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ" στην γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.

996

αγορά και μετασκευή των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ". Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ"

997

ύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α)

998

δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ" στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα

999

αρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας στις 21/01/1999

αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β." και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη

ίριση της "ΑΝΕΚ" και συμμετοχή στο Μ.Κ. με 20%

αχώνευση δια απορροφήσεως της "Ρεθυμνιακής" από την ΑΝΕΚ Ένταξη των πλοίων "ΠΡΕΒΕΛΗΣ", "ΑΡΚΑΔΙ" στο στόλο

μμετοχή στο 16,5% του Μ.Κ. της "ΝΕΛ"

ίριση της "ΑΝΕΚ LINES ITALIA s.r.l." και συμμετοχή στο ιδρυτικό της κεφάλαιο κατά 51 %

μμετοχή στο 50% του Μ.Κ της "ΛΑΝΕ" και παραχώρηση σε αυτή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ"

000

αγορά, μετασκευή & δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ" στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη

μμετοχή 41,9 % στο Μ.Κ. της "ΔΑΝΕ"

μμετοχή 50 % στο Μ.Κ. της "ΕΤΑΝΑΠ" Α.Ε

μμετοχή 62 % στο Μ.Κ. της "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε."

πογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δύο υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ με τα ναυπηγεία "FOSEN SHIPYARD" & παράδοση τον Οκτώβριο του 2000 & τον Μάιο του 2001 αντίστοιχα, με σκοπό να χρησιμοποιηθούν για άλλα δύο

αλαβή και δρομολόγηση στη γραμμή Πάτρα - Ανκώνα του νεότευκτου πλοίου "OLYMPIC CHAMPION" που πραγματοποιεί το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Αγκώνα σε 15 ώρες

ύξηση Μ.Κ. (25% κάλυψη = 9,5 δις.δρχ / 27,88 εκατ.ΕΥΡΩ)

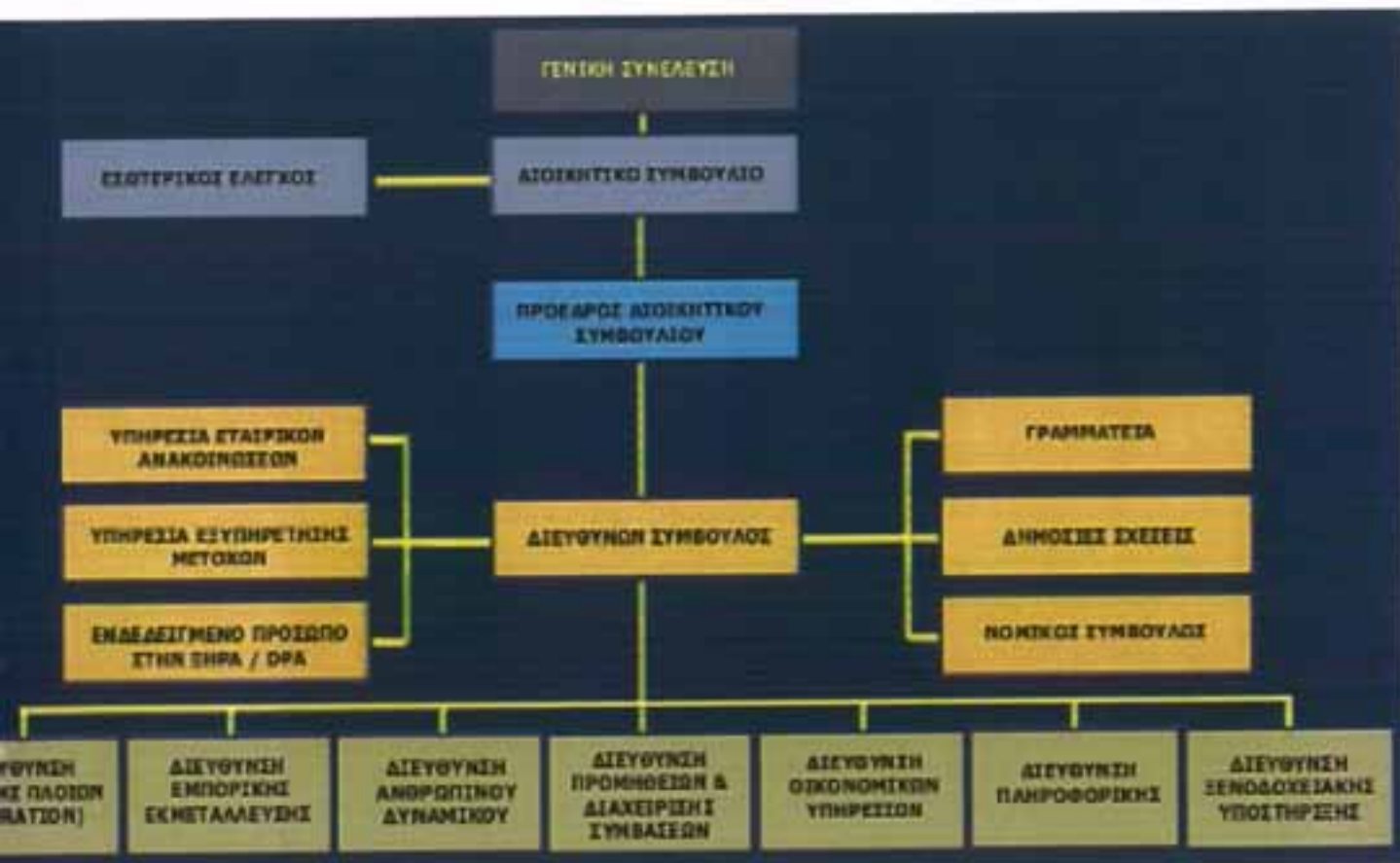
ώληση Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ

ύξηση συμμετοχής στο Μ.Κ. της ΝΕΛ στο 19,05 %

001

ύνδεση με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN, AMADEUS και SIGMA

αράδοση του δεύτερου νεοτευκτου πλοίου "HELLENIC SPIRIT" που δρομολογήθηκε μαζί με το "OLYMPIC CHAMPION" στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκώνα μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού από Ηγουμενίτσα-Αγκώνα σε 15 ώρες.



Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK LINES αποτελείται από 15 μέλη, 11 αιρετά και 4 που ορίζονται από το καταστατικό της εταιρίας. Αυτά τα τέσσερα είναι ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης (Πρόεδρος), ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, καθώς και ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων.

Ο πρώτος ανάμεσα σε όλους εκείνους που κατέθεσαν τα οικονομικά αλλά και τα ψυχικά τους αποθέματα για τη δημιουργία της ANEK LINES, ο πρώτος ανάμεσα σε εκείνους που στήριξαν την προσπάθεια των ανθρώπων της Κρήτης να αποκτήσουν τη δική τους ναυτιλιακή εταιρία είναι ο Μητροπολίτης Ειρηναίος, κατά κόσμον Μιχαήλ Γαλανάκης.

Από το 1981 μέχρι σήμερα, διατηρεί τη θέση του Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου καθώς και τη θέση του Προέδρου της ANEK LINES.

Πραστηριότητες

Η ANEK LINES, η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης, ήταν και παραμένει πρωτοπόρα και κυρίαρχη στο χώρο της ακτοπλοΐας. Διαθέτει τα πιο σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες τόσο στις γραμμές εσωτερικού, όσο και στις γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία. Επιπλέον, ο σύγχρονος και άριστα εξοπλισμένος στόλος της φημίζεται για την ασφάλειά του. Όλα τα πλοία της ANEK LINES πληρούν τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, συντηρούνται άριστα και σας εξασφαλίζουν ησυχασμό σε κάθε ταξίδι. Η εταιρία εφαρμόζει τον Διεθνή κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος (ISM CODE).



Οι γραμμές εσωτερικού (Πειραιάς-Χανιά, Πειραιάς-Ηράκλειο, Πειραιάς-Ρέθυμνο) και γραμμές Ιονίου (Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα) εξυπηρετούνται από Ε/Γ, Ο/Γ πλοία με μεγάλη χωρητικότητα, ταχύτητα, πολυτέλεια, άνεση και βέβαια, ασφάλεια. Αυτά είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της ANEK LINES σε όλα τα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού.

Επίσης, θα βρείτε δρομολόγια από Πάτρα για Αγκώνα, είτε κατευθείαν είτε με ενδιάμεσο σταθμό στην Ηγουμενίτσα με τα υπερσύγχρονα νεοναυπηγηθέντα F/B "OLYMPIC CHAMPION" και F/B "HELLENIC SPIRIT".

ISM Ασφαλής Διαχείριση Ε/Γ-Ο/Γ Πλοίων

Η ANEK είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε και του κανονισμού 3051/95 Ε.Κ. για την Ασφαλή Διαχείριση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων. Το έγγραφο πιστοποίησης είναι το παρακάτω





ΕΙΤΡΑΦΟ ΕΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
DOCUMENT OF COMPLIANCE

Αριθμός: Ε.Ε.
0112 - Number 0112 - 002 2006

Αναφέρεται στην απόφαση του Υπουργού Π.Α.Σ. (Ε.Ε. 0112) σύμφωνα με την οποία ορίζεται η διαδικασία για την έκδοση, την ανανέωση, την κατάργηση και την αφαίρεση του Ε.Ε. 0112.

Αναφέρεται στην προσαρμογή του **INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974** (αρθρο 1) και **Council Regulation (EE) No 3091/90 on the Safety Management of Roll-on/Roll-off Passenger Services (Ro-Ro Services)**.

Αναφέρεται στην προσαρμογή της **Προκήρυξης για την Ασφάλεια Ναυπηγών & Οδηγών Οχημάτων**.

Αναφέρεται στην προσαρμογή της **Προκήρυξης για την Ασφάλεια Ναυπηγών & Οδηγών Οχημάτων**.

Υπογραφή του Ναυπηγού: **ΑΝΕΚ Α.Ε. (Ναυπηγός & Ασφαλιστής) ΑΠΡΟΣΩΠΗ**, 11114, Αθήνα
(Αριθμός πιστοποίησης: Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β)

Υπογραφή του Οδηγού: **ΑΝΕΚ Α.Ε. (Ναυπηγός & Ασφαλιστής) Ο.Π.Η. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ**
(Αριθμός πιστοποίησης: Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β)

Ο **ΕΥΡΩΚΕΙΤΡΑΦΟ** (Ε.Ε. 0112) είναι η διαδικασία, σύμφωνα με την οποία ο **ΕΥΡΩΚΕΙΤΡΑΦΟ** (Ε.Ε. 0112) εκδίδεται, ανανεώνεται, κατάργείται και αφαιρείται. Η διαδικασία αυτή είναι η διαδικασία για την έκδοση, την ανανέωση, την κατάργηση και την αφαίρεση του Ε.Ε. 0112.

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Company has been verified and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and the Pollution Prevention (PMS Code) by the types of ships as below:

Exchange Operations

Ro-Ro Passenger

Ο **ΕΥΡΩΚΕΙΤΡΑΦΟ** (Ε.Ε. 0112) εκδίδεται σύμφωνα με τον αριθμό Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β, σύμφωνα με την προκήρυξη για την Ασφάλεια Ναυπηγών & Οδηγών Οχημάτων.

Ο **ΕΥΡΩΚΕΙΤΡΑΦΟ** (Ε.Ε. 0112) εκδίδεται σύμφωνα με τον αριθμό Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β, σύμφωνα με την προκήρυξη για την Ασφάλεια Ναυπηγών & Οδηγών Οχημάτων.

Εκδόθηκε στην Αθήνα, στις 14/2/2006
(Αριθμός πιστοποίησης: Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β)

Εκδόθηκε στην Αθήνα, στις 14/2/2006
(Αριθμός πιστοποίησης: Ε.Ε. 0112-ΑΕ & Β)



ΤΙΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

		ΤΙΜΕΣ ΣΕ EURO			
		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΧΑΝ-ΠΕΙΡ-ΧΑ	ΠΕΙΡ-ΧΑ-ΧΑΝ-ΠΕΙ
		-Α-	-Α-	Α+Ε	Α+Ε
DT5	ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ	21,90	24,00	41,70	41,40
AB4	ΗΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	44,00	48,00	83,50	82,50
Α4	ΗΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	53,00	58,00	100,50	99,50
AB3	ΗΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	53,00	58,00	100,50	99,50
Α3	2ΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	62,00	67,00	116,50	116,00
ΑΗ2	2ΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	65,00	71,00	123,00	122,00
AB2	2ΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	62,00	67,00	116,50	116,00
Α2	2ΚΛΙΝΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	70,00	76,00	132,00	131,00
LUX	ΛΟΥΞ	83,00	90,00	156,50	155,50

ΔΙΚΥΚΛΑ ΕΩΣ 250CC	10,70*	11,20*	21,90*	21,90*
ΔΙΚΥΚΛΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 250	16,10*	16,80*	32,90*	32,90*
ΔΙΚΥΚΛΑ ΜΕ ΚΑΛΑΒΙ	78,00	80,00	142,80	142,00
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Γ.Χ. ΕΩΣ 4,25μ	78,00	80,00	142,80	142,00
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Γ.Χ. 4,25μ ΚΑΙ ΑΝΩ	91,00	96,00	171,50	170,80
ΜΠΑΓΚΑΖΙΕΡΑ	50,00	52,00	92,50	91,50
MINIBUSES ΕΩΣ 5,5μ ΜΗΚΟΣ	101,00	104,00	185,00	184,00
MINIBUSES ΑΠΟ 5,51μ-7,5μ	115,00	117,00	210,00	208,50
MINIBUSES ΑΠΟ 7,51μ ΚΑΙ ΑΝΩ	135,00	139,00	248,00	246,00
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΜΕΤΡΟ	30,00	28,50		

*Έχει ήδη υπολογιστεί έκπτωση 30% στα δίκυκλα που συνοδεύονται από επιβάτη

- Όλες οι τιμές ισχύουν κατ' άτομο, όχημα και διαδρομή και περιλαμβάνουν λιμενικούς και άλλους φόρους.
- 20% Έκπτωση στους ναύλους επιστροφής επιβατών και οχημάτων εφόσον το εισιτήριο εκδίδεται με επιστροφή. Έχει ήδη υπολογιστεί στις στήλες ΧΑΝΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ και ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ. Η έκπτωση ισχύει μόνο όταν εκδίδονται συγχρόνως τα εισιτήρια μετάβασης και επιστροφής.

ΤΙΜΕΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

Ισχύει από 11/01/2005 - 10/01/2006

	Χαμηλή Περίοδος		Μέση Περίοδος		Υψηλή Περίοδος	
	-Α-	-Ε-	-Α-	-Ε-	-Α-	-Ε-
0 Κατάστρωμα	53	37	53	37	73	51
AT5 Αερίωτο καθίσματα	72	50	72	50	100	70
AB4 Ήκλινη εσωτερική	112	78	128	90	167	117
A4 Ήκλινη εξωτερική	132	92	149	104	190	133
AB3 Ήκλινη εσωτερική	144	101	156	109	215	151
A3 Ήκλινη εξωτερική	168	118	183	128	229	160
AB2* Ήκλινη εσωτερική	160	112	179	125	229	160
A2* Ήκλινη εξωτερική	195	137	211	148	272	190
LD Λούξ	262	183	268	188	352	246
Αυτοκίτα Jeeps						
Ρυμούλκ. αποσπασίμων έως 5,5μ	71	50	71	50	114	80
Τροχόσπιτα-Mini						
Αυτοκινούμενα έως 5,5μ	122	85	132	92	220	154
Τροχόσπιτα-Mini						
Αυτοκινούμενα έως 7,5μ	204	143	218	153	303	212
Τροχόσπιτα-Mini						
Αυτοκιν. άνω των 7,5μ	332	232	364	255	469	328
Ματοσικλέτες - Σκούτερς	32	22	32	22	40	28
Λιανφορεία	365	256	416	291	479	335
Ποδήλατα (ADRIAN)	-	-	-	-	-	-

Α: ΑΠΗ μεταφορά, Ε: Επιστροφή (χωτ απολαγματο ήση η ελπίωση 30%)

* : 50% Επιβάρυνση για τη χρήση μονόκλινου.

Όλες οι τιμές ισχύουν κατ' άτομο, όχημα και διαδρομή και περιλαμβάνουν λιμενικούς και άλλους φόρους. Οι τιμές δεν περιλαμβάνουν γεύματα και ποτά.

30% Έκπτωση στους ναύλους επιστροφής επιβατών και οχημάτων εφόσον το εισιτήριο εκδίδεται με επιστροφή. Στους ναύλους επιστροφής που αναφέρονται στο παρόντα κατάλογο έχει ήδη υπολογισθεί η έκπτωση 30%. Η έκπτωση ισχύει μόνο αν εκδίδονται συγχρόνως τα εισιτήρια μετάβασης και επιστροφής.

Όλες οι καμπίνες είναι πάνω από την θάλασσα και διαθέτουν ντους και W.C. Οι καμπίνες ορίζονται ως δίκλινες, τρίκλινες ή τετράκλινες αναλόγως του αριθμού των επιβατών που τη χρησιμοποιούν και όχι βάσει του αριθμού των κλινοκρεβάτων.

Για τον προσδιορισμό της εποχικότητας (Χαμηλή - Μέση - Υψηλή) λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία αναχώρησης από τον αρχικό λιμένα.

ΣΤΟΛΟΣ

F/B Ελ. Βενιζέλος

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος ήταν ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης που ελευθέρωσε την "αυτόνομη" Κρήτη και την προσάρτησε στην υπόλοιπη Ελλάδα, το 1905. Ο Βενιζέλος γεννήθηκε το 1864, διατέλεσε πρωθυπουργός της Ελλάδας και πέθανε το 1936.

Το πλοίο της ANEK LINES που φέρει το όνομά του, είναι το μεγαλύτερο επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο της Μεσογείου. Ναυπηγήθηκε το 1992 στο Gdynia της Πολωνίας. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλείας πλοήγησης και διαθέτει 12 καταστρώματα. Στους τεράστιους κλιβάνους χώρους του μεταφέρει 2.500



επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει τέσσερις κύριες μηχανές!

Το πλοίο έχει πραγματοποιήσει με μεγάλη επιτυχία κρουαζιέρες στην Μεσόγειο και διατίθεται για τον ίδιο σκοπό σε κάθε ενδιαφερόμενο φορέα. Παρακαλούμε επικοινωνήστε με την ANEK LINES Δ/ση Εμπορικής Εκμετάλλευσης Τηλ: +30 210 4197438 ή e-mail: commercial@anek.gr Μήκος 175,0 μ. Πλάτος 28,5 μ. Ύψισμα 6,70 μ. Επιβάτες 2.500 Οχήματα 1.100

F/B Olympic Champion

Αυτό το πλοίο κατακτάει επάξια τον τίτλο ενός από τα πιο γρήγορα στην κατηγορία του και τα πιο γρήγορα στην Ευρωπαϊκή, αφού πραγματοποιεί την διαδρομή Ελλάδα-Ιταλία (Κοζάνη - Αγκώνα) σε 15 ώρες!

Για το λόγο αυτό βαπτίσθηκε από τον Ολυμπιονίκη Κεντέρη.

Ναυπηγήθηκε το 2000 στο FOSEN της Νορβηγίας και θεωρείται ένα θαύμα της σύγχρονης τεχνολογίας τόσο από πλευράς αυτοματισμών όσο και ταχύτητας που ολοκληρώνει την ώρα! Διαθέτει τέσσερις κύριες μηχανές!



και από πλευράς ανέσεων μπορεί να φθάσει τα 32 κόμβους. Διαθέτει τέσσερις κύριες

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι : Μήκος 204 μ Πλάτος 25,8 μ. Βύθισμα 6,75 μ.
Επιβάτες 1.850 Οχήματα 1.100

7/B Hellenic Spirit

Αφιερωμένο στο Ελληνικό πνεύμα το νέο απόκτημα της ANEK ήλθε να ολοκληρώσει το δίδυμο της επιτυχίας μαζί με το αδελφό του "Olympic Champion". Ναυπηγήθηκε το 2001 στο FOSEN της Νορβηγίας και θεωρείται ένα πραγματικό θαύμα της σύγχρονης τεχνολογίας τόσο από πλευράς αυτοματισμών όσο και από πλευράς ανέσεων και ταχύτητας που μπορεί να φθάσει τα 32 κίλι ανά ώρα. Τον τίτλο ενός από τα πιο γρήγορα στην κατηγορία του και το πιο γρήγορο στην Αδριατική, τον αποσπαστάει επάξια αφού **πραγματοποιεί την διαδρομή Ελλάδα-Ιταλία (Ηγουμενίτσα-Αγκώνα) σε 15 ώρες!** Διαθέτει τέσσερις μηχανές! Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι : Μήκος 204 μ. Πλάτος 25,8 μ. Βύθισμα 6,75 μ. Οχήματα 1.100 Επιβάτες 1.85



8/B Λευκά Όρη

Τα Λευκά Όρη είναι τα πιο ψηλά βουνά της Ελλάδας. Αφιερωμένο στα πανύψηλα αυτά βουνά, το πλοίο "Λευκά Όρη". Ναυπηγήθηκε το 1992 στο SHIMONOSHEKI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 2000. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλούς πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.500 επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι : Μήκος 192 μ.
Πλάτος 27,0 μ.
Βύθισμα 6,75 μ.
Επιβάτες 1.500
Οχήματα 1.100

- Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει: Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Slot machines, Video Games
- TV Video
- Κατάστημα Duty free
- Αναρρωτήριο
- Παιδότοπος

Β Σοφοκλής Β.

Ο Σοφοκλής Βενιζέλος ήταν γιός του μεγάλου ελληνικού πολιτικού Ελευθερίου Βενιζέλου. Γεννήθηκε το 1894 και πέθανε το 1964. Διατέλεσε ανειλημμένα Βουλευτής, Υπουργός Εξωτερικών και Ναυτικών, αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και για ένα μικρό διάστημα Πρωθυπουργός.



Το πλοίο της ANEK LINES που φέρει το όνομα του. Ναυπηγήθηκε το 1990 στο SHIMONOSHEKI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1999. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλείας πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.500 επιβάτες ενώ έχει χώρο για 1.100 οχήματα. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 192 μ.
- Οχήματα 1.100
- Βύθισμα 6,70 μ.
- Επιβάτες 1.500
- Πλάτος 27,0 μ.

Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

- Restaurant, Self service, Bar cafe
- Disco
- Slot machines, Video Games
- TV Video
- Κατόστημα Duty free
- Παιδότοπος
- Αναρρωτήριο
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες

Β Λατώ

Η Λατώ (γνωστή και ως Λητώ στην Ιωνική διάλεκτο) ήταν μητέρα του Απόλλωνα (θεού του ήλιου) και της Άρτεμιδας (θεάς του κυνηγιού). Τα κείρια του ναού της σώζονται μέχρι σήμερα στην Αθήνη.

Το ΛΑΤΩ ναυπηγήθηκε στο SETODA της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1989. Διαθέτει δύο κύριες μηχανές. Είναι πλήρως αυτοματοποιημένο με τα πιο σύγχρονα μέσα ασφαλείας πλοήγησης. Στους φιλόξενους χώρους του μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 850 οχήματα προσφέροντας όλες τις ανέσεις. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :



Μήκος 188,0 μ.
Πλάτος 24,0 μ.
Βύθισμα 7,20 μ.
Επιβάτες 1.800
Οχήματα 850

ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

Restaurant, Self service, Bar cafe
Disco
Video Games
TV Video
Κατάστημα
Εκκλησία
Αναρρωτήριο
Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
Πισίνα
Χώροι μη καπνιζόντων
Κυλιόμενες σκάλες, Ασσανσέρ

/B Κρήτη Ι, F/B Κρήτη ΙΙ

Το καλοκαίρι του 1997, ο διεθνής στόλος της ANEK εξήθησε σημαντικά με την είσοδο δυο κορυφαίων δυμων πλοίων, των "ΚΡΗΤΗ Ι" και "ΚΡΗΤΗ ΙΙ". Μετασκευάστηκαν με τις ίδιες προδιαγραφές και σας παρέχουν τις ίδιες ανέσεις. Η Ναυπήγηση έγινε στο ΙΗΑΡΑ της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκαν πλήρως με την αγορά τους το 1997.



Το όνομά τους, το όνομα της Μεγαλονήσου, προέρχεται, σύμφωνα με τη μυθολογία από τους "Κουρήτες". Πρόκειται για τους πρώτους κατοίκους της Κρήτης που ζούσαν στην ορεινή του Ψηλορείτη και ήταν "γεωγενείς". Ήταν, δηλαδή, παιδιά της γης που γεννιόνταν και μεγάλωναν στη γη σαν τα δέντρα. Οι Κουρήτες ανέλαβαν την προστασία του Δία, όταν κόμμα ήταν μωρό και κρυβόταν από τον πατέρα του τον Κρόνο στη σπηλιά του Δικταίου.

Τα "ΚΡΗΤΗ Ι" και "ΚΡΗΤΗ ΙΙ" μεταφέρουν καθημερινά χιλιάδες επιβάτες προσφέροντάς τους ένα αξέχαστο ταξίδι με άνεση και πολυτέλεια.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

Μήκος 191,8 μ.
Πλάτος 29,5 μ.
Βύθισμα 6,93 μ.
Οχήματα 1.200

Επιβάτες 1.600
ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

Restaurant, Self service, Bar cafe
Video Games
TV Video
Κατόστημα
Εκκλησία
Παιδότοπος
Αναρρωτήριο
Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
Πισίνα
Χώροι μη καπνιζόντων
Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
Πτερύγια ευστάθειας
Κλιματισμός
Telex - Telefax

Β Λισσός

Το όνομά του πλοίου παραπέμπει στο Αρχαίο λιμάνι της Λισσού που κάποτε ανάβλυζε μεταλλικό νερό από τις ιαματικές πηγές του. Εκεί βρίσκεται και το Ασκληπείο, δωρικός ναός αφιερωμένος στον ομώνυμο Θεό. Στα χρόνια της δόξας της η Λισσός ήταν τόσο πλούσια πόλη που είχε τα δικά της χρυσά νομίσματα. Σήμερα ένα πλοίο της ANEK είναι αφιερωμένο στην πλούσια ιστορία της. Το "Λισσός" μεταφέρει με ασφάλεια και άνεση 1.900 επιβάτες και 600 οχήματα. Αγοράστηκε στο MIHARA της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1989.



Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου:

Μήκος 165 μ.
Πλάτος 26,5 μ.
Βύθισμα 6,46 μ.
Οχήματα 600
Επιβάτες 1.900
ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:
Restaurant, Self service, Bar cafe
Disco
Video Games
TV Video
Εκκλησία
Αναρρωτήριο
Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
Πισίνα
Χώροι μη καπνιζόντων
Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ

Πτερύγια ευστάθειας
Κλιματισμός
Telex - Telefax

F/B Άπτερα

Εκεί που σήμερα βρίσκονται τα "Μεγάλα Χωράφια" Χανίων, ρύθθηκε τον 11ο π.Χ. αιώνα μια πόλη αφιερωμένη στη Θεά Αρτέμιδη, η οποία καταστράφηκε από σεισμό το 700 μ.Χ. Κατά την μυθολογία, έγινε ένας μουσικός διαγωνισμός ανάμεσα στις Μούσες και τις Σειρήνες, όπου επικράτησαν οι Μούσες. Τότε οι Σειρήνες απο τη στενοχώρια τους έχασαν τα φτερά τους και γι αυτό, η πόλη ονομάζεται Άπτερα (χωρίς φτερά).



Αφιερωμένο στην πόλη αυτή, το πλοίο "ΑΠΤΕΡΑ" μεταφέρει μέχρι σήμερα την ιστορία και τους μύθους της στη σύγχρονη εποχή. Το "Άπτερα" μεταφέρει με ασφάλεια και άνεση 1.600 επιβάτες και 500 οχήματα. Ναυπηγήθηκε στο SHIMONOSEKI της Ιαπωνίας και κατασκευάστηκε πλήρως το 1994.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

Μήκος 140 μ.

Πλάτος 24,9 μ.

Βύθισμα 6 μ.

Οχήματα 500

Επιβάτες 1.600

Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

Restaurant, Self service, Bar cafe

Disco

Video Games

TV Video

Εκκλησία

Κυλιόμενες σκάλες

Πτερύγια ευστάθειας

Πισίνα

Χώροι μη καπνιζόντων

Αναρρωτήριο

Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες **F/B**

Πρέβελης

Η μονή Πρέβελη, είναι Σταυροπηγιακή Μονή που ιδρύθηκε κατά τον 16ο αιώνα. Διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στις Κρητικές Επανάστασεις και μάλιστα στην επανάσταση του 1866, οπότε υπήρξε καταφύγιο και



κέντρο των επαναστατών. Πήρε το όνομα της από τον ποταμό Πρέβελη που στολίζει εκείνη την μοναδική περιοχή με το μικρό φαράγγι, το προστατευόμενο φυσικό δάσος, τους παραράχτες, τα βουνά και τον πανέμορφο κολπίσκο με τις φοινικιές. Υπήρξε πλουσιότατη μονή με μεγάλη κτηματική περιουσία. Το 1831 ιδρύθηκε σ' αυτήν η πρώτη Ελληνική Σχολή.

Αφιερωμένο στην μονή αυτή, το πλοίο "Πρέβελης" μεταφέρει με ασφάλεια και άνεση 1.500 επιβάτες και 450 οχήματα. Ναυπηγήθηκε στο IMABARI της Ιαπωνίας και μετασκευάστηκε πλήρως το 1995.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

- Μήκος 142,5 μ.
- Οχήματα 450
- Βύθισμα 5,80 μ.
- Επιβάτες 1.500
- Πλάτος 23,5 μ.

Οι ανέσεις του πλοίου κάνουν το ταξίδι αξέχαστο. Το πλοίο διαθέτει:

- Telex - Telefax
- Κλιματισμός
- Χώροι μη καπνίζο
- Κυλιόμενες σκάλες, Ασανσέρ
- ντων
- Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Αναρρωτήριο
- TV Video
- Video Games
- Disco
- Restaurant, Self service, Bar cafe



ΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

δρομολόγια στην Ελλάδα με άνεση, ταχύτητα και ασφάλεια. Σήμερα, συνεχίζουμε ερήφανα την παράδοση, προσφέροντάς σας τη μοναδική Κρητική φιλοξενία όπως μόνο εμείς ξέρουμε, με τα πλήρως ανακαινισμένα πλοία μας. Με πισίνα, εστιατόριο a la carte, self service, παιδότοπο, disco, μπαρ, καφετέρια, εκκλησία, κυλιόμενες σκάλες, ασανσέρ, αλιματισμό και καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες. Έχετε ό,τι χρειάζεστε για ένα υπέροχο ταξίδι και ακόμα περισσότερα.

Και επειδή ξέρουμε καλά τις προτιμήσεις σας, σε κάθε πλοίο της ANEK LINES, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μπορείτε να απολαύσετε ρακί δωρεάν! Φυσικά, οι ευχάριστες εκπλήξεις δεν σταματούν εδώ. Στο πλοίο σας περιμένουν ακόμα περισσότερες. Βλέπετε, κάθε ταξίδι μαζί μας είναι σαν μια γιορτή, μια κρητική γιορτή με την αγαπημένη σας παρέα...



ΠΑΡΜΕΣ

ΧΑΝΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ

ΡΕΘΥΜΝΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΡΕΘΥΜΝΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ΠΙΒΑΤΕΣ-ΟΧΗΜΑΤΑ

→ **ΕΚΠΤΩΣΗ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ** Σε κάθε πέντε εισπήρια απλής διαδρομής χορηγείται ενός εισπηρίου δωρεάν ίσης αξίας με το μέσο όρο των πέντε χρησιμοποιηθέντων εισπηρίων

(Η έκπτωση παρέχεται μόνο από τα κεντρικά πρακτορεία της ANEK)

- **30%** στα δίκυκλα που συνοδεύονται από επιβάτη στις γραμμές Κρήτης
- **20% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΝΑΥΛΟΥΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ** για τους επιβάτες και τα ΙΧ τους. Τα εισπήρια πρώτης διαδρομής και επιστροφής πρέπει να εκδίδονται ταυτόχρονα
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΦΟΙΤΗΤΕΣ** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη σχολητικής ταυτότητας και δεν ισχύει στις θέσεις AX2 και LUX)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΣΤΡΑΤΕΥΣΙΜΟΥΣ** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη στρατιωτικής ταυτότητας και δεν ισχύει σε AX2 και LUX)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη ερωτημένου βιβλιαρίου ταυτότητας πολυτέκνων και ισχύει σε όλες τις θέσεις)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στα **A.M.E.A.** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη του δελτίου αναπηρίας)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥ & ΣΥΝΟΔΟΥΣ** τους αναπήρου με την επίδειξη της ταυτότητας τους από το ΥΕΘΑ & οι συνοδοί με επίσημη βεβαίωση της ιδιότητας τους & στην ίδια με τον ανάπηρο θέση. Ισχύει & για τα ΙΧ με τις δικές πινακίδες αναπήρων πολέμου & εφ' όσον συνοδεύονται από τον ανάπηρο)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη της ταυτότητας τους μαζί με το πρωτότυπο, ή επικυρωμένο πιστοποιητικό της ιδιότητας τους)
- **50% ΕΚΠΤΩΣΗ** στους **ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΥΣ NAT** μαζί με τις συζύγους τους (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη σχετικής ταυτότητας με φωτογραφία των δικαιούχων)
- **10% ΕΚΠΤΩΣΗ** στις γραμμές εσωτερικού, εκδίδοντας εισπήριο εσωτερικού & εξωτερικού συγχρόνως (Η έκπτωση χορηγείται στο εισπήριο του εσωτερικού όλο το χρόνο)
- **100%** στα **ΠΑΙΔΙΑ** κάτω των τεσσάρων ετών (μόνο στην οικονομική θέση, χωρίς δικαίωμα κλίνης)
- **50%** στα **ΠΑΙΔΙΑ** κάτω των τεσσάρων ετών σε θέση με κλίνη
- **50%** στα **ΠΑΙΔΙΑ** 4-12 ετών σε όλες τις θέσεις

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Η ANEK LINES σάς ταξιδεύει με πλοία περσύγχρονα και ταχύτατα που εκτελούν με ακρίβεια τα δρομολογιά τους. Εσείς απολαμβάνετε πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση από το άριστα εκπαιδευμένο πλήρωμα, που βρίσκεται στη διάθεσή σας 24 ώρες το 24ωρο. Οι προορισμοί των πλοίων της ANEK LINES, η Αθήνα και η Βενετία στην Ιταλία και η Πάτρα, η Αθήνα και η Ηγουμενίτσα στην Ελλάδα, αποτελούν κομβικές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης, δηλαδή, ιδανικά περάσματα για ακόμα περισσότερους προορισμούς στην Ευρώπη. Για σάς που ταξιδεύετε μαζί με «το σπίτι σας», Campervan /Caravan, σας προσφέρουμε την υπηρεσία Camping on Board. Με ένα απλό εισιτήριο καταστρώματος, σας παρέχεται W.C., ηλεκτρική παροχή ρεύματος 220 Volt, σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους και καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Οι προσφορές μας είναι:



- 30% ΕΚΠΤΩΣΗ στους ναύλους επιστροφής για τους επιβάτες και τα ΙΧ τους. Τα εισιτήρια κρουαζιέρας διαδρομής και επιστροφής πρέπει να εκδίδονται ταυτόχρονα
- 20% ΕΚΠΤΩΣΗ στους νέους έως 26 ετών που ταξιδεύουν σε θέσεις DECK και ATS. Η έκπτωση ισχύει όλο το χρόνο.
- 10% ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΕΚΠΤΩΣΗ. Σε τριμελείς ή τετραμελείς οικογένειες που ταξιδεύουν στις κατηγορίες A3, AB3, A4, και AB4. Η έκπτωση ισχύει μόνο για τους ενήλικες, για τη μεσαία και χαμηλή περίοδο, ενώ για τα παιδιά μεταξύ 4 και 12 ετών χορηγείται η έκπτωση 50%
- 10% ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΕΚΠΤΩΣΗ. Σε οικογένειες που αποτελούνται από 4 ή περισσότερα μέλη που ταξιδεύουν στις κατηγορίες DECK ή ATS μαζί με το ΙΧ τους (δεν ισχύει για τα Campervans). Η έκπτωση ισχύει, για τη μεσαία και χαμηλή περίοδο
- 10% ΕΚΠΤΩΣΗ σε άτομα άνω των 60 ετών σε όλες τις κατηγορίες θέσεων καθ'όλο το χρόνο. Η έκπτωση ισχύει μόνο για τους επιβάτες και όχι για τα Ι.Χ. οχήματά τους
- 20% ΕΚΠΤΩΣΗ στους Έλληνες εκπαιδευτικούς και στα μέλη της οικογένειάς τους, που εργάζονται στο εξωτερικό (δεν ισχύει την υψηλή περίοδο)
- 20% ΕΚΠΤΩΣΗ στους Έλληνες υπαλλήλους Διεθνών Οργανισμών και Πρεσβειών, διπλωματικού διαβατηρίου που εργάζονται στο εξωτερικό (δεν ισχύει την υψηλή περίοδο)

- 10% ΕΚΠΤΩΣΗ στις γραμμές εσωτερικού που πραγματοποιούνται από τις εταιρείες ANEK NCS

(Η έκπτωση ισχύει όλο το χρόνο για τους επιβάτες καθώς και για τα ΙΧ που εκδίδουν αυτόχρονα εισιτήρια διεθνών και εσωτερικών γραμμών)

- 100% στα ΠΑΙΔΙΑ κάτω των τεσσάρων ετών (μόνο στην οικονομική θέση, χωρίς δικαίωμα κλίνης)
- 50% στα ΠΑΙΔΙΑ κάτω των τεσσάρων ετών σε θέση με κλίνη
- 50% στα ΠΑΙΔΙΑ 4-12 ετών σε όλες τις θέσεις
- Υπάρχει δυνατότητα δωρεάν πρωινού σε καμπίνες κατηγορίας LUX

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- Στη περίπτωση που ένας επιβάτης ή ομάδα επιβατών εμπίπτει σε παραπάνω από μία κατηγορία των υπολοίπων εκπτώσεων, υπολογίζεται μόνο μία, η μεγαλύτερη από τις εκπτώσεις αυτές, επί των τιμών του τιμοκαταλόγου
- Για τις κρατήσεις OPEN DECK, η χρέωση γίνεται ανάλογα με το μήκος του οχήματος
- Για να έχετε όλα τα ειδικά προνόμια και τις εκπλήξεις που σας προσφέρουμε στα πλοία της ANEK LINES αρκεί να καταθέσετε τα απαραίτητα πιστοποιητικά στην ρεσεψιόν του πλοίου κατά την επιβίβαση.

7.2 MINOAN LINES

Μια μεγάλη θαλάσσια δύναμη. Μια δύναμη που για 33 χρόνια πρωταγωνιστεί στο χώρο της ναυτιλίας. Μια κορυφαία ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία με υπερσύγχρονο στόλο 8 πλοίων, που σέβεται καθημερινά, λιμάνια και ανθρώπους με υποδειγματική ασφάλεια και άνεση.



Για την Εδραίωση στην Πρωτοπορία, την Ποιότητα και την Ασφάλεια, το Δυναμισμό και τον Σεβασμό στο Περιβάλλον.

πρωτοπορία

- Με τη αντικατάσταση των παλαιάς τεχνολογίας πλοίων, με νέα υπερσύγχρονα πλοία
- Με την δημιουργία νέων επικερδών δρομολογιακών γραμμών εντός και εκτός των εθνικών συνόρων της Ελλάδας
- Με την διατήρηση και ενίσχυση της κυρίαρχης θέσης της εταιρείας στις γραμμές της Ελλάδας και της Ιταλίας, με παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικής της ικανότητας

- Με την διεύρυνση του εμπορικού δικτύου της, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε περισσότερους σταθμούς σε Ελλάδα και εξωτερικό

Επιχειρηματισμός

Εξοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και των προκλήσεων, (μέσω συνεργασιών, εξαγορών ή συγχωνεύσεων) στους τομείς που δραστηριοποιείται η εταιρεία, με αφορμή τις ανακατατάξεις που συμβαίνουν στην ελληνική ακτοπλοία, λόγω της άρσης του Cabotage και της απελευθέρωσης της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.



Ποιότητα και Ασφάλεια

- Ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη συνέπεια εκτέλεσης των δρομολογίων
- Βελτίωση των συνθηκών διακίνησης, επιβατών και οχημάτων



Σεβασμός στο Περιβάλλον

Σεβασμός και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με συνεχείς ελέγχους και σχολαστική εφαρμογή των Διεθνών Διατάξεων (MARPOL)

- Διαχωρισμός των απορριμμάτων σε ειδικά δοχεία περισυλλογής και απόδοσή τους σε ειδικά φορτηγά στα κατά τόπους λιμάνια
- Συγκέντρωση όλων των αποβλήτων σε ειδικές δεξαμενές και απόδοσή τους επίσης σε ειδικά για το σκοπό αυτό φορτηγά
- Ειδική σήμανση σε καθορισμένα σημεία στο πλοίο για την αποφυγή της απόρριψης υλικών αντικειμένων στη θάλασσα
- Ενεργό μέλος της "HELMEPA" (Hellenic Marine Environment Protection Association), της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

ΥΜΝΗΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ

Αγαπητοί φίλοι,

Όταν το 1972 ξεκινούσε η τολμηρή και συνάμα φιλόδοξη προσπάθεια δημιουργίας της **Minoan Lines**, ξέραμε πως βάζαμε πλώρη για ένα μεγάλο και δύσκολο ταξίδι.

Ξέραμε πως οι στόχοι που είχαμε θέσει ήταν πρωτόγνωροι για τα ελληνικά δεδομένα. Η **ασφάλεια** στη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, ο **σεβασμός** στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια και η **υψηλή ποιότητα** των υπηρεσιών δεν ήταν απλά στόχοι. Ήταν το δικό μας στοίχημα. Ένα στοίχημα που κερδίσαμε. Η **Minoan Lines** καθιερώθηκε αμέσως και σταξιώθηκε όχι μόνο στην έδρα τους την Κρήτη, αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα και την Ευρώπη.

μως, το 1972 δεν είναι η σημερινή εποχή των συνεχών αλλαγών και της παγκοσμιοποίησης. Χροντάς διαρκώς το βλέμμα μας στραμμένο στις επερχόμενες αλλαγές και ανάγκες της αγοράς ανταποκριθήκαμε στα νέα δεδομένα με προγραμματισμό και συνέπεια.

Αποποιήσαμε το πιο φιλόδοξο, σε παγκόσμιο επίπεδο, σχέδιο ανανέωσης του στόλου μας. Ανοίγοντας πανιά για νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες, δημιουργούμε το αύριο. Σήμερα! **Γιατί το αύριο είναι σήμερα.**

Κωνσταντίνος
Πρόεδρος Δ.Σ.

Κληρονόμος

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1972

Στις 25 Μαΐου, με ιδρυτικό κεφάλαιο 40.000.000 δρχ. τίθενται οι βάσεις για την ίδρυση της Minoan Lines, της μεγάλης ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας.

1974

Η Minoan Lines εισέρχεται δυναμικά στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αποκτάται το **F/B Μίνως** και στις 5 Ιουλίου πραγματοποιεί το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο. Η διοίκηση της Minoan Lines έχει μόλις αρχίσει.

1976

Το δεύτερο πλοίο της εταιρείας το ταχύτετο και σύγχρονο **F/B Αριάδνη** δίνει το στίγμα του μελλοντικού της Minoan Lines. Τα καθημερινά δρομολόγια από και προς την Κρήτη είναι πλέον κανονικά.

1978

Το **F/B Κνωσός** μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς. Το **F/B Μίνως** αρχίζει δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά. Τα δύο κύρια κρητικά λιμάνια συνδέονται πια καθημερινά με την ηπειρωτική Ελλάδα.

1981

Το μεγάλο βήμα της Minoan Lines. Η εταιρεία βάζει πλώρη για τη διεθνή αγορά. Το **F/B ΕΛΛΗΝΙΚΟ** ξεκινά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα, ανοίγοντας νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες.

1985

Με εδραιωμένη τη θέση τους στη ναυτιλιακή αγορά η Minoan Lines αρχίζει πλέον την ανανέωση του στόλου της. Ένα νέο F/B, το **Φαιστός**, έρχεται να αντικαταστήσει το **F/B Μίνως**.

986

Μinoan Lines επεκτείνει τη δραστηριότητα της. Το Ro/Ro **Αγία Γαλήνη** που δρομολογείται γραμμή Ηράκλειο - Πειραιά, δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς, με τον πιο σίγουρο και ασφαλή τρόπο, μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων, ψυγείων, βυτιοφόρων και ειδικών φορτίων με έκτα υλικά.

987

Η γραμμή Πάτρα-Αγκώνα γίνεται "διπλή." Η διαρκώς αυξανόμενη προτίμηση του επιβατικού πλοίου στη Μinoan Lines επιβάλλει στην εταιρεία τη δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου, του **F/B Αγκώνα** (ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού πλοίου).

988

Το τρίτο πλοίο της Μinoan Lines στη γραμμή Πάτρα - Αγκώνα είναι γεγονός. Το **F/B Κίνγκ Μίνως** κάνει ακόμα πιο πλούσια τα δρομολόγια για την Ιταλία και η Μinoan Lines προετοιμάζεται για την κορυφή.

990

Ακόμα πρωτιά για τη Μinoan Lines. Δρομολογείται το **F/B Αριάδνη** στη γραμμή Ελλάδα - Τουρκία ενώνοντας έτσι τα παράλια της Ιωνίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη. Ο υπερσύγχρονο **F/B Ν. Καζαντζάκης** δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς και η Μinoan Lines θέτει νέα δεδομένα ποιότητας στη γραμμή αυτή.

991

Για μια ακόμη φορά η Μinoan Lines αλλάζει τα δεδομένα στην επιβατηγό ναυτιλία με το νέο υπερσύγχρονο **F/B Δαίδαλος** που δρομολογείται στις διεθνείς γραμμές Πάτρας-Αγκώνα. Την επόμενη χρονιά η Μinoan Lines ενώνει και την Κρήτη με την Αγκώνα και τη Δυτική Ευρώπη με το ανανεωμένο **F/B Ελ Γκρέκο**.

992

Για χρονιά αυτή η Μinoan Lines καινοτομεί ακόμα μια φορά, μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού στην Ιταλία στις 24 ώρες. Το νέο και υπερσύγχρονο **F/B Ερωτόκριτος** κάνει πιο άνετο και γρήγορο το ταξίδι, ενώ με την νέα υπηρεσία **Camping on board** που πρώτες η Μinoan Lines προσφέρει, δίνουν μια επιπλέον δυνατότητα σε επιβάτες που ταξιδεύουν με το τροχόσπιτο camper τους.

993

Για χρονιά που αρχίζει να εφαρμόζεται το πιο φιλόδοξο, για την εταιρεία, επενδυτικό πρόγραμμα. Η ναυπήγηση του πλέον σύγχρονου, σύμφωνα με τις νέες εξελιγμένες απαιτήσεις ασφαλείας, ταχύτητας και πολυτέλειας πλοίου, του **Highspeed Ferry Αγκώνα**, φέρνει τη Μinoan Lines για μια φορά ακόμη, στην πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων εταιρειών της ελληνικής ναυτιλίας.

994

Το ιστορικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ηράκλειο, που είχε υποστεί ολοκληρωτική καταστροφή από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, περνά στην ιδιοκτησία της Μinoan Lines όπου και στεγάζει πλέον τη διοίκηση και όλες τις υπηρεσίες των Κεντρικών Γραφείων.

995

παραλαμβάνεται το πρώτο νεοναυπηγημένο πλοίο, το υπερσύγχρονο **Highspeed Ferry Ρούσα** και γίνεται το ενδέκατο πλοίο αλλά και η ναυαρχίδα του στόλου της εταιρείας. Η Ρούσα και η Αγκώνα απέχουν τώρα, 22 μόνο ώρες! Η πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων σε αυτές γραμμές ανταμείβεται με την αθρόα εμπιστοσύνη και προτίμηση του επιβατικού κοινού

996

το επενδυτικό πρόγραμμα της Minoan Lines "ταράζει" εκ νέου τα νερά της Μεσογείου. Με τα **Highspeed Ferries** που παραγγέλλονται, **Ίκαρος** και **Πασιφάη**, με συνολικό ύψος επένδυσης 56 δις. δρχ., ανοίγονται νέοι ορίζοντες για το μέλλον.

997

το **H/S/F Ίκαρος** στις 5 Μαΐου καθελκύεται στα νερά Νορβηγικών ναυπηγείων και φτάνει στην Ελλάδα μέσα σε κλίμα μεγάλης υπερηφάνειας και ενθουσιασμού. Τα τελευταία χρόνια η Minoan Lines ιδρύει από κοινού με άλλους Έλληνες εφοπλιστές και επιχειρηματίες τη Minoan Lines Highspeed Ferries, και αμέσως δρομολογείται στη γραμμή Αθήνας - Κυκλάδες το υπερσύγχρονο **Catamaran Ferry Highspeed 1** και το **F/B Αριάδνη**.

998

Νέο ρεκόρ για τη Minoan Lines. Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η καθολική συμμετοχή και εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, συμβάλλει στο ρεκόρ ακόμα πιο φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων. Το τρίτο Highspeed Ferry της εταιρείας, το **Πασιφάη** παραδίδεται στη Minoan Lines και μαζί με τα H/S/Fs **Ίκαρος** και **Ρούσα** αντιπροσωπεύουν με 80 δις δρχ. τη μεγαλύτερη επένδυση μέχρι τώρα στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

Τα τελευταία χρόνια ένας ακόμα φιλόδοξος στόχος μπαίνει σε εφαρμογή. Τα ταχύτερα, καλύτερα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο αρχίζουν να κατασκευάζονται στην Ιταλία για τον ρεκόρ της Minoan Lines. Τα **Highspeed Ferries, Κνωσός Παλάς και Φαιστός Παλάς** θα εισάγουν την ταχύτητα από τον Πειραιά στο Ηράκλειο σε 6 μόνο ώρες!!! Σχεδιαστής τους; Το γραμματοκιβώτιο αρχιτεκτονικό γραφείο "De Jorio".

Τα φιλόδοξα όμως της εταιρείας "δεν βρίσκουν λιμάνι". Δύο ακόμα ταχύτατα **Highspeed Ferries** για τις γραμμές της Αδριατικής παραγγέλλονται στην Ιταλία. Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει ακόμα δύο **Highspeed Ferries**. Τα **Ro-Ro Ferries** που παραγγέλλονται στο ναυπηγείο **Samsung** της Ν. Κορέας θα είναι σε θέση να επιτύχουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων!!

Η Minoan Lines όμως μεγαλώνει ακόμη πιο πολύ. Αποκτά το 70% της εταιρείας **Ceres Hydrofoils** και διευρύνει τη στρατηγική της ανάπτυξης.

Το τέλος του 1998 επιβεβαιώνεται για μια φορά ακόμη η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού η Minoan Lines αφού σε αύξηση του μετοχικού τους κεφαλαίου από τους υφιστάμενους μετοχικούς αντλούνται 3 δις δρχ.

999

Γίνεται η χρονιά της δημιουργίας μια νέας μεγάλης εταιρείας. Της HELLAS FLYING DOLPHINS, η οποία προκύπτει από την κοινοπραξία CERES HYDROFOILS, της MINOAN LINES HIGH SPEED FERRIES και της Minoan Lines.

AIR GREECE και η AEGEAN AIRLINES συνεργάζονται και δημιουργούν τη μεγαλύτερη κή αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα.

στιγμή της απογείωσης έχει φτάσει για τη Minoan Lines. Μετά τη συνεργασία και τελικά ονωση των δύο αεροπορικών εταιριών, τη Minoan Lines βρίσκει να κατέχει ένα μεγάλο ο των μετοχών της ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας AIR GREECE. Έτσι, η δυνατότητα οράς υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο επιβατικό κοινό αποκτά νέα διάσταση. γγέλλεται ένα ακόμη HIGHSPEED FERRY στα ναυπηγεία SAMSUNG και δύο ακόμη SPEED FERRIES στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος επενδυτικού προγράμματος από το 1995, σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

00

πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιοτικής μεταφοράς επιβατών από τη Minoan Lines οιοούνται πλέον και επίσημα. Η πιστοποίηση κατά ISO 9002 από την Germanischer Lloyd Ελλάδα γίνεται πλέον από την επίσημη πολιτεία και αφορά την Ασφαλή και Ποιοτική ορά Επιβατών και Οχημάτων δια Θαλάσσης

θελκύεται ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Προμηθέας**, από τα ναυπηγεία **Samsung** και γγέλλεται ένα ακόμη, με τα ίδια χαρακτηριστικά.

παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Κνωσός** ρς, ένα από τα πλέον σύγχρονα πλοία στον κόσμο.

01

ο φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα της Minoan Lines εξελίσσεται απρόσκοπτα, με την αβή ενός ακόμη νεότευκτου **Highspeed Ferry**, του **Προμηθέας**, το οποίο δρομολογείται ραμμή Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.

υλείται το **F/B N. Καζαντζάκης**, το οποίο εξυπηρετούσε τη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - λειο. Έτσι, ακολουθείται πιστά, το στρατηγικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών που ως ό στόχο έχει την πλήρη ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

ους μήνες μετά, παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** το αδελφό πλοίο του **speed Ferry Knossos Palace**, το **Festos Palace**. Το τελειότερο δίδυμο της ελληνικής

πλοίας δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο, παρέχοντας στο τικό κοινό μοναδική πολυτέλεια, υπερσύγχρονες υπηρεσίες και ταχύτητα.

ά την παραλαβή του νεότευκτου πλοίου **Highspeed Ferry Festos Palace**, ανακοινώνεται ασηγική συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών

ειών της Ιταλίας, **Grimaldi**. Με τη συνεργασία αυτή, οι Μινωικές Γραμμές θα επεκτείνουν αστηριότητά τους, πέρα των γραμμών της Αδριατικής, στο χώρο της Δυτικής Μεσογείου,

έοντας τη Δυτική Ιταλία με την Τυνησία σε πρώτη φάση, και στη συνέχεια με Γαλλικά α της Μεσογείου.

ορεία των Μινωικών Γραμμών προς την επιτυχία συνεχίζεται με την παραλαβή του **speed Ferry Ωκεανός** από τα ναυπηγεία **Samsung**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή α - Ηγουμενίτσα - Βενετία.

02

Minoan Lines συνεχίζοντας το επενδυτικό της πρόγραμμα παραλαμβάνει στις 10 Μαΐου το **H/S/F Ευρώπη Παλάς** από τα ναυπηγεία **Fincantieri** της Ιταλίας. Πρόκειται για ένα η υπερσύγχρονο πλοίο, που έρχεται να ενισχύσει τη θέση της εταιρείας στις γραμμές της τικής και να συμβάλλει στην αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοίας αλλά και στην ομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

H/S/F Ευρώπη Παλάς, το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγια του την Τρίτη 14 Μαΐου 2002 γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα, είναι το τέταρτο και τελευταίο πλοίο που λαμβάνει η Minoan Lines από τα ναυπηγεία **Fincantieri** της Ιταλίας, ενώ αναμένεται μέσα στο καλοκαίρι του 2002 η παραλαβή του **H/S/F Αριάδνη Παλάς** από τα ναυπηγεία **SAMSUNG** της Κορέας.

Με την παραλαβή και του **H/S/F Αριάδνη Παλάς** ολοκληρώνεται ένα σημαντικό και μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 νέων πλοίων, συνολικού ύψους 670 εκατ. Ευρώ. Η εταιρεία μπαίνει σε μία νέα περίοδο, έχοντας ανανεώσει πλήρως το στόλο της με νεότευκτα πλοία που συνδυάζουν τις μεγάλες ταχύτητες με την άνεση και την πολυτέλεια στα ταξίδια. Η γραμμή 31.5.2002 ξεκίνησε τα δρομολόγια του το **H/S/F Αριάδνη Παλάς** πρώην **Ωκεανός** στη γραμμή ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΛΤΑ - ΤΥΝΗΣΙΑ, που επεκτείνεται η Minoan Lines σε συνεργασία με το ιταλικό όμιλο **Grimaldi**

2003

Εκτός από το ευμετάβλητο διεθνές οικονομικό και γεωπολιτικό περιβάλλον και την επίδρασή του στην εσωτερική αγορά, η διοίκηση της Minoan Lines πέτυχε το 2003 να ισχυροποιήσει τη θέση της εταιρείας και ταυτόχρονα να υλοποιήσει τη στρατηγική απόφαση για δραστική μείωση του κόστους λειτουργίας και την επαναφορά της εταιρείας σε πορεία κερδοφορίας. Στα πλαίσια αυτής της στρατηγικής συγκαταλέγονται και οι πωλήσεις των H/S/F PROMETHEUS και H/S/F ARIADNE.

Με στόχο την πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, η εταιρεία υλοποίησε μέσα στο 2003 δύο νέες, πρωτοποριακές και άκρως πελατοκεντρικές υπηρεσίες: τις κρατήσεις και την ετήσια ετήσια εισιτηρίου μέσω τηλεφώνου και την κράτηση μέσω Internet. Από τον Αύγουστο του 2003 η Minoan Lines πιστοποιήθηκε σε όλα τα πλοία νέας τεχνολογίας, με πιστοποίηση υγιεινής και ασφάλειας τροφίμων HACCP, στο πλαίσιο των μέτρων που λαμβάνονται, προκειμένου να προστατευτεί η υγιεινή των τροφίμων και κατά συνέπεια να βελτιωθεί και να βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στους επιβάτες στα πλοία της εταιρείας. Η Minoan Lines είναι η μοναδική εταιρεία στον κλάδο που έχει πιστοποιηθεί με το σύστημα αυτό.

2004

Με ιδιαίτερη επιτυχία η διοίκηση της Minoan Lines, εφαρμόζοντας αυστηρά τη στρατηγική που έχει χαράξει, κατάφερε να πετύχει θεαματική αύξηση στη λειτουργική κερδοφορία καθώς και σημαντική βελτίωση σε όλους τους χρηματοοικονομικούς δείκτες.

Χρησιμοποιώντας πρωταρχικό μέλημα την καλύτερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού η Minoan Lines υλοποιεί ένα καινοτόμο πελατοκεντρικό πρόγραμμα τακτικών επιβατών με την ονομασία «Minoan Ev Πλω». The Minoan Lines Club!

Μετακινώντας τις επιχειρηματικές δραστηριότητές στον αμιγώς ναυτιλιακό τομέα η εταιρεία ανακοίνωσε την πώληση της συμμετοχής της στην Αεροπορία Αιγαίου (Aegean). Η πώληση της συμμετοχής της Minoan Lines σε 33,31% με αγορά μετοχών της Hellas Flying Airlines.

Μητρικές Εταιρίες

Minoan Agencies S.r.l.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το Μάιο του 2002 με έδρα την Αγκώνα Ιταλίας, με σκοπό την διαχείριση και τον εξοπλισμό των πλοίων στο λιμάνι αυτό.

Μητρική Φιλοξενία Α.Ε.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 1999 με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης. Σκοπός της εταιρείας είναι η δραστηριοποίηση στον ευρύτερο χώρο του τουρισμού, διευρύνοντας τους επιχειρηματικούς ορίζοντες της Μητρικής Εταιρείας και προσφέροντάς της ένα σημαντικό ταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παροχή ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων στην Ελλάδα. Το 2000 η ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ απέκτησε το σύνολο των μετοχών της εταιρείας ΑΘΗΝΑ Α.Β.Ε.Ε., στην οποία ανήκει οικόπεδο 8.801 τ.μ. εντός της πόλης του Ηρακλείου με τα επικείμενα σε αυτό κτίσματα.

Μινωικές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε. (MINOAN CRUISES)

Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1995 με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης και αντικείμενο την μεταλλευση πλοίων ψυχαγωγίας (κρουαζιερόπλοια). Η εταιρεία μετά και την πώληση του πλοίου M/V MINOAN PRINCE, σταμάτησε τη λειτουργία της και τέθηκε σε εκκαθάριση.

Υγιεινές Επιχειρήσεις

Hellas Flying Dolphins

Η HELLAS FLYING DOLPHINS Α.Ν.Ε. (H.F.D.) αποτελεί τη μεγαλύτερη και σημαντικότερη συμμετοχή της Εταιρείας, με ποσοστό συμμετοχής που ανέρχεται στο τέλος του αετιμμήνου του 2005 στο 33,31%. Η H.F.D. με εντατικές προσπάθειες από το 2000 και μετά επέπφερε να ανανεώσει σε μεγάλο βαθμό το στόλο της, να μειώσει σημαντικά το μέσο όρο ηλικίας των πλοίων της και να εκμεταλλευτεί τα ισχυρά οικονομικά της πλεονεκτήματα, που είναι ο χαμηλός δανεισμός και η υψηλή ρευστότητα, για το σχεδιασμό νέου επενδυτικού προγράμματος.

Το 2004 ήταν μια χρονιά που ξεκίνησε με τους καλύτερους αιωνούς για την H.F.D. που η ύπρια δραστηριότητά της εξελίσσεται στην εσωτερική αγορά. Η μειωμένη τουριστική κίνηση στις αγορές των Κυκλάδων, των Σποράδων και του Σαρωνικού τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και η μεγάλη αύξηση στην τιμή των καυσίμων ιδιαίτερα του τύπου εκείνου που καταναλώνεται στα ταχύπλοα σκάφη της εταιρείας επέδρασε αρνητικά στα οικονομικά της αποτελέσματα. Έτσι το οικονομικό αποτέλεσμα της χρήσης ήταν αρνητικό με τη ζημία να φέρχεται σε 7,05 εκατ. ευρώ.

Το 2004 εκπονήθηκε ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα με σκοπό την σταδιακή ανανέωση του στόλου και την περαιτέρω βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Τον Αύγουστο του 2004 ανακοινώθηκαν οι λεπτομέρειες του προγράμματος αυτού που περιλαμβάνει τη ναυπήγηση 3 καφών και την αγορά 3 άλλων. Πιο συγκεκριμένα στα πλαίσια της υλοποίησης του επενδυτικού τής προγράμματος και του εκσυγχρονισμού του στόλου της, η εταιρεία προχώρησε στην αγορά:

ένός (1) φορτηγού-οχηματαγωγού πλοίου (Ro/Ro) κατασκευής έτους 1987, το οποίο θα ομολογηθεί στην γραμμή Κορίνθου-Βενετίας (Ιταλία), στην οποία η εταιρεία έχει ήδη ομολογημένα άλλα δύο (2) πλοία τύπου Ro/Ro,

δύο (2) επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων (E/Γ-O/Γ) τα οποία βρίσκονται σε αρχικό στάδιο ναυπήγησης στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, προκειμένου να ολοκληρωθεί η ναυπήγησή τους και να ενταχθούν στον στόλο της εταιρείας. Η παράδοση του πρώτου από αυτά τα πλοία αναμένεται τον Ιούλιο του 2005,

δύο (2) E/Γ τύπου catamaran (Flyingcat 5 και Flyingcat 6) που ήδη αντικατέστησαν μεγάλο αριθμό γηρασμένων ιπτάμενων δελφινιών στις αγορές των Σποράδων και του Σαρωνικού και

έτη ναυπήγηση στα ναυπηγεία AUSTAL της Αυστραλίας ενός νέου ταχύπλοου E/Γ-O/Γ τύπου Catamaran, του HIGHSPEED 5, το οποίο είναι το 5ο κατά σειρά Catamaran του οποίου η ναυπήγηση αναθέτει η H. F. D. στα ναυπηγεία AUSTAL, με ανώτερες τεχνικές προδιαγραφές όλων των υπαρχόντων Highspeed. Το πλοίο αναμένεται να παραδοθεί τον Ιούλιο του 2005, προκειμένου να δραστηριοποιηθεί στις Γραμμές των Κυκλάδων από τις αρχές Αυγούστου του ίδιου έτους

Πρόγραμμα Sail & Drive από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ και τη Hertz

Έως και 50% έκπτωση στην ενοικίαση αυτοκινήτου. Προνομιακές Τιμές από μια Συνεργασία Μινωικών Γραμμών και Hertz

Πρόκειται για τη συνεργασία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, της μεγαλύτερης ελληνικής ναυτιλιακής δύναμης και της Hertz, της Νο 1 εταιρείας ενοικίασης αυτοκινήτων στον κόσμο. Οι δύο εταιρείες δημιούργησαν το Πρόγραμμα "SAIL & DRIVE", προσφέροντας την ευκαιρία στους πελάτες τους να ταξιδεύουν με προνομιακές τιμές.

Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα "SAIL & DRIVE", παρέχει σε όλους τους επιβάτες των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σημαντική έκπτωση μέχρι και 50% στην ενοικίαση αυτοκινήτου της Hertz. Βασική προϋπόθεση, η ενοικίαση να γίνει μέχρι και 2 ημέρες μετά από κάθε ταξίδι με πλοίο των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

Υπάρχει η δυνατότητα, εάν έχει γίνει προκράτηση το ενοικιαζόμενο αυτοκίνητο να παραδοθεί ήδη στο λιμάνι κατά την άφιξη του πελάτη στον προορισμό του. Μ' αυτό τον τρόπο, δεν υπάρχει ούτε χάσιμο χρόνου, ούτε η ελάχιστη ταλαιπωρία

Μια νέα προσφορά στους επιβάτες των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ Αρκαδίου-Λασιθίου

50% Έκπτωση στα εισιτήρια όλων των γραμμών του ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου

ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, με γνώμονα πάντα το οικονομικό όφελος του επιβατικού κοινού, ασφάλισαν μέσα από τη στενή και μακρόχρονη συνεργασία που έχουν με το ΚΤΕΛ των γραμμών Ηρακλείου-Λασιθίου, έκπτωση 50% στα εισιτήρια των Λεωφορείων, σε όσους ιβάτες ταξιδεύουν με τα πλοία της εταιρείας στους νομούς Ηρακλείου και Λασιθίου.

DYNAMIC VISA

Επιστροφή 6% της αξίας των αγορών σε εισιτήρια και αγορές από τα καταστήματα των πλοίων των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ. Μια πρωτοποριακή συνεργασία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ με την DYNAMIC VISA με επιστροφή 6% της αξίας των αγορών σε εισιτήρια και αγορές από τα καταστήματα των πλοίων των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

Προσφέροντας προνομιακές υπηρεσίες στο κοινό, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε συνεργασία με την DYNAMIC VISA της ALPHA BANK και του Ομίλου CARREFOUR ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ παρέχουν 6% επιστροφή της αξίας των εισιτηρίων και αγορών από τα καταστήματα των πλοίων τους. Η προσφορά ισχύει για τις κρατήσεις θέσεων και αγορά εισιτηρίων αποκλειστικά από τα Κεντρικά Πρακτορεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σε Αθήνα/Πειραιά/Ηράκλειο.

i-mode

Η Minoan Lines στο κινητό. Η Minoan Lines είναι ο επίσημος πάροχος περιεχομένου των υπηρεσιών i-mode που διαθέτει κατ' αποκλειστικότητα στην Ελλάδα η COSMOTE. Με τη συνεργασία αυτή, η μεγάλη θαλάσσια δύναμη και η Νο1 εταιρία κινητής τηλεφωνίας, κερδίζουν τις δυνάμεις τους με στόχο την παροχή συναρπαστικών, πρωτοποριακών και ολοκληρωμένων υπηρεσιών Internet κινητής τηλεφωνίας.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας της με την COSMOTE και μέσα από την επίσημη σελίδα της στο i-mode, η Minoan Lines θα παρέχει στους συνδρομητές της ένα πλήρες μενού εξατομικευμένων υπηρεσιών. Το επιβατηγό κοινό θα μπορεί να ενημερώνεται για τα δρομολόγια, τις ώρες αναχώρησης των πλοίων, τις τιμές και τις προσφορές της Minoan Lines, και στη συνέχεια να κάνει κράτηση - ή ακόμα και αγορά εισιτηρίου - μέσω της πιστωτικής του κάρτας. Επίσης, θα είναι στη διάθεση του χρήστη τα τηλέφωνα και οι διευθύνσεις των κεντρικών πρακτορείων της εταιρείας.

Κρατήσεις Ξενοδοχείων-Hotel Reservation System

Πάντα με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού Η Minoan Lines σε συνεργασία με τον διεθνή οργανισμό HRS δημιούργησαν ένα ολοκληρωμένο οδηγό ταξιδιού, ευκολύνοντας τον πελάτη στην αναζήτηση ξενοδοχείου σε όποιο μέρος της γης επιθυμεί σε

ονομαστικές τιμές. Μέσω της ιστοσελίδας της Minoan Lines (αρχική σελίδα - hotel reservation system) παρέχεται λίστα από 130.000 ξενοδοχεία σε όλα τα μέρη, όλων των κατηγοριών και τιμών και παράλληλα η δυνατότητα απευθείας κράτησης.

Με κάλυψη όλα τα μέρη - Αγκώνα, Βενετία, Ελλάδα, Γερμανία, Ευρώπη, ΗΠΑ και Ασία το επιβατηγό κοινό μπορεί εύκολα και γρήγορα να κάνει την κράτηση στο ξενοδοχείο που επιθυμεί εντελώς δωρεάν, η πληρωμή του ξενοδοχείου γίνεται απευθείας σε αυτό. Τα πλεονεκτήματα αυτής της παροχής είναι η εύκολη αναζήτηση ξενοδοχείων καθώς και οι ονομαστικές τιμές που παρέχονται από το ξενοδοχείο μέσω της συνεργασίας. Παρέχονται επίσης και πληροφορίες για τον εξοπλισμό των ξενοδοχείων καθώς και φωτογραφίες προκειμένου να διευκολυνθεί η επιλογή.

Υπηρεσία Περιαγωγής (Roaming) Εν πλω

Συνεργασία Minoan Lines και Geolink

Η Geolink σας προσφέρει τη δυνατότητα χρήσης υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας εν πλω, στα πλοία διεθνών γραμμών της Minoan Lines. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σας, μπορείτε να χρησιμοποιείτε το κινητό σας τηλέφωνο για κλήσεις και για μηνύματα SMS. Αυτή η κινητοποριακή υπηρεσία περιαγωγής (roaming) είναι προσιτή σε όλους τους χρήστες κινητής τηλεφωνίας.

Η χρέωση της υπηρεσίας περιαγωγής γίνεται απευθείας από τον παροχέα (προμηθευτή) σας. Η ελάχιστη τιμή χρέωσης, της υπηρεσίας O2cell είναι 2,8 ευρώ το λεπτό για όλες τις κλήσεις (εξερχόμενες, εισερχόμενες) και 0,7 ευρώ για όλα τα μηνύματα SMS(εξερχόμενα, εισερχόμενα). Η υπηρεσία περιαγωγής παρέχεται από την εταιρεία SIMMIN.

Φιλικό Πρόσωπο

Για τη Minoan Lines ανθρωποκεντρική φιλοσοφία σημαίνει πρώτα απ'όλα προσήλωση στον άνθρωπο. Η μέριμνα για το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας είναι διαρκής και ειλικρινής. Η αλληλεπίδραση του προσωπικού και της διοίκησης, η ομαδικότητα, ο ενεργός ρόλος στη λήψη αποφάσεων της διοίκησης, είναι η βάση για συνεργασία και διαπροσωπικές σχέσεις που στηρίζονται στην αφοσίωση και στο σεβασμό. Με τη διασφάλιση αξιών και τη λήψη μέτρων η Minoan Lines δείχνει στην πράξη το φιλικό της πρόσωπο.

Επιδείξιμος

Σε κάθε εργαζόμενο, συνεργάτη της εταιρείας, μέτοχο ή επιβάτη.

Επιδείξιμος

Με συνεχή προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού, προάγεται η προσωπική εξέλιξη αλλά και η ανάπτυξη της εταιρείας.

Ισότητα και ίσες ευκαιρίες

Η συνοχή και ομοψυχία της εταιρείας εξασφαλίζεται από τη δυνατότητα παροχής ίσων ευκαιριών προς όλους τους εργαζόμενους.

Ποιότητα και ομαδικότητα

Η ομαδικότητα και η συμμετοχή του προσωπικού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων αποτελεί ένα ουσιαστικό πλεονέκτημα για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της εταιρείας στον ευρύ επιχειρηματικό χώρο.

Βραβεύσεις

Οι βραβεύσεις των νεότευκτων πλοίων της Minoan Lines στους μεγαλύτερους διαγωνισμούς επιβεβαιώνουν την επιμονή και επίπονη προσπάθεια των ανθρώπων της εταιρείας.

ΤΟ **H/S/F Κνωσός Παλάς**, έχει ανακηρυχθεί από το έγκυρο Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό περιοδικό, Cruise & Ferry Info ως το Τελειότερο Cruise Ferry στο κόσμο για το 2000. Στο αγώνισμα Cruise & Ferry Conference/Lloyd's List, στο Λονδίνο, ΤΟ H/S/F Κνωσός Παλάς, έχει βραβευθεί ως το Καλύτερα εσωτερικά διακοσμημένο Cruise Ferry του κόσμου. Ακόμη, για την υπεροχή της στον τομέα παροχής υπηρεσιών η Minoan Lines έχει αποσπάσει το εθνικό Βραβείο Zitelte - Meeting Planner

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Δρομολόγια Εσωτερικού (Ελλάδα)

Δρομολόγιο Ηράκλειο-Πειραιάς-Ηράκλειο

Δρομολόγιο Ηράκλειο-Θεσσαλονίκη-Ηράκλειο

Δρομολόγιο Πάτρα-Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα-Πάτρα

Δρομολόγια Εξωτερικού (Ελλάδα - Ιταλία)

Δρομολόγιο Πάτρα-Αγκώνα-Πάτρα

Δρομολόγιο Πάτρα-Βενετία-Πάτρα

ΤΙΜΕΣ

Γραμμή

Ηράκλειο-Πειραιάς-Ηράκλειο

ΑΠΟ 01/04/2005 ΕΩΣ 30/09/2005

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΘΕΣΗΣ		Τιμές(σε ευρώ)	
		Ηράκλειο - Πειραιάς	Πειραιάς- Ηράκλειο
LD / LS	Deluxe Du/WC	95,50	90,50
A2	2-κλινη εξωτερική DU/WC	79,50	75,50
AB2	2-κλινη εσωτερική DU/WC	73,50	69,50
A4	4-κλινη εξωτερική DU/WC	61,00	57,50
AB4	4-κλινη εσωτερική DU/WC	56,00	53,00
VIP's	Αεροπορικά καθίσματα VIP	45,00	42,50
Deck	Οικονομική χωρίς κλινη	34,00	32,00
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ		Τιμές(σε ευρώ)	
		Ηράκλειο- Πειραιάς	Πειραιάς- Ηράκλειο
MOTO	Μοτό έως 250cc	16,00	15,50
MOTO	Μοτό πάνω από 250cc	24,00	23,00
CAR A	IX έως 4,25μ Μήκος	80,00	78,00
CAR B	IX πάνω από 4,25μ Μήκος	96,00	93,50
VBT	Ρυμούλκες αποσκευών έως 2,5μ Μήκος	50,00	49,50
VAR1	Ρυμούλκες λέμβων, Minibuses, τροχό campers, έως 5,5μ Μήκος	110,00	106,50
VAR2	Ρυμούλκες λέμβων, Minibuses, τροχό campers, από 5,6μ έως 7,5μ Μήκος	130,00	126,00
VAR3	Ρυμούλκες λέμβων, Minibuses, τροχό	150,00	145,00

Παρατηρήσεις:

* Η διαφορά στην τιμή της διαδρομής Ηράκλειο-Πειραιά με Πειραιά-Ηράκλειο προκύπτει από τους διαφορετικούς φόρους λιμένων.

**Μονόκλινη επιπλέον 50%.

*** Τα ποδήλατα μεταφέρονται δωρεάν.

****Τιμές σε ευρώ κατά άτομο, όχημα και διαδρομή, στις τιμές περιλαμβάνονται όλα τα λοιπά έξοδα λιμένων.

Πάτρα-Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα-Πάτρα

ΑΠΟ 01/04/2005 ΕΩΣ 30/09/2005

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΘΕΣΗΣ		Τιμές(σε ευρώ)		
		Πάτρα-Κέρκι	Πάτρα - Ηγουμενίτσα	Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα
LD / LS	Deluxe Du/WC	83,00	79,50	20,00
A2	2-κλινη εξωτερική DU/WC	69,50	66,00	16,50
A3	3-κλινη εξωτερική DU/WC	69,50	66,00	16,50
AB2	2-κλινη εσωτερική DU/WC	64,00	61,00	15,50
AB3	3-κλινη εσωτερική DU/WC	64,00	61,00	15,50
A4	4-κλινη εξωτερική DU/WC	53,00	50,50	12,50
AB4	4-κλινη εσωτερική DU/WC	48,50	46,00	11,50
D	Οικονομική χωρίς κλίνη	29,00	27,50	7,00
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ		Τιμές(σε ευρώ)		
		Πάτρα-Κέρκι	Πάτρα Ηγουμενίτσα	Κέρκυρα Ηγουμενίτσα
MOTO A	Μοτό έως 250cc	17,00	17,00	5,50
MOTO B	Μοτό πάνω από 250cc	25,50	25,50	8,00

CAR A	ΙΧ έως 4,25μ Μήκος	85,00	85,00	27,00
CAR B	ΙΧ πάνω από 4,25μ Μήκος	102,00	102,00	32,50
VBT	Ρυμούλκες αποσκευών έως Μήκος	53,00	53,00	17,00
VAR1	Ρυμούλκες λέμβων, Mini τροχόσπιτα, campers, έως Μήκος	116,50	116,50	37,00
VAR2	Ρυμούλκες λέμβων, Mini τροχόσπιτα, campers, από 5,6 7,5μ Μήκος	138,00	138,00	44,00
VAR3	Ρυμούλκες λέμβων, Mini τροχόσπιτα, campers πάνω από Μήκος	159,00	159,00	50,50

Παρατηρήσεις:

* Μονόκλινη επιπλέον 50%.

** Τα ποδήλατα μεταφέρονται δωρεάν.

***Τιμές σε ευρώ κατά άτομο, όχημα και διαδρομή, στις τιμές περιλαμβάνονται όλα τα λοιπά έξοδα λιμένων.

» ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ

ΓΡΑΜΜΗΣ

ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΑ-Γ

ΑΠΟ 01/01/2005 ΕΩΣ 31/12/2005

ΠΑΤΡΑ - ΑΓΚΩΝΑ και ΑΓΚΩΝΑ ΠΑΤΡΑ				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΘΕΣΗΣ	Χαμηλή Περίοδο		Υψηλή Περίοδο	
	One	Ret	One	Ret
Deluxe Du/WC	260	182	350	245
2-κλινη εξωτερική DU/WC	195	137	270	189

2-κλινη εσωτερική DU/WC	160	112	216	151
3-κλινη εξωτερική DU/WC	165	116	218	153
3-κλινη εσωτερική DU/WC	141	99	196	137
4-κλινη εξωτερική DU/WC	137	96	187	131
4-κλινη εσωτερική DU/WC	112	78	156	109
Πολυθρόνες Αεροπορικού τύπου	76	53	103	72
Deck	52	36	72	50

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Χαμηλή Περίοδο		Υψηλή Περίοδο	
	One	Ret	One	Ret
Αυτοκίνητα, πολυμορφικά αυτοκίνητα, ρυμο αποσκευών, Jeep έως 5,5μ Μήκος	71	50	112	78
Ρυμούλκες, τροχόσπιτα έως 2,5μ Μήκος	51	36	81	57
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες έως 5,5μ Μήκος	123	86	216	151
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες από 5,5μ έως 7,5μ Μήκος	200	140	292	204
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες από 7,5μ Μήκος και άνω	289	202	395	277
Μοτοσυκλέτες, Scooters	32	22	41	29

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ **ΥΨΗΛΗΣ** **ΠΕΡΙΟΔΟΥ**
Από Πάτρα προς Αγκώνα:
 05/08,06/08,12/08-04/09/2005
Από Αγκώνα προς Πάτρα:
 08/07, 09/07, 15/07, 16/07, 22/07 - 07/08

Παρατηρήσεις:
 * Στις τιμές της επιστροφής έχει υπολογιστεί έκπτωση 30%.
 ** Μονόκλινη επιπλέον 50%.
 *** Τα ποδήλατα μεταφέρονται δωρεάν.
 **** Τιμές σε ευρώ, κατ'άτομο όχημα και διαδρομή

Λόγω των συνεχών αυξήσεων στην τιμή του πετρελαίου, είμαστε αναγκασμένοι να εφαρμόσουμε επιβάρυνση καυσίμων 4 Ευρώ ανά διαδρομή, επιβάτη (εκτός παιδιών έως 4 ετών) και όχημα.

Η επιβάρυνση ισχύει από τις 11 Ιουλίου 2005 και μόνο για τις κρατήσεις που θα πραγματοποιηθούν από αυτήν την ημερομηνία και ύστερα.

Σας ευχαριστούμε για την κατανόηση.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ

ΓΡΑΜΜΗΣ

ΠΑΤΡΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ-ΠΑΤΡΑ

ΑΠΟ 01/01/2005 ΕΩΣ 31/12/2005

ΠΑΤΡΑ - ΒΕΝΕΤΙΑ και ΒΕΝΕΤΙΑ - ΠΑΤΡΑ				
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΘΕΣΗΣ	Χαμηλή Περίοδο		Υψηλή Περίοδο	
	One	Return	One Wa	Ret
Deluxe Du/WC	273	191	367	257
2-κλινη εξωτερική DU/WC	205	144	277	194
2-κλινη εσωτερική DU/WC	168	118	227	159
3-κλινη εξωτερική DU/WC	172	120	229	160
3-κλινη εσωτερική DU/WC	146	102	213	149
4-κλινη εξωτερική DU/WC	145	102	195	137
4-κλινη εσωτερική DU/WC	118	83	165	116
Πολυθρόνες Αεροπορικού τύπου	80	56	106	74
Deck	55	39	75	53
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Χαμηλή Περίοδο		Υψηλή Περίοδο	
	One	Ret	One Wa	Ret
Αυτοκίνητα, πολυμορφικά	74	52	121	85

αυτοκίνητα, ρυμούλκες αποσκευών, Jeep έως 5,5μ Μήκος				
Ρυμούλκες, τροχόσπιτα έως 2,5μ Μήκος	53	37	88	62
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες έως 5,5μ Μήκος	129	90	230	161
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες από 5,5μ έως 7,5μ Μήκος	210	147	310	217
Campers, τροχόσπιτα, ρυμούλκες από 7,5μ Μήκος και άνω	299	209	422	295
Μοτοσυκλέτες, Scooters	36	25	44	31
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ: Από Πάτρα προς Βενετία: 05/08,06/08,12/08-04/09/2005 Από Βενετία προς Πάτρα: 08/07, 09/07, 15/07, 16/07, 22/07 - 07/08/2005				

Παρατηρήσεις:

* Στις τιμές της επιστροφής έχει υπολογιστεί έκπτωση 30%

** Μονόκλινη επιπλέον 50%.

*** Τα ποδήλατα μεταφέρονται δωρεάν.

**** Τιμές σε ευρώ κατ'άτομο, όχημα και διαδρομή.

Λόγω των συνεχών αυξήσεων στην τιμή του πετρελαίου, είμαστε αναγκασμένοι να εφαρμόσουμε επιβάρυνση καυσίμων 4 Ευρώ ανά διαδρομή, επιβάτη (εκτός παιδιών έως 4 ετών) και όχημα.

Η επιβάρυνση ισχύει από τις 11 Ιουλίου 2005 και μόνο για τις

κρατήσεις που θα πραγματοποιηθούν από αυτήν την

ημερομηνία και ύστερα.

Σας ευχαριστούμε για την κατανόηση.

ΛΙΣΤΑ ΠΡΟΟΡΙΟΣΜΩΝ



ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Επιστροφή Ταξίδι

Στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς-Ηράκλειο παρέχεται στα εισιτήρια με επιστροφή, έκπτωση στο σκέλος της επιστροφής

Έκπτωση 20%]

Προϋπόθεση για την έκπτωση είναι η ταυτόχρονη έκδοση των εισιτηρίων και για τις δύο διαδρομές (alle/retour).

Ισχύει για τα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων.

Όσα εισιτήρια εκδίδονται με αυτή την έκπτωση δικαιούνται επίσης και την έκπτωση της οικογενειακής προσφοράς.

Η συγκεκριμένη έκπτωση δεν παρέχεται σε κρατήσεις μέσω internet

Φοιτητές

Στις γραμμές εσωτερικού παρέχεται φοιτητική έκπτωση για σπουδαστές ΑΕΙ, ΤΕΙ και Αθλητικού Ανοικτού Πανεπιστημίου.

Έκπτωση 50%]

Ισχύει για καμπίνες Α4, ΑΒ4, Deck και VIP καθίσματα

Απαραίτητη βέβαια είναι η επίδειξη της φοιτητικής ταυτότητας (πάσο) κατά την έκδοση του εισιτηρίου καθώς και κατά το check-in πριν την επιβίβαση στο πλοίο.

οικογενειακή έκπτωση

- Στις γραμμές εσωτερικού παρέχεται οικογενειακή έκπτωση στις τετράκλινες καμπίνες, όπου το ένα άτομο ταξιδεύει δωρεάν
- Ισχύει μόνο για τετραμελείς οικογένειες, όπου το ένα μέλος ταξιδεύει εντελώς δωρεάν

Έκπτωση 100% [Free]

[Έκπτωση 100% Free]

Η θέση είναι 2 από τα εισιτήρια να είναι με ακέραιο ναύλο.

Ηράκλειο-Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη-Ηράκλειο

Η διαδρομή Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο παρέχεται έκπτωση σε θέσεις διαδρομή στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων.

Έκπτωση 25%]

Ατομα με ειδικές ανάγκες

ΟΙ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση σε όλες τις κατηγορίες θέσεων στους επιβάτες με ειδικές ανάγκες.

Έκπτωση 50%]

Πολύτεκνοι

ΟΙ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση στους πολύτεκνους σε όλες τις κατηγορίες θέσεων επιβατών και σε όλες τις διαδρομές.

Έκπτωση 50%]

Ταξίδι με επιστροφή

ΟΙ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) στα εισιτήρια με επιστροφή, έκπτωση στο σκέλος επιστροφής.

Έκπτωση 30%]

Οικογενειακή έκπτωση 2005

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΟΙ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) έκπτωση σε οικογένειες με τέσσερα ή και περισσότερα μέλη με αυτοκίνητο.

Έκπτωση 20%]

Οικογενειακή έκπτωση 2005

στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) έκπτωση σε οικογένειες με τρία ή και περισσότερα μέλη

Έκπτωση 10%]

Συνδυασμένες διαδρομές Εξωτερικού – Εσωτερικού

Οι επιβάτες που ταξιδεύουν στις γραμμές Εξωτερικού (Ιταλία) και συνεχίζουν στις γραμμές Εσωτερικού (Ελλάδα), παρέχεται έκπτωση στο εισιτήριο του Εσωτερικού

Έκπτωση 10%]

Επιβάτες 60 ετών και άνω

στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) στους επιβάτες ηλικίας 60 ετών και άνω.

Έκπτωση 10%]

Φοιτητές & Νέοι έως 26 ετών

στις γραμμές εξωτερικού παρέχεται φοιτητική και νεανική έκπτωση σε όλες τις κατηγορίες ηλικιών.

Έκπτωση 20%]

Happy Birthday

στις γραμμές Εξωτερικού (Ελλάδα - Ιταλία) οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν εκπλήξεις, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, σε επιβάτες που ταξιδεύουν την ημέρα των γενεθλίων τους

Έκπτωση 100% (Free)]

Αναχωρήσεις / Αλλαγές Εισιτηρίων

Από την ημερομηνία έκδοσης του εισιτηρίου και μέχρι 30 ημέρες πριν από την αναχώρηση του πλοίου: επιστρέφεται το 90% της αξίας του εισιτηρίου.

Από 29 ημέρες μέχρι και 7 ημέρες πριν από την αναχώρηση του πλοίου: επιστροφή του 75% της αξίας του εισιτηρίου.

Από 7 ημέρες μέχρι και 24 ώρες πριν από την αναχώρηση του πλοίου: επιστροφή του 50% της αξίας του εισιτηρίου.

Την ίδια ημέρα της αναχώρησης: δεν επιστρέφεται ο ναύλος.

Η επιστροφή χρημάτων πραγματοποιείται μόνο από το πρακτορείο που έχει εκδώσει το εισιτήριο ή τα κεντρικά γραφεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

ΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ

Η ΜΙΝΟΑΝ LINES μέσα από ένα on-line σύστημα κρατήσεων σας διασφαλίζει με ταχύτατες διαδικασίες τις κρατήσεις θέσεων για τα φορτηγά σας οχήματα.

ΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

Οι οδηγοί των φορτηγών οχημάτων οφείλουν να παρουσιάζονται στα λιμενικά γραφεία για check-in τουλάχιστον 3 ώρες πριν από την ώρα της αναχώρησης, έχοντας μαζί τους όλα τα απαραίτητα φορτωτικά και ταξιδιωτικά τους έγγραφα. Σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης του φορτηγού στο λιμάνι αναχώρησης, ο οδηγός θα πρέπει να ενημερώσει έγκαιρα το λιμενικό γραφείο ώστε να μην ακυρωθεί η κράτησή του.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Τα ασυνόδευτα trailers θα πρέπει να βρίσκονται στο λιμάνι τουλάχιστον 4 ώρες πριν τον απόπλου καθότι είναι τα πρώτα οχήματα που επιβιβάζονται.

Λίστα Αναμονής:

Η λίστα αναμονής τηρείται από τον λιμενικό πράκτορα στο λιμάνι αναχώρησης.

Η προτεραιότητα στη λίστα δίνεται ανάλογα με την ώρα άφιξης των οδηγών στο λιμενικό γραφείο.

Η εκφώνηση της λίστας αναμονής ξεκινά 2 ώρες πριν τον απόπλου.

Μετά τη διαδικασία του check-in, ο οδηγός οφείλει να φέρει το όχημά του στον χώρο φόρτωσης, δίπλα στο πλοίο.

Ο οδηγός οφείλει να παρευρίσκεται στο όχημά του από τη στιγμή που αρχίζει η επιβίβαση. Σε περίπτωση απουσίας του οδηγού από το όχημά του κατά την διάρκεια της επιβίβασης, η εταιρεία δεν ευθύνεται για την μη φόρτωσή του στο πλοίο.

ΣΥΧΝΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

Πώς μπορώ να κλείσω εισιτήριο;

Μπορείτε να επικοινωνήσετε με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από το σταθερό σας τηλέφωνο με τη βοήθεια μίας αστικής μονάδας στον αριθμό 801 11 75000 καθημερινά από τις 08:00 το πρωί μέχρι τις 21:00 το βράδυ. Εναλλακτικά, μπορείτε να απευθυνθείτε σε ένα από τα κεντρικά γραφεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ή στους συνεργαζόμενους ταξιδιωτικούς σας πράκτορες.

Πως μπορώ να μάθω την τιμή του εισιτηρίου για τη διαδρομή που θέλω να ξιδέψω;

Μπορείτε να επικοινωνείτε με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από το σταθερό σας τηλέφωνο με χρέωση μίας αστικής μονάδας στον αριθμό 801 11 75000 καθημερινά από τις 08:00 έως τις 20:00 το βράδυ. Εναλλακτικά, μπορείτε να απευθύνεστε σε ένα από τα [κεντρικά πρακτορεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ](#) ή στους συνεργαζόμενους ταξιδιωτικούς σας πράκτορες. Κατήσεις γίνονται επίσης μέσω του Ίντερνετ κάνοντας click στο αντίστοιχο banner. Μέσω του [Πίνακα Δρομολογίων](#) στην ιστοσελίδα μας, αφού επιλέξετε τη διαδρομή που σας ενδιαφέρει, θα εμφανιστούν αναλυτικά τα δρομολόγια. Στην ενότητα τιμές θα μπορέσετε να ενημερωθείτε για την τιμολόγηση των Δρομολογίων.

Πως μπορώ να πληροφορηθώ τις ειδικές προσφορές και εκπτώσεις που προσφέρουν οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ;

Στην ενότητα Δρομολόγια της ιστοσελίδας μας μπορείτε να επιλέξετε τις Προσφορές. Επιπλέον, μπορείτε να ενημερωθείτε για τις εκάστοτε ισχύουσες προσφορές τηλεφωνώντας από το σταθερό σας τηλέφωνο με χρέωση μίας αστικής μονάδας στον αριθμό 801-11-75000 καθημερινά από τις 08:00 έως τις 21:00 το βράδυ ή επικοινωνώντας με τους συνεργαζόμενους ταξιδιωτικούς σας πράκτορες.

Για οποιοδήποτε πρόβλημα ή ερώτηση παρακαλούμε μην διστάσετε να επικοινωνήσετε μαζί μας στη διεύθυνση customer@minoan.gr. Για τυχόν παραλείψεις στα συχνά ερωτήματα σας ελπίζουμε την κατανόησή σας και σας εγγυόμαστε ότι και με την δική σας συμβολή θα πληρουτώνται συνεχώς.

Για οποιοδήποτε πρόβλημα ή ερώτηση παρακαλούμε μην διστάσετε να επικοινωνήσετε μαζί μας στη διεύθυνση customer@minoan.gr. Για τυχόν παραλείψεις στα συχνά ερωτήματα σας ελπίζουμε την κατανόησή σας και σας εγγυόμαστε ότι και με την δική σας συμβολή θα πληρουτώνται συνεχώς.

3 SUPERFAST FERRIES



ΒΙΒΛΙΟ ΠΡΟΦΗΛ

Η Superfast Ferries, ο νεότερος και γρηγορότερος στόλος σας καλωσορίζει σε μία έχαστη ταξιδιωτική εμπειρία. Το 1995 η Superfast Ferries δρομολόγησε στην Αδριατική τα πρώτα γερμανικής κατασκευής πλοία. Συνδυάζοντας ταχύτητα και υψηλές υπηρεσίες η Superfast Ferries γρήγορα έγινε κυρίαρχη δύναμη στην Αδριατική. Το 1998 τα Superfast III και IV, φιλανδικής κατασκευής προστέθηκαν στον στόλο Superfast και ακολούθησαν τα V και VI, τα οποία παραδόθηκαν το 2001 από τα γερμανικά ναυπηγεία Howaldtswerke.

Τα Superfast Ferries είναι τα πρώτα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία με πιστοποιητικό ISO 9002. Ένας τίτλος-εγγύηση για την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, ο οποίος απονεμήθηκε στα Superfast Ferries το 1998 από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations, τού διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping. Σήμερα ένας στόλος από 6 ταχύτατα και υπερασύγχρονα πλοία σας προσφέρει καθημερινά δρομολόγια από το λιμάνι της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας προς τα λιμάνια της Ανκώνας και του Μπάρι της Ιταλίας.

Αλλά δεν σταματάμε εδώ. Η φροντίδα των Superfast Ferries για αναβάθμιση υπηρεσιών και οικονομικών είναι συνεχής και, σίγουρα, δεν περιορίζεται σε σύνορα. Εξελλίσσεται διαρκώς και ευρύνεται, όπως ακριβώς και οι στόχοι της εταιρείας. Έτσι από το Μάιο και τον Ιούλιο του 2001 η Superfast Ferries ενώνει με καθημερινά δρομολόγια το λιμάνι του Rostock στη Γερμανία με το λιμάνι του Hanko στη Νότια Φιλανδία προσφέροντας, και στη Θάλασσα της Βαλτικής, Superfast ταχύτητα, συνέπεια και εξυπηρέτηση. Όλα, δηλαδή, όσα έχουν ήδη καθιερώσει τα Superfast Ferries ως την πρώτη επιλογή στην Αδριατική! Τώρα η Superfast Ferries ενώνει απ' ευθείας το λιμάνι του Rosyth, στο Εδιμβούργο της Σκωτίας και το Zeebrugge στο Βέλγιο.

Η Superfast Ferries επελέγει τον Σεπτέμβριο του 2000 από τον κρατικό οργανισμό Scottish Enterprise ως η πλέον ικανή και ειδικευμένη εταιρία για τη δρομολόγηση επιβατηγών-επιβατοεπιβατικών πλοίων για την εξυπηρέτηση της γραμμής Σκωτίας-Βορείου Ηπειρωτικής Ευρώπης, μεταξύ του λιμένα του Rosyth πλησίον του Εδιμβούργου και λιμένα στην Ηπειρωτική Ευρώπη. Ο διαγωνισμός έγινε μεταξύ 42 εταιριών που αρχικώς εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τη σύνδεση Σκωτίας - Ηπειρωτικής Ευρώπης και τελικά μεταξύ 4 μεγάλων

ρωπαϊκών εταιριών της Επιβατηγού Ναυτιλίας που έφθασαν στο καταληκτικό στάδιο του αγωνισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι το νέο δρομολόγιο των πλοίων Superfast, μεταξύ του μένα Rosyth στην περιοχή του Εδιμβούργου και του Zeebrugge αποτελεί την πρώτη ευθείας σύνδεση της Σκωτίας με την Ηπειρωτική Ευρώπη και θα εκτελείται σε περίπου 1,5 ώρες, ήτοι σε σημαντικά λιγότερο χρόνο από αυτόν που απαιτείται σήμερα για τη μετάβαση από τη Σκωτία στην Ηπειρωτική Ευρώπη, η οποία μέχρι τώρα εκτελείτο μόνο με συνδυασμό οδικής και θαλάσσιας μεταφοράς. Αποτελεί έτσι μία πραγματική επανάσταση για τον εμπόριο και τον τουρισμό.

Η Superfast Ferries πρόσφατα αναδείχτηκε και πάλι πρώτη σε διαγωνισμό για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Η Superfast Ferries, διαχειρίστρια πλοίων του www.attica-group.com, εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διαθέτει το νεότερο, γρηγορότερο και, επιπλέον, τον καλύτερο αναπτυσσόμενο στόλο!

Από την ίδρυσή της δρομολογεί συνεχώς νέα, υπερσύγχρονα πλοία και επεκτείνει τις δραστηριότητές της, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη, επιτυγχάνοντας έτσι να γίνει η πρώτη ελληνική εταιρία της επιβατηγού ναυτιλίας που επεκτείνεται



Ευρωπαϊκά.

Το Superfast XII, το οποίο παραδόθηκε τον Οκτώβριο του 2002, ολοκλήρωσε τον στόλο της Superfast Ferries. Το ολοκαίνουργιο πλοίο είναι τεχνολογικό επίτευγμα, επανδρωμένο με το πιο σύγχρονο σύστημα πλοήγησης, που σας εξασφαλίζει ένα ασφαλές και ευχάριστο ταξίδι.

Superfast V, Superfast VI

Κατασκευασμένα στη Γερμανία το 2001

Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα (Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
1,595	1.000	28,9	203.9	25
				10

Superfast VII, Superfast VIII

Κατασκευασμένα στη Γερμανία το 2001

Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα	(Μήκος (m))	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
626	900	30.4	203.3	25	10

Superfast IX, Superfast X

Κατασκευασμένα στη Γερμανία το 2001, παραδόθηκαν

το 2002

Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα (kn)	Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
626	900	30.4	203.3	25	10

ΕΠΙΒΑΣΗ

Οι διαδικασίες επιβίβασης και η έκδοση παραστατικών ξεκινούν αρκετές ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου.

Ο οδηγός θα πρέπει να βρίσκεται στο λιμάνι τουλάχιστον 3 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου, διαφορετικά, θα πρέπει να επικοινωνήσει με τον Λιμενικό Πράκτορα, ώστε να μην ακυρωθεί η κράτησή του.

Η λίστα αναμονής γράφεται στο πρακτορείο των Superfast Ferries στο λιμάνι αναχώρησης. Η προτεραιότητα στους οδηγούς δίνεται ανάλογα με την ώρα άφιξής τους στο πρακτορείο. Παρακαλούνται οι οδηγοί όπως και οι φορτωτές να φέρουν μαζί τους τα φορτωτικά τους έγγραφα κατά την έκδοση των αναγκαίων παραστατικών στο πρακτορείο.

Μετά την έκδοση όλων των αναγκαίων παραστατικών, ο οδηγός θα πρέπει να φέρει το φορτηγό στον ειδικό χώρο στάθμευσης, δίπλα στο πλοίο και να ενημερώνει τον ύπαρχο για την άφιξή του.

Είναι απαραίτητο ο οδηγός να βρίσκεται κοντά στο φορτηγό του από τη στιγμή που αρχίζει η επιβίβαση.

Η εταιρία δε φέρει καμία ευθύνη στην περίπτωση που ο οδηγός απουσιάζει από το φορτηγό του, την ώρα της επιβίβασης, με αποτέλεσμα να χάσει την αναχώρηση.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ CARGO

Τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίσουν το λιμάνι της επιβίβασης με την πρύμνη ή το λιμάνι της αποβίβασης με την πλώρη, όταν βέβαια η κατασκευή του λιμανιού επιτρέπει να γίνει τέτοιο, έτσι ώστε το πρώτο φορτηγό που επιβιβάζεται να είναι το πρώτο που αποβιβάζεται.

Τα πλοία διαθέτουν κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης για συνεχή παρακολούθηση των φορτίων, έχοντας έτσι τη δυνατότητα πρόληψης ζημιάς ή ατυχήματος.

Ειδικά για τα φορτηγά ψυγεία υπάρχουν λήψεις ρεύματος 380 Volts, που έχουν τη δυνατότητα μέσω μετασχηματιστή να παράγουν και 220 volts.

Υπάρχει κεντρική μονάδα πληροφοριών, μέσω της οποίας, παρέχονται πληροφορίες για χιλιόμετρικές αποστάσεις μεταξύ Ευρωπαϊκών ή Ελληνικών πόλεων, σταθμούς καυσίμων, οδοί, κ.λπ. Η εταιρεία διαθέτει επίσης απαγόρευσης κυκλοφορίας σε Ευρωπαϊκά κράτη και άλλες χρήσιμες, για τον οδηγό, πληροφορίες. Επιπλέον, οι οδηγοί έχουν τη δυνατότητα να επικοινωνούν με την εταιρεία τους μέσω όλων των μέσων επικοινωνίας του ταξιδιού.

Σε κάθε πλοίο φροντίσαμε να υπάρχει ένας χώρος αποκλειστικά για τους οδηγούς, εξοπλισμένος στις ανάγκες και τις απαιτήσεις τους. Στο χώρο αυτό, οι οδηγοί, μπορούν να ξεκουραστούν τις νύκτες με τον σεφ των Superfast Ferries, να ψυχαγωγηθούν βλέποντας κινηματογραφικές επιτυχίες στο video και παίζοντας επιτραπέζια παιχνίδια, λαμβάνοντας τον καφέ ή το aperitif που θα έχει ετοιμάσει ο μπάρμαν του πλοίου. Στο πλαίσιο της πολύπλευρης παροχής υπηρεσιών, η Superfast Ferries συνεργάζεται με την Blue Star Ferries, ώστε μέσα από ένα κοινό σύστημα κρατήσεων και επικοινωνίας να μπορείτε να κάνετε κρατήσεις για συνδυασμένο ταξίδι, γλιτώνοντας σας έτσι από ταλαιπωρία και έξοδα.

Για περισσότερες πληροφορίες και κρατήσεις όσον αφορά την Blue Star Ferries παρακαλούμε απευθυνθείτε στα κεντρικά γραφεία στο τηλέφωνο (01) 8919109 ή στους τοπικούς αντιπροσώπους.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Επικίνδυνα φορτία: Τα Superfast Ferries είναι εξοπλισμένα με τα απαραίτητα μέσα ασφαλείας για να μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, σύμφωνα με τους κανονισμούς IMDG.

Για να γίνει κράτηση για φορτηγό, που μεταφέρει επικίνδυνα φορτία, είναι απαραίτητη η αποστολή φαξ στο Τμήμα Cargo των Superfast Ferries στη χώρα σας, δίνοντας την εξής πληροφορία:

ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ (UNITED NATIONS NUMBER OF CARGO) και απαραίτητο, προκειμένου να ολοκληρώνονται έγκαιρα όλες οι απαραίτητες διατυπώσεις

τις αρμόδιες αρχές, να αποστέλλεται, μέσω φαξ, στο πρακτορείο των Superfast Ferries στο λιμάνι αναχώρησης το **Dangerous Goods Declaration Form** του φορτίου, μία ημέρα πριν την αναχώρηση του πλοίου.

Για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, υπάρχει επιπλέον χρέωση, βάσει του καταστατικού του Τμήματος Cargo της Superfast Ferries

ΑΝΩΜΑΛΑ ΦΟΡΤΙΑ

Για τη μεταφορά ανώμαλων φορτίων είναι απαραίτητη η έγκαιρη ενημέρωση του Τμήματος Cargo στα κεντρικά γραφεία των Superfast Ferries.

Ένα φορτίο χαρακτηρίζεται ανώμαλο όταν:

το ύψος του φορτηγού ξεπερνά τα 4 μέτρα

το πλάτος του φορτηγού ξεπερνά τα 2,60 μέτρα

το μέγιστο βάρος ανά άξονα τροχού ξεπερνά τους 12 τόνους

το συνολικό βάρος του φορτηγού με το φορτίο ξεπερνά τους 40 τόνους.

Αερομικρά και γεωργικά μηχανήματα μεταφέρονται μόνο όταν είναι φορτωμένα σε trailers.

Η χρέωση του ναύλου - αφού πρώτα γίνουν γνωστά τα χαρακτηριστικά του φορτίου με αποστολή φαξ στο Τμήμα Cargo της Superfast Ferries της χώρας σας - καθορίζεται μετά από δική συμφωνία.

Τα Superfast Ferries διατηρούν το δικαίωμα να αρνηθούν τη μεταφορά φορτηγού με επικίνδυνο ή ανώμαλο φορτίο, εφόσον δεν τηρούνται από την πλευρά του φορτωτή ή του μεταφορέα όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις μεταφοράς καθώς και αν το φορτηγό είναι επικινδύνο για τη δημόσια υγεία ή για την ασφάλεια και ευστάθεια του πλοίου.



Κάρτα Μέλους SuperClub:

- Ειδικά για τους επαγγελματίες οδηγούς, η Superfast Ferries παρέχουν μία μοναδική σειρά προνομίων και προσφορών:
- Έκπτωση στο εστιατόριο Self – Service
- Έκπτωση 20% στο εστιατόριο A la Carte
- Έκπτωση στα μπαρ
- Εκπτώσεις και προσφορές στα καταστήματα, σε επιλεγμένα είδη.

Απόκτηση κάρτας Μέλους

Μπορείτε να προμηθευτείτε την αίτηση SuperClub από τη Ρεσεψιόν του πλοίου. Επιστρέψτε με συμπληρωμένη στη Ρεσεψιόν προσκομίζοντας την επαγγελματική σας άδεια οδήγησης και τη φορτωτική του συγκεκριμένου ταξιδιού. Σε 28 ημέρες θα παραλάβετε ταχυδρομικά την προσωπική σας κάρτα SuperClub.

Παρουσιάζετε πάντα την κάρτα σας SuperClub πριν από κάθε συναλλαγή στο πλοίο.

4 BLUE STAR

Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε.

Η Εταιρία

Εταιρικό Προφίλ

Διοικητικό Συμβούλιο

- | | |
|-------------------------------|--|
| Χαράλαμπος Σ. Πασχάλης | - Πρόεδρος / Μη Εκτελεστικό μέλος |
| Μιχαήλ Γ. Γιαλούρης | - Αντιπρόεδρος / Εκτελεστικό μέλος |
| Μιχαήλ Γ. Σακέλλης | - Διευθύνων Σύμβουλος / Εκτελεστικό Μέλος |
| Σπυρίδων Χ. Πασχάλης | - Εντεταλμένος Σύμβουλος / Εκτελεστικό μέλος |
| Αλέξανδρος Π. | - Σύμβουλος/ Εκτελεστικό μέλος |

Παναγόπουλος

Αντώνης Δημοσθ.	- Σύμβουλος/ Εκτελεστικό μέλος
Στρίντζης	
Περικλής Σ. Παναγόπουλε	- Σύμβουλος/ Εκτελεστικό μέλος
Δημήτριος Ι. Κλάδος	- Σύμβουλος/ Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος
Εμμανουήλ Ε.	- Σύμβουλος/ Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος
Καλπαδάκης	μέλος

Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου

Η Εταιρία λειτουργεί Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου όπως αυτό ορίζεται από την απόφαση 204/14.11.2000 άρθρο 12 της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και το Νόμο 3016/17.5.2002. Ο υπεύθυνος του Τμήματος είναι ο κ. Γεώργιος Βασιλόπουλος. Γεννήθηκε το 1967. Σπούδασε Οικονομικά και Διοίκηση Επιχειρήσεων. Εργάζεται στην Εταιρία από το 1999 και στις οικονομικές υπηρεσίες Ναυτιλιακών Εταιριών του κ. Π. Παναγόπουλου από το 1993.

Τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη της Εταιρίας είναι:

Νικόλαος Ι. Ταπίρης	- Οικονομικός Διευθυντής
Διονύσιος Γ.	- Εμπορικός Διευθυντής Γραμμών Εσωτερικού
Θεοδωράτος	
Αντώνιος Δημοσθ.	- Διευθυντής Ξενοδοχειακού Γραμμών
Στρίντζης	Εσωτερικού
Κωνσταντίνος Σ. Μαρ	- Διευθυντής Λειτουργίας και Τεχνικής Υποστήριξης
Μαρία Σ. Σταμούλη	- Νομικός Σύμβουλος

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και τα στελέχη της Εταιρίας έχουν μακρόχρονη πείρα και ειδικές γνώσεις στον τομέα που δραστηριοποιείται η Εταιρία.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η **BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.** ιδρύθηκε την 10η Νοεμβρίου 1992 (ΦΕΚ 28/23.11.1992) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών με αριθμό 574/06/Β/92/34. Η διάρκειά της έχει ορισθεί μέχρι το 2091 με δυνατότητα παράτασης. Η εταιρία έχει έδρα τη Βούλα Αττικής, Λεωφ. Κ. Καραμανλή 157, Τ.Κ. 166 73, τηλ.: 210 19840, fax: 210 8919849.

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου ανήκει κυρίως στην κατηγορία οικονομικής δραστηριότητας αλάσσιες και Ακτοπλοϊκές Μεταφορές (ΣΤΑΚΟΔ) 611.0.

Η ιστορία του Ομίλου BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ξεκινάει από το 1897 με τη δραστηριοποίηση στη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπορευομένων μεταξύ Πειραιά, Πάτρας, νήσων και Ιταλίας. Τις δεκαετίες 1980 και 1990 η εξέλιξη των δραστηριοτήτων της εταιρίας ήταν αλματώδης αποκτώντας σημαντικό μερίδιο στις θαλάσσιες γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού.

Το 1999 η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ απέκτησε το 38,87% των μετοχών της Εταιρίας και εύρυνε το ποσοστό συμμετοχής της στο 48,57% το 2000.

Μετά την εξαγορά της από την ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, η Εταιρία αλλάζει εμπορικό όνομα, ονομάζεται Blue Star Ferries και προχωράει σε πλήρη αναδιοργάνωση των λειτουργιών της.

Την Εταιρία εκπροσωπούν οι κ.κ. Μιχαήλ Γιαλούρης, Μιχαήλ Σακέλλης, Σπυρίδων Αρσάλης, Αλέξανδρος Παναγόπουλος και Περικλής Παναγόπουλος ενεργώντας ανά δύο από κοινού.

Περιεχόμενο Εργασιών – Ανάπτυξη Δραστηριότητας

Η **BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.** είναι αμιγώς ναυτιλιακή εταιρία με σημαντική παρουσία στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές γραμμές καθώς και στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας. Ο Όμιλος διαθέτει οκτώ (8) πλοία, από τα οποία τα επτά (7) είναι επιβατηγά-οχηματαγωγά και το ένα (1) είναι τύπου catamaran και μεταφέρει μόνο επιβάτες. Από τα επτά (7) επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, τα πέντε (5) αποκτήθηκαν από τα μέσα του 2000 και έπειτα.

Η διαχείριση και λειτουργία των πλοίων BLUE STAR γίνεται κατά τα πρότυπα του κώδικα ασφαλείας ποιότητας ISO 9001:2000. Επίσης, η BLUE STAR FERRIES έχει πιστοποιηθεί κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001.

Η δραστηριοποίηση του Ομίλου στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές με νεότευκτα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία βαίνει συνεχώς αυξανόμενη την τελευταία πενταετία.

Ειδικότερα ο Όμιλος δραστηριοποιείται στις ακόλουθες γραμμές:

Γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας

Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι με τα πλοία BLUE STAR 1 και το BLUE HORIZON.

Γραμμές Αιγαίου

- Πειραιάς-(Σύρος)-Πάρος-Νάξος-(Τος)-Σαντορίνη-(Αμοργός) με τα πλοία BLUE STAR PAROS και BLUE STAR NAXOS. Επίσης, πραγματοποιούνται τακτικές προσεγγίσεις στα νησιά
- Ηρακλειά-Σχοινούσα-Κουφονήσια-Αστυπάλαια-Κάλυμνο.
- Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος-(Πάρος) με το πλοίο BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ.
- Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος με το πλοίο SUPERFERRY II.
- Ραφήνα-Τήνος-Μύκονος-Πάρος με το catamaran SEAJET 2.
- Πειραιάς-Κως-Ρόδος και Πάτμος-Λέρος-Σύρος-Μύκονος-Αμοργός με το πλοίο BLUE STAR 2.

Τα πλοία του Ομίλου παρέχουν τη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και οχημάτων (φορτηγά, Ι.Χ. αυτοκίνητα, τροχόσπιτα, λεωφορεία, μοτοσικλέτες). Τα έσοδά τους προέρχονται κατά κύριο λόγο από ναύλους και από παροχή υπηρεσιών επί των πλοίων.

Νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας

Η Ελληνική Ακτοπλοία διέπεται από τις διατάξεις του Νόμου 2932/2001 "περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές", ενώ από 01.01.2004 βρίσκεται σε ισχύ ο Οικονομικός Κανονισμός 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας υπάρχει πλήρης ελευθερία των θαλασσίων μεταφορών και τα πλοία που δραστηριοποιούνται υπόκεινται μόνο σε διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς για την αξιολογία και την ασφάλεια των πλοίων, φορτίων και επιβατών.

Διάρθρωση Ομίλου

Η διάρθρωση του Ομίλου BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. παρουσιάζεται στο ακόλουθο οργανόγραμμα:

Οργανόγραμμα



**ΔΙΑΦΥΛΑΞΗ ΟΜΙΛΟΥ
BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.**

BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.
(Εισηγμένη στο Χ.Α.)

BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.
100% θυγατρική της
BLUE STAR Ν.Α.Ε.

THELMO MARINE S.A.
100% θυγατρική της
BLUE STAR Ν.Α.Ε.

STRINTZIS LINES SHIPPING LTD.
100% θυγατρική της
BLUE STAR Ν.Α.Ε.

WATERFRONT NAVIGATION COMPANY
100% θυγατρική της
BLUE STAR Ν.Α.Ε.

BLUE ISLAND SHIPPING INC.
100% θυγατρική της
BLUE STAR Ν.Α.Ε.

BLUE STAR FERRIES S.A.
Διαχειρίστρια πλοίων εξωτερικού
100% θυγατρική της
BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΚΟΙΝΟΠΡΑΣΙΑ BLUE STAR FERRIES

Ετην Οικονομική Διεύθυνση λειτουργεί Τμήμα Μετόχων και στη Διεύθυνση Marketing και πωλήσεων λειτουργεί Υπηρεσία Εταιρικών Ανακοινώσεων.

Προσωπικό

εξέλιξη του μέσου όρου του προσωπικού που απασχολήθηκε στην Εταιρία και στον Όμιλο 2003 και το 2004, έχει ως ακολούθως:

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΕΤΑΙΡΙΑ		ΟΜΙΛΟΣ	
	2004	2003	2004	2003
Διοικητικό προσωπικό	23	23	89	93
Ναυτικοί (Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώμα)	141	269	516	674
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	164	292	605	767



Η αξιοπιστία της Blue Star Ferries αποδεικνύεται και έμπρακτα, καθώς είναι πιστοποιημένη κατά ISO 9001:2000. Μια

απόδειξη ποιότητας που απονεμήθηκε από τον Αμερικάνικο Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations, του διεθνούς ομίλου American Bureau.

BlueCargo Κρατήσεις

Η BLUE STAR FERRIES σας προσφέρει κρατήσεις μέσω Ηλεκτρονικού Υπολογιστή ή σύνδεση με τους αντιπροσώπους μας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες *in line*.

Πώς να κάνετε κρατήσεις

- Επικοινωνήστε με ένα από τα παρακάτω γραφεία **BLUE STAR**

FERRIES και κρατήστε τη θέση σας.

- 48 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου επιβεβαιώστε την κράτησή σας, έχει ισχύ.
- Για κάθε κράτηση σας δίνεται ένας κωδικός αριθμός (αριθμός κράτησης).

- Ο κωδικός αριθμός είναι απαραίτητος για την επιβίβασή σας και για όποιες αλλαγές χρειαστεί να κάνετε.

ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ



Οι διαδικασίες επιβίβασης και η έκδοση παραστατικών ξεκινούν αρκετές ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου. Ο οδηγός θα πρέπει να βρίσκεται στο λιμάνι τουλάχιστον 3 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου, διαφορετικά θα πρέπει να επικοινωνήσει με το λιμενικό πράκτορα, ώστε να μην ακυρωθεί η κράτησή του. Η λίστα αναμονής γράφεται στο πρακτορείο της BLUE STAR FERRIES στο λιμάνι αναχώρησης. Η προτεραιότητα στους οδηγούς δίνεται ανάλογα με την ώρα άφιξής τους στο πρακτορείο. Η εκφώνηση της λίστας αναμονής

γίνεται δύο ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου. Μετά την έκδοση όλων των αναγκαίων παραστατικών, ο οδηγός θα πρέπει να φέρει το φορτηγό στον ειδικό χώρο στάθμευσης δίπλα στο πλοίο και να ενημερώσει τον Υπάρχο για την άφιξη του. Είναι απαραίτητο ο οδηγός να βρίσκεται κοντά στο φορτηγό του από τη στιγμή που αρχίζει η επιβίβαση. Η εταιρεία δε φέρει καμία ευθύνη στην περίπτωση που ο οδηγός απουσιάζει από το φορτηγό του κατά την ώρα της επιβίβασης, με αποτέλεσμα να χάσει την αναχώρηση.



BlueCargo
Δρομολόγια

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΙΜΕΣ ΣΕ EURO
	ΠΑΤΡΑ - ANKONA ΔΕΥΤΕΡΑ έως ΚΥΡΙΑΚΗ
ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.	450
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. ΜΕΧΡΙ 9,1Μ.	510
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ.	590

13,5Μ.		
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)	600	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.	670	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.	700	
ΑΝΚΟΝΑ - ΠΑΤΡΑ		
ΚΥΡΙΑΚΗ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚ ΣΑΒΒΑΤΟ		
ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.	510	600
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. ΜΕΧ	560	660
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ 13,5Μ.	660	670
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)	670	680
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.	750	820
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.	780	850

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΙΜΕΣ ΣΕ EURO	
ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΝΚΟΝΑ		
ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΚΥΡΙΑΚΗ		
ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.	420	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. 9Μ.	480	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ 13,5Μ.	570	
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)	580	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.	640	
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.	670	
ΑΝΚΟΝΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΤΡΑ		
ΚΥΡΙΑΚΗ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚ ΣΑΒΒΑΤΟ		

ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.	510	600
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. 9Μ.	560	660
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ 13,5Μ.	660	670
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)	670	680
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.	750	820
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.	780	850

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ		ΤΙΜΕΣ ΣΕ EURO
		ΠΑΤΡΑ - ΜΠΑΡΙ - ΠΑΤΡΑ
		ΔΕΥΤΕΡΑ έως ΚΥΡΙΑΚΗ
ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.		305
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. ΜΕΧ		365
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ 13,5Μ.		425
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)		395
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.		455
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.		485
		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΜΠΑΡΙ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

		ΔΕΥΤΕΡΑ έως ΚΥΡΙΑΚΗ
ΦΟΡΤΗΓΟ ΜΕΧΡΙ 7Μ.		283
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 7,1Μ. ΜΕΧΡ		313
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 9,1Μ 13,5Μ.		353
TRAILER (ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ)		323

ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 13,6Μ. 16,5Μ.	383
ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΠΟ 16,6Μ. 18Μ.	413

BlueCargo
Φορτία

Για τη μεταφορά ανώμαλων φορτίων είναι απαραίτητη η έγκαιρη ενημέρωση του Τμήματος Cargo στα κεντρικά γραφεία της **BLUE STAR FERRIES**.



Ένα φορτίο χαρακτηρίζεται ανώμαλο όταν:

- α) το ύψος του φορτηγού ξεπερνά τα 4 μέτρα
- β) το πλάτος του φορτηγού ξεπερνά τα 2,60 μέτρα
- γ) το μέγιστο βάρος ανά άξονα τροχού ξεπερνά τους 12 τόνους
- δ) το συνολικό βάρος του φορτηγού με το φορτίο ξεπερνά τους 40 τόνους.

Μηχανικά και γεωργικά μηχανήματα μεταφέρονται μόνο όταν είναι φορτωμένα σε trailers.

Η χρέωση του ναύλου - αφού πρώτα γίνουν γνωστά τα χαρακτηριστικά του φορτίου με τηλεφωνική φωνή στο Τμήμα Cargo της εταιρίας - καθορίζεται μετά από ειδική συμφωνία.

Η **BLUE STAR FERRIES** διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά φορτηγού με ανώμαλο φορτίο, εφόσον δεν τηρούνται από την πλευρά του φορτωτή του φορτηγού όλες οι προϋποθέσεις για την ασφαλή μεταφορά του και αν το φορτηγό είναι επικίνδυνο για τη δημόσια υγεία ή για την ασφάλεια και ευστάθεια του πλοίου.

Κάρτα Μέλους STARCLUB

Ειδικά για τους επαγγελματίες οδηγούς, η Blue Star Lines έχει προβλέψει μία σειρά από μοναδικά προνόμια υπηρεσίες από τα οποία μπορείτε να επωφεληθείτε ντاس την κάρτα STARCLUB.

Τι μπορείτε:

- Να ανταλλάξετε συνάλλαγμα πάνω στο πλοίο, σε καλύτερες τιμές.
- Να απολαύσετε εξαιρετικά γεύματα στο Self-Service Εστιατόριο και το ποτό σας στα Bar, σε προνομιακές τιμές.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

- Βλάχος, Γ.Π. (2000) *Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική*. Αθ. Σταμούλης: Αθήνα.
- Γουλιέλμος, Α. (1999), Τόμος 1&2. *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*. Αθ. Σταμούλης: Αθήνα.
- Γουλιέλμος, Α.Α. & Γκιζιάκης Α.Μ. (2001) *Έλεγχος ποιότητας στην Ναυτιλιακή Επιχείρηση*. Αθ. Σταμούλης: Αθήνα.
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998) *Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθ. Σταμούλης: Αθήνα.
- Μυλωνόπουλος, Ν. (1993) *Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις*. Αθ. Σταμούλης: Πειραιάς.
- Μυλωνόπουλος, Ν. *Δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο*. Αθ. Σταμούλης: Αθήνα.

-Ιστοσελίδες

<http://www.anek.gr>

<http://www.minoan.gr>

<http://www.superfast.com>

<http://www.bluestarferries.gr>

