ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ CABOTAGE

Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυσή τους

ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ
Καθηγητού Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ CABOTAGE

Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα
του κλάδου και την επίλυσή τους

ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ
Καθηγητού Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου
Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Αθήνα
2006

ISBN 960-337-070-3
Copyright©2006 ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του. (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η Ελλάδα είναι μια μεσογειακή χώρα, η μεγαλύτερη έκταση της οποίας καλύπτεται από ένα αρχιπέλαγος χιλιάδων νησιών και βραχονησίδων, 227 των οποίων είναι κατοικημένα.

Οι παραλίες, οι θάλασσες και τα νησιά μας, με 15.000 χιλιόμετρα περίπου ακτογραμμή, είναι ένας πολύ αξιοποιήσιμος εθνικός πλούτος, ο οποίος συμβάλλει και θα μπορούσε να συμβάλει ακόμη περισσότερο στην ανάπτυξη της Ελλάδας ως τουριστικός προορισμός, ή τόπος δεύτερης ή εναλλακτικής κατοικίας πολλών Ελλήνων και άλλων Ευρωπαίων.

Τα νησιά όμως αυτά, χωρίς κατάλληλη σύνδεση με το ηπειρωτικό τμήμα της Ελλάδας και της λοιπής Ευρώπης παραμένουν εν πολλοίς αναξιοποίητα, μαραζώνουν και εγκαταλείπονται από τους κατοίκους τους. Όλα αυτά είναι σε βάρος της εθνικής οικονομίας και της συνοχής της χώρας. Η ανάγκη λοιπόν καλύτερης σύνδεσης των νησιών με τα λοιπά αστικά κέντρα της Ελλάδας είναι τουλάχιστον τόσο απαραίτητη για την Ελλάδα όσο είναι ένα κατάλληλο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρέπει λοιπόν να αντιμετωπισθούν οι νησιωτικές συγκοινωνίες με στόχο την τουριστική και λοιπή οικονομική ανάπτυξη των νησιών, το δε ακτοπλοϊκό σύστημα να βελτιωθεί ούτως ώστε να έχει την καλύτερη δυνατή απόδοση για το κοινωνικό σύνολο και τους εμπλεκόμενους επιχειρηματίες.

Τις ανάγκες και τις παραμέτρους λειτουργίας αυτού του συστήματος, θεωρώ ότι με πολύ εμπεριστατωμένο τρόπο και διαχρονικό προβληματισμό αναπτύσσει και αναλύει στο βιβλίο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ & CABOTAGE» ο καθηγητής κ. Χαρίλαος Ψαραύτης. Οι ανησυχίες, αναζητήσεις και αναλύσεις του συγγραφέα πάνε πολλά χρόνια πίσω, από το 1992. Τόσα χρόνια πάνε πίσω και οι προτάσεις του, ακόμα όμως πολύ λίγα φαίνεται να έχουν αλλάξει στον τρόπο σκέψης και λειτουργίας της ακτοπλοΐας. Ο στόλος ανανεώθηκε μόνο μερικώς εν όψει της απελευθέρωσης του cabotage το 2004, αλλά παρ' όλες τις προσπάθειες και διαβεβαιώσεις το σύστημα λειτουργεί εν πολλοίς όπως και παλιά. Οι ναύλοι δεν έχουν ουσιαστικά απελευθερωθεί για όλη την Ελλάδα, παρ' όλες τις κατά καιρούς εξαγγελίες, η δε διατήρηση μονοπωλιακών καταστάσεων είναι σε βάρος του ταξιδιώτη μια και οι ναύλοι είναι συγκριτικά υψηλότεροι από αυτούς στις ελεύθερες γραμμές της Αδριατικής. Είναι σαν να φοβόμαστε να αντιμετωπίσουμε την απελευθερωμένη αγορά, παρ' όλο που ενδόμυχα ξέρουμε ότι όπου εμπλέκεται το κράτος στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και τα πράγματα πάνε χειρότερα. Γιατί άραγε;

Πρωτοτυπώντας, η Ελλάδα είχε νομοθετήσει όριο ηλικίας 35 ετών στα ακτοπλοϊκά πλοία. Με τον Νόμο 2932 του 2001 το όριο ηλικίας των 35 ετών μειώθηκε κλιμακωτά έως τα 30 χρόνια, με αποτέλεσμα το 2008 να ήταν ορατός ο κίνδυνος να εξυπηρετείται η Ελλάδα με το μισό ακτοπλοϊκό στόλο αν δεν άλλαζε η νομοθεσία. Είναι προφανές ότι η μείωση του ορίου ηλικίας συνεπάγεται αναγκαστικά αύξηση των εισιτηρίων για να επιτευχθεί

νωρίτερα η απόσβεση των πλοίων, αντικίνητρο για την τουριστική ανάπτυξη των νησιών μας. Επιπροσθέτως, εκτός από τη μαθηματική μείωση του στόλου των επιβατηγών πλοίων, φυσικό επακόλουθο του Νόμου αυτού ήταν να εφαρμόζεται οριακή συντήρηση των ηλικιωμένων πλοίων, τόση μόνο ώστε να μπορέσουν να περάσουν τις αναγκαίες επιθεωρήσεις τους. Προφανώς ελάχιστες βελτιώσεις θα εγίνοντο στον ξενοδοχειακό εξοπλισμό, επειδή είναι οικονομικώς παράλογο να γίνονται μακροχρόνιες επενδύσεις σε πλοία τα οποία θα αποσυρθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό αναγκαστικά επέφερε φαύλο κύκλο εις βάρος των παρεχομένων υπηρεσιών και της εν γένει εμφάνισης της ακτοπλοΐας μας.

Το καλοκαίρι του 2006 η νομοθεσία άλλαξε και ισχύει πλέον και στην Ελλάδα η συμφωνία της Στοκχόλμης, όπως ισχύει σε όλα τα άλλα κράτη της Ευρώπης και όπως το είχε από καιρό προτείνει ο συγγραφέας. Αν αυτή η απόφαση υλοποιηθεί σωστά, πιστεύω ότι θα οδηγήσει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών καθ' ότι τα πλοία θα αποσύρονται μόνο όταν το επιβατηγό κοινό δεν θα τα προτιμά ως μεταφορικό μέσο. Έτσι πιστεύω ότι θα ισορροπήσει η αγορά και θα παρέχονται φθηνότερες και καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες στο επιβατηγό κοινό.

Ο καθηγητής κ. Ψαράυτης αναφέρεται σε περιστατικά όπου η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων συγκοινωνιών αύξησε την επιβατική κίνηση. Παρ' όλο που η εξεύρεση στοιχείων στην Ελλάδα για αντίστοιχες περιπτώσεις είναι προβληματική, η ανάπτυξη της Κρήτης από τη δεκαετία του 1960, αρχικά με τα μεγάλα οχηματαγωγά του Κώστα Ευθυμιάδη, μετασκευασμένα τάνκερς δικής του εμπνεύσεως, των νησιών του Αργοσαρωνικού με τα ιπτάμενα δελφίνια της εταιρείας CERES τη δεκαετία του 1970, καθώς και άλλων νησιών θα πρέπει να συνδεθεί με την ποιότητα των συγκοινωνιών. Οι συγκοινωνίες αυτές όμως δεν βελτιώθηκαν με την πρωτοβουλία γραφειοκρατών, αλλά επιχειρηματιών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη γραμμή της Ιταλίας.

Στην Ελλάδα το ακτοπλοϊκό σύστημα οργανώνεται και ρυθμίζεται από γραφειοκράτες των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νήσων, κανείς εκ των οποίων δεν έχει ιδέα ή έχει ποτέ ασχοληθεί με τη μελέτη και λειτουργία σύνθετων μεταφορικών συστημάτων, με αποτέλεσμα μονίμως να αυτοσχεδιάζουμε. Καλείται δε ο επιχειρηματίας της θάλασσας να επενδύσει στην ακτοπλοΐα, σε ένα πλαίσιο όπου τα λιμάνια προσεγγίσεως, οι ναύλοι και η επάνδρωση ορίζονται από το κράτος με τα γνωστά πια σήμερα αποτελέσματα.

Στόχος για την ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας πρέπει να είναι η προσφορά καταλλήλων συγκοινωνιών ούτως ώστε άνθρωποι και προϊόντα να μεταφέρονται από και προς τα νησιά με γνώμονα το κόστος των προϊόντων ή των υπηρεσιών να είναι αντίστοιχο αυτών της λοιπής Ελλάδας, ούτως ώστε να μην γίνεται αντικίνητρο η μεταφορά ή η διαβίωση στα νησιά.

Για να λειτουργήσει απρόσκοπτα ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να απελευθερωθεί και εφ' όσον είναι απαραίτητο να επιχορηγηθεί για να πετύχει το σκοπό της τουριστικής ανάπτυξης των νησιών μας.

Τις παραμέτρους ελευθερίας και βελτιστοποίησης του ακτοπλοϊκού μεταφορικού συστήματος τις αναφέρει και αναλύει ο καθηγητής κ. Ψαράυτης. Όλα τα πλοία δεν μπορούν

επιτυχώς να προσφέρουν το ίδιο έργο, όλοι οι ταξιδιώτες δεν μπαίνουν στο ίδιο καλούπι. Ορισμένα νησιά τα εξυπηρετούν και αεροπορικές συγκοινωνίες. Το ζητούμενο είναι να προσφέρεται έργο που να ενδιαφέρεται να αγοράσει ένας ταξιδιώτης σε δελεαστική τιμή.

Προφανώς για να υπάρχουν πλοία θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα της επικερδούς εκμεταλλεύσεώς τους. Είναι απαραίτητη η ικανοποιητική απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Πρέπει να μπορούν να γίνονται οι απαραίτητες αποσβέσεις για ανανέωση του πλοίου. Άρα η νομοθεσία θα πρέπει να αλλάξει ούτως ώστε να δίνεται αυτή η δυνατότητα.

Το σύστημα της αγοράς έχει δείξει ότι μπορεί να μεταλλάσσεται προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες για το σύνολο. Η πολιτεία θα πρέπει να αποφασίσει ότι ο ρόλος της θα πρέπει στο εξής να είναι ο έλεγχος της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και η απαραίτητη επιχορήγηση των γραμμών δημοσίων υπηρεσιών ούτως ώστε να αναπτυχθούν όλα μας τα νησιά.

Ο καθηγητής κ. Ψαραύτης, με τη βαθιά του γνώση και εμπειρία στην οργάνωση και λειτουργία μεταφορικών συστημάτων, στο βιβλίο αυτό αναφέρεται σε μελέτες και εργασίες που έχει κάνει για το θέμα της ακτοπλοΐας από το 1992 και, πρωτοτυπώντας, τις κρίνει με βάση τις μετέπειτα εξελίξεις και τη σημερινή εμπειρία. Οι μετέπειτα εξελίξεις τον δικαιώνουν. Τα προβλήματα εν πολλοίς δεν λύθηκαν, η ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας δεν επετεύχθη στο μέτρο του δυνατού.

Μακάρι και άλλοι να ανέλυαν και να έκριναν παλιότερες θέσεις τους. Έτσι θα μάθαιναν γρηγορότερα από τις εμπειρίες τους. θα ήμασταν δε πολύ καλύτερα σήμερα.

Γεώργιος Α. Γράτσος
Πρόεδρος Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

I am not young enough
to know everything.
Oscal Wilde

Το παρόν βιβλίο έχει αντικείμενο την Ελληνική ακτοπλοΐα. Έχει ως κύριο σκοπό τη διαχρονική ανάλυση των προβλημάτων του κλάδου στο διάστημα από το 1992 μέχρι σήμερα και τη διατύπωση προτάσεων για την επίλυσή τους. Η χρονική αυτή περίοδος (15 χρόνια) είναι ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να αναλύσει κάποιος τις εξελίξεις στο ζωτικό αυτό τομέα της οικονομίας της χώρας. Στο διάστημα αυτό, μεταξύ άλλων, υιοθετήθηκε ο Κοινοτικός Κανονισμός για το cabotage (1992), έγιναν τέσσερεις εθνικές εκλογές (1993, 1996, 2000, 2004), ψηφίστηκε ο Νόμος για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας (2001) και έγιναν δύο εναλλαγές στην εξουσία μεταξύ ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας (1993, 2004), κομμάτων με ριζικά διαφορετικές απόψεις για την ακτοπλοΐα, τουλάχιστον φαινομενικά. Κύλησε δηλαδή αρκετό νερό στο αυλάκι.

Στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το αντικείμενο της ακτοπλοΐας περιλαμβάνεται στην ύλη του προπτυχιακού μαθήματος «Οικονομική θαλασσίων Μεταφορών ΙΙ» (8ο εξάμηνο, κατ' επιλογήν υποχρεωτικό). Το παρόν βιβλίο προορίζεται ως ένα από τα βοηθήματα του μαθήματος αυτού, το οποίο περιλαμβάνει και άλλα θέματα. Το βιβλίο θα μπορούσε επίσης να είναι βοήθημα και για οποιοδήποτε άλλο μάθημα σχετικό με την ακτοπλοΐα σε άλλα Ελληνικά ΑΕΙ, όπως και γενικότερο σημείο αναφοράς για όσους ενδιαφέρονται για τον κλάδο της ακτοπλοΐας.

Στο βιβλίο αυτό, τα «εργαλεία» για την ανάλυση των προβλημάτων της Ελληνικής ακτοπλοΐας και τη διατύπωση προτάσεων για την επίλυσή τους είναι βασικά δύο:

Το πρώτο εργαλείο είναι ένα σύνολο δημοσιευμένων και μη κειμένων μου (περίπου 20 τον αριθμό) με αντικείμενο την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Το πρώτο από αυτά ήταν μια εργασία που παρουσιάστηκε το Νοέμβριο του 1992 στο πρώτο Ευρωπαϊκό συνέδριο στρογγυλής τραπέζης για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων στο Delft της Ολλανδίας, λίγο πριν από την ψήφιση του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992 για το cabotage. Το τελευταίο είναι ένα άρθρο που δημοσιεύθηκε στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τον Ιανουάριο του 2006. Ενδιάμεσα υπήρξαν αρκετά άλλα κείμενα, είτε επιστημονικού, είτε εκλαϊκευμένου περιεχομένου. Μερικά από τα κείμενα αυτά παρατίθενται αυτούσια και μερικά ως αποσπάσματα. Μερικά είναι γραμμένα στα αγγλικά και μερικά στα ελληνικά, άρα το βιβλίο είναι ουσιαστικά δίγλωσσο. Η προφανής παραδοχή είναι ότι ο αναγνώστης του βιβλίου ξέρει και τις δύο γλώσσες, και αυτή είναι λογική για κάποιον Έλληνα που ενδιαφέρεται για το αντικείμενο αυτό.

Το δεύτερο, και ίσως πλέον σημαντικό, εργαλείο του βιβλίου είναι ο εκ των υστέρων σχολιασμός που παρατίθεται, υπό το πρίσμα αφ' ενός μεν των συνθηκών που εκάστοτε επικρατούσαν στην ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών, αφ' ετέρου δε των σημερινών συνθηκών και του τι προοιωνίζεται για το μέλλον. Η σχετική ανάλυση έχει κυρίως σκοπό να δούμε τι από όσα γράφτηκαν τότε ισχύουν (ή δεν ισχύουν) και σήμερα. Τι από όσα είχαν προβλεφθεί τότε βγήκε σωστό και τι λάθος. Τι άλλαξε και τι δεν άλλαξε. Τι λάθη έγιναν, αλλά και τι σωστές κινήσεις έλαβαν χώρα. Ποιες προοπτικές υπάρχουν για το μέλλον. Το δεύτερο αυτό εργαλείο «δένει» τις επί μέρους αναλύσεις του βιβλίου σε ένα ολοκληρωμένο σύνολο και βοηθάει τον αναγνώστη να αξιολογήσει καλύτερα το όλο θέμα.

Προφανώς, έτσι όπως είναι δομημένο το βιβλίο αυτό, η οπτική του είναι προσωπική, αντανακλώντας κυρίως την ενασχόληση του συγγραφέα με το αντικείμενο. Σε καμμία περίπτωση η προσέγγιση αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί εγκυκλοπαιδική. Πχ., το βιβλίο αυτό δεν επιχειρεί να παραθέσει, ίσως υπό μορφή «λεπτομερούς ενσταντανέ», τα πλέον πρόσφατα στοιχεία στόλου και κίνησης της ακτοπλοΐας, ή εμπεριστατωμένα στατιστικά ή άλλα στοιχεία που έχουν σχέση με τις γραμμές του δικτύου ή άλλες παραμέτρους του συστήματος. Έτσι κι αλλιώς, τα στοιχεία αυτά είναι διαθέσιμα από άλλες πηγές και αλλάζουν από έτος σε έτος. Μια τέτοια παράθεση άλλωστε διατρέχει τον κίνδυνο να χάσει κάποιος το δάσος ψάχνοντας για τα δέντρα. Το παρόν βιβλίο περισσότερο ενδιαφέρει το δάσος και λιγότερο τα δέντρα. Η διατύπωση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη σωστή λειτουργία του ζωτικού αυτού τομέα της Εθνικής Οικονομίας αλλά και για τη διατήρηση της συνοχής της Ελληνικής επικράτειας είναι το πλέον βασικό ζητούμενο που πραγματεύεται το βιβλίο, και πολλές φορές διαφαίνεται η αγωνία του συγγραφέα για την καθυστέρηση στην υιοθέτηση μιας τέτοιας στρατηγικής.

Από την άλλη πλευρά, το βιβλίο επιχειρεί να κάνει, κυρίως μέσω βιβλιογραφικών και άλλων αναφορών, μνεία και για τη δουλειά συναδέλφων και για άλλες πηγές πληροφόρησης, για τον αναγνώστη που ενδιαφέρεται για το γενικότερο αυτό θέμα. Επίσης, αρκετοί σπουδαστές στο ΕΜΠ έχουν ασχοληθεί επισταμένα με τις διάφορες πτυχές του Ελληνικού ακτοπλοϊκού προβλήματος, εκπονώντας διπλωματικές εργασίες αλλά και διδακτορικές διατριβές σε σχετικά θέματα. Ο πλούτος γνώσης από τις εργασίες αυτές είναι σημαντικότατος, αποτελώντας μια απόδειξη ότι η μη χρηματοδοτούμενη έρευνα σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι λιγότερο σημαντική από τη χρηματοδοτούμενη. Το βιβλίο αυτό καταγράφει βιβλιογραφικά πολλές από τις εργασίες αυτές.

Οποιοδήποτε βιβλίο, άρα και το παρόν, είναι αναγκαστικά «στατικό», με την έννοια ότι δεν μπορεί να καταγράψει ο,τιδήποτε συμβεί μετά τη δημοσίευσή του. Για έναν τομέα όπως η ακτοπλοΐα, που βρίθει από συνεχείς εξελίξεις, αυτό μπορεί να είναι επικίνδυνο, μια και πάντα υπάρχει η πιθανότητα κάποια εξέλιξη να δημιουργήσει νέα δεδομένα που καθιστούν κάποια από τα γραφόμενα του βιβλίου παρωχημένα. Το ρίσκο αυτό είναι μέσα στο παιχνίδι. Όμως στη συγκεκριμένη περίπτωση ο αναγνώστης διαθέτει και ένα συμπληρωματικό εργαλείο: Μπορεί πάντα να ανατρέχει στο δικτυακό τόπο του Εργαστηρίου Θαλασσίων Μεταφο-

ρών του ΕΜΠ www.martrans.org (ενότητα «library», σελίδα «Greek coastal shipping», ή ενότητα «theses») για περισσότερες πληροφορίες για το θέμα, είτε αυτές είναι άρθρα, είτε πανεπιστημιακές εργασίες, είτε στατιστικά στοιχεία, είτε κάτι άλλο σχετικό. Όλα αυτά μπορούν να θεωρηθούν ως μια συνεχής και «δυναμική» προέκταση του βιβλίου.

Και τώρα μερικά για την ιστορία: Η επαγγελματική μου ενασχόληση με το αντικείμενο της ακτοπλοΐας ξεκίνησε το 1987, όταν, ακόμη όντας καθηγητής στο MIT, έλαβα μέρος ως σύμβουλος σε ένα ερευνητικό πρόγραμμα της ΕΑΝΤ (Εταιρεία Ανάπτυξης Ναυτικής Τεχνολογίας) στο πλαίσιο του Science For Stability Program του ΝΑΤΟ. Το project είχε αντικείμενο την ανάλυση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος. Η συνεργασία μου με την ΕΑΝΤ μου έδωσε μια πρώτη γεύση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας. Το πρόγραμμα αυτό τελείωσε το 1988, ένα έτος πριν από την επιστροφή μου στην Ελλάδα, και ήταν για μένα το βάπτισμα του πυρός.

Μερικά χρόνια αργότερα (1993), όντας πλέον καθηγητής στο ΕΜΠ, ανέλαβα ως επιστημονικός υπεύθυνος το ερευνητικό πρόγραμμα (μελέτη) «Ελληνική Ακτοπλοΐα: Κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες», με χρηματοδότη την ΕΤΒΑ (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης). Σκοπός του προγράμματος ήταν η καταγραφή της κατάστασης του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος και η παράθεση προτάσεων για το μέλλον.

Το πρόγραμμα αυτό, του οποίου η τελική έκθεση ζητήθηκε από πολλούς ενδιαφερόμενους, παρήγαγε αρκετές δημοσιεύσεις, οι κυριότερες των οποίων παρατίθενται στο βιβλίο. Παρά το χαμηλό προϋπολογισμό του, ήταν μια ιδιαίτερα σοβαρή προσπάθεια ανάλυσης των πλείστων όσων προβλημάτων του κλάδου, αλλά και πρότασης λύσεων γι' αυτά. Το κυριότερο ερώτημα που κυριαρχούσε την εποχή εκείνη ήταν ποια θα έπρεπε να είναι τα μέτρα εκείνα, θεσμικά ή άλλα, τα οποία θα έπρεπε να παρθούν για την επερχόμενη απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς 10 χρόνια μετά, το 2004.

Η τοποθέτησή μου στη θέση του Προϊσταμένου Υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς τον Αύγουστο του 1996 με έκανε να δω το θέμα της ακτοπλοΐας από μια άλλη οπτική γωνία, εκείνη του λιμανιού του Πειραιά, κομβικού σημείου στο ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας. Ακόμη θυμάμαι τον καυγά δυο ακτοπλόων στο γραφείο μου, μόλις μερικές μέρες αφού είχα αναλάβει, για τη θέση ελλιμενισμού που ο καθένας επιθυμούσε για το πλοίο του (και οι δυο θέλανε την ίδια θέση, ώστε ο κόσμος που έβγαινε από τον Ηλεκτρικό να έβλεπε αμέσως το πλοίο τους). Θυμάμαι επίσης την κατά 200% αύξηση των τελών ελλιμενισμού για τα ακτοπλοϊκά πλοία, που περίπου πραξικοπηματικά αποφασίσαμε το 1997, όπως και πλείστα όσα άλλα περιστατικά, από τη χρόνια αντιπαράθεση με τα συνδικάτα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος για τη διαχείμαση των ακτοπλοϊκών, μέχρι το θάνατο του Παντελή Σφηνιά το φθινόπωρο του 2000.

Το καλοκαίρι εκείνου του έτους, ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής με τοποθέτησε στην επιτροπή ειδικών υπό τον Βασίλη Σαραντίτη για τη διατύπωση των κατευθυντηρίων αρχών του επικείμενου νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας. Περισσότερο από 7 χρόνια μετά τη θέσπιση του Κανονισμού 3577 και λιγότερο από 4 χρόνια πριν

την καταληκτική ημερομηνία για απελευθέρωση της αγοράς το 2004, ήταν φανερό ότι κάτι έπρεπε να γίνει για να εναρμονισθεί το εθνικό θεσμικό πλαίσιο περί την ακτοπλοΐα με την Κοινοτική νομοθεσία. Μέχρι τουλάχιστον εκείνη την εποχή, υπήρχε μεγάλη ασυμβατότητα στα δυο θεσμικά πλαίσια, και ο χρόνος που απέμενε δεν ήταν πολύς.

Ήταν ένα τραγικό παιχνίδι της τύχης ότι το πόρισμα της επιτροπής αυτής συνέπεσε με το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ το Σεπτέμβριο του 2000. Η σύμπτωση αυτή ενέτεινε τις πάσης φύσεως πιέσεις ώστε ο νέος Νόμος (ο μετέπειτα γνωστός ως Ν2932/2001) να γίνει πολύ περισσότερο παρεμβατικός από όσο θα έπρεπε, με κυριότερο παράδειγμα τη σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων από 35 σε 30 έτη. Η διάταξη αυτή του Ν2932, αν και δεν είχε καμμία άμεση σχέση με την απελευθέρωση της αγοράς, είχε εν τούτοις σοβαρότατες παρενέργειες. Ήταν μια διάταξη που φαινομενικά ήταν πολιτικά ορθή, αλλά από όλες τις άλλες απόψεις (επιστημονική, νομική, οικονομική, ακόμη και από την πλευρά της ασφάλειας, στο όνομα της οποίας υποτίθεται ότι έγινε), ήταν λανθασμένη. Εν μέσω σφοδρής πολιτικής αντιπαράθεσης, τα όρια ηλικίας άρθηκαν το καλοκαίρι του 2006 και παράλληλα τέθηκαν σε εφαρμογή οι διατάξεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης. Το θέμα των ορίων ηλικίας είναι δύσκολο, κυρίως λόγω της έλλειψης σωστής πληροφόρησης, και θα μας απασχολήσει εκτενώς και στη συνέχεια.

Τα τελευταία χρόνια η Ελληνική ακτοπλοΐα είναι στην κόψη του ξυραφιού, όντας προ των πυλών της παραπομπής της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση της εθνικής της νομοθεσίας με τον Κανονισμό 3577. Κάποιες τροπολογίες του Ν2932 πέρασαν σε άλλο Νόμο του ΥΕΝ την άνοιξη του 2006, αλλά δεν θίγουν τη βασική φιλοσοφία του Νόμου. Η πρόθεση του ΥΕΝ να εντάξει τις γραμμές της Κρήτης στο δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών έρχεται σε αντίθεση με άλλες παρεμβάσεις του προς την κατεύθυνση της εναρμόνισης, όπως η υπό προϋποθέσεις απελευθέρωση των ναύλων στην οικονομική θέση (άνοιξη 2006) και η άρση των ορίων ηλικίας (καλοκαίρι 2006). Η βασικότερη και πλέον αμφισβητούμενη αλλαγή ήταν σίγουρα η τελευταία. Η πολιτική αντιπαράθεση περί τα ακτοπλοϊκά έφτασε μέχρι και την επιστράτευση των ναυτεργατών το Φεβρουάριο του 2006. Κάτι που άλλωστε είχε ξαναγίνει το 2002, τις παραμονές της θέσης σε εφαρμογή του Ν2932.

Μια και πιθανώς ο αναγνώστης να αναρωτηθεί, σπεύδω να διευκρινίσω ότι στο σύνολό τους οι θέσεις που εκφράζω στο βιβλίο αυτό δεν είναι στην πολιτική πλατφόρμα κανενός κόμματος, αν και επί μέρους προφανώς κάποιες από αυτές συμπίπτουν με κάποιες από τις θέσεις των κομμάτων. Δυστυχώς, πολλές φορές οι τελευταίες διατυπώνονται με γνώμονα την αποφυγή του πολιτικού κόστους και τον ψόγο των πολιτικών αντιπάλων, κάτι που σίγουρα δεν βοηθάει να βρεθούν λύσεις. Αν υπάρχει κάποιος γνώμονας στη φιλοσοφία του βιβλίου, αυτός είναι η προσπάθεια για την ορθολογική διάγνωση των προβλημάτων της Ελληνικής ακτοπλοΐας και η διατύπωση προτάσεων για την επίλυσή τους.

Θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω όλους τους συν-συγγραφείς μου που αναφέρονται στο βιβλίο αυτό, όλους τους σπουδαστές και άλλους συνεργάτες μου που ασχολήθηκαν με το αντικείμενο, καθώς και τον Πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Γιώργο Γράτσο που δέχθηκε να προλογίσει το βιβλίο. Ευχαριστώ τέλος αυτούς που με βοήθησαν στην τεχνική επεξεργασία του κειμένου, τους εκδότες των περιοδικών και τόμων πρακτικών συνεδρίων, των οποίων το περιεχόμενο προστατεύεται από διατάξεις copyright, για την έγκριση αναδημοσίευσης των κειμένων μου στο βιβλίο αυτό, καθώς και το Ίδρυμα Ευγενίδου που δέχθηκε να το εκδόσει.

Ζωγράφου, Αύγουστος 2006

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
Τομέας Μελέτης Πλοίου και θαλασσίων Μεταφορών
Εργαστήριο θαλασσίων Μεταφορών
hnpsar@deslab.ntua.gr
www.martrans.org

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ 3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ 7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 3577 (1992)

0. Abstract 18
1. Introduction 18
2. The Greek Coastal Shipping System: Status Quo 19
   2.1 Geography 19
   2.2 Fleet composition 20
   2.3 Volume of traffic 23
   2.4 Network Design 25
   2.5 Port infrastructure 25
   2.6 Other system features 26
3. Future Prospects 26
   3.1 New institutional enviroment 27
   3.2 New ship technologies: advanced marine vehicles 28
   3.3 New transport network design and infrastructure 30
4. Conclusions and Policy Recommendations 31
   4.1 Conclusions 31
   4.2 Policy recommendations 32
5. Acknowledgments 32
6. References 32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ (1994)

0. Abstract 39
1. Introduction 40
2. Status Quo update 41
3. Modal split analysis 43
4. Economic feasibility analysis 61
5. Concluding remarks 65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - Ι (1994)

0. Abstract 69
1. Introduction 69
2. Institutional framework 70

2.1 Greek legislation 70
2.2 E.U. maritime law and policy 76
3. Socioeconomic issues 78
3.1 How shipping of other Member States might react 78
3.2 How Greek shipping should react 85
4. Summary 89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΘΕΣΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - ΙΙ (1994)

1. Θεσμικό πλαίσιο 93
2. Δυσλειτουργεία και προβλήματα 98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ 2004 (1994)

1. Βιωσιμότητα πλοίων νέας τεχνολογίας 103
2. Προτάσεις 104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ
Η ΘΕΣΜΙΚΗ ΑΠΡΑΞΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ (1996) 107

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
Ο ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ (1996)

0 Abstract 112
1. Origins and scope of the study 113
2. Trade, traffic and network analysis 115
2.1 Aggregate trade statistics 115
2.2 Geography, networks, ports 117
2.3 Traffic figures 119
3. Technical aspects of the modes 125
4. Modal split analysis 128
5. Recommendations 132

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
ΜΕΣΟΔΙΑΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΞΥ 1992 ΚΑΙ 2004 (1998)

1. Η κατάσταση σήμερα (1998) 135
1.1 Στόλος 135
1.2 Λιμενική υποδομή 136
1.3 Δομή δικτύου 136
1.4 Ποιότητα υπηρεσιών 137
1.5 Θεσμικό πλαίσιο 137
2. Τι πρέπει να γίνει μέχρι το 2004 138
2.1 Στόλος 138
2.2 Λιμενική υποδομή 138
2.3 Δομή δικτύου 139
2.4 Ποιότητα υπηρεσιών 139

2.5 Θεσμικό πλαίσιο. 139

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ
ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΗΣ ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ (2000) 143

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΕΟΡΤΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2932 (2000)

1. Απελευθέρωση θαλάσσιων συγκοινωνιών 149
2. Διασφάλιση δημοσίου συμφέροντος 152

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ
ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ ΚΑΙ Ο ΝΟΜΟΣ 2932 (2000-2001) 157

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ
Η ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ ΦΤΑΝΕΙ ΝΩΡΙΤΕΡΑ (2002) 163

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ
ΠΕΡΙ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ (2002) 169

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΤΟΥΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ Ν2932 (2003) 173

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ
ΚΑΤΩ ΤΑ ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ! (2003) 181

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ
ΠΕΖΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (2003) 185

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ
Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΑΤΑΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (2004) 189

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ
ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ (2004) 193

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ
ΠΕΡΙΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΟΝ GODOT (2006) 197

ΕΠΙΛΟΓΟΣ 205

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 211

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΒΕΛΤΙΣΤΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 225

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

0. Εισαγωγή 237
1. Ελληνική νομοθεσία 237
2. Ευρωπαϊκή νομοθεσία 265

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ
Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/1992 269

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ
Ο ΝΟΜΟΣ 2932/2001 275

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε
ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 124/2006 293

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 3577 (1992)

Whenever you find that you are on
the side of the majority, it is time to reform.
Mark Twain

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση ψήφισε τον Κανονισμό 3577 για το cabotage[1]. Λίγες βδομάδες πριν, είχε γίνει ένα διεθνές συνέδριο στο Delft της Ολλανδίας, με αντικείμενο την έρευνα για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων (First European Research Roundtable on Shortsea Shipping). Το συνέδριο διοργανώθηκε από τους Καθηγητές Niko Wijnolst (Technical University Delft) και Chris Peeters (University of Antwerp). Τα πρακτικά εκδόθηκαν από το Lloyds of London Press.

Το συνέδριο στο Delft ήταν το πρώτο μιας σειράς τριών συνεδρίων για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων, με τα άλλα δύο να γίνονται στην Αθήνα (1994) και στο Bergen της Νορβηγίας (1996)– περισσότερα γι' αυτά αργότερα. Το συνέδριο έκλεισε με ομιλία του αρμόδιου Διευθυντή θαλασσίων Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών (τότε DG-VII) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Wim Blonk, ο οποίος, μεταξύ άλλων, αναφέρθηκε στον επικείμενο Κανονισμό, αναφερόμενος μάλιστα στην ανάγκη οι χώρες της Νότιας Ευρώπης να προχωρήσουν στην απελευθέρωση κατά το πρότυπο των Βορείων χωρών.

Στο συνέδριο αυτό παρουσίασα την εργασία:

Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, «Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, the Netherlands, November 26-27, 1992.

Η εργασία αυτή ήταν η πρώτη «επίσημη» δημοσιευμένη εργασία μου με θέμα την ακτοπλοΐα (μαζί με το συνάδελφό μου στο ΕΜΠ Καθηγητή Απόστολο Παπανικολάου), παρά το ότι ο τίτλος της αναφέρεται στην επίδραση νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ελλάδα. «Επίσημη» με την έννοια ότι δημοσιεύθηκε στα πρακτικά συνεδρίου με σύστημα κριτών. Με δεδομένο ότι η εργασία αυτή δημοσιεύθηκε παραμονές του Κανονισμού 3577, ας τη δούμε[2] (ανάλυση αμέσως μετά).

---

[1] Βλέπε και Παράρτημα Γ. Ο επίσημος τίτλος είναι «Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)». Αξίζει να σημειωθεί ότι η λέξη cabotage (που πηγάζει από το Γαλλικό caboter, περιπλέω, βλέπε και Ισπανικό cabo, ακρωτήριο) μόνο περιφραστικά μπορεί να μεταφραστεί στα Ελληνικά, και σημαίνει την μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων. Μια στενότερη ερμηνεία είναι το δικαίωμα της ως άνω μεταφοράς να ανήκει μόνο σε πλοία με σημαία της χώρας αυτής, εξ ου και άρση του cabotage σημαίνει άρση του ως άνω δικαιώματος. Η ίδια λέξη χρησιμοποιείται και στις αεροπορικές μεταφορές.

[2] Παρατίθεται σχεδόν αυτούσιο το κείμενο, εκτός από κάποια γραφήματα που μπορούν να παραλειφθούν χωρίς απώλεια του νοήματος.

0. Abstract.

This paper describes the current situation of shortsea shipping in Greece and discusses the possible role of new technologies within the context of coastal transport in this country in the years ahead. By «new technologies» this paper mainly refers to vessels of new design and operating characteristics (such as «fast» vessels capable of making 30-50 knots). In addition, the term «new technologies» also includes the broader spectrum of technological advances that would increase the efficiency of the present system, such as computerized passenger reservation systems, advanced communications systems, etc.

With respect to ship technology, the coastal shipping system in Greece has already experienced a significant transformation in the last 20-30 years, and is most likely to experience another one in the years ahead. The first such transformation concerns the gradual substitution of ferry vessels for the more traditional passenger-only vessels sailing in the Aegean and Ionian seas. The second transformation concerns the potential role of fast vessels of new design, whose appearance in the system has already started.

If one combines such a development with other technological advances in information systems and telecommunications, as well as the likelihood of increased deregulation of the shortsea market in the near future, it is likely that the picture of shortsea shipping in Greece in the years ahead will be dramatically different from what it has ever been. The paper presents some speculative scenarios as to how this picture might evolve.

This paper also includes a section on policy recommendations so as to improve the efficiency of the system and aim toward a better EC transport integration.

1. Introduction.

This paper describes the current state of shortsea shipping in Greece and discusses the possible role of new technologies within the context of coastal transport in this country in the years ahead.

By «new technologies» this paper mainly refers to vessels of new unconventional design and operating characteristics (such as «fast» vessels or AMV's (advanced marine vehicles) capable of making 30-50 knots). In addition, the term «new technologies» also includes the broader spectrum of technological advances that would increase the efficiency of the present system, such as computerized passenger reservation systems, advanced communications systems, etc.

Coastal shipping in Greece has experienced a significant transformation in the last 20-30 years, and is likely to experience another one in the years ahead. The first such transformation concerned the gradual substitution of mixed passenger/ car ferry vessels for the more traditional passenger-only vessels sailing in the Aegean and Ionian seas. The second transformation concerns the potential role of fast vessels of new design, whose appearance in the system has already started.

If one combines such a development in internal Greek maritime transport with other technological advances in information systems and telecommunications, as well as the likelihood of increased deregulation of the shortsea market in the near future (in view of the Single European Market and the Maastricht accords), it is very likely that the picture of shortsea shipping in Greece in the years ahead will be dramatically different from what it has ever been. The paper presents some speculative scenarios as to how this picture might evolve.

This paper also includes a section on policy recommendations so as to improve the efficiency of the system and aim toward a better EC transport integration. As the present national institutional structure is excessively cumbersome and rigid, analysis of policy alternatives is considered a top priority if the present inefficiencies are to be alleviated.

The rest of this paper is organized as follows. Section 2 describes the current situation of coastal shipping in Greece. Section 3 discusses future prospects, and Section 4 presents our conclusions and policy recommendations.

Before we further proceed, a few words are necessary on the data that have been used for this paper. This comes from a computer database compiled by Martedec S.A. in Piraeus for the coastal shipping system in Greece from 1985 to 1988. Built in the context of a NATO Science for Stability project, this database is far ahead of any other known single source of data on Greek coastal shipping in terms of completeness, quality, and accessibility. However, there are certain categories of data that could be very useful for this paper but which were not readily available. A detailed breakdown of the various commodities of cargo carried is an example; a breakdown of the various classes of passengers (first, second, tourist) is another; a listing of the feeder cargo ships is yet another. Finally, we did not have ready access to such data before 1985 or beyond 1988. We feel that the results of this paper would be stronger and more useful if we had ready access to such additional information.

2. The Greek Coastal Shipping System: Status Quo.

Our discussion covers the following topics: geography, fleet composition, volume of traffic, network design, port infrastructure, and other system features.

2.1 Geography.

Greek coastal shipping involves the movement of passengers and freight within a complex system of mainland-to-island, island-to-island, and mainland-to-mainland connections. Although the actual number of islands is on the order of several thousand, most of these islands are very small and uninhabited, and only 69 islands are officially considered important from an economic perspective. The islands and the mainland are served by a total of 138 ports (see Psaraftis (1992) for a listing). By convention, «mainland Greece» is considered to also include the Peloponnese and Euvoia (which

are islands in the very strict sense of the word, but are linked to the rest of Greece by short bridges). As thus defined, the mainland has 42 ports. The rest of the ports (96) are island ports. Crete is Greece's largest island, with 8 ports.

An important concept in Greek shortsea shipping is what are known as the «main lines» of the system. Each main line is defined not as a prescribed sequence of port visits, but rather as a set of geographical clusters that are internally linked by a network of ship routes (e.g., Piraeus- Crete, Piraeus- Cyclades-Dodecanese- Crete, etc.). There are a total of 31 main lines, spanning the entire system (see Psaraftis (1992) for a complete listing). There can be more than one main line serving a specific geographical area (e.g. for the Cyclades there are 10 different main lines). Within a specific main line, a variety of individual routes can serve the ports that belong to that main line.

2.2 Fleet composition.

If one excludes deepsea cargo vessels that make direct calls to the mainland or the Greek islands from overseas destinations, as well as cruise ships that exclusively cater to the tourist industry, there are several major categories of ships that operate in the Greek coastal shipping system on a regular basis.

The first category concerns only the movement of freight and is classified under the general rubric of «feeder ships». These carry cargo either in bulk or as general cargo between the islands and the mainland. These ships load typically from Piraeus or a similar major mainland port and distribute cargo to the islands (the reverse operation also takes place). This category of ships operates on a charter basis and is not constrained by specific «main lines», routes, or schedules. It has constituted the predominant mode of freight transport to and from the islands in the past.

A second major category of ships that has become increasingly important in recent years is the fleet of ferries for the transport of passengers, private cars, buses, motorcycles, and freight-carrying trucks. These ships operate on the «main line» system described earlier. They have virtually displaced the traditional passenger-only coastal ships that provided service to the islands in the 50's and 60's. Such ships still exist (this is the third ship category), but their numbers are steadily declining. They also operate on the «main line» system described earlier. Having lost a significant share of their market to ferries on long-haul routes, these ships seem to be losing the battle on shorter routes too (their main theater of operation today), this time to high-speed vessels, such as hydrofoils, catamarans, etc. (see also later in this section).

This evolution from traditional passenger-only ships to (mixed passenger/ car) ferries is the first significant transformation of the nature of shortsea shipping in Greece in recent years. This transformation has developed over the course of the last 20-30 years and has been spurred to a significant extent by rapid island economic growth and by significant infrastructure improvements in island ports in the late 60's and early 70's. This allowed for the first time ferry service to these islands.

It should be mentioned here that up until that time it was impossible for passenger ships even to dock at most of the islands, people having to embark and disembark by using small boats that approached the ship while the latter was anchored in the middle of the harbor. The construction of docks and piers in most islands ended this mode of operation and opened the door to ferry services.

The ferry mode of operation, practically nonexistent in Greek coastal shipping a few decades ago (except for very short distances and for the island of Crete that had adequate port facilities), has steadily grown since the 70's, by extending service to virtually all Aegean and Ionian islands. Due to the introduction of larger and larger ferries, this mode has ballooned to explosive proportions in the last 3-5 years, and constitutes now an integral and the strongest component of the system.

The Martedec database lists 106 ships as of 1988. Of these, 83 are ferry ships (see Psaraftis (1992) for a listing). The remaining 23 ships provide passenger service only but cannot carry vehicles. Two ferries are pure freight carriers (ro/ro's), having a passenger capacity of only 12. All other ships are passenger/freight combination ferries or pure passenger ships. The average tonnage of the ferries is 3,015 GRT, with the largest ship being 11,546 GRT (this is the FAIDRA). The average passenger capacity is about 700, with the maximum capacity being 2,300 passengers (this is the APOLLON EXPRESS). The average (private) car capacity is 231, with the maximum capacity being 490 cars (APTERA). Average speed is about 16 knots, with maximum speed (among displacement ships) being 23 knots (ARIADNE). Ship average age is relatively high: 19 years in 1988 (versus 16 years in 1985)[3].

As all fares are fixed by the Government, ferry operators (as well as all shipping companies) cannot compete on price. Instead, they try to improve the quality of services offered. Indeed, in recent years this quality has been increasing, by the introduction of more comfortable accommodations, air conditioning, etc. In spite of this, one must address the following basic deficiencies of the conventional Greek shortsea shipping fleet:

First, not only are these ships rather old on the average (as mentioned earlier), but also their average operating speed is low, as compared to that of similar services in other European countries (Northern Europe, Italy, Channel, etc).

Second, many of the existing ferries are conversions of ships originally built for other purposes. For various reasons (one of which is surely the lack of serious economic incentives to invest in newbuildings when one operates in a rigid price- controlled

[3] It is intriguing to note that the 1988 database includes MIAOULIS, the last of four sister passenger ships (the other three being KANARIS, KARAISKAKIS, and KOLOKOTRONIS) built in Italy in the late 40's and given brand-new to Greece as part of Italy's reparation payment for World War II. These twin-screw ships (all named after heroes of the Greek revolution against Turkey) were the workhorses of Greece's shortsea transport in the 50's and 60's, offering really superior service (all of them are now decommissioned or scrapped).

environment), converting an old ship is often a more attractive alternative to a shipowner than purchasing a new (or even a second- hand) ferry. This is so especially if the conversion is made in a Greek yard. However, and even though these conversions are done successfully, it is clear that the performance of a converted ship (speed/ propulsion, seakeeping, etc.) often cannot match that of an equivalent newbuilding.

Two additional remarks are important with respect to ships: One, we were unable to identify a database similar to Martedec's for the variety of feeder ships in the system. Two, and perhaps more important, a second transformation may be slowly taking place in the composition of the fleet. This transformation concerns the emergence of «fast» (30-50 knots) vessels. This category of ships is worthy of investigation because it has the potential to radically transform the nature of the shortsea shipping industry in Greece in the years ahead.

It should be mentioned at the outset that the existence of «fast» ships in Greek coastal waters is not new: a number of Soviet-made hydrofoils (of type KOMETA, the so-called «flying dolphins») have been operating in short-distance routes for the last 10-15 years. These routes mainly serve the islands in the Argosaronikos Bay near Piraeus, although in recent years the operational range of these vessels has been getting longer, with service to several islands in the Aegean, weather permitting (up to about Beaufort 6). As a result of their high speed (on the order of 30 knots) and reasonably reliable service, these vessels have won a significant share of the passenger traffic on these short-distance routes over the traditional displacement ships that were serving these routes in the past. It is estimated that more than 30 hydrofoils are operating today in Greek waters, still increasing their market share against conventional pure passenger ships (Trillo, 1991).

What has however spurred serious discussion on the potential of this general class of vessels for Greece has been recent interest for other, newer types of fast vessels. These other «new technology» types include SES (surface-effect ships), catamarans, and SWATH (small waterplane area twin hull) vessels. Of these types, two SES ships have already begun passenger-only service to some islands in the Central Aegean, reducing traditional 5-7 hour trip times to 2-3 hours. Also a 35-knot catamaran has begun service in the Argosaronikos Bay in parallel with hydrofoils. Such short travel times may put marine transport on a comparable basis with air transport (particularly over shorter distances), and give for the first time a flavor of what may be a revolution in the entire picture of shortsea services in Greek coastal waters.

The growing interest in the potential of these vessels has induced a heated debate on their technical, service, and economic merits for shortsea routes in Greece. Adversaries in this debate are the owners of and prospective investors in such vessels and the owners of the conventional shortsea services (ferry and pure passenger), who are afraid of losing market share to the fast vessels. Arbitrator to the debate is the Ministry of Merchant Marine, tasked by national law to issue permits for the operation of

vessels, to approve routes, and to set fares for every type of service rendered. However, owners of fast vessels often complain that the current excessive rigidity in regulation is an obstacle to the issuance of permits, and many times suspect that lobbying by the owners of conventional ships is the real reason for such difficulties.

With few exceptions (see work by Papanikolaou and his colleagues cited in Section 3), there has been little or no serious effort to assess the real potential of all these new types of vessels for Greece on a scientific basis. There is also little operational experience with these new types of fast vessels in Greece (by contrast to hydrofoils), especially on the longer routes that have been planned. Thus, as things stand today, it is fair to say that one can only offer some speculative scenarios on their economic viability and future. Such scenarios will be discussed in Section 3.

2.3 Volume of traffic.

In addition to the above information on transport «supply», from the Martedec database one can also obtain some insights on the «demand» side of the equation, as well as on the growth of that demand for the period 1985-1988. The following statistics are important in that respect:

1) In 1988, total passengers carried by coastal shipping in Greece amounted to about 9.86 million, compared to 8.17 million for 1985. This corresponds to an average annual growth of about 6.9%. By contrast, the Martedec database estimates that for the same period the total passengers carried by air to and from the Greek islands fell from about 3.67 million in 1985 to about 3.18 million in 1988 (an average annual drop of about 4.5%).

2) Passenger cars carried by ferries grew from about 571,000 in 1985 to about 762,000 in 1988 (an average annual growth of about 11.2%, or nearly double that of passenger traffic). This figure alone testifies to the explosive growth in the ferry business in recent years.

3) The number of trucks carried by ferries also grew, but more slowly, from about 355,000 in 1985 to 385,000 in 1988 (an average annual growth of about 2.82%). The slower growth can be explained because truck traffic depends more on the overall economic/industrial growth of a region and less on tourism, which is more linked to passenger car traffic.

4) The breakdown of passenger traffic among ship classes during the same period (1985-1988) is as follows. Carried by ferries and pure conventional passenger ships: from 6.95 million to 8.38 million (a 6.86% annual growth). Carried by «fast» ships (hydrofoils only in that period): from 1.22 million to 1.48 million (a 7.1% annual growth).

5) Passenger traffic generally exhibits a strong seasonality.

6) In general, there is a strong correlation between passenger and car traffic.

7) Unfortunately, statistics on people carried by only pure conventional passenger ships were not readily available, but from the previous numbers one can speculate that

the growth in that category must be very small, or even negative for that period.

8) Also unfortunately, comprehensive traffic statistics before 1985 or after 1988 were not readily available either. These would have allowed us to compare the growth of air transport to and from the islands in the 70's (period of opening of many island airports) vis-a-vis the growth of coastal shipping in the same period. Air service to the islands is being provided by the national carrier Olympic Airways (major islands like Crete, Rhodos, etc.) and its subsidiary Olympic Aviation (smaller islands). It is speculated that during the above period air travel shifted a share of the passenger traffic away from conventional (pure) passenger ships, rather than generating new demand. Of course, the same period saw the strong penetration of the (mixed passenger/car) ferry into the market, instantly carving a new niche exclusively for itself: people traveling with their private cars, who had no alternative means of transport.

Based on the Martedec data, Psaraftis (1992) carried out a focused investigation of freight flows to the Cyclades islands and to the island of Crete. Specifically, he compared freight carried by feeder ships to freight carried by trucks onboard ferries. Some of his observations are summarized below.

a) In general, freight traffic carried by ferry is reasonably well balanced in volume as far as direction is concerned (imports to/ exports from an island). This is not the case with feeder freight, which can exhibit great imbalances in direction. Some islands are net importers of feeder freight, whereas some others are net exporters. In either case, feeder ships may sail virtually empty in one direction but full in the other.

b) In many islands, freight traffic carried by trucks onboard ferries is today of a comparable (same order of magnitude) volume with freight carried by feeder ships. This is a radical change from the modus operandi of the past (when freight carried by ferries was virtually nonexistent). This is so in spite of the fact that the bulk of truck freight is carried as a service byproduct by ships that are predominantly in the passenger business (either for passengers alone, or for passengers with their private cars).

This last observation raises the following natural question: Why should a significant portion of the freight to and from the Greek islands be carried by ships that have been designed mainly for the passenger business? Or, could the efficiency of the system be increased by redirecting truck freight to dedicated freight carriers (ro/ro ships) and freeing valuable ferry space for passengers and their cars?

A more daring question is: If a new design of «fast» (30-50 knots) ferry enters the market in the future and attracts a large portion of the passenger and passenger car business, and, if truck freight eventually goes to dedicated ro/ro ships, will conventional ferries, as we know them today, gradually disappear from the Greek market?

We shall attempt to answer these questions in Section 3.

2.4 Network Design.

In spite of the radical changes that have occurred in the system over the past 20-30

years (at least in terms of kinds of ships that operate in it, and in terms of passenger and freight traffic), there has been little change in the design of the network that serves the system. «Main lines» are still more or less the same, many still emanating radially from Piraeus, with little connectivity among islands that do not belong to the same main line.

This situation renders island-to-island movement of freight and passengers cumbersome if both the origin and the destination of the movement are located on different main lines. In such a case, the movement has to go through Piraeus, even if the two islands are adjacent. As an example, the distance between the islands of Paros and Sifnos in the Cyclades is less than 20 nautical miles, yet until recently the only service between these two islands was by a 20-meter boat (passenger only) that only sailed when the weather was good, and whose speed was less than 10 knots. [In the summer of 1992 this situation was alleviated by the introduction of a larger ship, the PAROS EXPRESS, which now links the two islands, but still not yet on a daily basis].

Up until recently, such a shortcoming was judged to be of lesser importance for movements of freight by truck/ferry (this occurs typically to and from the mainland) than it is for passenger travel during the summer tourist months. However, the rigid design of the network is certainly an obstacle for the development of inter-island freight, and there will be increased pressures to move to a more flexible system in the future.

As alluded to earlier, the rigidity of the network can be attributed to the Byzantine institutional structure that still exists in almost all aspects of coastal shipping in Greece. Deregulation is a word that is considered a curse in many circles, and the Government has announced that it will resist the proposed removal of cabotage restrictions proposed by the European Community. Still, there is some hope that at least internally, the system will eventually be forced to adapt to the evolution of traffic, and to the emerging ship technologies.

2.5 Port infrastructure.

The explosive growth in traffic that was spurred by general economic growth and by the modernization of island port facilities in the last 20-30 years has in turn rendered many of these facilities obsolete and in urgent need of upgrading.

As far as ferry traffic is concerned, the most pressing need seems to be the gross inadequacy of ports, not so much in terms of docks or piers, but rather in terms of road access and parking facilities. Such inadequacy makes loading and unloading of vehicles onto ferries a very painful operation, involving traffic jams at the streets in and around the port, and gridlocks and confusion at quay side. This phenomenon is observed not only at busy ports such as Piraeus, but also at island ports. The latter are frequently overwhelmed by vehicle traffic, especially if two or more ships want to use the port facilities at about the same time, something that is very common during the summer.

2.6 Other system features.

For all the significant change that has taken place in the picture of freight transport,

the logistics of the transport operation that involves the shipment of freight via truck on board ferries is particularly cumbersome and run on an «ad hoc» basis. Most trucking companies are a one-truck concern, serving a specific island. Many trucks (the so-called «private use» trucks) belong to merchants who operate businesses on the islands (e.g., a grocery store) and purchase their supplies from the mainland. Other trucks are «public use» trucks, providing service to customers who want to ship goods to or from the islands. Such customers typically bring the shipment themselves to a loading depot, and the recipient of the shipment picks it up when it arrives at the island (or vice versa). The loading depot can be anywhere in the greater metropolitan area from which the shipment originates, and quite often is the home of the truck owner. There is no published schedule, but delivery usually takes place within a few days. There is also no established tariff for shipments, and truck owners are essentially free to charge what they wish. Since bills of lading or other written receipts are practically nonexistent for small scale shippers, a significant part of the income of most truck owners is tax free. In a sense, most of these transactions are carried out in a «black market» that bypasses the official system. Under these circumstances, the transport of goods is dictated mainly by individual factors, cannot be planned in advance, and may in fact become very expensive for the shipper.

Needless to say, there is no use of any EDI (electronic data interchange) scheme for the shipment of cargo or passengers. For instance, it is still impossible to purchase a ticket at a place other than the port of origin of a trip. This means that one cannot buy a return ticket, and cannot even reserve space onboard a ship for the return leg, unless that reservation is physically made by somebody at the destination port. This situation, although palatable in the past when everything moved extremely slowly, has now been recognized to be completely unacceptable, and there is recent talk of setting up a computerized passenger reservation system similar to what is used by the airline industry. Almost everybody agrees that the time for such a system is long overdue.

3. Future Prospects.

The above description has hopefully given an accurate flavor of the current situation of coastal shipping in Greece, with some emphasis on areas of concern. The question then becomes what are the prospects for the future. This section attempts to answer this question. The topics that are covered are: new institutional environment, new ship technologies, and new transport network design and infrastructure.

Before we proceed, we observe that making predictions for the future of coastal shipping in Greece is certainly not an easy thing to do, given the uncertainties that surround many of the important issues. Nevertheless, it is important to realize that some of the underlying parameters that will be critical determinants of the future state of the system are known in advance, and this renders the formulation of possible scenarios less difficult (although by no means trivial).

3.1 New institutional environment.

One of the parameters that is known in advance fairly well is surely the target of an effective European economic integration, expressed by the implementation of the Single European Market as of January 1, 1993, and further reinforced by the Maastricht accords. It is not the scope of this paper to analyze in depth the impact of these institutional changes on the future of coastal shipping in Greece. However, one can name a few key factors that are likely to be of importance.

The first such factor is the considerable pressure on Greece so that the transport deregulation implied by the European economic integration is also applied to Greek internal sea transport. If this happens, services could be offered by ships not flying the Greek flag, and/or not employing Greek seamen (a situation completely different from the current picture). Needless to say, such a prospect is not looked upon very favorably by Greek shipowners or Greek seafarer unions, and the Greek Government has traditionally supported their position vis-a-vis the EC, on the ground of excessive threat to «strategic national interests». As things stand today, it seems that the EC has granted Greece a reprieve until year 2004 for this deregulation to take effect.

It is fair to say that whereas the general sentiment is that the removal of cabotage privileges will be bad for Greek shipowners and seafarers, no one has seriously studied the problem so as to be able to fully assess the economic implications of such a development on the broad spectrum of players involved (passengers, shippers, shipping companies, tourism, regional economies, national economy, or Greek society as a whole). However, it is clear that should this deregulation take effect (even partially), there will be a strong need to find ways to increase the efficiency and the quality of service of the present system.

A second factor that will be important in the future comes from the Maastricht accords. Barring non-ratification (or substantial renegotiation) of the Maastricht treaty, Greece (along with Spain, Portugal, and Ireland) is likely to benefit from the so-called «cohesion funds». One of the uses of these funds is to enhance the economic development of regions located at the EC «periphery», by (among other means) strengthening their links to regions closer to the center. If this happens, shortsea shipping in Greece, along with the vital sea transport link to and from Italy, will benefit considerably by drawing funding for necessary infrastructure improvements.

A third factor that is not directly related to maritime transport but will certainly have ramifications for coastal shipping in Greece is the increasing deregulation of air travel in Europe. If foreign airlines are allowed to serve Greek islands (either from Athens, or directly from European cities), some of the passenger traffic that now prefers or is forced to take the boat may shift to air transport. As mentioned earlier, competition from air transport already exists in Greece. However, a deregulation of the airline industry is expected to further increase such competition, irrespective of whether or not the

coastal shipping market is still internally regulated. This «external factor» will put even more pressure for the system to become more efficient in the future.

3.2 New ship technologies: advanced marine vehicles.

As said earlier, and similar to international practice, there has been a steady evolution in the types of ships that sail the Greek seas, in terms of size, speed, and technology. It was also mentioned that a ship class that is not yet thoroughly tested, but for which there exists considerable interest is the category of «fast» marine craft, such as hydrofoil, SWATH, catamaran, wave-piercer, SES, air-cushion-vehicle (ACV), etc. According to Trillo (1991), the class of «fast» ships is defined as having length over 20 m and speed over 20 knots. However, in the context of this paper, by «fast» we shall mean advanced marine vehicles on unconventional design that can make 30-50 knots. The basic question is what is the future of these new ship technologies.

As argued in Section 2, the answer to this question could very well be critical for the future of the entire shortsea shipping industry in Greece, because depending on how the answer goes, the picture of the system in the future could be dramatically different from what it is today (much in the same way the current picture is very different from what it was in the past).

Of these types of ships, the most widely tested in Greek waters is the hydrofoil class, which has managed to carve a special niche in the market. Perhaps its greatest advantage is speed (about 30 knots) and reasonably reliable and comfortable service. A basic limitation of this class is its inability to carry vehicles. This effectively limits its clientele to people traveling without cars, the same people who might consider taking the airplane, if this were available and attractive. Of course, the hydrofoil- airplane competition is less serious than it might seem, because hydrofoils typically serve islands very near Piraeus that are not connected by air transport. Another limitation of hydrofoils is that they cannot function properly in heavy sea states. This essentially precludes their effective operation in areas such as the Central and Southern Aegean, where sea states of Beaufort 7 to 9 are not uncommon during the summer tourist season. Based on this, we think it is unlikely that this class will be able to further change the picture of shortsea shipping in Greece in the future.

Surface effect ships (SES) have been very recently introduced in Greece, and now serve some islands in the Cyclades as pure passenger carriers. Another SES is now operating between Brindisi (Italy) and the island of Corfu in the Ionian Sea. Operating at close to 40 knots, and with an «acceptable» (but still not ideal) seakeeping performance, this type of vessel seems promising in the future, especially if new designs of larger size, higher speed, improved seakeeping, and an ability to also carry private cars or other cargo are introduced.

Another potential category of advanced marine vehicles for Greek coastal shipping is that of catamarans. There are many known alternatives or hybrids: displacement,

semi-displacement, planing catamaran, foil-CAT, wave-piercer, super slender CAT, etc. To some extent, SWATHs and Fast Displacement CATs (FDCs) belong to this category too, but they will be considered separately.

The catamaran class has had in the past a chance to demonstrate its merits in practice in Greek seas. Besides an unsuccessful attempt in the past to operate a semi-submerged catamaran between Piraeus and Crete (severe seakeeping problems), there are today several cases of successful operation of high-speed catamarans in Greece, mainly in protected waters (Argosaronikos Bay). Also, some lower-speed catamarans have been introduced in the Dodecanese. Plans exist for larger passenger/car ferry catamarans from the mainland to Aegean Sea islands, and for wave-piercers on the route from Patras to Italy.

Thus, experience from catamarans is still limited, and mixed. Some people like their speed, while some other people dislike their «bumpy ride» in rough weather. It seems that if their service continues to be limited to passengers only, then catamarans will be more of a threat to hydrofoils (and to airplanes) than to conventional ferries. If on the other hand designs that are able to also carry private cars are introduced, then the entire shortsea «game» will certainly be played by completely different rules.

A scenario therefore that might conceivably be threatening for the future of conventional ferries in Greece is the possible emergence of ship designs that combine high speed and superior seakeeping performance, with an ability to carry vehicles. If such a design proves economically viable in practice, it may attract a significant share of passengers traveling with their private cars, away from the conventional ferry market. If, in addition to that, truck freight is diverted from passenger ferries to specialized freight (ro/ro) ships (only two of such ships currently exist), then the conventional passenger ferry fleet will be on a shaky ground in the future.

Of course, the two «ifs» of the previous paragraph are really «big ifs». Although the two are not directly related to one another, it is perfectly possible that developments in one of them will facilitate developments in the other. We briefly discuss each of them below.

Coming to the second «if» first, the development of a ro/ro fleet exclusively carrying freight to and from the Greek islands has never been systematically investigated in theory or tested in practice. However, it is conceivable that such a system, particularly if it is properly logistically integrated, be viable economically. If so, a considerable portion of truck freight may prefer to travel on these specialized ro/ro ships instead of the passenger ferries on which it travels today.

With respect now to the first «if», the question is this: how serious is the possibility of developing a viable «fast» design that can also carry passenger cars? This is perhaps the most critical (and certainly not easy) question to answer.

Several attempts to answer this question are currently under way worldwide (e.g., Techno-Superliner project in Japan, SES and SWATH designs in Trillo (1991), etc). In

addition, the work of Papanikolaou et al (1989,1991) has obtained some insights into that question. They have proposed the design of a SWATH passenger/car ferry, to operate between Piraeus and Crete, and have optimized this design with respect to size, hull form, horsepower, and seakeeping behavior. They have also carried out an economic analysis of this vessel. The main results of this study are summarized below.

One of the prototype vessels considered (named AEGEAN QUEEN) measures 51.7 m in deck length, 31.7 m in breadth, and its draft is 5 m. It can carry 752 passengers and 84 private cars at 30 knots. Its deadweight is 226 tons and its gross tonnage is 2,544 GRT. Propulsion is provided by four 5,000 HP diesel engines, placed in the lower hulls and driving two 5-bladed, controllable pitch propellers. Seakeeping analysis and model experiments showed very good seakeeping performance for typical Greek seas, at least for head seas.

The economic analysis of this type of vessel assumed a basic 80% capacity utilization year-round and several other cost and operational parameters. Results showed a Required Freight Rate of USD 11.5/passenger, and USD 50.1/car. According to the authors, these compare to USD 8.6/passenger (B-class ticket) and USD 37.5/car for a conventional ferry running at about half the speed on the same route.

Promising as these results might be, it is fair to say that additional research and/or a real-life test of such a vessel (or of other «fast» types) will probably be necessary in order to fully ascertain their practical merits for Greek waters.

3.3 New transport network design and infrastructure.

With the various kinds of pressure on the system toward a better efficiency and improved levels of service, it is only natural that this will ultimately translate into an improved design of the shortsea transport network and into improved infrastructures.

Regarding the network, even a partial deregulation of the market (that is, with no removal of cabotage privileges) will result in the establishment of new routes, with minimal interference from the Government. The concept of «main lines», as it is known today, may become meaningless for the overall fleet, although each individual company may very well establish its own main lines (which will not necessarily be the same with those of its competitors).

It is still premature to predict what a deregulated shortsea shipping network will look like, but it is very likely that it will be very different from the one currently in place. In the United States, airline deregulation in the 80's radically transformed the air transport network from one with predominantly long-haul routes to a «hub-and-spoke» system involving passenger transfers. This does not necessarily mean that the same will happen in Greek shortsea shipping (transfers are much more cumbersome when traveling by ship). However, one could very well envision a system where main destinations («hubs») are served directly from Piraeus, and remote destinations are served by boats that originate from these hubs.

In addition, a «mixed-mode» system may also evolve, where passengers could fly to

the hubs, and continue their journey to their final destination using a high-speed boat. Then they could rent a car instead of bringing along their own. Some people already use such a method when going to remote islands in the Dodecanese (by plane to Rhodos and then by boat or hydrofoil to the islands nearby). Deregulation of air and sea transport will increase this mode of travel some more, particularly if the combination airplane-ship-car rental (and maybe hotel) is attractively packaged.

As finally regards infrastructure improvement, this is considered absolutely essential for enhancing the efficiency and the service quality of the system. Not only ports, but also basic services such as passenger/car reservations, ticketing, communications, and all related logistical services should be completely overhauled. Establishment of «integrated» services, either for passengers or for freight could take place. For instance, door-to-door shipment of packages maybe offered by a company that has integrated truck distribution with ro/ro ship operation. We predict that the combination of a deregulated environment, the new ship technologies, and EC financial assistance (cohesion and other funds) will bring about such changes sooner rather than later.

4. Conclusions and Policy Recommendations.

4.1 Conclusions.

Based on the previous analysis, we believe that a number of conclusions can be made. These can be summarized as follows:

1) There has been a drastic change in the pattern of sea transport to and from the Greek islands over the past 20-30 years. This change involved the establishment of the (mixed passenger/car) ferry as the workhorse of the fleet and the gradual reduction of the role of the traditional pure passenger ships.

2) Transport of freight by ferry to and from the Greek islands, virtually non-existent in the past, is now comparable in volume with that carried by conventional feeder cargo ships. This is so despite the fact that ferries are designed for and cater to mainly the passenger business.

3) In spite of significant changes in ship technology and pattern of trade, there has been little change in the structure of the network that serves the islands.

4) The infrastructure of ports in both mainland Greece and the islands is in urgent need of improvement to cope with the volume of passenger and freight traffic.

5) The regulatory structure under which the system operates is excessively rigid and is a cause of many of the problems. Deregulation of European Community maritime (as well as air) transport will bring about changes in the shortsea transport network design and operation.

6) New technology ships (such as high-speed craft) that have begun service to the islands may dramatically alter the pattern of both passenger and freight trades in the future, even if their main role is currently only in the passenger business.

4.2 Policy recommendations.

Based on the above, the following policy recommendations can be offered to improve the efficiency of the system:

1) The present system of Government regulations on main lines, fares, route approval, and other aspects of the system should be made more liberal and flexible, without necessarily leading to the removal of cabotage privileges. This would necessitate the complete overhaul (or even possibly the scrapping) of certain parts of the present regulatory structure.

2) Computerized ticketing and reservation systems (or other EDI systems) that could book space for passengers and cargo onboard ferries and other ships should be installed and implemented as soon as possible.

3) A massive port infrastructure improvement plan should be put in place for all ports in the system.

4) The possibility of using a greater number of dedicated freight ferries (ro/ro's) should be examined.

5) The concept of «main lines», as it stands today, should be radically changed, and a thorough investigation of alternative routes and connections should be undertaken.

6) Continued research into emerging new ship technologies should be undertaken, including their viability for carrying vehicles.

5. Acknowledgments.

The authors would like to thank Martedec S.A. of Piraeus for the permission to use their data. Of course, all opinions expressed in this paper are those of the authors, who are solely responsible for its content.

6. References.

Papanikolaou, A. D., H. Nowacki, G. Zaraphonitis, A. Kraus, and M. Androulakakis, 1989. Concept Design and Optimisation of a SWATH Passenger/ Car Ferry. *Proceedings, IMAS 89 Conference, Applications of New Technology in Shipping*, pp 11-1 to 11-6. May.

Papanikolaou, A. D., G. Zaraphonitis, and M. Androulakakis, 1991. Preliminary Design of a High- Speed SWATH Passenger/ Car Ferry. *Marine Technology Vol. 28*, pp 129 to 141.

Psaraftis, H. N., 1992. Freight Transport by Ferry to and from the Greek Islands: A Case Study. Report to the Commission of European Communities, Directorate General for Transport, *COST 310 Programme (Freight Transport Logistics)*. February.

Trillo, R. L., (ed), 1991. Jane's High-Speed Marine Craft 1991. *Jane's Information Group.*

ΣΧΟΛΙΑ

Η μνεία ότι η Ελλάδα (μέχρι τουλάχιστον το 1992) είχε επιφυλάξεις με την ιδέα της απελευθέρωσης προκάλεσε την αντίδραση του Wim Blonk, που όπως είπαμε ήταν ο αξιωματούχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που ήρθε στο τέλος και έκλεισε το συνέδριο. Σε μια αποστροφή του λόγου του εξέφρασε τη διαφωνία του με μένα, και είπε ότι ο Κανονισμός αυτός εξασφάλιζε κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα συμφέροντα της Ελλάδας, δίνοντάς της περιθώριο 11 ετών (μέχρι 1/1/2004) να προετοιμαστεί για την απελευθέρωση. Είπε μάλιστα ότι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας (που την εποχή εκείνη ήταν ο Αριστοτέλης Παυλίδης) ήταν ικανοποιημένος με τον Κανονισμό. Μετά την ομιλία του, του είπα ότι και εγώ ήθελα την απελευθέρωση, αλλά τι να κάνουμε που η Ελληνική Κυβέρνηση είχε κατά καιρούς πει αυτά τα πράγματα; Με τον Blonk είχα αργότερα αρκετά πάρε-δώσε, όταν έγινε επικεφαλής του Transport Research Programme της DG-VII και εγώ ήμουνα εθνικός εκπρόσωπος.

Η αναφορά μου στα αδελφά πλοία ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ και ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ έγινε σίγουρα με μια δόση νοσταλγίας. Πόσες φορές δεν είχα ταξιδέψει με τα πλοία αυτά! Οι προδιαγραφές αυτών των πλοίων, που δόθηκαν στην Ελλάδα από την Ιταλία στο πλαίσιο των αποζημιώσεων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν σαφώς ανώτερες από εκείνες οποιουδήποτε άλλου ακτοπλοϊκού στις δεκαετίες του '50 και του '60, μια και όλα τα άλλα που κυκλοφορούσαν ήταν μετατροπές από άλλα πλοία (φορτηγά, ή ακόμη και πολεμικά). Η τελευταία φορά που είδα κάποιο από τα πλοία αυτά ήταν το καλοκαίρι του 1985 στην Ίο (ΜΙΑΟΥΛΗΣ).

Martedec S.A. ήταν το ξενόγλωσσο όνομα της ΕΑΝΤ Α.Ε. (Εταιρεία Ανάπτυξης Ναυτικής Τεχνολογίας), με την οποία συνεργάστηκα στο ερευνητικό πρόγραμμα για την Ελληνική ακτοπλοΐα (στο πλαίσιο του Science for Stability Programme του ΝΑΤΟ).

Ο αναγνώστης ίσως παρατήρησε την προτελευταία βιβλιογραφική αναφορά:

Psaraftis, H. N., 1992. Freight Transport by Ferry to and from the Greek Islands: A Case Study. Report to the Commission of European Communities, Directorate General for Transport, COST 310 Programme (Freight Transport Logistics). February.

Αυτή έγινε στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος COST 310 (Freight Transport Logistics). Στο πρόγραμμα αυτό, το οποίο σκοπό είχε μια γενική καταγραφή των προβλημάτων logistics εμπορευμάτων στην Ευρώπη, μετείχα και εγώ, ως εκπρόσωπος της Ελλάδας, και είχα αναλάβει να ετοιμάσω μια εργασία για τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τα Ελληνικά νησιά με χρήση ferry. Το παρόν βιβλίο δεν περιέχει την εργασία αυτή, καθ' όσον ουσιαστικά καλύπτεται από εκείνη του Delft.

Μια άλλη (λίγο παλαιότερη) εργασία, μου που και αυτή δεν περιέχεται στο βιβλίο για τον ίδιο λόγο, ήταν η εξής:

Koumbis, A., H.N.Psaraftis, «On the Analysis and Modelling of the Hellenic Coastal Shipping System», IFORS-90 International Meeting, Athens, Greece, June 1990.

Αυτή ήταν μια εργασία με τον Τάσο Κουμπή της ΕΑΝΤ, που έκανε και την παρουσίαση, σχετικά με το πρόγραμμα της ΕΑΝΤ για την ακτοπλοΐα. Το IFORS (International Federation

of Operational Research Societies), είναι η Διεθνής Ομοσπονδία Συλλογών Επιχειρησιακής Έρευνας, που είχε διεθνές συνέδριο τον Ιούνιο του 1990 στην Αθήνα.

Επανερχόμενος στην εργασία του Delft, οι προτάσεις στο τέλος της εργασίας είναι χρήσιμο να σχολιασθούν περαιτέρω:

a) The present system of Government regulations on main lines, fares, route approval, and other aspects of the system should be made more liberal and flexible, without necessarily leading to the removal of cabotage privileges. This would necessitate the complete overhaul (or even possibly the scrapping) of certain parts of the present regulatory structure.

Το Νοέμβριο του 1992 δεν ήταν ακόμη γνωστό, ούτε σε μένα, ούτε στο ευρύ κοινό, το τελικό κείμενο του Κανονισμού για το cabotage, αν και ήταν γνωστό ότι η Ελλάδα έπαιρνε παράταση μέχρι το 2004. Ο Κανονισμός αυτός ψηφίστηκε περίπου δυο βδομάδες μετά το συνέδριο του Delft (συγκεκριμένα στις 7 Δεκεμβρίου του 1992), παίρνοντας τον αριθμό 3577, τον αριθμό με τον οποίο έμελλε να γίνει ευρέως γνωστός στη συνέχεια (βλέπε και Παράρτημα Γ). Στην ανωτέρω παράγραφο προτείνουμε την πλήρη αναδιάρθρωση (και σε μερικά σημεία την εγκατάλειψη) πολλών σημείων του ως τότε ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Θα έπρεπε να περιμένουμε μέχρι το Νόμο 2932/2001, ο οποίος ψηφίστηκε μετά από περίπου 8 ½ χρόνια, για να δούμε μια κάποια αναμόρφωση – ποια και τι είδους, θα δούμε αργότερα.

b) Computerized ticketing and reservation systems (or other EDI systems) that could book space for passengers and cargo onboard ferries and other ships should be installed and implemented as soon as possible.

Τω καιρώ εκείνω, σύστημα on-line κράτησης θέσεων δεν υπήρχε ούτε κατά διάνοια. Ούτε μπορούσες να αγοράσεις από τον Πειραιά εισιτήριο επιστροφής. Όλα αυτά ήρθαν αρκετά χρόνια αργότερα (από το 1996 και μετά), όταν το ΥΕΝ έθεσε ως προϋπόθεση χορήγησης άδειας σκοπιμότητας οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να έχουν σύστημα on-line. Η προ του on-line εποχή, με τις συστηματικές εκδόσεις υπεράριθμων εισιτηρίων που έθεταν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, φαντάζει σήμερα ως τριτοκοσμικός μεσαίωνας.

c) A massive port infrastructure improvement plan should be put in place for all ports in the system.

Οι αδυναμίες της λιμενικής υποδομής της χώρας ήταν από τότε γνωστές, και η ανάγκη αναβάθμισής της σαφής και επιτακτική. Ανάγκη η οποία εν πολλοίς παραμένει ακέραια και σήμερα, παρά τα όσα έργα έγιναν στο μεταξύ διάστημα. Πού να φανταστώ τότε ότι σε λιγότερο από 4 χρόνια θα έβλεπα το πρόβλημα αυτό από πρώτο χέρι, με την τοποθέτησή μου στον ΟΛΠ.

d) The possibility of using a greater number of dedicated freight ferries (ro/ro's) should be examined.

Αυτή ήταν (και εξακολουθεί να είναι) μια ιδέα που δεν προχώρησε, εκτός από τις γραμμές της Κρήτης. Το ερώτημα είναι το εξής: Το τεράστιο πλήθος των νταλικών που μεταφέρει εμπορεύματα από και προς τα νησιά, για ποιο λόγο πρέπει να μεταφέρεται πάνω στα

επιβατηγά-οχηματαγωγά, και όχι με αμιγή φορτηγά-οχηματαγωγά (Ro-Ro), με μικρότερη ταχύτητα; Η είσοδος ταχύπλοων επιβατηγών-οχηματαγωγών μετά από αρκετά χρόνια ήταν ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, με την έννοια ότι μια και το μέσο αυτό δεν μεταφέρει νταλίκες, έχει τη δυνατότητα να αποσπάσει μεγάλο μερίδιο της κίνησης επιβατών και ΙΧ από τα συμβατικά πλοία, με ενδεχόμενο αποτέλεσμα ο αριθμός των τελευταίων να μειωθεί σημαντικά, αν στο μεταξύ αμιγή φορτηγά-οχηματαγωγά μεταφέρουν τις νταλίκες. Σίγουρο είναι ότι υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος μπροστά, ώστε να πούμε ότι υπάρχει κάποιος σημαντικός ακτοπλοϊκός στόλος φορτηγών-οχηματαγωγών για τη διακίνηση του διαρκώς αυξανόμενου όγκου φορτίων Ro-Ro.

Η εργασία επεσήμανε επίσης το σημαντικό «αλαλούμ» που υπήρχε τότε στα logistics της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως για τον ταλαίπωρο ιδιώτη που θέλει να μεταφέρει πράγματα στα νησιά (και δεν χωράνε στο ΙΧ του). Το αλαλούμ αυτό (εν πολλοίς τριτοκοσμικό) εξακολουθεί να υπάρχει και σήμερα, μια και η πρόοδος στον τομέα αυτό μόνο οριακή μπορεί να χαρακτηριστεί.

e) The concept of «main lines», as it stands today, should be radically changed, and a thorough investigation of alternative routes and connections should be undertaken.

Η ανάγκη αναδιάρθρωσης του δικτύου είχε από τότε επισημανθεί ως σημαντική. Η πρώτη σημαντική αναδιάρθρωση, τουλάχιστον διαδικαστικά, έγινε με τον Ν2932/2001, αλλά μόνο «τύποις», μια και η ακτινωτή δομή με κέντρο τον Πειραιά εξακολουθεί να υπάρχει, παρά την αναβάθμιση του ρόλου της Ραφήνας και του Λαυρίου.

Η απελευθέρωση των εγχωρίων αερομεταφορών στην οποία αναφέρεται η εργασία (την εποχή εκείνη ίσχυε ακόμη το κρατικό μονοπώλιο της Ολυμπιακής) πραγματοποιήθηκε μερικά χρόνια μετά, και είχε σημαντικό αντίκτυπο στο πλαίσιο ανταγωνισμού του κλάδου της ακτοπλοΐας.

Το σύστημα «hub and spoke» που περιγράφει η εργασία, ουδέποτε υλοποιήθηκε. Η μελέτη του ΣΕΘΑΜ[4] πρότεινε κάτι ανάλογο μερικά χρόνια αργότερα, και το θέμα έχει κατά καιρό συζητηθεί στους ακτοπλοϊκούς κύκλους. Εκ των υστέρων έχω πεισθεί ότι το «hub and spoke», μέχρι στιγμής τουλάχιστον, δεν είναι τόσο καλή ιδέα, ιδίως για επιβάτες που ταξιδεύουν με το αυτοκίνητό τους. Οι υποδομές που απαιτούνται για μια τέτοια διαδικασία (αν είναι να γίνεται σωστά), ούτε υπάρχουν σήμερα, ούτε προβλέπεται να υπάρξουν στο ορατό μέλλον.

Μερικές ιδέες για το σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου παρατίθενται στο Παράρτημα Α.

f) Continued research into emerging new ship technologies should be undertaken, including their viability for carrying vehicles.

---

[4] Βλέπε TRADEMCO-TRUTH, 2001, «Μελέτη-έργο ανάπτυξης συστήματος διαχείρισης εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών (ΣΕΘΑΜ)», μελέτη για λογαριασμό ΥΕΝ, Υπουργείου Αιγαίου, Υπουργείου Ανάπτυξης, από TRADEMCO, TRUTH, σε συνεργασία με ALPHA MARINE, NEI/MERC (χρηματοδότηση ΕΤΒΑ). Βλέπε επίσης Giannopoulos, G.A., G. Aifantopoulou-Klimis, «Inland Maritime Transport in Greece after the Lifting of the Cabotage and Full Liberalization: A Review. Part 1: The Situation "before" and Expected Impacts» *Transport Reviews, Vol. 24, No. 4, 465–483, July 2004*.

Προφανείς ευχές από ακαδημαϊκούς δασκάλους. Οι ευχές ευοδώθηκαν, μια και τουλάχιστον τα Ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (και ειδικότερα για πλοία προηγμένης τεχνολογίας) τα επόμενα χρόνια ήταν εξαιρετικά πλούσια.

Παραλλαγές της εργασίας του Delft ήταν οι εξής (δεν παρατίθενται εδώ):

Psaraftis, H.N., «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries in the Aegean», invited paper, International Conference on Overcoming Isolation, Plomari, Lesvos, March 1993.

Psaraftis, H.N., «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries», invited paper, THALASSA-1 Conference, Piraeus- Iraklio, April 1993.

Η πρώτη από αυτές παρουσιάστηκε σε ένα διεθνές συνέδριο για την άρση της απομόνωσης που οργανώθηκε στη Λέσβο από τον Χάρη Κοκκώση, καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η δεύτερη ήταν στο πλαίσιο του συνεδρίου για τη ναυτιλία ΘΑΛΑΣΣΑ που διοργανώθηκε από τον Ανδρέα Βομβογιάννη πάνω στο επιβατηγό-οχηματαγωγό Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ, και ενώ αυτό πήγε από τον Πειραιά στο Ηράκλειο και πίσω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ (1994)

Everything should be as simple
as it is, but not simpler.
Albert Einstein

Το ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» που πήραμε στο ΕΜΠ, και του οποίου ήμουν επιστημονικός υπεύθυνος, ήταν η επόμενη ενασχόλησή μου με το θέμα. Χρηματοδότης ήταν η ΕΤΒΑ (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης). Το πρόγραμμα αυτό κράτησε ολόκληρο το 1993 και ήταν πηγή αρκετών κειμένων και παρουσιάσεων.

Εργασίες που ήταν παράγωγα του προγράμματος αλλά δεν παρουσιάζονται εδώ ήταν οι εξής:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες», τελική έκθεση προς την ΕΤΒΑ, Δεκέμβριος 1993.

Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, «Waiting for 2004». NAFTILIAKI, special issue on Mediterranean Passenger Shipping, October 1993.

Psaraftis, H.N., «Lifting of Cabotage by 2004», invited paper, THALASSA-2 Conference, Piraeus, April 1994.

Psaraftis, H.N., G.J. Nellas, V.F. Magirou, G.C. Nassos. «Greek Coastal Shipping System: Impact of New Technologies and Market Deregulation on Modal Split». TRISTAN-2 Conference, Capri, Italy, June 1994.

Η πρώτη από τις ανωτέρω ήταν η τελική έκθεση του προγράμματος. Αυτή ήταν αρκετά ογκώδης (4 τόμοι) και περιέγραφε όλο το έργο με κάθε λεπτομέρεια.

Η δεύτερη εργασία δημοσιεύθηκε κάπου ενδιάμεσα, προτού ακόμη τελειώσει το πρόγραμμα. Δημοσιεύθηκε τον Οκτώβριο του 1993 στη NAFTILIAKI, αγγλόφωνη έκδοση για τη Ναυτιλία (εκδότης David Glass, δημοσιογράφος Brian Church), σε ένα ειδικό τεύχος για τη Μεσογειακή επιβατηγό ναυτιλία. Αν και ουσιαστικά το περιεχόμενό της καλύπτεται από άλλες εργασίες, η εισαγωγή της έδινε μια γεύση των προβλημάτων, όχι μόνο της ακτοπλοΐας, αλλά και εκείνων που συναντήσαμε στο πρόγραμμα της ΕΤΒΑ:

«An ageing fleet. Overbooking of tickets. Traffic jams, chaos and fights at quay side. Ship garages full of exhaust fumes at disembarkation. Ports with no toilets, no phones, no taxis, no waiting lounges. People packed on ships like sardines. Impossibility of booking a return ticket. Hassle and discomfort for the traveller, especially during the summer. A Byzantine institutional structure. An environment hostile to innovation and change.

As Europe heads toward the 21st century, Greece's coastal shipping system occasionally reminds the middle ages. And waiting for 2004 (the projected date of full deregulation of the market) sometimes sounds like waiting for Godot...

If criticizing the shortcomings of the present system sounds facile, recommending alternatives and ways to improve it is challenging, to say the least. For starters, finding good statistical data on the system is a formidable task, and the analyst is constantly reminded of the GIGO principle (garbage in, garbage out). As an example (and there are many), the latest official shipping statistical data compiled by the National Statistical Service date as back as 1986. Passenger and freight traffic data up to 1990 have just been tabulated by the Ministry of Merchant Marine, although their tables are filled in by hand. No comprehensive traffic data for 1991 and beyond are available as of yet. Some shipping companies do keep computerized data, but here the problem is the opposite: Little or no data prior to 1991 or 1992 can be found into their databases, for most of these systems are very recent. Last but not least, there are serious discrepancies within the fleet and traffic data maintained by the Ministry.

So in a period when any serious analysis of the monumental changes that are about to take place in Greek coastal shipping would at least necessitate some decent data, there seems to be no sense of urgency by the responsible authorities so as to collect and classify data in a rational and reliable way. That task is conveniently left to the analyst».

Την αναφορά στον Godot την χρησιμοποίησα και άλλη μια φορά, βλέπε και Κεφάλαιο 19 στο τέλος.

Η τρίτη από τις ως άνω εργασίες παρουσιάστηκε την άνοιξη του 1994 στο 2ο συνέδριο ΘΑΛΑΣΣΑ. Τέλος, η τέταρτη από τις ανωτέρω εργασίες παρουσιάστηκε στο συνέδριο TRISTAN-2 (2nd Triennial Symposium on Transportation Analysis) που έγινε στο Capri της Ιταλίας τον Ιούνιο του 1994, και ήταν συμπυκνωμένη έκδοση της αμέσως επόμενης εργασίας που θα παρουσιάσω.

Η αναφορά για τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στο έργο αυτό και τις δυσκολίες συλλογής τους είναι χαρακτηριστική. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από πολλές πηγές, εγχώριες και ξένες. Βασικά χαρακτηριστικά των στοιχείων ήταν η ανομοιογένεια και η παράθεσή τους σε μορφή μη χρήσιμη (π.χ. πίνακες προέλευσης-προορισμού δεν συλλέγονταν). Το 1993 που διεξήχθη το έργο, η Διεύθυνση θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) μας διέθεσε τα πλέον πρόσφατα στοιχεία για τις ακτοπλοϊκές γραμμές, τα δρομολογημένα πλοία σ' αυτές και τους ναύλους (1993), αλλά η Στατιστική Υπηρεσία του ΥΕΝ είχε πλήρη στοιχεία κίνησης μόνο μέχρι το 1990, για δε το 1991 μόνο στοιχεία κίνησης επιβατών, και αυτά όχι σε όλες τις γραμμές. Επίσης, τα στοιχεία πλοίων στα αρχεία της Διεύθυνσης θαλασσίων Συγκοινωνιών δεν ήταν ακριβώς τα ίδια με αυτά των αρχείων της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ! Είναι τέλος χαρακτηριστικό ότι εν έτει 1993, το τελευταίο επίσημο τεύχος της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας με στοιχεία ναυτιλι-

ακής κίνησης («Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας»), αφορούσε το 1987! Με βάση τα ανωτέρω, η συλλογή και διασταύρωση αξιόπιστων στοιχείων αφέθηκε στον πατριωτισμό της ερευνητικής ομάδας και του αρμόδιου προσωπικού του ΥΕΝ.

Συνεχίζω λοιπόν με την εργασία:

Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou. «Modal Split in Greek Shortsea Passenger/Car Transport». Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.

Όλοι οι συν-συγγραφείς μου ήταν μέλη της ερευνητικής ομάδας του προγράμματος της ΕΤΒΑ. Ο Βαγγέλης Μαγείρου ήταν συνάδελφός μου Καθηγητής στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο. Ο Γιώργος Νάσος ήταν πρώην φοιτητής μου στο ΕΜΠ. Ο Γιώργος Νέλλας ήταν συγκοινωνιολόγος, απόφοιτος του ΕΜΠ και του Cornell και ο Γιώργος Παναγάκος ναυπηγός-οικονομολόγος απόφοιτος του ΕΜΠ και του MIT.

Το συνέδριο αυτό ήταν το δεύτερο μετά εκείνο στο Delft με θέμα την ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων, και έγινε στον Αστέρα Βουλιαγμένης. Τα πρακτικά εκδόθηκαν από το Delft University Press. Οι οργανωτές του προηγούμενου συνεδρίου Niko Wijnolst και Chris Peeters πρότειναν σε μένα και στο συνάδελφο Αλέκο Γουλιέλμο του Πανεπιστημίου Πειραιώς (που το 1993 τοποθετήθηκε Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας) τα δυο πανεπιστήμια να είναι οι οργανωτές του επόμενου συνεδρίου. Αυτό και έγινε. Το συνέδριο αυτό σημείωσε μεγάλη επιτυχία. Το keynote speech το έδωσα εγώ και απεύθυνε χαιρετισμό ο τότε Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας.

Η εργασία που παρατίθεται αμέσως μετά περιστρέφεται κυρίως γύρω από το εξής ερώτημα: Όταν απελευθερωθεί η αγορά το 2004, πώς θα κατανεμηθεί η κίνηση στα διάφορα μεταφορικά μέσα, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων που μεταφέρουν οχήματα, αλλά και αεροπλάνων; Δευτερευόντως, υπό ποιες συνθήκες οι επενδύσεις σε τέτοια πλοία (μέχρι τότε άγνωστα στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα) θα μπορούσαν να αποδώσουν; Ας δούμε λοιπόν την ανάλυση.

0. Abstract.

The purpose of this paper is to investigate the problem of modal split for passengers and vehicles in a specific context, that of the Greek coastal shipping system. The transport modes considered are conventional passenger/car ferries (P/C vessels), fast (30-50 knot) vessels, and air transport. For a variety of reasons, monumental changes are about to take place within this system over the next decade. These center primarily on the deregulation of the market that is a result of the European Union integration, and on the introduction of vessels capable of carrying passengers and cars at high speeds. By EU directive, the Greek coastal market shall be fully deregulated by the year 2004. This means that owners would be able to set up routes with minimal governmental interference. The question is of course how passenger demand will evolve within such a new environment, and how the various competing modes of transport will fare. This

paper is an attempt to systematically analyze scenarios that might be the possible outcomes of these changes.

1. Introduction.

The purpose of this paper is to investigate the problem of modal split for passengers and vehicles in a specific context, that of the Greek coastal shipping system. The transport modes considered are conventional passenger/car ferries (P/C vessels), fast (30-50 knot) vessels, and air transport. For a variety of reasons, monumental changes are about to take place within this system over the next decade. These center primarily on the deregulation of the market that is a result of the European Union integration, and on the introduction of vessels capable of carrying passengers and cars at high speeds. This paper is an attempt to systematically analyze scenarios that will be the possible outcomes of these changes.

By EU directive, the Greek coastal market shall be fully deregulated by the year 2004. This means that owners would be able to set up routes with minimal governmental interference. In addition, air transport will also become increasingly deregulated in the years ahead. The question is of course how passenger demand will evolve within such a new environment, and how the various competing modes of transport will fare.

This paper attempts to answer this question by examining various scenarios for the following modes of transport: conventional ferries (passenger/car), hydrofoils, other fast vessels (passenger only), other fast vessels (passenger/car), and air transport. The methodology used is applied to an illustrative subset of the entire network and is based on the «logit» model and the «generalized cost» concept. The cost components used are the fares and the time value of the trip. The time values have been derived from a «revealed preference» dataset. The paper describes the various assumptions made in data collection and model formulation, and discusses the results of the analysis and the additional research needed in this field. Policy recommendations are finally offered for an improved operation of the system in view of the monumental changes that are about to occur.

This paper is one of the products of a large project on Greek Coastal shipping, carried out by NTUA on behalf of the Hellenic Industrial Development Bank (ETBA) during 1993, and in the context of the SPA programme of the EU (Regional Development Plan). The project, heretofore referred to as the ETBA project, carried out a comprehensive investigation of all major aspects of the system, including the topic covered here. Complete details can be found in Psaraftis (1993).

This paper is structured as follows. Section 2 gives an update on the status quo of the system, vis-a-vis the description in a paper that was presented at the previous Roundtable Conference. Section 3 performs the modal split analysis. Section 4 provides some information on the economic viability of fast ships. Finally Section 5 makes some concluding remarks and offers some policy recommendations.

2. Status quo update.

The basic characteristics of the Greek coastal shipping system were presented in the previous Roundtable Conference in Delft (November 1992), and were published in the Proceedings of that conference (paper by Psaraftis and Papanikolaou (1992)). However, as that paper was written both before the ETBA project had started, and, before the passing of the EU Regulation on maritime cabotage (7 December 1992), some of the data and hypotheses presented in that paper are now obsolete. Thus, before we proceed with our analysis, we deem necessary to give a brief update on the status of the system, with a focus on these elements that are more relevant for our analysis. The basic reference for this material is the ETBA final report (Psaraftis, 1993), which describes all this in more detail.

1) ***Lines and routes.*** The Ministry of Merchant Marine (MMM) classifies the 102 official lines of the network in 5 classes: (a) 16 main passenger/car ferry (P/C) lines, (b) 30 secondary P/C lines, (c) 11 local P/C lines of the Argosaronikos bay, (d) 39 other local P/C lines, and (e) 3 main and 3 secondary freight (ro-ro) lines. Within this «line» system, the number of individual routes and schedules that are traveled is on the order of several hundreds.

Some of these lines extend to ports in Italy (Brindisi, Bari, Ancona, and Trieste), although from a legal standpoint the services to Italy are not subject to internal cabotage legislation (e.g., ships can fly foreign flags, even if Greek-owned).

2) ***Fares.*** With the exception of First Class fares, which are in principle free (with a theoretical maximum of 4 times but in practice 2.8 - 3 times the level of the corresponding Third Class fare), all other fares are uniform for all ships and established every year by the MMM for all pairs of ports. Fares include Second Class, Third Class, Tourist Class, and fares for vehicles (cars, buses, trucks, and motorcycles). Hydrofoils and catamarans have special fares for the routes on which they operate, all (still) regulated by the MMM. There are services in which the official fare with or without a cabin is exactly the same, cabins being allotted to passengers on a first-come first-served basis, many times onboard the ship (in which case the tip to the steward plays the role of the fare supplement).

At first glance, the fare structure seems reasonable in terms of levels. A more careful examination however reveals that fare levels are largely arbitrary, depending more on what they were the year before, and less on the result of a transparent cost analysis. As an example, the fare to distant Kastellorizo is 8,639 GRD (2nd class), while that to Sitia (Crete) is 8,750 GRD, even though the latter destination is much closer to Piraeus. Such a difference could be explained by socieconomic criteria, but such criteria are not explicitly defined.

In other examples, the direct 2nd class fare to Hydra is 2,665 GRD, less than the 2,499 GRD fare if one goes to Hydra via Aegina (999 GRD from Piraeus to Aegina and

1,500 GRD from Aegina to Hydra). The fare from Sifnos to Paros is 1,469 GRD if one travels on a small wooden boat, and only 748 GRD if one travels on ferry (2nd class). The catamaran fare to Mykonos is 6,709 GRD, higher than the 2nd class conventional fare (4,470 GRD), but lower than the equivalent 1st class fare (7,988 GRD),and much lower than the airfare to Mykonos, which is 15,900 GRD for an economy class ticket.

The rule of thumb that the triangle inequality (Fare (A-B) Fare (A-C) + Fare (C-B)) holds for most of the network seems to be true, but in general there seems to be no consistent logic in the fare structure, nor there exists a well-defined algorithm or procedure for fare determination.

3) ***Fleet.*** The Psaraftis and Papanikolaou (1992) paper referred to 1988 fleet data. Having now fleet data that go at least to 1992, we can make some brief observations. The first is that the mean age of large (1,000 GRT or more) P/C vessels increased by 4 years (to 25) in the 4 years from 1988 to 1992. The second is that the situation is worse for the smaller conventional P/C vessels (between 100 and 999 GRT), with a mean age of 28 years, and even worse for the small (100 to 500 GRT) general cargo (feeder) ships, with a mean age of 35 years (in 1992). There is a mandatory withdrawal age of 35 years for P/C ships (which, interestingly enough, does not apply to ships on the Italian service routes). Thus, at 2004, many ships that operate today within the system will have been withdrawn from service.

In 1992, hydrofoils had a mean age of about 15 years, while the three catamarans in the system (one of which was seriously damaged in 1993 and may never again engage in service) were virtually new. Although hydrofoils have been traditionally restricted to protected waters, 1993 saw the deployment of hydrofoils to several new lines, including many of the Central Aegean islands where the sea is sometimes rough during the summer.

4) ***Passenger and vehicle traffic.*** With about 12 million passenger movements in 1990 (see Section 3 for estimates in subsequent years), Greek coastal shipping is one of the biggest in Europe. With few exceptions (short periods of temporary decline), passenger traffic has steadily grown every year over the last 30 years, from approximately 3 million movements in 1964, to about 5 million in 1970, 8 million in 1980, and 8.5 million in 1985. There was a period of decline from 1981 to 1983, with a local minimum of 7.5 million.

The heaviest traffic is generated within the short-distance routes of the Argosaronikos system, with traffic that is more than double in passenger movements than that of the long-haul Piraeus- Crete lines. The biggest growth in recent years has been experienced in the Volos-Euvoia-North Sporades lines, mainly due to the massive influx of hydrofoils in that area, and in spite of the decline in conventional vessel passenger traffic that resulted because of this entry.

Vehicle traffic has also grown, in many cases more steeply than passenger traffic. The Piraeus–Crete line is the leader for both cars and trucks, with car movements

experiencing a 48% growth between 1981 and 1990, more than double the equivalent passenger growth rate. The introduction of large P/C vessels has been the main reason for the generation of such a demand.

Competing with sea transport of passengers in many mainland and island destinations is air transport, provided by Olympic Airways and its «commuter» subsidiary, Olympic Aviation. Growth between 1980 and 1992 has been mixed, with the peak of about 5.3 million annual trips in 1985, and a lowest level of about 3.2 million trips in 1991 (the year of the Gulf war). A few of these destinations are also served directly by foreign airlines (charter or regular flights).

5) ***Legal regime.*** The most significant recent development in the legal arena has been the passing by the Council of the EU of Regulation No. 3577/92 (7 December 1992), regarding the freedom of service in maritime cabotage trades. Such regulation (heretofore referred to as «the Regulation») stipulates, among other things, that Greece's coastal shipping market becomes fully deregulated and open to other EU-flag ships by Jan. 1, 2004. The 11 year waiting period (already reduced to less than 10 years) was intended to provide Greece with the necessary time to prepare for the opening of the market to competition.

Describing the Regulation vis-a-vis the national legal regime, or the probable impacts of the removal of cabotage privileges, or finally what should be done to prepare for 2004, is beyond the scope of this paper. The ETBA final report (Psaraftis, 1993, section 3.6) and a companion paper to the present paper (Sturmey et al, 1994) deal with these issues in more detail. However, as the adoption of the Regulation is the actual reason behind the analyses reported in our paper, we shall be referring to it and to some of its provisions whenever this is necessary during the course of this paper.

With these preliminary considerations, we now proceed with our analyses.

3. Modal split analysis.

In the summer of 1993, the Italian company Tirrenia Navigazione introduced the fast monohull GUIZZO in the line between Civitavecchia (mainland Italy) and Olbia (island of Sardinia). The GUIZZO, built by Rodriquez Aquastrada, is a state-of-the-art fast ship, capable of carrying 450 passengers and 126 cars at speeds up to 43 knots. The trip (124 nautical miles) is traveled in 3.5 hours, of which 3 hours are at the maximum speed. Two daily trips were planned for the summer high season, dropping to one at lower traffic seasons. The GUIZZO was scheduled to operate only 11 weeks per year (July- October), and charged for cars a fare only 15% over the equivalent conventional fare.

Such a low high-speed supplement is also charged by the wave-piercer catamarans (such as the HOVERSPEED GREAT BRITAIN) that cross the Channel. Both cases, although completely different in terms of vessel design, enjoy remarkable capacity utilization rates, being generally preferred by the public over the conventional, slower ferries.

In view of the EU Regulation, the appearance of such ships in Greece is considered only a matter of time. Note that as today in Greece there are no fast vessels that can also carry vehicles, conventional P/C ships have a real monopoly on those passengers who travel with their cars (captive demand). The rest of the fast ships operating today are hydrofoils and catamarans, neither of which can carry cars. And although hydrofoils have carved their own special niche in the market, catamarans have been less successful. Technical factors such as sea worthiness have probably little to do with this state of affairs (other than a catamaran collision with a pier in 1993). Their meager presence is mostly attributed to the existing system of route licensing, which, in one case, granted a license to a catamaran on the condition that it serve a 10- port route. It is obvious that such a condition anihilates any speed advantage of these ships over conventional ships and makes their operation uneconomic.

Since the EU Regulation presumably will make route licensing more rational, a natural question to ask is what portion of passenger demand will shift to fast ships (including fast ferries), when these, in fact, are permitted to operate within the system. Given that the passengers would be able to choose among several competing modes, what will be the modal split? It is the purpose of this section to try to answer this question. Note that by «mode» here we mean not only the general distinction between sea and air, but also the finer grain distinction among the various types of vessels (more on this later).

Another (albeit related) question is what is the economic viability of these fast vessels. This question is addressed in Section 4.

Performing the modal split analysis is by no means an easy task, for a number of reasons. First, the coastal shipping network in Greece is huge (138 ports, 34 airports, thousands of inter-port links). Second, one has little or no idea of what will actually happen during the 10 years to 2004 in terms of the fleet, introduction of new technologies, port expansion, and development of legislation, to mention just a few of the crucial factors. Third, it is not immediately clear how the Greek traveler values his or her time, which is perhaps the most critical parameter that one needs to know in order to assess how much more the traveler is willing to pay in order to travel faster.

Some additional difficulties exist (for instance, lack of origin-destination (O-D) flow data). These difficulties will be described in the course of the exposition that follows. Last, but not least, we are aware of no similar analyses in other coastal shipping problems that involve such difficulties. Most of the analyses involve freight (for which the issue of fast transport is different), and/or much simpler network configurations (for instance, the analysis for the Channel Tunnel).

In the face of this complex situation, the approach that we adopted consists of the following steps:

STEP 1: Choose a workable (but hopefully relevant) subset of the entire network for the analysis.

STEP 2: Make aggregate demand projections on this network up to 2004.

STEP 3: Make some assumptions on what kinds of transport modes provide service on this network, and for each evaluate the transit times for the relevant links of the network.

STEP 4: Make some assumptions on the fares charged by each mode.

STEP 5: Calculate the monetary value of the time of the passengers.

STEP 6: Run the logit model to determine the modal split on each branch of the network.

STEP 7: Interpret results and perform sensitivity analysis.

The main advantage of such an approach is that it bypasses the problem of trying to predict inherently unpredictable scenarios, and produces a flexible tool, by which «what if» assessment of scenarios can be performed. Such a tool can readily be applied to larger networks and alternative scenarios (not only for Greece) once the appropriate data have been assembled.

We now describe the work involved in each of these steps, bearing in mind that the complete detailed analysis is reported in Psaraftis (1993).

STEP 1: Choose a workable (but hopefully relevant) subset of the entire network for the analysis.

In making such a choice, the following conditions must be satisfied:

a) There should be a correspondence between ports and airports, so that a comparison between sea and air transport is meaningful.

b) The range of distances between network nodes should be relatively broad.

c) The selected sub-network should represent a non-trivial part of the entire network in terms of traffic volume.

In this vein, we have decided to examine a 9-port, 6-airport network, distributed in 6 geographical «zones» as follows:

Zone	Region	Ports	Airports
11	Attiki	Piraeus, Rafina	Elliniko
21	Mykonos	Mykonos	Mykonos
31	Santorini	Thira	Thira
41	West Crete	Souda, Rethymno	Hania
42	Iraklio	Iraklio	Iraklio
43	Lasithi	Ag. Nikolaos, Sitia	Sitia

Notice first that each zone has at least one port (and sometimes two), and one airport. So condition (a) above is satisfied. Also, inter-zone distances for this network

range from 69 nautical miles (nm) (between zones 31-42) to 221 nm (between zones 11-43). So the range of distances is indeed broad.

In terms of size, and even though 9 ports is only a small fraction of the 138 ports in the system, in 1990 total passenger traffic among the 9 selected ports was 19.2% of total Greek coastal traffic. Also in 1990, total traffic among the 6 selected airports was 27.3% of total Greek domestic air traffic. So from this perspective the selected sub-network is certainly non trivial.

STEP 2: Make aggregate demand projections on this network up to 2004.

By «aggregate demand» we mean that at this stage we shall not break down demand by mode, ie how many passengers will go by fast ships, how many by air, etc. This will be done later (Step 6). On the other hand, we want to take full advantage of existing data regarding flows of passengers in the network, including the choice of mode made by these passengers.

Before we proceed, and as an aside to our analysis, we state that in Psaraftis (1993), a projection of total passenger demand for sea transport on the entire network and up to year 2010 was made. After several regression analyses, it was determined that the best fit to historical data (1964-1989) is the one described by the following equation:

TOTAL_PAX = exp[1.271 + 0.0414*(Y-1963)],

where TOTAL_PAX is the total passenger trips by sea in year Y. The R**2 of this equation is 0.95, and the t-statistic on the coefficient of 0.0414 is 21.06, both acceptable.

The above equation projects about 16.5 million trips in year 2000, about 19.5 million trips in 2004, and about 25.5 million trips in 2010.

Returning now to Step 2, this step involves two sub-steps. First, create origin-destination (O-D) tables for this network for a number of years in the past, and second, use these to forecast origin-to-destination demand on the network up to 2004.

Creating the O-D tables for the sub-network was a rather tricky task. The first difficulty was that no such data was directly available in the databases of MMM's Statistical Service or anywhere else (as much as a lot of other data was available). To circumvent this problem, the direct assistance of this service was requested, and after a series of estimates on how flows at each port split among different routes, an «expert estimate» of the O-D table of passenger trips by sea in the sub-network for 1990 was finally made (see Table 1). Psaraftis (1993) provides more details on how this table was produced.

In addition to passengers, O-D tables for vehicles are necessary, for a portion of the total passengers (those who travel with a vehicle) do not have the choice between sea and air transport (captive demand), and these passengers must be identified. Here we assume that a person traveling with a vehicle has already made the decision to do so and thus does not have the choice of taking the airplane (this assumption is true for a truck driver, but may not necessarily be true for a motorcycle driver, a car driver, or a

Table 1: O-D table for passengers traveling by ship, 1990.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		145,879	201,373	357,060	372,855	9,538	1,086,705
21	140,459		28,603				169,062
31	203,281	27,757			14,712		245,750
41	349,256						349,526
42	387,970		11,322				399,302
43	10,890						10,890
Total	1,092,126	173,636	241,308	357,060	387,567	9,538	2,261,235

Table 2: O-D table for passengers traveling by air, 1990.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11				148,572	260,554	830	539,119
21	66,231		4,592		1,664		72,847
31	65,466	4,358			2,067		71,891
41	140,226						140,226
42	249,548	1,784	1,940				253,302
43	816						816
Total	522,317	70,000	70,197	148,572	264,285	830	1,076,201

bus passenger, all of whom conceivably can take the plane and use another vehicle at their destination).

Using a similar methodology to the one described for passengers, O-D tables were produced for trucks, buses, cars, and motorcycles traveling in the sub-network in 1990 [these tables are not reproduced here but are available in Psaraftis (1993)].

To estimate now the passengers traveling with these vehicles, an estimate of how many passengers are carried by each vehicle is necessary. We used the estimate made by Martedec S.A. of Piraeus (in the context of a NATO project on Greek coastal shipping) that each truck carries one passenger, each bus 40 passengers, each car 2.5 passengers, and each motorcycle one passenger. On this basis, Table 3 shows the O-D table of passengers traveling with a vehicle in the sub-network in 1990.

Table 3: O-D table for passengers traveling with a vehicle, 1990.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		37,685	35,173	159,265	206,644	4,703	443,470
21	33,892						34,768
31	35,116	735			561		36,412
41	145,806						145,806
42	200,804		541				201,345
43	3,989						3,989
Total	419,607	38,420	36,590	159,265	207,205	4,703	865,790

On the basis of Tables 1, 2, and 3, the O-D table of total passengers traveling without a vehicle in the sub-network in 1990 can be constructed. This is Table 4, and consists of all passengers traveling by air, plus those sea passengers who travel without a vehicle. It is clear that if a(i) is a specific inter-zone entry in Table i (i = 1 to 4), then a(4) = a(1) + a(2) - a(3).

Table 4: O-D table for passengers traveling without a vehicle, 1990.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		172,052	229,505	346,367	426,765	5,665	1,180,354
21	172,198		32,679		1,664		207,141
31	233,631	31,380			16,218		281,229
41	343,946						343,946
42	436,744	1,784	12,731				451,259
43	7,717						7,717
Total	1,194,836	205,216	274,915	346,367	444,647	5,665	2,471,646

From Tables 1 to 4 it can be seen that from all passengers who traveled without a vehicle in the sub-network in 1990, 43% used the airplane and the rest (57%) took the ship. Overall, 68% of the passengers went by ship, and 32% went by plane.

Of course, making a projection to 2004 just from 1990 data is impossible, so in principle we need to repeat this procedure for several years prior to 1990. Published coastal shipping data in Greece exists from 1964 on. Unfortunately however, individual route data is not available in a uniform way, and MMM's Statistical Service was unable to provide such information for prior years, as it did for 1990. To circumvent this new obstacle, it was decided to produce some coefficients, which express the data in the

1990 O-D tables as functions of passenger and vehicle flows into the ports of the sub-network. Then we would use these same coefficients to produce the O-D tables from port passenger and vehicle flows in prior years.

Of course, the assumption that these coefficients stay the same is a debatable assumption. However, given that no major changes in the network have occurred in the past, we feel that it is an assumption that can be justified (lacking a better way to proceed).

No similar problem existed for the air transport O-D data, as this was readily available from Olympic Airways for the period of interest.

Having all these O-D tables for the period 1964-1990, the next substep is to project these into the future. A critical assumption here is that the possible introduction of new technology ships within the network in the future will not generate new demand (other than what would be generated anyway, ie even if these ships are not introduced).

This is also a debatable assumption, and one that can be patently false, as demonstrated by several cases in the past (see effect of hydrofoils in the Volos- Euvoia-North Sporades trade, as mentioned earlier). However, counterexamples also exist. In Psaraftis (1993), an analysis of the Argosaronikos system (the heaviest in hydrofoil traffic) in the period 1977-1990 showed that the effect of hydrofoil entry into that market in the mid-seventies was only a shift of demand from conventional ships to hydrofoils, with no documentable generation of new demand. In fact, growth in the above period was only 18% for the Argosaronikos system, as opposed to 111% for the entire network, a clear sign of demand saturation. So in this case hydrofoils did not generate new demand.

Being unable to say whether or not this will be the case for our sub-network, we chose to be conservative and assumed zero generation of new demand because of the possible introduction of fast ships. Of course, our methodology can still be applied if an alternative assumption is used.

Based on this, regression analyses were conducted individually for all inter-zone links of the sub-network, so as to project demand on those links. The results (see Psaraftis (1993) for details) can be summarized in the following two tables: Table 5 is the equivalent of Table 3, and shows the O-D flows of passengers accompanying a vehicle in 2004. Table 6 is the equivalent of Table 4, and shows the O-D flows of passengers without a vehicle in 2004.

One immediate observation is that projected flows to 2004 are by no means simple multiples of those flows in 1990, as flows in distinct links are projected to grow in a different way.

One immediate observation is that projected flows to 2004 are by no means simple multiples of those flows in 1990, as flows in distinct links are projected to grow in a different way.

In 1990, only two modes of transport were present on the sub-network, conventional P/C vessels [capturing the entire demand of passengers with vehicles (Table 3) and

also receiving a share of the demand of passengers without vehicles, Table 4] and air transport (receiving the rest of the demand of passengers without vehicles, Table 4).

Having produced the O-D tables for 2004, we are now ready to make some assumptions on the modes of transport that will be available on the sub-network at that time.

Table 5: O-D table for passengers traveling with a vehicle, 2004.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		70,762	78,306	251,449	313,767	13,384	727,668
21	69,948		1,871				71,819
31	85,571	1,442			1,147		88,160
41	238,525						238,525
42	296,953		935				297,888
43	13,671						13,671
Total	704,668	72,204	81,112	251,449	314,914	13,384	1,437,731

Table 6: O-D table for passengers traveling without a vehicle, 2004.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		275,338	372,470	703,576	787,292	33,697	2,172,373
21	282,204		64,254		4,544		351,002
31	377,819	64,757			29,590		468,166
41	680,042						680,042
42	771,730	5,238	22,030				798,998
43	34,418						34,418
Total	2,146,213	345,333	458,754	703,576	817,426	33,697	4,504,999

STEP 3: Make some assumptions on what kinds of transport modes provide service on this network, and for each evaluate the transit times for the relevant links of the network.

We assume that a total of five (5) modes of transport will be available in this network in 2004:

Mode 1: Air transport.

Mode 2: Conventional P/C vessels.

Mode 3: Hydrofoils.

Mode 4: Surface effect ships (passenger only).

Mode 5: Fast P/C vessels.

Note first that whereas all modes potentially cater to passengers traveling without a vehicle (those of Table 6), modes 2 and 5 cater only to passengers traveling with a vehicle (those of Table 5).

The second remark is that not all modes are assumed to provide service to every inter-zone link of the network. For instance, it would be unreasonable to assume direct hydrofoil service between Piraeus and Crete, or any type of service between Hania and Iraklio in Crete.

The modes that are assumed to be operational for each link of the sub-network are as follows:

Link 11-21: All modes.

Link 11-31: All modes except mode 3.

Link 11-41: All modes except mode 3.

Link 11-42: Modes 1, 2, and 5.

Link 11-43: Modes 1, 2, and 5.

Link 21-31: All modes.

Link 21-42: Mode 1.

Link 31-42: All modes.

No modes are assumed to operate (at least directly) on other links of the sub-network.

The following additional assumptions have been made:

1) A passenger's trip starts from the time he or she leaves home to the time he or she reaches the trip's ultimate destination.

2) A 30-minute waiting time is uniformly assumed for all modes at both ends of the trip for embarkation and disembarkation.

3) Times from a traveler's home to the port (or airport) of origin and from the port (or airport) of destination to the traveler's ultimate destination have been estimated for each case separately, by making some assumptions on the «centroid» of the location of either end of the trip. The centroid is assumed to be close to the center of the corresponding metropolitan area, and trip times between the centroid and the corresponding port or airport have been calculated separately for each case.

4) To calculate ship transit times, the following average speeds have been assumed: Conventional P/C, 14 knots. Hydrofoil, 30 knots. SES and fast ferry, 40 knots.

Notice that the assumed speed for conventional P/C ship is rather low. This is to reflect the fact that in the existing network of lines, these ships make several stops from zone 11 to zones 21 and 31, and the fact that the trips from zone 11 to zones 41, 42, and 43 are usually made overnight, with an average speed that is very close to the assumed. Overall, the sailing times implied by this speed are very close to the actual ones.

For the fast ships, non-stop services among zones were assumed, and this reflects the speed values assumed.

Inter-zone flight times are given in Table 7 below, and inter-zone sailing distances are given in Table 8 below. Based on these assumptions, it is straightforward to calculate the trip times for all relevant combinations of modes and inter-zone links.

STEP 4: Make some assumptions on the fares charged by each mode.

Full information exists on the fares charged by the two modes that were operational in 1990, for all links of the network served by each. Table 7 shows that in 1990 Olympic Airways had two fare increases (trip times are also shown in that table). Our analysis uses as airfare the average of the three fares that prevailed.

Table 7: Airfares for three periods in 1990 (GRD) and trip times in minutes.

Link	1/1-7/5	8/5-24/9	25/9-31/12	minutes
11-42	8,700	11,200	12,200	45
11-41	7,400	9,500	10,400	45
11-21	6,000	7,700	8,400	45
11-31	7,600	9,700	10,700	55
11-43	11,800	15,100	16,600	85
42-31	5,500	7,100	7,700	40

Table 8 shows the 2nd-class and passenger car fares charged by conventional P/C ships for the various links of the network. All fares are in GRD (1990) and include all relevant taxes and supplements. The last column in Table 8 shows inter-port distances in nautical miles.

Table 8: 2nd class and passenger car conventional P/C fares in 1990 (GRD).

From	To	2nd	Pass	Distance
Piraeus	Hania	5,080	9,349	146
Piraeus	Rethymno	5,364	9,349	161
Piraeus	Iraklio	5,364	9,349	175
Piraeus	Ag. Nikolaos	6,866	10,765	197
Piraeus	Thira	3,926	12,276	127
Piraeus	Mykonos	3,137	8,970	94
Rafina	Mykonos	2,647	7,366	70
Mykonos	Thira	2,639	7,327	64
Thira	Iraklio	2,326	6,705	69
Thira	Ag. Nikolaos	2,082	8,311	84
Ag. Nikolaos	Sitia			24

Notice that no fares are given between Ag. Nikolaos and Sitia in Crete. This is so because no traffic between these two ports is examined, Sitia's traffic from other ports going through Ag. Nikolaos.

For fares that will be charged in 2004, the following baseline assumptions are made:

1) All mode 1 and mode 2 fares remain constant in 1990 GRD prices.

2) All mode 3, 4, and 5 fares are 15% higher than the equivalent mode 2 fare.

Of course, both sets of assumptions are debatable. In particular, the second assumption may be characterized as not very strong (15% is too low). However, 15% was the increase used by both the GUIZZO and the HOVERSPEED GREAT BRITAIN, so it would be reasonable to want to see what would happen if this were applied to Greece as well. In addition, in Step 7 we shall examine alternative increases and see what happens then.

The assumption of fare constancy (in 1990 terms) in modes 1 and 2 is also debatable, as either of these two modes may decide to adopt a different pricing policy as 2004 approaches. We shall discuss these alternative scenarios and their implications later on.

STEP 5: Calculate the monetary value of the time of the passengers.

How much a passenger values his or her time is a critical factor in the analysis, for this would ultimately determine the traveler's willingness to pay in order to make the trip faster. The relevant question for our problem is whether we can say anything for the value of time of passengers using this particular network.

There are two ways to ascertain somebody's value of time. The first, and generally the best, is the «stated preference» method, in which the traveler answers a detailed questionnaire in order to explicitly define his or her utility function of time versus money. Unfortunately, this method is very expensive and time consuming, and, as such, was not used here.

The second method is the «revealed preference» method, and consists of using historical data on travelers' modal choices in order to draw conclusions on how much the traveler values time.

In Greece, Lioukas (1982, 1993) used a logit model for travelers using rail transport. In his latest study, conducted in the context of the Athens-Piraeus subway system, he derived a value of about 800 GRD per hour (1993 prices).

Of course, it is far from clear whether such a value is applicable for the case of coastal shipping in Greece. In Japan, Akagi (1991) showed a value of time on the order of 3,000 Yen per hour on the average. Obviously, it would be inappropriate to use such a value for our analysis.

The only alternative left was to see if we could derive an appropriate value of time using existing data on the Greek coastal shipping system. As such, we decided to use the 1990 data on the sub-network (Tables 1 to 4), in which there is a clearly revealed

preference of those passengers traveling without a vehicle, between air transport and conventional P/C ship.

To use this data, we assume that for a specific trip the travelers' preferences are according to the following multinomial logit model:

$$f_i = \exp(a_i+bp_i+ct_i)/\sum_k \exp(a_k+bp_k+ct_k) \quad (1)$$

where f_i is the fraction of travelers using mode i, p_i is the fare charged by mode i, t_i is the trip time using mode i, and a_i is the «preference constant» of mode i, reflecting possible natural biases in favor of or against that mode. b and c are the same for all modes, and are both negative.

For two modes i and k, we can see that

$$\ln(f_i/f_k) = \Delta a_{ik} + b\Delta p_{ik} + c\Delta t_{ik} \quad (2)$$

where $\Delta a_{ik} = a_i - a_k$, $\Delta p_{ik} = p_i - p_k$ and $\Delta t_{ik} = t_i - t_k$.

This expression means that an increase of the fare by one unit can be offset by a reduction of the trip time by b/c. Alternatively, the ratio c/b is the amount the traveler is willing to pay in order to recuce trip time by one unit. Therefore, the value of time we want is the ratio c/b.

A linear regression analysis of (2) with the 1990 data (looking only at passengers traveling without vehicles- Table 4), and with the additional assumption that $\Delta a = 0$ (there is no initial documented bias in favor of either mode) produces the value of c/b = 415 GRD/hr.

It should be noted that the R**2 for this analysis was not that spectacular (0.54), implying that there are probably more factors affecting traveler preference and behavior than those examined by this model (fare and trip time). For instance, it is certainly true that different classes of passengers have different values of time (a businessman who travels by plane has a different value of time from a tourist who enjoys being on the deck of a ship during the entire morning, or from a traveler who enjoys an overnight journey in a cabin). Having no way to measure such differences, we had to settle with the «average» value of time calculated above. We shall use such a value with caution, knowing that it is only an average, and one that probably overestimates the value of time of some travelers (those traveling by ship) and underestimates the value of time of other travelers (those taking the plane).

To validate this model, we applied the value of 415 GRD/hr to the O-D data shown in Table 4 (passengers without vehicles, 1990) to produce what the logit model gives for total passengers traveling without a vehicle and who prefer sea transport for 1990. We then added the passengers captive to sea transport (those of Table 3), and produced Table 9. A comparison with Table 1 shows generally acceptable results.

We finally note that comparing the 415 GRD/hr value with the value of Lioukas

(1993), 415 GRD/hr of 1990 are equivalent to about 625 GRD/hr in 1993, which is lower than (although same order of magnitude with) the 800 GRD/hr produced by him.

Table 9: Validation of modal split:
«predicted» passengers traveling by ship, 1990 (compare with Table 1).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		145,767	182,363	341,807	409,816	7,289	1,087,042
21	143,650		22,784				166,433
31	185,167	21,806			11,661		218,364
41	331,072						331,072
42	412,494		9,224				421,718
43	8,229						8,229
Total	1,080,611	167,573		341,807	421,477	7,289	2,233,129

STEP 6: Run the logit model to determine the modal split on each branch of the network.

Having calibrated the logit model by calculating an appropriate value of time, and having validated it by comparing Table 9 with Table 1, we now run it for 2004 as follows.

First, as to what the value of time will be in 2004, we assume that this will grow (in constant 1990 prices) as the rate of annual growth of Greek gross domestic product. Assuming a 1.5% average growth (in real terms), this value becomes about 510.6 GRD/hr in 1990 prices (unless otherwise noted, all our analysis is expressed in 1990 GRD). This asumption is plausible, for a person will probably value time more if he or she makes more money.

So we examine modal split in 2004 with a value of time equal to 510.6 GRD/hr (1990 prices). Note however that in 2004 the number of possible modal choices in our sub-network is 5 and not 2, as in 1990. Since the value of 510.6 was derived assuming two modes, a question is whether we can use it for the 3 additional modes assumed in 2004. Another question is whether we can use this value for those passengers traveling with a vehicle. Such passengers, having no choice but to use the conventional P/C ship in 1990, have the fast P/C ship as an alternative in 2004.

There is no foolproof way to address either of these two questions. In fact, in a strict sense, the correct answer to both questions is «no», particularly to the second one (somebody traveling with his car will generally have a different value of time from somebody traveling without it). However, the average value of 510.4 GRD/hr is about the

only piece of information on travelers preferences we got, and short of scrapping this analysis altogether, we decided to use it in our analysis as best we could. «As best we could» means a number of additional assumptions concerning the way the modal split calculations are made. These are as follows.

a) In 2004 there will be no capacity constraints on the number of available ships or aircraft to meet projected demand on each link of the sub- network.

b) The value of time for all passengers in the system (traveling with or without vehicles) is 510.6 GRD/hr (1990 prices).

c) The fare assumed to be paid by each passenger traveling with a vehicle (those of Table 5) is the second class fare, plus 1/2.5 the corresponding private car fare. This assumption is reasonable for passengers traveling with their private cars (since on the average each car carries 2.5 persons), but neglects possible fare differentiations for bus, truck or motorcycle travelers. These are estimated to be minor. For these passengers, modal split is made between 2 modes, 2 and 5 (binomial logit model) and is shown in Tables 10 and 11 below.

d) The most important assumption concerns how the modal split should be made for passengers traveling without a vehicle. All 5 modes are present here, and a straightforward way to run the model would be to apply the multinomial logit formula with all 5 modes present, and let the results fall where they may. The initial set of runs were in fact made this way, and showed fast ships and air transport combined capturing from 70% to 88% of total passenger traffic without vehicles if the value of time is 510.6 GRD/hr and if the fast fare surcharge goes from 15% to 100%. If the fast fare surcharge is kept constant at 15%, this combined percentage ranges from 88% to a striking 99.7% of the passenger traffic without vehicles, the latter case (in which conventional ships receiving almost zero passengers without cars) happening if the value of time is tripled. Judging these results as unrealistic, we decided to adopt a different philosophy on how the modal split is made, as follows.

Instead of a multinomial model (split among 5 modes), we used a binomial model in a pairwise sequential fashion. The first split was between air and all ships combined. The second split was between conventional P/C ships and and all fast ships combined. The third split was between hydrofoils and other fast ships combined (SES and fast P/C ships). The fourth split was between SES and fast P/C ships. Notice that each split (except the fourth) is between a distinct single mode and a set of other modes combined. The time and fare parameters of the combined modes were assumed to be those of the one among these modes for which the «generalized fare» (fare plus trip time multiplied by value of time) was the lowest. This is tantamount to assuming that the traveler makes his choice in a sequential fashion, and at each step he or she always compares a mode with the best (in terms of generalized fare) among all other modes still under consideration.

There is no a priori way of telling what selection biases are introduced by this scheme,

or whether these biases are systematic. This is so because there is no systematic ranking of the modes according to their generalized fares (as much as there is one according to their trip times and another one according to their fares). However, from the results (and from a comparison with the multinomial logit runs) we speculate that the biases are primarily against the fast ships. In that sense, we consider these runs (coupled with the assumption that the fast ships generate no new additional demand) to be on the conservative side with respect to the future of these ships.

Tables 10 to 16 summarize the results of these runs as follows.

1) Passengers traveling with vehicles (modal split of Table 5 passengers):

Table 10: Passengers who will travel by conventional P/C (mode 2).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		44,413	48,706	150,869	185,143	7,830	436,964
21	43,857		1,188				45,045
31	83,225	916			724		54,865
41	143,115						143,115
42	175,202		590				175,792
43	7,998						7,998
Total	423,397	45,329	50,484	150,869	185,867	7,830	863,776

Table 11: Passengers who will travel with fast P/C (mode 5).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		26,349	29,600	100,580	128,624	5,554	290,707
21	26,091		683				
31	32,346	526			423		
41	95,410						
42	121,751		345				
43	5,673						
Total	281,271	26,875	30,628	100,580	129,047	5,554	573,955

2) Passengers traveling without vehicles (modal split of Table 6 passengers):

Table 12: Passengers who will travel by air (mode 1).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		62,805	86,778	152,819	150,107	5,911	458,420
21	65,163		19,463		4,544		89,170
31	86,213	19,754			7,015		112,982
41	149,223						149,233
42	150,504	5,238					161,796
43	6,037						6,037
Total	457,150	87,797	112,295	152,819	161,666	5,911	977,638

Table 13: Passengers who will travel by conventional P/C (mode 2).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		85,913	122,772	177,190	184,671	8,195	578,741
21	89,139		26,524				115,663
31	121,973	26,921			10,892		159,786
41	173,32						173,032
42	158,160		9,400				194,560
43	8,370						8,370
Total	577,674	112,834	158,696	177,190	195,563	8,195	1,230,152

Table 14: Passengers who will travel by hydrofoil (mode 3).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		35,470				0	35,470
21	36,801		10,411				47,212
31					4,150		14,717
41							
42			3,582				
43							
Total	36,801	46,037	13,993	0	4,150	0	100,981

Table 15: Passengers who will travel by SES (mode 4).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		10,194	42,307				52,501
21	10,577		2,992				13,596
31	42,301	3,037			1,193		46,531
41							0
42			1,029				1,029
43							0
Total	52,878	13,231	46,328	0	1,193	0	113,630

Table 16: Passengers who will travel by fast P/C (mode 5).

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		10,194	42,307	122,118	138,746	6,207	319,572
21	10,577		2,992				13,569
31	42,031	3,073			1,193		46,261
41	119,252						119,252
42	139,113		1,029				140,142
43	6,340						6,340
Total	317,313	13,231	46,328	122,118	139,939	6,207	645,136

To get the total picture for modes 2 and 5 (which are the only modes catering to both categories of passengers), we also have:

Table 17: Total passengers who will travel by conventional P/C (mode 2), sum of Tables 10 and 13.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		130,326	171,478	328,059	369,814	16,025	1,015,702
21	132,996		27,712				160,708
31	175,198	27,837			11,616		214,651
41	316,147						316,147
42	360,362		9,900				370,325
43	16,368						16,368
Total	1,001,071	158,163	209,180	328,059	381,430	16,025	2,093,928

Table 18: Total passengers who will travel by fast P/C (mode 5), sum of Tables 11 and 16.

From/To	11	21	31	41	42	43	Total
11		36,543	71,907	222,698	267,370	11,761	610,279
21	36,668		3,675				40,343
31	74,377	3,563			1,616		79,556
41	214,662						214,662
42	260,864		1,374				262,238
43	12,013						12,013
Total	598,584	40,106	76,956	222,698	268,986	11,761	1,219,091

STEP 7: Interpret results and perform sensitivity analysis.

As these results concern only a limited application of modal split (sub-network and not entire network), they should be interpreted with caution. For instance, the percentages of each mode depend not only on passenger preferences, but also on our very assumption on what links of the subnetwork are served by each mode. So these results should only be considered an output of a «what if» analysis, and not as predictions of what will actually happen in 2004. At the same time, we consider useful to perform a sensitivity analysis on some of the parameters so as to obtain some additional insights. Sensitivity analysis concerns two main parameters: The fare differential between conventional and fast ships (assumed in the baseline scenario at 15%), and the value of time (assumed in the baseline scenario equal to 510.6 1990 GRD/hr).

In 1990, of those passengers who traveled in the sub-network without a vehicle, 43% traveled by air, and the rest (57%) by conventional P/C ship. In total, 68% took the ship, and 32% used the plane.

In 2004, for those who will travel without a vehicle, 32% will take the plane, 40% will go by conventional P/C ship, 3.3% will take the hydrofoil, 3.7% will use SES, and 21% will go by fast P/C ship. For those who will travel with a vehicle, 60% will go by conventional P/C, while 40% will go by fast P/C.

These percentages, if interpreted narrowly, may be misleading. For instance, for passengers who travel without vehicles, the small hydrofoil and SES percentages (as compared to that of the fast ferries) are mostly due to our assumption on what links of the subnetwork are served by these modes and less on actual preferences. In fact, SES and fast P/C have the same speed and charge the same fare, so on one should expect a tie of these modes on the links served by both. This happens indeed (Compare Tables 15 and 16). However, not all links are served by both modes, by our own assumption, and

that is why the overall shares of mode 5 are higher than those of mode 4.

In addition, these percentages do not differentiate between short and long-haul routes. If we are more careful, we can see that hydrofoils raise their percentage on short-haul routes and other new technology ships do so for longer-haul routes.

The general observation from these runs is that the overall percentage of traffic that goes to the new technology ships (modes 3, 4 and 5) can be significant. This is mainly against the airplane for passengers without cars and against conventional ferries for passengers with cars. One possible reason for this is the small (15%) fast fare surcharge assumed. Irrespective of whether these ships can survive on such a small fare (this will be examined in Section 4), one natural question is what happens to modal split if the fast fares become higher.

To investigate this, we examine what happens if the fast ship fare is 30%, and 50% over the conventional one (ceteris paribus). The results are again differentiated between passengers without vehicles, and passengers with vehicles:

For the former pasenger category, if the fast fare surcharge is 30% (50%) the shares of each mode become: Air, increase to 34% (36%); conventional ferry, slight increase to 41% (41%); hydrofoil, decrease to 2% (1.9%); SES, decrease to 3.1% (2.8%), and fast ferry, decrease to 19.9% (18.3%). For pasengers traveling with a vehicle, the share of the conventional ferry increases to 64% (68%), while that of the fast ferry goes down to 36% (32%). In other words, the main beneficiary of a more expensive fast ship fare is the airplane for passengers traveling without a car and the conventional ship for passengers traveling with a car.

We next examine what happens if the value of time is twice or three times what was originally assumed (with a 15% fast fare surcharge).

For passengers without cars, if the value of time is doubled (tripled), the new shares are: Air, increased to 35% (37%); conventional ships, decreased to 36% (31%); hydrofoil, decreased to 2.4% (2.6%); SES, decreased to 3.6% (3.4%); and fast ferry, increased to 23% (25.4%). For passengers with cars, the shares are: Conventional ferries, dropped to 55% (49%), while fast ferries increase their share to 45% (51%).

We see that if the value of time increases, for both passenger classes the main loser is the conventional ferry, while the main beneficiary is the fast ferry and the airplane. Interestingly enough, the other two fast ship modes see their shares slightly decrease.

4. Economic feasibility analysis.

In view of the promising results of the previous section with respect to the possible share of passenger demand that new technology ships might be able to attract in 2004, a pertinent question is what is the economic potential of these vessels. Clearly, a modal split analysis would be incomplete if the economic viability of these vessels is not also assessed. Although such an analysis is not the central focus of this paper (see Psaraftis (1993) for complete details), we provide here a summary of its main results.

The project team collected (and/or estimated) technical and economic data (not reproduced here) for the following categories of new technology vessels:

1) The fast monohull GUIZZO (mainland Italy - Sardinia).

2) The swath AEGEAN QUEEN [under design at NTUA- see Papanikolaou et al (1991)].

3) The wave-piercer catamaran HOVERSPEED GREAT BRITAIN (Channel service).

4) The swath PATRIA (Tenerife service).

5) The SES CORSAIR 900 (under construction in Germany).

6) The hydrofoil KOMETA (in service in Greece).

Of these, vessels 1, 2, 3, and 5 can carry cars, while vessels 4 and 6 can only carry passengers.

A parametric analysis was performed on two important parameters: The vessel's capacity utilization (ranging from 30% to 70%, with 60% assumed as the baseline value), and the company's required return on investment (ranging from 0 to 40%, with 20% assumed as the baseline value).

The vessel's economic performance depends not only on the above parameters, but also on the route it serves, as well as the operating scenario for that route. For instance, if the MMM imposes a mandatory requirement of provision of year-round service, the ship would have to collect higher fares to stay viable than if no such requirement were imposed. So we formulated seven possible scenarios, the following:

Scenario a: Route Piraeus - Mykonos (94 nm), 2 roundtrips per day for the 3 summer months, 1 roundtrip per day for 8 months, 1 month out of service.

Scenario b: Same as scenario a, but 2 roundtrips per day for 11 months, and 1 month out of service.

Scenario c: Same as scenario a, but route is Piraeus - Santorini (126 nm).

Scenario d: Same as scenario b, but route is Piraeus - Santorini.

Scenario e: Same as scenario a, but route is Piraeus - Iraklio (175 nm).

Scenario f: Same as scenario b, but route is Piraeus- Iraklio.

Scenario g: Same as scenario e, but 1 daily roundtrip for 11 months and 1 month out of service.

The purpose of scenarios b, d, and f is not so much to examine the performance of these vessels if the two daily roundtrips of the summer are extended during the rest of the year, but to simulate a scenario in which the shipowner can remove his ship from service during the 8 months of the off-season, and employ the ship outside the Greek system. The assumption is that this alternative employment is equivalent in terms of revenue.

We also note that some of these scenarios do not match some of the vessels. For instance, the AEGEAN QUEEN cannot make the two roundtrips to Crete (scenarios e and f), due to lower speed. Similarly, the PATRIA and KOMETA (that do not carry cars) are not examined at all on this route.

There are 34 vessel- scenario combinations. All are shown in Table 19. The table shows two fares for each vessel- scenario combination:

i) the (minimum) required passenger fare to break even (on a net present value sense) over the ship's lifetime (codenamed RFR, and expressed in 1990 GRD).

ii) the passenger fare that maximizes revenue, assuming a binomial logit modal split between the vessel and a conventional ferry charging the conventional fare (codenamed MAX, and also expressed in 1990 GRD).

Psaraftis (1993) provides more detail on how both fares are calculated. MAX is obtained by taking the derivative of the logit equation and then iteratively solving a set of non-linear equations. No retaliation is assumed from conventional vessels.

Also shown in the table are the 2nd class conventional vessel fare, and the airfare for each route.

Table 19: Economic performance of vessels for each scenario.

	Scenario:	a	b	c	d	e	f	g
Ship	Fare							
GUIZZO	RFR	10,453	7,477	11,226	8,250	12,408	9,432	14,640
	MAX	2,825	2,825	3,403	3,403	4,668	4,668	4,668
AEGEAN	RFR	5,757	3,936	6,011	4,191			7,123
	MAX	2,686	2,686	3,194	3,194			4,316
HOVERSPEED	RFR	8,092	5,521	8,439	5,869	8,973	6,402	10,901
	MAX	2,732	2,732	3,254	3,254	4,449	4,449	4,449
PATRIA	RFR	5,339	3,566	5,497	3,724			
	MAX	2,693	2,693	3,230	3,230			
CORSAIR	RFR	9,723	6,682	10,246	7,145	10,896	7,854	13,177
		2,825	2,825	3,403	3,403	4,668	4,668	4,668
KOMETA	RFR	5,158	3,575	5,432	3,849			
	MAX	2,590	2,590	3,054	3,054			
2nd class fare		3,137	3,137	3,926	3,926	5,364	5,364	5,364
airfare		10,558	10,558	11,620	11,620	12,550	12,550	12,550

Several remarks can be made from this table. First, and with the possible exception of the PATRIA and the KOMETA, all other vessels require fares considerably higher than both the conventional fare and their own revenue maximizing fare. These fares become prohibitive (compare for instance with airfares) for scenarios a, c, and e, which require the maintenance of a year- round service.

By contrast, if the year- round service requirement is lifted (scenarios b, d, and f), the RFR's drop considerably.

The above scenario assume a 60% utilization and a 20% required return on investment. If the utilization is increased and/or the rate of return is decreased, the RFR's drop somewhat (see Psaraftis (1993) for the full sensibility analysis).

The above results certainly do not paint a particularly rosy picture for the future of fast ships in Greece, and neutralize, to a significant extent, the promising results of the previous section. They boil down to the realization that although fast ships can attract a significant share of passenger traffic if the fares they charge are modest (15% to 50% over the conventional fares), the economic viability of such vessels is likely to be problematic because they need much higher fares to break even. As these fares are often close to the level of air transport fares, very few people would accept them, rendering the overall operation problematic.

Several factors contribute to this outlook, and to the extent that some or all of these factors change, the outlook itself can change for the better. These are the following:

a) ***Low level of conventional fares.*** If those were higher, the prospects would be better.In fact, MAX is not a linear function of the conventional fare. As conventional fares are under the strict control of the MMM, the prospect of deregulation of these fares by 2004 could relieve some of the pressure from new technology vessels. See also b below.

b) ***High relative cost of fast ships.*** By «relative» we mean per unit passenger capacity, as compared to conventional ships. As conventional ships in Greece are mostly conversions and not new designs, this relative cost of fast ships is even higher. Of course, the strict control of the fares by the MMM is one of the reasons for this state of affairs, for keeping fares at low levels provides little incentive for a shipowner to buy a new ship. This situation seems to be changing lately, as several shipowners have ordered newbuildings for their fleet. Even though most of these new ships will go to the Italy- Greece services (which are not governed by the same fare structure as the internal cabotage services), this will eventually bring pressure to the MMM to deregulate fares sooner rather than later.

c) ***Low value of time in Greece.*** It is interesting to report that the income maximizing fare for the GUIZZO in Italy is at about the same level as the actual fare charged [Psaraftis (1993)]. This is assuming a value of time for Italy about 3 times the Greek level. So the GUIZZO, although probably subsidized in her early runs, is more profitable in Italy

than it would be in Greece, for the traffic could bear the higher rates more easily. Of course, a higher value of time in Greece can be associated with (and be the result of) a substantially higher income per capita.

d) ***Operating scenario controlled by the MMM.*** Above we saw that if these vessels are required to provide a year- round service, their economic viability is much lower. The same would happen if the MMM sets unreasonable conditions as prerequisites for granting licences to such ships (for instance, calling at 10 ports, as we noted earlier). It is our view that come 2004 the MMM will have no right to impose such conditions on fast ships, even though it will (as per the EU Regulation on cabotage) retain such authority for a select subset of the network, on which «public services» will be imposed and provided. Psaraftis (1993) and Sturmey, et al (1994) provide more details on this issue.

At the same time, the outlook can get more complicated if the other modes (1 and 2) cease to adopt a «do-nothing» fare policy (as we assumed) but formulate a fare structure that is explicitly designed to make life even more difficult for new technology ships. The analysis of the impications of such policies (which may contain elements of gaming and oligopolistic price equilibrium theory) are left for a future phase of this research.

5. Concluding remarks.

This paper presented some modal split scenarios for the Greek coastal shipping system, in view of the lifting of cabotage privileges by 2004. All of these scenarios are hypothetical, but we feel they have a substantial degree of realism so as to be able to perform a «what if» analysis of what is likely to happen.

Our analysis would be stronger if a «stated preference» data set were available instead of the «revealed preference» one, for the latter was seen to exhibit some limitations. Also, a broader analysis for a larger part of the network could provide some additional insights.

In terms of policy recommendations, a lot of work needs to be done in the 10 years to 2004, both by the MMM and by private industry, in order to be able to best adapt to the new game that will be played. Many of such recommendations are listed elsewhere [see Psaraftis (1993) and Sturmey et al (1994)]. Within the scope of this paper, we feel that the analysis presented supports the following policy recommendations.

1) Put an end to the tightly controlled fare structure, well before the end of 2003, at least for some types of service.

2) For those routes and services that do not belong to the «public service» sector, allow competition and freedom to set routes and fares.

3) The MMM should set up criteria for the determination of which will be the «public service» routes, and on how licenses will be granted for those.

4) Market surveys should be carried out to determine the «stated preference» of

travelers. These are essential so as to be able to predict modal split with an acceptable degree of confidence.

References.

Akagi, S., 1991. Synthetic Aspects of Transport Economy and Transport Vehicle Performance with Reference to High- Speed Marine Vehicles. Proceedings, FAST 91 Conference, Trondheim.

Lioukas, S., 1982. Travel Modes and the Value of Time in Greece. Journal of Transport Economics and Policy, May.

Lioukas, S., 1993. Study of Athens' Subway System Investment Program. Centre of Economic Research, Athens University of Economics (in Greek).

Papanikolaou, A.D., G. Zaraphonitis, M. Androulakakis, 1991. Preliminary Design of a High- Speed SWATH Passenger Car Ferry. Marine Technology, Vol. 28, 129-141.

Psaraftis, H.N., 1993. Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities. Final Report to ETBA (in Greek), December.

Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1992. Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece. Proceedings, First European Research Roundtable on Shortsea Shipping, Delft, November.

Sturmey, S., G. Panagakos, H. N. Psaraftis, 1994. Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services. Paper to be presented at the Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens, June.

ΣΧΟΛΙΑ

Κατ' αρχάς, δεν μπορούσα ποτέ να φανταστώ ότι το συγκεκριμένο wavepiercer catamaran HOVERSPEED GREAT BRITAIN, το οποίο το 1994 εκτελούσε υπηρεσίες στη Μάγχη και το ήξερα μόνο ως αντικείμενο ανάλυσης και το είχα δει μόνο σε μια φωτογραφία, θα έμπαινε 11 χρόνια αργότερα στη γραμμή της Σίφνου, με Βρετανική σημαία και με το όνομα SPEEDRUNNER 1.

Όταν έγινε η εργασία αυτή το 1994, στην Ελλάδα δεν κυκλοφορούσαν ακόμη ταχύπλοα επιβατηγά-οχηματαγωγά, αλλά μόνο συμβατικά. Όχι μόνο δεν κυκλοφορούσαν, αλλά γενικά το κλίμα για τέτοια σκάφη ήταν αρνητικό. Η ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), το όργανο εκείνο του ΥΕΝ το οποίο, αν και τυπικά συμβουλευτικό, ουσιαστικά έλυνε και έδενε για το ποιος μπορούσε να πάει πού, έδωσε άδεια σκοπιμότητας σε ένα ταχύπλοο catamaran χωρίς οχήματα, υπό την προϋπόθεση να πιάνει ένα σωρό ενδιάμεσα λιμάνια προτού φτάσει στον τελικό του προορισμό, κάτι που αναιρούσε το συγκριτικό του πλεονέκτημα, την ταχύτητα. Το αρνητικό αυτό κλίμα προερχόταν από τους ίδιους τους ακτοπλόους που την εποχή εκείνη είχαν συμβατικά σκάφη (δηλαδή όλους) και αισθάνονταν απειλή ότι αν και όταν ταχύπλοα ferries έμπαιναν στην αγορά, θα αποσπούσαν σημαντικό μερίδιο από τη δική τους πίτα.

Η εργασία διακινδύνευσε την πρόβλεψη ότι μέχρι το 2004 τέτοια σκάφη θα είχαν μπει στην αγορά. Δεν έπεσε έξω, και μπορώ να πω ότι δεν περίμενα τις εξελίξεις να τρέξουν τόσο γρήγορα. Μόλις 3 χρόνια μετά, το 1997, εγκαινιάσθηκε από τη MINOAN FLYING DOLPHINS το HIGHSPEED 1, ένα catamaran που μπορούσε να μεταφέρει και ΙΧ, και έκτοτε ακολούθησαν και άλλα (HIGHSPEED 2,3,4,5, σειρά μονόγαστρων ΑΙΟΛΟΣ, και SPEEDRUNNER 1).

Η εργασία βρήκε επίσης ότι η μέση ηλικία του ακτοπλοϊκού στόλου στα 4 χρόνια από το 1988 έως το 1992 αυξήθηκε και αυτή κατά 4 χρόνια, από 21 στα 25. Αυτό σήμαινε ότι ουσιαστικά ο ακτοπλοϊκός στόλος δεν ανανεώθηκε στο διάστημα αυτό. Όντως, το 1994, δυο περίπου έτη μετά τον Κανονισμό, δεν υπήρχαν και πολλές ενδείξεις ότι τα πράγματα κάπως κουνιόντουσαν.

Τα στοιχεία κίνησης του 2004 που βρήκαμε από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΣΥΕ) υπολογίζουν τις μετακινήσεις επιβατών με Ε/Γ-Ο/Γ στα 17,3 εκατομμύρια, ενώ εμείς το 1993 είχαμε προβλέψει για το 2004 19,5 εκατομμύρια. Για πρόβλεψη μετά από 11 χρόνια δεν πέσαμε και πολύ έξω.

Αρκετή ανάλυση έγινε και για τον προσδιορισμό της αξίας του χρόνου του επιβάτη, κάτι που έγινε για πρώτη φορά για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Αναγκαστικά (λόγω έλλειψης χρόνου και χρήματος) χρησιμοποιήσαμε τη μέθοδο της «αποκαλυφθείσας προτίμησης», ενώ η μέθοδος της «δηλωθείσας προτίμησης» θα ήταν πιο σωστή, αλλά πιο χρονοβόρα. Αργότερα άκουσα ότι η μελέτη του ΣΕΘΑΜ χρησιμοποίησε τη δεύτερη μέθοδο, χωρίς όμως να ξέρω ακριβώς τα αποτελέσματα[5].

Ένα σημείο που είναι σημαντικό αφορά την πιθανολογούμενη στάση του ΥΕΝ έναντι των ταχύπλοων επιβατηγών-οχηματαγωγών το 2004. Στην εργασία υποθέσαμε (τολμηρά, είναι αλήθεια) ότι το ΥΕΝ δεν θα είχε το δικαίωμα να επιβάλλει υποχρέωση λειτουργίας ολόκληρο το έτος σε τέτοια πλοία το 2004 υπό καθεστώς απελευθέρωσης. Κάποιος μάλιστα στο συνέδριο μας ρώτησε πώς ήμασταν σίγουροι γι' αυτό. Απαντήσαμε ότι αυτό μας φαινόταν λογικό, σε καθεστώς απελευθέρωσης.

Για να σιγουρευτούμε, μερικές μέρες μετά από το συνέδριο έστειλα ένα γράμμα στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ρωτώντας τον ειδικά γι' αυτό το θέμα, καθώς και για το τι θα έκανε θεσμικά το ΥΕΝ εν όψει του 2004. Το ΥΕΝ είχε ενδιαφερθεί πολύ για το πρόγραμμα της ΕΤΒΑ, μας βοήθησαν άλλωστε σημαντικά ορισμένα στελέχη του, και η τελική έκθεση προς την ΕΤΒΑ ζητήθηκε από αρκετές υπηρεσίες του ΥΕΝ. Δυστυχώς, απάντηση στο γράμμα μου προς τον Υπουργό δεν πήρα ποτέ.

Τελικά, η υπόθεσή μας ότι το 2004 το ΥΕΝ δεν θα είχε το δικαίωμα να επιβάλλει υποχρέωση λειτουργίας ολόκληρο το έτος στα ταχύπλοα, διαψεύσθηκε εκ των πραγμάτων. Ο Ν2932/2001 προδιαγράφει υποχρέωση ετήσιας λειτουργίας για όλες τις τακτικές γραμ-

[5] Βλέπε όμως και Giannopoulos, G.A., G. Aifantopoulou-Klimis, «Inland Maritime Transport in Greece after the Lifting of the Cabotage and Full Liberalization: A Review. Part 1: The Situation "before" and Expected Impacts» ***Transport Reviews***, Vol. 24, No. 4, 465–483, July 2004.

μές, με εξαίρεση μια δίμηνη περίοδο επιθεώρησης και επιδιόρθωσης βλαβών το χειμώνα. Τα ταχύπλοα έχουν μακρύτερη περίοδο ακινησίας, που μπορεί να φτάσει και τους 4 μήνες. Το καθεστώς αυτό δεν έχει μέχρι στιγμής αλλάξει. Έτσι, πουθενά δεν προβλέπεται λειτουργία τύπου GUIZZO, που είχε λιγότερο από 3 μήνες ενεργού παρουσίας στην αγορά (ανήκοντας μάλιστα και σε κρατική ακτοπλοϊκή εταιρεία!). Υπολογίσαμε τότε ότι εάν όντως υπήρχε υποχρέωση λειτουργίας year round, τότε η οικονομική εκμετάλλευση τέτοιων πλοίων θα ήταν προβληματική. Κάτι που κανένας δεν αμφισβήτησε, ούτε τότε, ούτε σήμερα. Επίσης, οι υψηλότεροι ναύλοι που προκαλούνται από την υποχρέωση ετήσιας (ή έστω, 10μηνης ή 8μηνης) λειτουργίας είναι εμφανείς. Αυτό, μαζί με τη συνεχιζόμενη έλλειψη ανταγωνισμού σε πολλές γραμμές, μπορεί να εξηγήσει τους αναλογικά υψηλότερους ναύλους της εσωτερικής αγοράς σε σχέση με τις γραμμές της Αδριατικής. Κάτι που τελικά πληρώνει ο επιβάτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΘΕΣΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - Ι (1994)

Νόμος αν μη ή του όντος εξεύρεσις, ουκ έστι
νόμος, αλλά τυραννικόν πρόσταγμα.
Πλάτων

Στο ίδιο συνέδριο της Βουλιαγμένης, παρουσιάσαμε και μια άλλη εργασία:

Sturmey, S.G., G. Panagakos, H.N. Psaraftis. «Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services». Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.

Η εργασία αυτή διαβάζεται πιο εύκολα από την προηγούμενη. Ο Stanley Sturmey ήταν και αυτός μέλος της ερευνητικής ομάδας του προγράμματος της ΕΤΒΑ. Ήταν διεθνώς πολύ γνωστός ναυτιλιακός οικονομολόγος, Αυστραλός, ο οποίος ζούσε στην Ελλάδα και είχε ασχοληθεί εκτενώς με θέματα ακτοπλοΐας. Την εποχή εκείνη είχε μάλιστα εκδόσει ένα πολύ ωραίο βιβλίο με τίτλο «Greek Sea Bridges», που περιέγραφε όλα τα Ελληνικά επιβατηγά-οχηματαγωγά, με φωτογραφίες από τον ίδιο και τη σύζυγό του.

Η εργασία εστιάζεται κυρίως σε θεσμικά θέματα, στον Κανονισμό 3577 και σε διάφορα κοινωνικοοικονομικά θέματα σχετικά με την ακτοπλοΐα. Ας τη δούμε.

0. Abstract.

This paper aims at presenting the main issues concerning institutional and socioeconomic problems in Greek coastal shipping. In particular, issues concerning the implementation of the EU Regulation on maritime cabotage are given emphasis and discussed throughout the paper. It is seen that many changes will have to take place to harmonize existing national legislation with the new regime that will take place in 2004.

1. Introduction.

As a nation with small mainland and a plethora of islands, Greece depends essentially on its ferry services to maintain its economic, political and social cohesion. Without these ferry services, many of the inhabited islands would become uninhabited. In strictly economic terms, if the services are examined on a route by route basis, their maintenance cannot be justified. However, the route by route basis is not a correct way to examine the situation. The justification for maintaining the services, is based upon

[6] Ο νόμος αν δεν είναι η εύρεση του πραγματικού, δεν είναι νόμος, αλλά τυραννικό πρόσταγμα.

the following considerations:

- the economic value of the whole is almost certainly greater than the sum of the values of the parts and the loss to the vacation industry, particularly in social welfare, of the islands which cannot be served economically on a year round basis would be considerable;
- many of the uneconomic islands are uneconomic because of lack of rational development, not because they are incapable of development;
- the influx of the island populations to Attica would worsen conditions in an already overcrowded area, which is approaching an environmental disaster, and would create economic costs which would be immense; and
- an integrated plan for the development of alternative centers of activity to the Athens/Piraeus agglomeration would also help the presently disadvantaged islands by reducing the transport costs of meeting their needs and rendering their exploitation viable.

The system by which the uneconomic services are supported is ingenious and enables assistance to be given without any state subvention. But:

- the system establishes monopolies in the service of popular islands to the detriment of the quality of service enjoyed;
- the ferry fleet has aged to the point where its ability to continue to serve the islands is becoming a matter of doubt; of the 71 mainline ferries in the fleet, 27 will reach the age of 35 years within the next ten years;
- current practices are contrary to the letter and spirit of the EU Regulation on liberalizing maritime transport, and so must be changed; and
- the dual obligation placed on ferry owners, namely, to serve islands they don't want to serve, and also islands they do want to serve, in accordance with the detailed terms of the Ministry and never in accordance with their own judgements, has held back the proper development of the Greek ferry fleet and leaves it vulnerable to a takeover by non-Greek EU shipping lines.

This paper is a product of a project on Greek coastal shipping sponsored by the Hellenic Industrial Development Bank (ETBA). Complete details can be found in Psaraftis (1993) and in a companion paper to this one (Psaraftis et al, 1994). It is organized as follows. Section 2 presents the institutional framework. Section 3 presents the socioeconomic issues. Finally, Section 4 presents a summary of the results and recommendations of this paper

2. Institutional framework.

2.1 Greek legislation.

Basic definitions: The Code of Marine Law defines «coastal» shipping as the transfer of passengers and cargo between Greek ports. Coastal shipping is reserved exclusively

for ships flying the Greek flag. Only ships registered in one of the Greek registries can fly the Greek flag. Precondition for such registration is Greek nationality. According to the Code mentioned above, Greek nationality is granted to ships, the majority shares of which are owned by Greek nationals or Greek firms.

Ship types: Greek law defines the following ship types: A ship which can carry more than 12 passengers is a passenger ship. All non-passenger ships are cargo ships. Based on their employment, passenger ships are divided into liners which move passengers between certain ports (on pre-specified lines) and «tourist ships» which execute round voyages. Tourist ships are further divided into professional tourist ships which move passengers on a freight basis (cruise ships or chartered yachts), and pleasure ships which are non-professional ones. Ships which are specifically designed and constructed for the carriage of vehicles are called «ferry boats». Ferries which in addition can carry more than 12 passengers are called «passenger-car ships», while those which are not «passenger-car ships» are called «cargo-car ships». Furthermore, ferries are divided into those of «closed type» if the entire main deck is covered by superstructure, and those of «open type» if the above condition is not met.

Age limits: With certain exceptions (passenger ships which carry up to 49 passengers and pleasure ships), Greek ships can only be registered as «passenger ships», if at the date of registration their age does not exceed the 20 years. Furthermore, Greek passenger ships are not allowed to serve the coastal liner trades if their age exceeds the limit of 35 years. It should be mentioned that the entry limit to the Greek passenger fleet (20 years) applies to all passenger ships, while the exit limit (35 years) concerns only the liner passenger vessels, meaning that cruise ships or ships employed on the Greece-Italy lines are not subject to the exit limit.

Cabotage: The right to transfer passengers between Greek ports belongs exclusively to liner Greek passenger ships. This does not apply to the drivers of professional vehicles, who can be transferred by Greek «cargo-car ships», as well. Direct transfer of passengers between Greek and foreign ports and vice-versa can also be executed by foreign-flag passenger ships, on the basis of reciprocity.

The right to carry cargo between Greek ports belongs exclusively to Greek cargo ships of up to 1,000 G.R.T. This limit does not apply to «cargo-car ships» employed between Greek ports. The use of Greek cargo ships of more than 1,000 G.R.T. is allowed for the carriage of certain commodities in bulk (cement, oil products, ores, etc.). The upper limit of cargo volume which can be carried by Greek passenger ships is 5 tones per shipper. Ships serving «thin lines» and the carriage of vehicles are exempt of this limitation. Direct carriage of cargo between Greek and foreign ports and vice versa can also be executed by foreign-flag cargo ships (with no limitation on tonnage), on the basis of reciprocity.

Entry into fleet: Shipowners willing to introduce a new vessel in the Greek coastal trade are obliged to place an application for a license (feasibility certificate) with the

Ministry of Merchant Marine. Following discussions with the Consultative Committee[7], the Minister decides on the matter within 60 days.

Line types: The coastal network consists of a number of lines, which fall into one of the following categories:

Main lines:	They originate in Piraeus and connect ports in different provinces.
Secondary lines:	They originate in ports other than Piraeus and connect ports in different provinces.
Local lines:	They connect ports in the same province. The connections between points of mainland Greece and the opposing islands, as well as the crossings of narrow strips of sea water (narrower than 3 nautical miles) are considered local lines.

Allocation of ships: The passenger-car ships of open type are only employed in sheltered waters and along distances of no more than 10 nautical miles. The minimum tonnage of ships employed on the longer routes of Piraeus-Corfu, Piraeus - Dodecanese, Piraeus-Crete and Piraeus-Chios-Mytilene is 1,700 G.R.T. The minimum required tonnage for the medium-distance connections of Piraeus -Samos and Piraeus-Eastern Cyclades is 1,000 G.R.T.

The allocation of ships to the lines of the network is a complicated process. For the main lines, the process involves the submission of applications by the interested ship operators for either the winter (months November through March), the summer (April through October), or the entire year, and the subsequent approval by the Minister of Merchant Marine (MMM) following discussions with the Consultative Committee. Prior to the submission of applications, the MMM has the right to determine (and he usually does) the following for each season of the year:

– the number and sequence of port calls on each line,

– the required number of round trips per week, and

– the schedules of the voyages.

The number of the ships to be employed on each main line is determined by historical data and projections on passenger and vehicle traffic volumes, the distances involved, as well as any other idiosyncrasy that each line may present.

The selection of ships to be employed on each main line for the winter season or the entire year is based on the technical characteristics (passenger and car capacity, age, speed and ability to call safely at the ports of the line) of the ships, the owners of which have expressed interest. Between ships of similar characteristics, those which

[7] The Consultative Committee has 7 or 8 members depending on the subject to be discussed and is presided by the General Secretary of the Ministry of Merchant Marine. The Committee is formed by high-rank officers of the administration and a representative of the shipowners' association. The members of the Committee are replaced every year.

have been built or converted by Greek shipyards and those which have been financed by Greek financial institutions are preferred.

If the MMM has not exercised his right to determine the number and sequence of port calls, as well as the required number and scheduling of the round trips on each line, prior to the submission of applications by the ship operators, he maintains the right to modify the schedules proposed by the operators with respect to those matters. Furthermore, he should: (i) avoid simultaneous departures of more than one ships employed on the same line, unless such an arrangement is dictated by specific transport needs, and (ii) make sure that ships remain for at least six hours at the port of origin between consecutive voyages. If this is not possible, the Minister may force ships to spend one night per week at the port of origin.

After the winter season, ships on a yearly contract keep on duty only if the number of idle days during the last winter season was no more than 60 for the annual survey and usual repairs, or 90 for conversion, remodelling or re-engining. If the number of ships meeting this condition is not sufficient to cover the summer needs, additional ships are employed among those which have served the same line during the previous winter season with acceptable number of idle days. If even then the needs are not met, other ships may be employed.

Having in mind the high seasonality of the traffic volumes that characterizes the Greek coastal network, restrictions like the one mentioned above aim at securing the provision of adequate transport services during the low-revenue winter season. For the same reason, ships employed during a summer season are obliged to retain their crews hired during the following winter season (with the exception of the 60-90 day immobilization period), regardless of the winter-time ship employment status.

Similar procedures are followed for the allocation of ships to the secondary and local lines.

A basic characteristic of the way ships are allocated to the lines of the network is the ability of the MMM to determine the ports to be called on each line. In this way, shipowners who are willing to operate their ships between ports with acceptable levels of traffic are now forced to serve additionally and at no cost for the public budget, little islands with very low traffic volumes. In fact, a shipowner who has submitted application for a specific line cannot refuse an approved schedule if the MMM has added up to 2 extra port calls on each direction, and this addition results in an increase of the proposed round-trip distance by up to 10%. For the islands which cannot be served in this way, the law makers have provided a totally different procedure.

Thin line : An extensive part of the Greek legislation on coastal shipping deals with the «thin lines» (the literal translation from Greek is «infertile lines»). The term concerns lines of very low traffic, which cannot be served profitably by independent operators. According to the Code of Marine Law, the Minister of Merchant Marine (MMM) has the right to sign contracts with Greek ship operators in order to meet the sea transport

needs of the country along «thin lines» by employing Greek passenger or cargo ships on a fixed schedule. The cost of such services is borne by the Greek government. There are three thin line categories: (i) main thin lines, which concern the transport of passengers and/or cargo, (ii) the mail thin lines, which concern the carriage of mail and (iii) the tourist thin lines, which relate to tourist needs. The thin line contracts result from public tenders. Details of the bidding and contacting process for each and every thin line category are determined by relevant ministerial decisions. For each thin line the sequence of the ports to be served, the desired number of round trips per week, the contract period (which cannot be extended beyond 5 years), as well as the technical requirements of the ships to be considered (tonnage, passenger and cargo capacity, speed, e.t.c.) are set prior to the tenders by the MMM, following discussions with the Consultative Committee.

Employment of other ship types: The procedures described above concern the passenger-car ships serving the coastal network. Cargo-car ships are allowed to be employed only after obtaining a relevant license by the MMM, which is issued if the new ship would not seriously affect the economic exploitation of the existing passenger-car and cargo-car ships on the line of interest.

The necessary procedure for the employment of Greek passenger ships between Greek and other Mediterranean ports is much simpler. The only requirement is a written statement to be submitted by the interested shipowner or his authorized agent to the Ministry of Merchant Marine at least 30 days prior to the inauguration of the new service. The statement must contain the detailed schedule of the new service.

Freight rates: Freight rates were set by the Greek legislation as early as in 1926. Since then, the law makers were trying to protect the users of coastal services from possible exploitation by the ship operators by determining upper limits to the freight rates. However, they also determined lower limits to the rates in an effort to protect ship operators from dumping practices. Furthermore, «... any direct or indirect partial or complete refund of the freight rate to the passenger or the shipper in the form of a grant or a commission ...» was considered illegal. Later on, the lower and upper limits to the freight rates were replaced by a single rate. Passenger and cargo rates on the main and secondary lines are determined by the MMM after consultation with the Consultative Committee. On the local lines, freight rates are determined by the local Port Authority and approved by the MMM. These rates are compulsory and any agreement setting higher or lower rates is forbidden. Fares paid on board are higher than the normal ones by 20%. Passenger-car ship operators of the main lines are allowed to offer discounts of up to 20% on the vehicle fares for round trip voyages. The vessel chartering rates of passenger ships are set freely.

Specific discounts are granted to certain categories of passengers and cargoes by ministerial decisions. In fact, shipowners and operators accuse the government for making excessive use of that provision. Indicatively, it is mentioned that parliament members and their private cars, members of families with more than 3 children, the

students, reporters, military personnel, the Ministry of Merchant Marine personnel, pensioner seamen, athletes, boy scouts, members of theatrical groups, as well as the agricultural products are granted discounts which range from 20 to 100%.

Economic incentives: On the other hand, marine companies owning and operating coastal ships are exempt from any tax, duty or other government fee. In addition, the Greek liner passenger ships are exempt from pilotage charges, and the same is true for Greek cargo ships of less than 1,000 G.R.T. A discount on the light dues is also granted to the Greek liners.

Number of passengers: The highest number of passengers, which can be carried at any given point of time by a passenger ship is determined by the Ministry of Merchant Marine based on the technical specifications of the vessel. High penalties are imposed on owners carrying more passengers than allowed. Exceptions to the rule are only permitted on occasions of extraordinary transport needs (i.e., due to a marine accident or due to massive transfer of voters during election periods). A 1974 law, which is still in force, goes in great length to determine the procedure of passenger number surveillance: «At the port of origin, every intermediate port of calling, and at the port of destination, prior to passenger embarkation/disembarkation, the ship master is obliged to assign a ship officer to every embarkation stairway of the ship who, together with a representative of the local Port Authority, are responsible for counting the disembarked and embarked passengers».

Composition of crew: Crew members are Greek registered seamen and officers holding the appropriate licenses. Crew composition is determined by a series of decrees and ministerial decisions. As a general rule, deck personnel is determined by the gross tonnage of the ship, the engine-room personnel by the total horsepower of the main engines, the radio personnel by the number of passengers and the area of navigation, the administration personnel by the number of passengers, the accommodation personnel by the number of passenger berths, and the kitchen personnel is determined by the ship's gross tonnage.

Technical specifications: As with other ship types, the construction, outfitting, surveys and operation of coastal ships are determined by a number of international and national regulations. Among the international regulations, the avoidance of collision at sea convention, the SOLAS, MARPOL and the loading line and capacity determination conventions, as well as the technical specifications of the various classification societies are indicatively mentioned. There are national regulations on propulsion means, marine outfitting, safety means, fire-fighting equipment, telecommunications, cargo lifting devices, medical supplies, passenger accommodation, crew accommodation, carriage of special cargoes, shipbuilding, repair and conversion surveys, as well as the annual and periodic ship surveys. It should be mentioned, however, that the only reference to new-technology ships in the Greek legislation is a Presidential Decree of 1981 on the safety regulation of dynamically supported ships.

2.2 E.U. maritime law and policy.

As a number of the E.U., Greece is bound by the provisions of formal Regulations issued by the Council of Ministers. These Regulations, therefore, constitute a part of Greek law, breaches of which can lead to action by the Commission of the E.U. Some of these Regulations cover maritime transport. While only one Regulation, that on maritime cabotage, covers coastal shipping directly, the existence of the other instruments dealing with sea transport needs to be noted. In particular, they may be used as precedents in matters concerned with the application of the competition rules to maritime transport.

The Treaty of Rome, which in 1957 established the European Economic Community, contains a section dealing with transport. In one of the articles in this section it is stated: «The Council, acting by means of a unanimous vote, may decide whether, to what extend and by what procedure appropriate provisions might be adopted for sea and air transport». Until 1979, it was thought that sea transport could not be subject to the competition articles of the Treaty (specifically 85, 86 and 87) unless there was a unanimous decision of the Council of Ministers. In 1979 the Court of Justice ruled that the competition articles of the Treaty did apply to maritime transport.

The first Council regulation relating to maritime transport was issued in the same year. This was Council Regulation (EEC) No. 954/79 of 15 May, 1979, concerning the ratification by Member States of, or their accession to, the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences. This regulation does not affect coastal shipping, but it could cover the Adriatic ferry services between Italy and Greece if these came under the umbrella of a liner conference, or if the Commission perceived that a body akin to a liner conference had become active in the trade.

The preamble to this first Regulation proposed that «... the Commission will accordingly forward to the Council a proposal for a Regulation concerning the application of those rules (that is, those incorporated in the Regulation) to sea transport». (Our bracketed insertion). In fact, four regulations were issued on 22 December, 1986. The numbers and titles of these are:

- 4055/86, applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries;
- 4056/86, laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport;
- 4057/86, on unfair pricing practices in maritime transport; and
- 4058/86, concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades.

These four regulations constitute the first part of the common maritime transport policy of the E.U.

These four regulations have been described by the Commission as dealing with the external aspects or shipping. Further measures, it was claimed, would be needed if all aspects of the Union's objectives in the field of maritime transport were to be met. In August, 1989, the Commission proposed a four part programme of what it called positive measures, namely:

– the establishment of a Union ship register (EUROS);
– the improvement of port-state control within the Union;
– a common definition of a Union shipowner; and
– the application of the freedom to provide services to maritime transport within Member States.

It will be noted how the title of the last item in the programme reflects the title of Regulation 4055/86, adopted in 1986. To date, this is the only part of the programme of positive measures to have culminated in a Regulation.

The full title of the Regulation is: Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage) and it is dated 7 December, 1992. As is usual, the regulation is in two parts, namely, the preamble and the operative clauses. The preamble contains elements of the historical background, followed by clauses stating objectives to be achieved and generalities on the modalities for their application. Statements in the preamble are non-operational, but what is said there can often provide clues to the interpretation of operational provisions. The preamble is followed by the operational section, that is, the body of the Regulation.

There are two statements in the preamble which are of particular importance to Greece. Both of these are the result of pressures from the European Parliament and are fully reflected in appropriate operational provisions. One statement speaks of implementation being «gradual and not necessarily provided for in a uniform way for all services». The other states that «public services entailing certain rights and obligations for the shipowners concerned may be justified in order to ensure the adequacy of regular transport services to, from and between islands».

A detailed discussion of the entire Regulation is not necessary. Only articles 1, 4 and 6 should be highlighted here because of their importance to the future of Greek coastal shipping.

Article 1 gives freedom to provide maritime transport services within a Member State to all ships registered in, and flying the flag of, a Member State, EUROS included, as from 1 January, 1993. Article 6, however, grants exemptions from the implementation of the provisions of the regulation for certain countries. For reasons of socio-economic cohesion, the derogations[8] for Greece are:

– for cruise services, until 1 January, 1995;

[8] The use of the word «derogation», in the sense it is used in the Regulation, is awkward in English and betrays the original language of the text. In fact, there is no equivalent word in English; we will use the word deferral.

– for transport of strategic goods (oil, oil products and drinking water), until 1 January, 1997;
– regular passenger and ferry services, until 1 January 1999; and
– for island cabotage and services by ships of less than 650 GRT, until 1 January, 2004.

Article 4 provides that a Member State «may conclude public service contracts with or impose public service obligations as a condition for the provision of services on shipping companies participating in regular services to, from and between islands». Such public service contracts shall be made on a non-discriminatory basis in respect of all Community shipowners. Taking article 4 in its entirety, all possible protection is provided for the maintenance of the Government policy of ensuring the provision of year round services to the islands for reasons of both social justice and territorial integrity.

3. Socioeconomic issues.

As stated earlier, for reasons «of socio-economic cohesion», a deferral of the full application of Council Regulation No. 3577/92 has been accorded to Greece until 1 January, 2004 «for regular passenger and ferry services and services provided by vessels less than 650 GRT». The ferry services, which are the concern of this part of the paper, are like Damocles. Unless the unimaginable happens and Greece should leave the Common Market, the sword will fall on schedule. Whether, in its fall it will kill the industry or whether it will simply make some noise as it hits the steel helmets of protection the industry has forged for itself, depends on Greece. The EU has given Greece eleven years, of which one has already passed, to prepare itself in defence against the falling sword.

3.1 How shipping of other Member States might react.

No attempt will be made to forecast in quantitative terms the extent to which the shipping of other Member States will invade greek waters in 2004. The extent of this invasion will depend on two factors, the relative importance of which is difficult, if not impossible, to forecast.

The first factor is the extent of preparedness of the Greek ferry services to meet the challenges which may arise. This is a matter which is partly in the hands of shipowners themselves, but it is also a matter which depends very much on Government and the relevant ministry, the Ministry of Merchant Marine. What needs to be done in Greece will be covered in Section 3.2 of this paper.

This will do little to enable the possible level of preparedness to be forecast. One can state the obvious now: the better prepared Greece, at all levels, is to meet the competition, the less likely are other shipowners to take the risk of a major invasion; the lower the standard of preparedness, the more it will be seen as providing easily grasped spoils.

The second factor is that before 2004 the Channel Tunnel will have opened and

experienced ten years, more or less, of operations. Any present forecast of the number of ferries which will displaced and whether they will have found alternative employment before 2004 must be guesswork. The more ferries there are laid up looking for work in 2003, the greater the competition will be to Greek ferries in 2004. There is a small rider to this, which will be mentioned later in this part of the paper under the sub-heading «Influx of capital».

For various reasons, the experience of other European countries which opened their coastal shipping to foreign tonnage, in advance of the Regulation, does not provide much help in trying to make a quantitative analysis because the geographical circumstances of countries are so different. In Britain there are some comparable routes, but the routes do not make up a system and there is no overall regulatory authority as in Greece. There is also a dearth of data. Unfortunately, the main source upon which we relied for our non-quantitative tentative conclusions remains confidential (November 1993) and cannot be cited.

The tentative conclusions which have been drawn from such statistical data as could be found and the impressionistic evidence gathered from diverse sources are:

- inferiority of ships or the standard of service provided act as a direct incentive to the entry of competition;
- it is more likely to be the top end, rather than the bottom end, of the passenger market which will attract competition from the shipping of other Member States, although the trend in the Greek market towards dual purpose ships serving both public and service operations and island vacation services will blur the distinction; and
- shipowners of other Member States are likely to be sensitive to what seem to be unexploited opportunities.

Concerning the first conclusion, the fate of the Swansea and Cork Lines and the replacement of their unsatisfactory ship by a Strintzis vessel is well documented. High speed, new technology ferries can increase traffic on a route, something which EU shipowners, contemplating entry to Greek trades, will not ignore. During its first seven months of operation, the catamaran SeaCat Scotland carried 330.000 passengers and 75.000 cars on the Stranraer/Belfast route, nearly double the predicted volumes.

Within the existing system there are at least two possible unexploited opportunities which are likely to be exploited in attempts to by-pass crowded Piraeus. One might be more inter-island services, with co-ordinated connections between new technology ships and feeder ships taking passengers and cars to other islands, receiving imports directly from abroad and serving near islands: Crete springs directly to mind in this connection. The second unexploited opportunity is very near to the alternative mentioned to the inter-island services. This would be the establishment of fast direct services between some of the larger island and the north of Greece, particularly Thessaloniki. A Greek line did pioneer this during the 1980's.

In Greece, the industry is regulated in order to achieve the objective of ensuring year round services to all the inhabited island which are part of the nation[9]. A number of these islands generate enough year round trade that shipowners want to provide services to them; others generate so little trade that shipowners, if they were considering their own commercial interests, would not assume the obligation of providing a service. The Ministry, in order to avoid any charge to the national budget in subsidies to induce owners to provide the commercially unattractive services, has very neatly linked the right to serve the attractive trades with the obligation to serve the unattractive trades, this coupled with exemption from income taxation on the profits earned. Thus, the industry has developed in a completely non-competitive structure. Both the Ministry and the industry face fundamental changes in their actions and thoughts. Some sections of the industry are struggling against the imposed strait-jacket; other sections have adapted themselves to it so fully that they cannot imagine any more comfortable dress.

When the sword falls, it will be the coastal passenger and vehicle carrying ferries on which it will fall. It is these which are most likely to attract the attention of shipowners from other Member States. Just like Greek shipowners, they will be unwilling operators in the unattractive trades, but for various reasons they may find themselves willing to accept the burden of these in return for a presence in the attractive trades. The Ministry will no longer be able to make the overt linkage, as at present. But it will be able to provide inducements to shipowners to undertake the unattractive services, although it will be unable to cast a non-competitive net over all, as at present.

It seems possible that some are thinking that other Europeans will be deterred from entering the existing cabotage services because of their over-regulated state. This is unlikely; the EU will understand that if the system of regulation is not changed, Greece will be in breach of the Regulation, even if goes out of its way to invite competition. In practice, however, there are four reasons why shipowners in other member States, desirous of entering the cabotage services, may be interested in the public service routes, since the inducements offered to shipowners to serve these routes must be offered on a non-discriminatory basis. These reasons are :

– all year round employment of their ships;
– the operating economy of serving a poor island where it can be done without diversion from a route serving rich islands;
– to obtain operating slots in ports where the number of slots is limited; and
– the increasing emphasis on a dual role for ferries.

There are relevant comments to make on each of these points.

[9] On all matters related to the system of regulation practiced by the Ministry, the reader will find additional information in two other publications, namely, S.G. Sturmey «Ring in the changes», Naftiliaki, no. 1022, Summer 1993, pp 25-31 and «Greek Sea Bridges» by Katerina and Stanley Sturmey, Athens, December 1993, pp 2-12.

a) Year round employment.

Year round employment will not necessarily be sought by other European operators. Some European owned catamarans go as far afield as Australia to find profitable employment in the northern winter. It is difficult to see how the Ministry could expect, or insist, that all ferries remain in Greek waters all the year. One possibility which has to be provided for is vacation season only operators, whether Greek or others.

On the other hand, owners may not want to send their ferries abroad for the slack season, or the ferries may not be suitable for such a transfer. If such ferries are not participating in the public service activities, then the chance of making a profit over the year would be seriously restricted. It would seem reasonable that the Ministry should issue public service contracts to interested shipowners only for the number of ships required to meet public service needs. The contract would specify frequency of sailings, characteristics of ships and so on, according to year round need, but should not be for specified ships. An owner would then have the possibility of using a large ferry to meet public service and vacations needs in the summer, with a smaller ferry to meet public service needs only in the winter, so long as the contractual terms are met.

It is worth nothing here that the present system does not guarantee that public service needs are always adequately met. There were complaints from other islands during the 1993 summer. If the obligations to provide these services are in the form of clear contracts between shipowners and the Ministry, the owner would have the possibility of bringing in another ship, perhaps chartered from another owner when, for any reason he is short of tonnage to fulfill his contractual obligations. He would also have the incentive to do this since he could feel sure that, in the face of a failure, he could lose the contract and the port slots granted to him.

b) Operational economy.

In the pursuit of operational economy, a great deal of initiative should be left to shipowners. In preparing the ground for this, the Ministry, in consultation with representatives of the ferry owners, would need to identify the islands coming into the public service category. These are the islands, the obligation to serve which no owner, if he were considering his own commercial interest, would assume on a year round basis. Having identified the islands concerned, the Ministry would need to define the extent of, and the conditions deemed necessary for, a service which would ensure the continued viability of those islands. The definition would include matters such as the maximum fares for standard class accomodation and the charges for carrying vehicles, which the inhabitants of each island could be expected to bear, the frequency of service needed and a reasonable duration of the voyage each way.

On the basis of this identification and definition, calls for offers to undertake these services would be made to ferry owners, both Greek and non-Greek. Shipowners interested would then make offers to serve some of these islands, which offers should

specify the compensation demanded. This could be in the form of an annual fee paid by the Government for providing the service, which is what the Regulation has in mind. But the Government is unlikely to be ready for such a deal and would probably be thinking of compensation in the form of guaranteed traffic rights in terms of the award of suitable slots - see below - on attractive routes would be served in the course of serving unattractive islands. The call for offers would be competitive, with both Greek and foreign lines having the right to tender. There would also be competition outside the range of the public service requirement.

One could well imagine an owner concluding a contract under which he might use several ships to maintain the conditions of the contract. Each contract would impose an obligation and grant rights. The competition would be in the rights. There would be no obligation on an owner to take up his rights, and no guarantee that if he failed to attract an economic volume of traffic he would be protected. He would have a slot, which no other owner could use, except by delegation from the owner with the right. The rights would cover the use of a slot on the attractive island, but no guaranteed volume of traffic; the obligation at the public service island would also cover the use of a slot, with the obligation to use it and a guaranteed minimum of traffic.

The current system of licensing of routes militates against the use of new technology ships. For economic operation, these ships need high load factors and minimum time in port. Such ships are unlikely to have any place in winter operations. In the summer, however, an owner with a public service contract and obligations, with slots at attractive islands on the route, might use high technology ships to fulfil his obligations. In the summer, both ships may call at the attractive ports, but in the winter only conventional ships would be used.

The present system, despite its theoretical neatness, in fact gets the worst of two worlds in the sense that owners are subject to all the restrictions of a regulated system and a good deal of the lack of certainty of an unregulated system. Under the Regulation, only the fulfilling of the public service obligations can be regulated by contract; a contract can oblige a shipowner to make a certain number of calls each week throughout the year at Folegandros (a low traffic island) and the right to make additional calls if he finds it profitable. It can, as an induce, grant him rights to make calls at Santorini (a high traffic island) and grant him slots there at times arranged in relation to his calls at Folegandros, but it cannot oblige him to make use of all his rights at Santorini. In the summer it might even be that he would choose to use a new technology ship to call at both islands on some days of the week, but in the winter he would lay-up or send the new technology ship elsewhere.

c) Operating slots.

An analogy with aviation is inescapable. Even in a fully derestricted airline system, the capacity of airports, flight control systems, noise and pollution considerations

control the number of flights, the type of aircraft, the hours of operations and even the conditions of take-off and landing at most airports in the world. A number of slots are available each day and each airline wishing to make calls at airport X has to co-ordinate its services with the availability of slots throughout its route.

Within the Greek ferry system, there are severe capacity and environmental problems at a number of mainland and island ports. It is essential that a detailed survey of each port be made. It is not enough that the berthing capacity is sufficient to handle all the ships which may wish to make calls. The survey has to look at the urban factors on the landward side of each port and the quality of life for the residents as well as the physical capacity of roads to handle extra traffic.

In 2004, an increase in the number of ships wanting to use the ports must be expected and arrangements must be made to determine the number of slots which can be made available during each 24 hour period, taking into account all factors. Certain ports are clearly at saturation point in one or other aspect of their physical or environmental conditions. The three major mainland ports in the ferry system, Igoumenitsa, Patra and Piraeus have clearly reached capacity in one or more of their aspects; indeed all three are operating beyond capacity in important aspects. In two cases, further expansion of the ports is not to be contemplated and alternatives are needed; both Lavrio and Rafina are underutilised. Flisvos may be able to handle ferries carrying only passengers and cars, for example high technology ships. The building of the Rio/Antirio bridge should permit the spreading of a lot of the Patra load to Rio.

Strictness in the use of slots would be needed and permits to use particular slots should be based on a realistic assessment of the sea speed, the loading and unloading times and the time needed to manoeuvre ferries to ensure that they can be punctual in berthing and departing and so do not block the next time slot. Some of the problems in this connection arise because ferries are licensed to carry too many vehicles, so that time is wasted trying to coax the last few vehicles into the available space. Watching loading and unloading operations, it is clear that some ships, even some lines, handle passengers and vehicles much more slowly than others. Many of the ships are unable to maintain their accredited speeds which are still listed as they were on their maiden voyages thirty years ago. It seems also, that schedules are based on a quay to quay distance divided by the accredited service speed, without count of the time taken to clear and enter port and the time to work up to service speed once outside the port.

Another striking point in watching ferry operations in ports, is the skill with which captains can put their ships into small spaces, quickly and without scratching any paintwork. But no matter how skilful they are, the smaller the space in relation to the size of the ship, the slower the operation; in saying this, however, it needs to be recognized that the newer, or recently refitted, ships have more gadgets which increase their handiness compared with smaller and older ships. Despite all this, the new style ferries, that is, those which are conventional in general shape, hull form and propulsion,

but more built up than the traditional ferries to provide better facilities for vacation travellers, because of their greater area of superstructure are very much more affected by wind than are the lower built ships. Many islands in Greece are very windy many days of the year. Manoeuvring times are, therefore, often much greater for these ferries than for the older ones. This needs to be taken into account in fixing the slots.

d) Dual role.

Originally, ferries entered the island trades to meet the needs of islanders. This is still their basic function and it is essential that the entry into force of the cabotage regulation does nothing to impede the continued fulfillment of this function. As the vacation demand for travel increased, additional passengers were shoe-horned into the available space of existing ferries. Vacation travel was seen as the Cinderella. If people really insisted on travelling, despite the conditions, the ferries would carry them, but specific provisions were rarely made. This situation has persisted to this day in Ministry policies and in the attitude of many ferry owners; a good example of this is that something so basic as being able to make a return reservation at the time of commencing a journey is still impossible. On the side of the ferry owners, change arrived in 1987 by the entry into service of a ship which had been reconstructed in accordance with a philosophy that the Procrustean system of fitting people to the size of the available beds was out-moded and that travel within Greek system could be an enjoyable experience, not a part of a preparation for eventual martyrdom.

In the years of 1987 through 1993, 30 regular passenger and vehicle ferries of 1.500 GRT and over joined the ferry fleet. Of these, 23 were new style ships catering for both the public service routes and the vacation needs of Greek and foreign vacationers. These ships are bigger, more luxurious and, in general, faster than the conventional ferries. It is essential that their characteristics be recognized and they be given the freedom to exploit the facilities they provide, so long as public service needs are not ignored. It may be expected that ships owned in other Member States of the Union which do try to compete in Greek waters will be akin to these 23 ships and any attempt to deny them the freedom to compete, even if Greek owned ships are being treated in a parallel fashion, will evoke charges of discrimination which would prove very difficult to disprove.

At this point it is useful to summarize what is the job of the MMM in relation to the cabotage services. There are three aspects of it. First, it must ensure that the inhabited islands are properly served and that the ship owner is able to make a reasonable profit in doing so, unless it can be shown that his failure is due to faults on his side. Second, it must ensure that through the allocation of operating slots the number of ships permitted to use each port does not exceed either the physical or environmental capacity of the port. Third, it is not the job of MMM to endure that all shipowners make a profit, nor to interfere in any way in their operations outside the public service sector, although they must retain the right to expel sub-standard ships from the service, to penalize owners

the ships of which are unpunctual in entering or leaving their slots and to prosecute ships which cause pollution.

e) Influx of capital.

The arguments developed above are based on the assumption that the liberalization of Greek cabotage trades will lead to shipowners in other Member States of the Union putting some of their ships to compete in the opened trades. They might, however, react in another way by seeking to establish an ownership basis in Greece by purchasing all or part of some Greek coastal shipping companies. If a Greek company owns a ship, the ship is Greek. But how much of the capital of the company must be held by Greek nationals?

At the present time, with a fleet the average age of which is over 25 years, the ferry industry does not appear immediately as being in a healthy state. Many of the companies, unless they are sitting on large cash reserves, must have a relatively low capital value. With uncertainty regarding the future, the value of the goodwill must also be low. Such companies could present attractive targets for take over by other shipowners who could use the base thus acquired to launch a large scale entry into the de-restricted industry. When 2004 arrives it could then be found that the Greekness of shipping companies operating in the public service sector is illusory, that they are Greek shells, filled with non-Greek management and money.

The sort of trans-national companies which would be created by these purchases were once highly regarded as being a means by which management skills and technology would be transferred from richer to poor countries, while broadening the employment base in the latter. Later, however, when it was found that all important decisions were taken by the richer partner and exclusively in relation to his interests, the enthusiasm for such operations cooled considerably. It would be an unhappy day for Greece, if an activity as vital to the nation as the maintenance of the sea bridges should become a secondary consideration of non-Greek interests controlling an important Greek ship operating company who might decide that to invest in a Ruritanian-flagged gambling ship offered a better corporate return than the replacement of an over-aged ferry. They might even decide to transfer the ship to the open Ruritanian flag and have her convert into a gambling ship, without her being over-age.

The message is that it would be easier to deal substantively with a real Greek shipping company, or a real foreign shipping company, than with a half-and -half. The fact that the trans-national shell might have a prestigious panel of Greek directors, does not alter the fact that in business power resides in the money bags.

3.2 How Greek shipping should react.

There is a basic difference between Greek ferry operations and those in other Member States of the EU. This is reflected in the contents of two of the sections of this paper.

Section 3.1, dealing with the reactions of shipping in Member States, is about shipping as an economic activity. Shipping is also an economic activity in Greece, but in talking about reactions in Greece, one has to talk about bureaucrats and politicians. Shipping in Section 3.1 works within an overall framework of rules, but within those rules it has freedom of action. Shipping in Section 3.2 also works within a framework of rules but, in addition, there are sets of regulations which leave the shipowner with little economic freedom.

How the parties should react to be well placed in 2004, depends on their starting point, that is, the 1993 status. Two points are to be noted in this regard.

The first point is the anxiety of the drafters of the Regulation that the process of liberalization should be orderly. This is perhaps less apparent in the final text of the Regulation than in the preparatory and explanatory notes which were made, and in the Resolution of the European Parliament on the matter. They were very conscious that, both legislatively and operationally, because of the difference in the level of development, securing the necessary harmonization would be more difficult for Greece than for other countries, with a greater risk of creating serious disturbances in the internal transport market. Harmonization was the key word: liberalization and harmonization are two processes that have to go hand in hand. The deferral accorded to Greece was specifically to enable Greece to achieve the needed harmonization.

The second point is that, within the unwavering belief in the need to establish a competitive system with full and non-discriminatory access to the shipping of other Member States, the public service need was recognized as well as the institution of compensation to shipowners for undertaking commitments which, if they were considering their own commercial interests, they would not assume.

The system of regulation practiced by the Ministry has already been described. Here, it is only necessary to look briefly at certain effects of the system and to its overall consistency with the principles of the Regulation.

The first effect to note is the age structure of the ferry fleet. This is shown in the following table covering the 71 mainline ferries of 1,500 GRT and over in mid-1993. New technology ships are not included.

Type of ferry	No.	0-14yrs No.	%	15-19yrs No.	%	20-24 yrs No.	%	25-29 yrs No.	%	30-35 yrs No.	%
Traditional	48	2	4	5	10	14	29	18	37	9	19
New style	23	2	9	7	30	14	61	–	–	–	–
Total	71	4	6	12	17	28	39	18	25	9	13

Unless a special waiver is granted, a vessel cannot remain in the fleet beyond the age of 35 years. Within the next ten years 27 ships, 38% of the fleet will become due

for replacement, including two which reached 35 years in 1993. Obviously, shipowners are going to look to the Ministry, for indications of its future policy, before they commit themselves to the investment needed.

Between 1981 and 1990, the average age of vessels in the coastal fleet increased from 14,5 years to 21 years; a recent study gives the average age at the end of 1992 as 25 years. These figures apparently relate to the total coastal fleet of over 400 vessels. For the mainline ferries the situation is less unfavorable than for the total fleet; at mid 1993 the average age was 23 years. The adverse age structure strongly suggest that the policy pursued by the Ministry has placed due burdens on ship operators in serving public interest routes.

In this respect, the present situation is precarious. That the industry has survived at all is largely due to the lack of attractive investment opportunities. It is evident that the fleet is in desperate need of new investment. The task of the Ministry is to design a policy which protects the interests of island populations, is compatible with the Regulation, and permits to shipowners serving those public interests to make profits at an adequate level.

One other aspect of the overall policy which needs to be examined is the compulsory retirement age of 35 years. Obviously, all ships in the cabotage trades, whether Greek of foreign, must be safe and must be capable of maintaining the sea speeds and cargo and passenger handling rates needed to enable them to respect the time slots allocated to them. Given the conditions on all routes, a well constructed and properly maintained ship should have a safe, and economically viable life, of more than 35 years. Provided the inspection services are efficient and honest, and so can be relied upon to weed out ships which, whatever their age, are not up to a standard, there seems no reason to impose an arbitrary limit. Shipowners, themselves, will quickly dispose of a ship which is not economically viable because the costs of maintaining it to standard are too high.

In view of the number of ships due to be replaced before 2004, and bearing in mind that some of those which will not then have arrived at the age limit will need replacing because they can no longer maintain their classification, it is urgent that the Ministry determine the lines of its new policy so that owners can make rational decisions on fleet replacement and not be tempted to sell out, if they receive what appears to be a suitable offer. Until the Ministry clarifies future policy, it is not possible for owners to make a fair assessment of the present long term value of their enterprises.

Another cause for concern is that the device used to harness the profit motive to provision of a public service is contrary to the principles of the new Regulation. The device consists of limiting the competition on popular routes, by the creation of a quasi-monopolistic situation on each, in order to ensure their profitability, which provides the essential carrots for shipowners to accept the public service obligations. The system has proved incapable of handling new technology ferries and is in trouble dealing with the new type of generally larger ships built with the vacation market in view. As long

as there were few of these ships, the problem could be handled. But now that one third of the main line ferries of over 1,500 GRT are in this category, the problem cannot be ignored.

The situation in the services to Ancona from Patra and Igoumenitsa is striking. During the period June through August 1993, 36 ships were operating on the route, of which 34 are Greek owned, but only 14 were Greek flagged; the other two are Italian vessels. The 20 Greek owned ships which are not Greek flagged consist of the majority of the vessels specially equipped for the sea bridge service, transporting lorries which formerly use land transport through Albania and Yugoslavia.

The concept of public service in the industry, as it is at present apparently defined by the Ministry, will need to be modified to bring it into accord with the provisions of the Regulation. It is clearly envisaged in the Regulation that shipowners who accept the obligations of providing such services may be compensated. The character of the present system has been sufficiently touched upon in Section 3.1, that there is no need to repeat it. The real questions to be faced : Since the shipowner is only permitted to serve the islands he would like to serve, under conditions he does not choose, does this bring all the cabotage ferry services under the umbrella of public service obligations as set out in the Regulation? Is it, therefore, compatible with the Regulation that competition occurs only at the point when licenses are awarded and that thereafter market shares will continue to be determined by the Ministry? It is obvious that the answer to both questions must be «No».

The present licensing system needs to be fundamentally changed, even scrapped, if the industry is to be able to meet the challenge of 2004 and it need to be changed soon. It must allow shipowners the time to make decisions about their future planning and to find and put into service any new ships which they might decide are necessary to ensure their competitiveness. It must, also, allow experience to be gained in the operation of the new system so that any glitches in it can be ironed out before everyone is actively engaged in meeting the challenges which 2004 is likely to present. Before 2004, both legislatively and operationally, the Greek system has to be harmonized so effectively that it will be other shipowners, not the Greek, who will find it difficult to compete.

There are other activities which it is essential to carry out within the next few years. One of these, the survey of ports, both mainland and island, to determine the number of operational slots available, has already been covered.

Another activity which is important for the Ministry to make a clear survey of the vessel capacity needed to handle the true public service trades as defined by the Regulation; the definition is «obligations which the ... shipowners in question, if he were considering his own commercial interest, would not assume or would not assume to the same extent or under the same conditions». Once the dimensions of the need are known, a policy for meeting it can be developed. This survey should cover :

– acceptable frequency of service for each island;

– acceptable capacity, speed and voyage duration of the service; and

– the existence of viable alternatives which could be used in emergency situations.

The real function of these public service operations must always be kept in the center of the picture, namely, the maintenance of the economic, political and social cohesion of the nation.

The essential task of the shipowners is to ensure that the quality of service offered is as high as is possible. This does not mean luxury, but attention to the complaints which are voiced by ferry users regarding unpunctuality, the poor quality of most ferry food, the lack of attention to the maintenance of facilities used by passengers, the impossibly ling itinerarities of the «milk run» ships with calls as eight or even ten ports, so that relatively short journeys take hour upon hour to complete, and the impossibility of booking return passages. It seems unbelievable that at a small airline ticket agency one can book a round the world service, whereas on the ferries one cannot book a return passage, or a passage with more than one stage.

The industry as a whole seems unresponsive to the needs of passengers and of the lorries carrying freight, and to their complaints. If this «take-it-or-leave-it» attitude does not change, the perception of European ship owners will be that they can come in and quickly establish their supremacy. The regulatory system is rightly criticized by most shipowners. But they must come to terms with the fact that the system is overprotective of them all, and while choking them with skimmed milk, ensures that none of their colleagues get any cream. Once the cabotage restrictions are lifted, the cream will be available to be fought for. To be able to succeed in even joining in the great cream scramble, the shipowners must, to revert to our original analogy, have provided themselves with protective headgear against the sword which will fall on 1 January, 2004. There will be no hand-outs of cream.

4. Summary.

This summary will set out what the Ministry has to do, and when, in the preparations for the entry into force of the EU Regulation. It must always be borne in mind that the survival of the Greek ferry fleet is neither the first, nor even the second concern in Brussels. Eleven years were given for the preparations and it must be expected that, if all is not ready, the attitude of the EU will be unsympathetic. What is needed form the Ministry is :

– a clearly defined and thought out policy, announced before the end of 1996, setting out the parameters proposed for a competitive system for the post 2003 period;

– a clear definition, before the end of 1998, of the fleet needed to maintain the public service operations and the arrangements proposed to secure the continued undertaking and profitability of these operations;

– agreed and clear figures, announced before the end of 2000, of the intended

capacity of each port and its facilities and equipment in, say, the year 2003; capacity to be expressed in terms of the number and duration of the time slots which will be available during the operational hours of each day; and

– the definition and announcement before the end of 2001 of the procedure which will be adopted in calling for bids from European and Greek operators for providing public interest and free market services, taking into account the announced competition policy.

Given that these matters, although essentially political in nature, concern the whole national economy of the future and that there will be two, or possibly more, general elections before the Regulation enters into force, it is essential that these policy decisions be taken in a national context and that the policies presented are based on a consensus between the main political parties, the coastal shipowners associations and the trade unions and other organizations concerned.

References.

Psaraftis, H.N., 1993. Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities. Final Report to ETBA (in Greek), December.

Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou, 1994. Modal Split in Greek Shortsea passenger/Car Transport. Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June.

ΣΧΟΛΙΑ

Όπως είναι προφανές, η εργασία αυτή υπεισήλθε σε αρκετό βάθος για τα σενάρια μέχρι το 2004 και τι έπρεπε να γίνει στο θεσμικό επίπεδο μέχρι τότε, δηλαδή στα επόμενα 10 χρόνια. Οι τέσσερεις (4) προτάσεις προς το ΥΕΝ στην τελευταία παράγραφο της εργασίας έχουν ενδιαφέρον εκ των υστέρων, με την έννοια ότι οι τρεις (3) πρώτες από αυτές δεν πραγματοποιήθηκαν, ούτε στους προτεινόμενους χρόνους, ούτε ποτέ άλλοτε! Μόνο η τελευταία πρόταση μπορεί να θεωρήσει κανείς ότι πραγματοποιήθηκε, με τις σχετικές διατάξεις του Νόμου 2932/2001 (πώς και σε ποιο βαθμό, θα δούμε αργότερα). Για την ιστορία, έγιναν μόνο δύο (2) και όχι περισσότερες εκλογικές αναμετρήσεις από τότε που γράφτηκε η εργασία αυτή μέχρι την 1/1/2004, με το ΠΑΣΟΚ να κερδίζει και τις δύο, το 1996 και το 2000 (έχασε όμως την αμέσως επόμενη, το Μάρτιο του 2004).

Με σχεδόν όλους τους προβολείς στην καταληκτική ημερομηνία 1/1/2004, που αφορούσε το λεγόμενο «island cabotage», δηλαδή τις υπηρεσίες από και προς τα νησιά, καθώς και μεταξύ τους, σχεδόν ξεχάστηκαν οι ενδιάμεσες ημερομηνίες απελευθέρωσης: α) 1/1/1995 (για τις υπηρεσίες κρουαζιερών), β) 1/1/1997 (για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων, όπως πετρέλαιο, πόσιμο νερό, κλπ.) και γ) 1/1/1999 (για την απελευθέρωση της αγοράς στην ηπειρωτική Ελλάδα). Έτσι, η καταδίκη της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό

Δικαστήριο το 2004 επειδή, μεταξύ άλλων, υποστήριξε ότι η Πελοπόννησος ήταν νησί (!) δεν είδε και πολύ το φως της δημοσιότητας όταν οι υπηρεσίες από και προς την Πελοπόννησο δεν απελευθερώθηκαν το 1999, ή και νωρίτερα, όπως θα έπρεπε. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε προφανέστατα ότι η Πελοπόννησος αποτελούσε συνέχεια της ηπειρωτικής Ελλάδας, μια και η διώρυγα της Κορίνθου που τη χωρίζει από τη Στερεά Ελλάδα δημιουργήθηκε τεχνητά. Εξ άλλου, η Πελοπόννησος συνδέεται με τη Στερεά Ελλάδα οδικά και σιδηροδρομικά, άρα τι είδους νησί είναι; Με την ίδια λογική, θα μπορούσε κανένας να υποστηρίξει στα σοβαρά ότι και η Εύβοια είναι νησί, υπό την έννοια του Κανονισμού; Προφανώς όχι, μια και έχει όχι μία, αλλά δύο γέφυρες που τη συνδέουν με τη Στερεά Ελλάδα.

Η αναφορά στο ferry των γραμμών Στρίντζη μεταξύ του Swansea της Ουαλλίας και του Cork της Ιρλανδίας αξίζει κάποιο σχολιασμό. Ο Γεράσιμος Στρίντζης ήταν από τότε από τους πιο δυναμικούς ακτοπλόους και μάλιστα μας βοήθησε σημαντικά στη μελέτη της ETBA αλλά και στο συνέδριο της Βουλιαγμένης με μια χορηγία του. Η δρομολόγηση πλοίου με Ελληνική σημαία μεταξύ δυο ξένων χωρών ήταν σίγουρα μια ένδειξη για την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου σε ένα περιβάλλον εντελώς διαφορετικό από το εγχώριο, στο οποίο οι μονοπωλιακές καταστάσεις και ο προστατευτισμός πήγαιναν παρέα με το γηρασμένο στόλο και το κακό (πολλές φορές απαράδεκτο) service.

Ο Στρίντζης έκανε εκείνη την εποχή (1994) και μια άλλη πρωτοτυπία. Πήρε το VIA LIGURE, ένα σχεδόν καινούργιο Ιταλικό φορτηγό οχηματαγωγό, το μετέτρεψε σε επιβατηγό στο Πέραμα και το μετονόμασε σε IONIAN STAR. Για γραφειοκρατικούς λόγους, το πλοίο αυτό είχε Ιταλική σημαία από το 1994 μέχρι το 1996, και μετά Ελληνική. Λειτούργησε στη γραμμή της Ιταλίας μέχρι το 1999, και μετά πωλήθηκε σε Γάλλους. Τα εγκαίνια του πλοίου έγιναν στον Πειραιά λίγο πριν από το συνέδριο της Βουλιαγμένης. Ο Στρίντζης ήταν πάντα υπέρμαχος της απελευθέρωσης και της υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα.

Εκείνη την εποχή, όπως και μεταγενέστερα, πολλή συζήτηση γινόταν για την πιθανολογούμενη «ξένη εισβολή» στην Ελληνική αγορά από το 2004 και μετά. Εκ των πραγμάτων ο φόβος αυτός απεδείχθη υπερβολικός. Αν εξαιρέσει κανείς το SPEEDRUNNER 1 που έχει Βρετανική σημαία, στην εκμετάλλευση του οποίου κι ο συμπατριώτης μου από τη Σίφνο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης έχει συμπράξει, κανένα άλλο ξένο πλοίο μέχρι στιγμής δεν μπήκε στην εγχώρια αγορά, πράγμα που ίσως είναι μια ένδειξη της ασυμβατότητας του Ν2932 με τον Κανονισμό. Από εκεί και πέρα, το κατά πόσο οι ξένες τράπεζες, διά των δανείων που έχουν συνάψει, έχουν κάποιο σημαντικό ποσοστό ελέγχου στα Ελληνικά ακτοπλοϊκά δρώμενα, αυτό είναι ένα θέμα που αξίζει σημαντική ανάλυση (βλέπε και αναφορές στη διπλωματική εργασία του Ορφανίδη και το διδακτορικό του Σχινά, στη βιβλιογραφία στο τέλος).

Η μοίρα το έφερε λίγους μήνες μετά το συνέδριο της Βουλιαγμένης να συμβεί ένα τραγικό γεγονός, το οποίο, αν και φαινομενικά δεν είχε καμμία σχέση με την Ελληνική ακτοπλοΐα, εν τούτοις έμελλε να είναι καθοριστικό για το μέλλον του κλάδου. Η βύθιση του ESTONIA στη Βαλτική στις 28 Σεπτεμβρίου του 1994, με 852 θύματα, σηματοδότησε ριζικές

εξελίξεις στον τομέα των κανονισμών σχεδίασης των επιβατηγών-οχηματαγωγών, με αποκορύφωμα τη «συμφωνία της Στοκχόλμης», κανονισμό που προέβλεπε πλεύση του πλοίου με 50 εκατοστά νερό στο γκαράζ. Οι εξελίξεις αυτές νομοτελειακά θα είχαν σημαντικές επιπτώσεις και στην Ελλάδα, μια και τουλάχιστον την εποχή εκείνη, κανένα από τα ακτοπλοϊκά που ταξίδευαν στην εγχώρια αγορά δεν πληρούσε τις προδιαγραφές της Στοκχόλμης.

Τέλος, όσον αφορά το Κοινοτικό νηολόγιο EUROS, το οποίο αναφέρεται στον Κανονισμό, ήταν μια ιδέα που κατά καιρούς έχει προταθεί από τους γραφειοκράτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως εναλλακτικό νηολόγιο για πλοία νηολογημένα σε Κοινοτικά νηολόγια, αλλά μέχρι στιγμής δεν ευοδώθηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΘΕΣΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - ΙΙ (1994)

Chaos is a friend of mine.
Bob Dylan

Έστειλα στο Γιάννη Μαρίνο του ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΥ[10] δύο άρθρα, που συμπύκνωσαν τα κυριότερα αποτελέσματα του προγράμματος της ΕΤΒΑ, χωρίς να υπεισέρχεται σε πολλές επιστημονικές λεπτομέρειες. Ο τίτλος τους ήταν «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ». Στο πρώτο από τα δύο άρθρα ο Γιάννης Μαρίνος άλλαξε τον τίτλο επί το δραματικώτερον ως «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΕΚΡΗΚΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕ ΥΠΕΡΓΗΡΟ ΣΤΟΛΟ ΚΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ». Κάτι που άλλωστε ήταν πέρα για πέρα αληθινό.

Η βιβλιογραφική αναφορά των δύο άρθρων είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ», ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, 10 Νοεμβρίου 1994, σελ. 26-32 και 17 Νοεμβρίου 1994, σελ. 31-36.

Ξεκινώ με μερικά αποσπάσματα του πρώτου άρθρου.

1. Θεσμικό πλαίσιο.

Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ο κατ' εξοχήν καθοριστικός παράγοντας που επηρεάζει τη λειτουργία του συστήματος. Δεδομένου του πολύχρωμου μωσαϊκού που χαρακτηρίζει το νομικό σύστημα της χώρας, μια απόπειρα ενδελεχούς εξέτασης όλων των πηγών δικαίου (Προεδρικά διατάγματα, Βασιλικά διατάγματα, Νομοθετικά διατάγματα, Νόμοι, Αναγκαστικοί νόμοι, Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις κλπ.) αποτελεί πραγματικά γιγαντιαίο (και ίσως μάταιο) έργο, καθόσον αφορά την αναζήτηση όλων των σχετικών και ακόμη ενεργών νομικών πράξεων από της εποχής του μεσοπολέμου μέχρι σήμερα. Επίσης, πέραν των παραπάνω νομοθετημάτων, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ. Η μελέτη του ΕΜΠ κατόρθωσε να συμπυκνώσει δεκάδες τόμων σχετικής νομοθεσίας σε περίπου 30 σελίδες, παρουσιάζοντας κατά κρίση, τις πιο σημαντικές διατάξεις. Εδώ θα επιχειρήσουμε μια περαιτέρω συμπύκνωση σε μερικές παραγράφους (με ό,τι αυτό συνεπάγεται), δίνοντας έτσι μόνο μια γεύση του θεσμικού πλαισίου, αλλά σχολιάζοντας επίσης μερικά σημαντικά σημεία.

Προνόμιο ακτοπλοΐας (cabotage). Το **άρθρο 11** του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως «ακτοπλοΐα» την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η

[10] Είναι λυπηρό ότι το περιοδικό αυτό δεν βγαίνει πια. Επί εποχής Μαρίνου ήταν εξαιρετικό. Μετά δυστυχώς επεκράτησαν άλλες απόψεις και το περιοδικό άλλαξε ριζικά χαρακτήρα, μέχρι που έκλεισε οριστικά το 2004.

ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό Ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα Ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώρισή τους ως Ελληνικών.

Το **άρθρο 5** του ΚΔΝΔ ορίζει:

«Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως Ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πεντήκοντα εκατοστά εις Έλληνας υπηκόους ή Ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...».

Σχόλια. Η νομοθεσία συνεπάγεται ότι τα πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας δεν εμπίπτουν αναγκαστικά στις διατάξεις περί ακτοπλοΐας. Επίσης, το 2004 το προνόμιο αυτό καταργείται από τον Κανονισμό της ΕΕ για το cabotage (βλ. πιο κάτω), επομένως στο σημείο αυτό η ισχύουσα σήμερα Ελληνική νομοθεσία δεν είναι εναρμονισμένη με την Κοινοτική.

Όριο ηλικίας. Στο **άρθρο 3** του Π.Δ. 364/21-7-88 ορίζεται ότι:

«Για να αναγνωρισθεί Ελληνικό πλοίο ως "επιβατηγό" πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 20 ετών από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι της νηολόγησής του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, και σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής ανεξάρτητα από αριθμό επιβατών».

Επίσης σύμφωνα με το **άρθρο 2**, το διάταγμα αυτό δεν εφαρμόζεται στα τουριστικά πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Εξ άλλου, το άρθρο 9 του αυτού διατάγματος εισήγαγε την εξής μεταβατική διάταξη:

«Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της Ελληνικής σημαίας, για να αναγνωρισθούν ως "επιβατηγά" σύμφωνα με το παρόν Π. Δ/γμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούται η απαίτηση της παρ. 1 του άρθρου 3 αυτού του Π. Δ/τος» [το όριο δηλαδή των 20 ετών].

Παρόμοια «μεταβατική διάταξη» περιείχε και το Π.Δ. 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124), το οποίο σημαίνει ότι κατά καιρούς η νομοθεσία έχει ουσιαστικά επιτρέψει την καταστρατήγηση του ορίου των 20 ετών.

Εκτός από το όριο εισόδου επιβατηγών πλοίων, η Ελληνική νομοθεσία προβλέπει και όριο εξόδου. Το **άρθρο 164** του ΚΔΝΔ ορίζει:

«Ελληνικά επιβατηγά πλοία... απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοιαν της παρ. 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών [ακτοπλοΐας] επί τη συμπληρώσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της καθελκύσεώς των. Ως αφετηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθελκύσεως»[11].

[11] Το όριο της 35ετίας μειώθηκε στα 30 έτη με το άρθρο τρίτο, παρ. γ του Ν2932/2001 (βλέπε Παράρτημα Δ). Με το Προεδρικό Διάταγμα 124 του 2006 (ΦΕΚ 136/Α/6.7.2006, βλέπε Παράρτημα Ε). Οι ρυθμίσεις αυτές δεν εφαρμόζονται πλέον για πλοία που εντάσσονται στις διατάξεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης, όπως αυτή περιγράφεται από τις Κοινοτικές Οδηγίες 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ.

Παρόμοιο είναι και το περιεχόμενο του Ν.Δ. 524/2-5-70 (ΦΕΚ Α' 100). Πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο εξόδου δεν εφαρμόζεται σε κρουαζιερόπλοια ή πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας.

Άδειες σκοπιμότητας. Οι διατάξεις που διέπουν τη δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας περιέχονται στον ΚΔΝΔ και σε μια σειρά διαταγμάτων, το πλέον πρόσφατο των οποίων είναι το Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249).

Το **άρθρο 171** του ΚΔΝΔ ορίζει: « Αι εις την αρμοδιότητα του Υπουργείου υπαγόμεναι περιπτώσεις δρομολογήσεως πλοίων και καθορισμού δρομολογίων υπόκεινται εις την έγκρισιν του Υπουργού μετά γνώμην [της] Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών...».

Το **άρθρο 172** του ΚΔΝΔ παρέχει στον Υπουργό τη δυνατότητα να καθορίζει πριν από την προβλεπόμενη προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες, για τις κύριες δρομολογιακές γραμμές και για τη χειμερινή, θερινή ή ενιαύσιο περίοδο: α) τη σειρά προσέγγισης στα λιμάνια κάθε δρομολογιακής γραμμής, β) την απαιτούμενη πυκνότητα των δρομολογίων, και γ) το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων.

Επίσης, ο ακόμη ισχύων Νόμος 5570/17-8-32 παρέχει τη δυνατότητα στον Υπουργό (τότε Υφυπουργό Ε.Ν.) να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους πλοιοκτήτες δρομολόγια

« επί τω τέλει όπως: α) μη συμπίπτη αναχώρησις περισσοτέρων του ενός πλοίων διά την αυτήν γραμμήν εφ' όσον αι ανάγκαι της συγκοινωνίας δεν υπαγορεύουν τούτο, β) εναλλάσσηται ει δυνατόν καθ' ωρισμένην χρονικήν περίοδον, ουχί ελάσσονα του δεκαπενθημέρου, η ημέρα της εκ Πειραιώς αναχωρήσεως των εξυπηρετούντων την αυτήν γραμμήν ατμοπλοίων, και γ) διατίθηται το δι' εκάστην δρομολογιακήν γραμμήν κατάλληλον από απόψεως ασφαλείας, ανέσεως και ταχύτητος επιβατηγόν ατμόπλοιον».

Σχόλιο. Η ισχύουσα νομοθεσία παρέχει στον εκάστοτε Υπουργό σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα έγκρισης, μη έγκρισης, ή τροποποίησης δρομολογίων, καθώς και επιλογής του ποιο πλοίο θα τα εκτελεί. Θεσμοθετημένα δεσμευτικά και διαφανή αντικειμενικά τεχνικοοικονομικά κριτήρια, κριτήρια ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων δεν υπάρχουν. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η άποψη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών είναι συμβουλευτική μόνο. Έτσι, παρά τη δεδομένη καλή πρόθεση του Υπουργού, κάτω από τέτοιες συνθήκες δεν είναι διόλου αφύσικο αυτή να αμφισβητείται από τα εκάστοτε θιγόμενα συμφέροντα. Μερικά παραδείγματα είναι ενδεικτικά.

Ναυλολόγιο. Ο καθορισμός των ναύλων (ναυλολόγιο) υπήρξε αντικείμενο της ελληνικής νομοθεσίας από το 1926. Ήδη από τότε ο νομοθέτης επεδίωκε αφ' ενός μεν την προστασία των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από πιθανή εκμετάλλευση εκ μέρους των πλοιοκτητών, αφ' ετέρου δε την προστασία των πλοιοκτητών από αθέμιτο ανταγωνισμό. Ο Νόμος 5304/14-1-32 συνοψίζει την προηγούμενη νομοθεσία ως εξής:

«Άρθρο 21. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοΐαν υπόκεινται υπό τον έλεγχον του

Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του [τότε] Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος.

2. Δύναται επίσης και τα κατώτερα επιτρεπόμενα όρια των ναύλων τούτων να τεθούν υπό τον ίδιον έλεγχον του Συμβουλίου και την έγκρισιν του Υπουργού καθ' όλας τας γραμμάς ή διά τινας μόνον εκ τούτων.

Άρθρο 22. 1. Τα κατά το προηγούμενον άρθρον εγκρινόμενα ναυλολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης οιασδήποτε αυξήσεως αυτών εις την πρώτην περίπτωσιν ή περαιτέρω μειώσεως εις την δευτέραν, ιδία επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού, άνευ προηγουμένης εγκρίσεως του Υπουργού των Ναυτικών, στηριζομένης εις γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού...».

Ο καθορισμός ανωτέρων και κατωτέρων ορίων ναύλων έχει σήμερα αντικατασταθεί από ένα συγκεκριμένο ύψος ναύλου (**άρθρο 178** του ΚΔΝΔ), όπου, στις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές, οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού (κατόπιν γνώμης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), και στις τοπικές γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση της αρμοδίας προϊσταμένης Λιμενικής Αρχής και έγκριση του Υπουργού.

Σχόλια. Το ιστορικό που οδήγησε στην εκ των άνω επιβολή των ναύλων είναι ενδιαφέρον. Πριν από το 1926, ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοιοκτητών ήταν μερικές φορές τόσο αδυσώπητος, ώστε μερικές εταιρείες παρείχαν δωρεάν εισιτήριο και φαγητό (!) στους επιβάτες. Όμως, η κρατική παρέμβαση για την αποφυγή τέτοιων και άλλων κακών καταστάσεων ήταν ισοπεδωτική. Έτσι, δεν υπάρχουν κριτήρια που να συνδέουν το ναύλο με το επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών, ή έστω, να ορίζουν (τουλάχιστον) έναν αλγόριθμο βάσει του οποίου προκύπτουν οι τιμές των ναύλων. Το σύστημα ναύλων που θα επικρατήσει μετά το 2004 δεν είναι ακόμη γνωστό, αλλά είναι σίγουρο ότι θα είναι αναγκαστικά πολύ διαφορετικό από το ισχύον, καθόσον οι ναύλοι σε πολλές γραμμές (αλλά όχι σε όλες) θα μπορούν να διαμορφώνονται ελεύθερα από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Πληρώματα. Σύμφωνα με το **άρθρο 87** του ΚΔΝΔ, «το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαιούν αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος». Η σύνθεση των πληρωμάτων καθορίζεται από μία σειρά Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων. Ως γενική αρχή, το προσωπικό καταστρώματος καθορίζεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, το προσωπικό μηχανής βάσει της συνολικής ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών, το προσωπικό της ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας βάσει των πλόων που εκτελεί το πλοίο και του αριθμού επιβατών, το προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών βάσει του αριθμού επιβατών, το προσωπικό τροφοδοσίας και ενδιαιτημάτων βάσει του αριθμού κλινών επιβατών και το προσωπικό μαγειρείου βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

Σχόλια. Η εμμονή της νομοθεσίας να καθορίζει επακριβώς τη σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος του πλοίου (π.χ. θαλαμηπόλοι ή το προσωπικό του μαγειρείου) είναι αναχρονιστική, και θα οδηγήσει το 2004 τα Ελληνικά πλοία σε συγκριτικά μειονεκτήματα

απέναντι των ξένων πλοίων. Σε πολλά από αυτά οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες παρέχονται από ξεχωριστές, εξειδικευμένες εταιρείες, και αποτελούν πολλές φορές τον κύριο πόλο έλξης του επιβάτη.

Φόροι. Εις ότι αφορά την οικονομική εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων, αξίζει να σημειωθεί το **άρθρο 58** του Νόμου 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α' 192), σύμφωνα με το οποίο:

«2. Απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους και οιασδήποτε ετέρας επιβαρύνσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων: α) Η διανομή κερδών και το καθαρόν προϊόν της εκκαθαρίσεως αυτής, β) η ανάληψις κεφαλαίου και αι σχετικαί εξοφλητικαί αποδείξεις, γ) αι εγγραφαί εις τα υπό της εταιρείας τηρούμενα βιβλία, τα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα τα αφορώντα εις πράξεις ενεργηθείσας υπό της εταιρείας εν τη αλλοδαπή και εισερχόμενα εν Ελλάδι, δ) αι καταθέσεις και τα προς την εταιρείαν δάνεια των μετόχων, ε) η κεφαλαιοποίησις των κερδών και στ) η μη ανάληψις υπό των μετόχων των εις πίστωσίν των κερδών.

Σχόλια. Η ως άνω φορολογική νομοθεσία κρίνεται ως εξαιρετικά ευνοϊκή για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, τουλάχιστο σε σύγκριση με όλες τις άλλες εταιρείες που λειτουργούν στο εσωτερικό της Ελλάδας, για τις οποίες παρόμοιες απαλλαγές δεν ισχύουν. Επίσης, η ουσιαστική φοροαπαλλαγή της διανομής των κερδών δεν παρέχει κανένα κίνητρο να επενδυθούν τα κέρδη αυτά για την ανανέωση του στόλου. Η κατάσταση αυτή μπορεί να εξηγήσει, έως ένα βαθμό, τη μεγάλη ηλικία του στόλου. Εν όψει της άρσης του cabotage το 2004, είναι σίγουρο ότι το φορολογικό πλαίσιο θα πρέπει να αλλάξει, όχι μόνο για το λόγο αυτό, αλλά και για αποφυγή διακριτικής μεταχείρισης έναντι των ξένων πλοίων.

Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού για το cabotage είναι «Κανονισμός Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage)» και έχει ημερομηνία 7/12/1992.

Δύο σημεία στο εισαγωγικό σημείωμα του Κανονισμού είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Και τα δύο είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτονται πλήρως αντίστοιχα άρθρα στο κύριο μέρος του Κανονισμού. Το πρώτο αναφέρεται στην εφαρμογή του Κανονισμού, η οποία «... πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες». Το δεύτερο αναφέρει ότι: «η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά ...».

Το **Άρθρο 1** του Κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Κοινοτικό νηολόγιο EUROS, από την 1η Ιανουαρίου 1993. Το **Άρθρο 6**, όμως, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο-οικονομικής συνοχής, οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα έχουν ως εξής:

– για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
– για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
– για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999,
– για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά, και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 GRT, έως την 1η Ιανουαρίου 2004.

Το **Άρθρο 4** ορίζει ότι ένα κράτος-μέλος «μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ τους». Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

Σχόλια. Ο Κανονισμός είναι ήδη σε ισχύ σε άλλες χώρες της ΕΕ. Ε/Γ-Ο/Γ των Γραμμών Στρίντζη (με Ελληνική σημαία) υπηρετεί, και μάλιστα με επιτυχία, τη γραμμή Swansea-Cork στην Ιρλανδική θάλασσα. Στην Ελλάδα, η ισχύουσα σήμερα νομοθεσία είναι σαφώς μη συμβατή με τον Κανονισμό, άρα θα πρέπει να αλλάξει. Το Άρθρο 4 του Κανονισμού στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για τη διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσίων υπηρεσιών στα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης. Περισσότερα για τις γραμμές των «δημοσίων υπηρεσιών» και για τις επιπτώσεις άρσης του προνομίου του cabotage θα παρουσιασθούν στο επόμενο άρθρο.

2. Δυσλειτουργίες και προβλήματα.

Στην τελευταία ενότητα του άρθρου αυτού θα επιχειρήσουμε να συνοψίσουμε τις δυσλειτουργίες του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος. Οι δυσλειτουργίες αυτές αποτελούν εμπόδια για μια αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος και θα πρέπει να εξαλειφθούν (ή έστω να περιορισθούν) για να μπορέσει το σύστημα να λειτουργήσει περισσότερο αποδοτικά.

1) ***Στόλος.*** Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ-Ο/Γ, και παρά την εξαιρετικά ευνοϊκή φορολογική νομοθεσία, ως κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου προβάλλεται ο από το κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά αποκλείουν κάθε δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση επιβίωσης παρουσιάζεται η λύση της μετασκευής. Εν όψει του 2004, πολλοί πλοιοκτήτες πιέζουν το ΥΕΝ για σταδιακή απελευθέρωση των ναύλων. Δεν είναι καθόλου προφανές εάν μια τέτοια απελευθέρωση θα οδηγήσει, από μόνη της, τους πλοιοκτήτες σε μια μαζική αγορά νέων πλοίων (όπως σαφώς δεν την οδήγησαν μέχρι τώρα προς τα εκεί τα αφορολόγητα κέρδη του κλάδου). Πάντως, είναι προφανές ότι η μεγάλη ηλικία του στόλου θα αποτελέσει πρόβλημα για τα Ελληνικά σκάφη σε περίπτωση διείσδυσης ξένων σκαφών νεώτερης ηλικίας όταν η αγορά απελευθερωθεί. Η είσοδος ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο αποτελεί ένδειξη ότι

οι πλοιοκτήτες έχουν αντιληφθεί το πρόβλημα και αναζητούν με τον τρόπο αυτό κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου.

2) ***Λιμενική υποδομή.*** Η παρούσα λιμενική υποδομή του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος έχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης. Υπάρχουν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς διεκπεραίωσης της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, αλλά και από πλευράς της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες και τα οχήματα που διακινούνται μέσω των λιμανιών αυτών. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αποβάθρες και την γύρω περιοχή του λιμανιού, αδυναμία εξυπηρέτησης δύο (ή περισσότερων) ταυτόχρονων αφίξεων πλοίων σε πολλά νησιά, και κακές υπηρεσίες διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, ηλεκτρικός, ταξί), ιδίως κατά τη διάρκεια της νύχτας. Σε πολλά λιμάνια είναι ουσιαστικά αδύνατο ακόμα και να τηλεφωνήσει κανείς, ιδίως αν το πλοίο φτάνει αργά το βράδυ ή τις μεταμεσονύχτιες πρωινές ώρες. Τα περισσότερα λιμάνια παρουσιάζουν εικόνα ερήμωσης σε τέτοιες περιπτώσεις.

3) ***Δομή δικτύου.*** Η ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου (με κέντρο τον Πειραιά) είναι αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Παρ' όλες τις μεγάλες αλλαγές που έχουν συντελεσθεί τα τελευταία 20-30 χρόνια από πλευράς μεγέθους και τεχνολογίας πλοίων, η δομή του δικτύου είναι ουσιαστικά η ίδια όπως και τότε. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το ακτοπλοϊκό δίκτυο προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ότι είναι σήμερα, καθόσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (Σύρος) από ότι είναι τώρα. Με τον απόλυτο έλεγχο της δομής του δικτύου από το ΥΕΝ είναι σαφές ότι το ΥΕΝ θα μπορούσε, τουλάχιστον θεωρητικά, να καταστρώσει τη δομή αυτή κατά βέλτιστο τρόπο, σύμφωνα με κάποια σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, αυτό δεν συμβαίνει. Με την επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς η ανάγκη μιας τέτοιας «εκ των άνω» κατάστρωσης καθίσταται περισσότερο επιτακτική, καθόσον ελλείψει αυτής υπάρχει ο κίνδυνος μερικές από τις υπάρχουσες γραμμές να συρρικνωθούν εντελώς ως μη συμφέρουσες. Ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage (άρθρο 4) παρέχει σαφώς στο ΥΕΝ μια τέτοια δυνατότητα, με τις γραμμές «δημοσίων υπηρεσιών».

4) ***Ποιότητα υπηρεσιών.*** Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητό του, λίγο ή ουδόλως λαμβάνεται υπ' όψη. Σαν αποτέλεσμα, και δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατεί στην αγορά, ο πελάτης αυτός είναι ουσιαστικά δέσμιος να γευθεί το συχνά κακόγευστο έδεσμα που του σερβίρεται. Σαν παράδειγμα, είναι αδιανόητο το γεγονός ότι είναι ακόμη αδύνατο να αγοράσει κάποιος εισιτήριο με επιστροφή για τον ίδιο ή το αυτοκίνητό του ή να κάνει κράτηση θέσεων για κάποια μελλοντική ημερομηνία. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου, αλλά στην απροθυμία πλοιοκτητών και πρακτόρων να παράσχουν αυτή τη στοιχειώδη υπηρεσία στον ταξιδιώτη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας αυτών που ταξιδεύουν, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Εκτός από τα προφανή οφέλη στον ταξιδώτη, είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα θα έθετε επίσης τέρμα στην έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων (φαινόμενο που μαστίζει την

ακτοπλοΐα το καλοκαίρι) και σε όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται. Είναι ενθαρρυντικό ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιρειών. Οι εταιρείες που θα προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες θα αποκτήσουν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.

5) ***Θεσμικό πλαίσιο.*** Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοΐα καταλήγει στην προφανή διαπίστωση ότι αυτό είναι εξαιρετικά περίπλοκο. Η περιπλοκότητα αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη δυσκινησία ακριβώς εκείνων των διαδικασιών οι οποίες είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά. Εν όψει της απελευθέρωσης της αγοράς το 2004 είναι σαφές ότι μία καθολική εγκατάλειψη του ελέγχου του ΥΕΝ στον τομέα της παροχής αδειών και ναυλολογίου θα εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους συρρίκνωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε πολλές περιοχές της νησιωτικής Ελλάδας. Οι κίνδυνοι αυτοί μπορούν να αντιμετωπισθούν με τα όπλα που παρέχει στο ΥΕΝ ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage. Είναι όμως επίσης σαφές ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο έχει ανάγκη άμεσης και ριζικής αναμόρφωσης, ώστε να μπορέσει να εναρμονισθεί με την Κοινοτική νομοθεσία και να εξυπηρετήσει το στόχο της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες του ακτοπλοϊκού συστήματος στη δεκαετία του 2000 και μετά.

ΣΧΟΛΙΑ

Η πλήρης αναφορά μας στο προ της απελευθέρωσης θεσμικό πλαίσιο είναι στο Παράρτημα Β, η οποία και δείχνει σαφώς την ασυμβατότητά του με ο,τιδήποτε έχει σχέση με μια ελεύθερη αγορά. Υπενθυμίζω ότι τότε δεν υπήρχαν ακόμη ούτε ταχύπλοα οχηματαγωγά, ούτε στοιχειώδεις ανέσεις όπως δυνατότητα κράτησης εισιτηρίων ή αγοράς εισιτηρίων με επιστροφή. Το τελευταίο επεβλήθη από το 1996 και μετά, με την υποχρέωση έκδοσης εισιτηρίων με σύστημα on-line.

Η συντομογραφία Ε/Γ-Ο/Γ (επιβατηγά-οχηματαγωγά) είναι σίγουρα ένα από τα παράδοξα της γλώσσας του ΥΕΝ, μια και το «Γ» δεν είναι το αρχικό καμμίας λέξης.

Η ανάγκη α) της ανανέωσης του στόλου, β) της αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών και γ) της αναδιάρθρωσης του δικτύου καταγράφονται σαφώς στην εργασία αυτή, με την πρόβλεψη ότι η επικείμενη απελευθέρωση θα συνέβαλε στο πρώτο και θα πίεζε περισσότερο για το δεύτερο και για το τρίτο. Το πόσο το κάθε ένα από αυτά τα τρία θέματα προχώρησαν από το 1994 ως το 2004 είναι ένα ενδιαφέρον θέμα για συζήτηση· προσωπική μου άποψη: α) σχετικά, β) και γ) οριακά μόνο.

Λιγότερο από 10 χρόνια πριν την απελευθέρωση, ήταν σαφές ότι ο δρόμος ήταν ακόμη μακρύς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ 2004 (1994)

The government solution to a problem
is usually as bad as the problem.
Milton Friedman

Το δεύτερο άρθρο του ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΥ δημοσιεύθηκε μια βδομάδα μετά από το πρώτο (και μάλιστα στη σημαδιακή ημερομηνία 17 Νοεμβρίου). Ιδού μερικά αποσπάσματά του:

Το καλοκαίρι του 1993 η Ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία Tirrenia Navigazione (η οποία σημειωτέον είναι κρατική) έθεσε σε λειτουργία το υπερταχύ μονόγαστρο GUIZZO στη γραμμή Civitavecchia (ηπειρωτική Ιταλία) - Olbia (Σαρδηνία). Το GUIZZO, ναυπηγημένο στην Ιταλία, αποτελεί την τελευταία λέξη της τεχνολογίας ταχέων πλοίων, με δυνατότητα μεταφοράς 450 επιβατών και 126 αυτοκινήτων με ταχύτητα έως και 43 κόμβους. Η διαδρομή (απόστασης 124 ναυτικών μιλίων, περίπου όπως Πειραιάς- Σαντορίνη) καλύπτεται σε 3,5 ώρες, εκ των οποίων περίπου οι 3 ώρες είναι στη μέγιστη ταχύτητα. Δύο ημερήσια δρομολόγια είχαν προγραμματισθεί κατά τη διάρκεια της μεγάλης καλοκαιρινής κίνησης, και ένα δρομολόγιο σε περιόδους χαμηλότερης κίνησης. Το GUIZZO λειτουργεί μόνο 11 εβδομάδες το έτος (Ιούλιος - Οκτώβριος), και χρεώνει για μεταφορά αυτοκινήτων μόλις 15% πάνω από το συμβατικό ναύλο. Τον Ιούνιο του 1994, το αδελφό πλοίο SCATTO ανέλαβε και αυτό υπηρεσία στη διαδρομή αυτή, ενώ το Μάιο του 1995, τρίτο πανομοιότυπο πλοίο θα αναλάβει και αυτό υπηρεσία (εταιρεία Corsica Ferries).

15% υψηλότερο ναύλο από το συμβατικό χρεώνουν και τα εντελώς διαφορετικά από πλευράς τύπου πλοίου «wavepiercer» catamaran (τύπου HOVERSPEED GREAT BRITAIN) που διασχίζουν τη Μάγχη. Σε όλες τις περιπτώσεις εμφανίζονται εξαιρετικά υψηλοί βαθμοί πληρότητας, λόγω προτίμησης του κοινού έναντι των συμβατικών πλοίων.

Θα δούμε παρόμοια πλοία στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα πριν από το 2004; Η ερώτηση εάν δούμε τέτοια πλοία από το 2004 και μετά είναι λιγότερο ενδιαφέρουσα, διότι σε ένα απελευθερωμένο σύστημα η εισαγωγή τέτοιων πλοίων θα είναι πολύ πιο εύκολη. Η απάντηση όμως στο πρώτο ερώτημα είναι πιο ενδιαφέρουσα, καθόσον η σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα δεν είναι καθόλου ρόδινη για τα πλοία νέας τεχνολογίας. Έτσι, ταχέα επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) δεν έχουν ακόμα εισαχθεί, και η παρουσία των άλλων (απλών) Ε/Γ νέας τεχνολογίας (που δεν μεταφέρουν οχήματα), είναι ιδιαίτερα ισχνή και προβληματική στην Ελλάδα.

Εξαίρεση στον κανόνα αυτό είναι τα υδροπτέρυγα, παρ' όλον ότι (ή ίσως και επειδή) τα πλοία αυτά δεν μπορούν να θεωρηθούν τόσο εξελιγμένα τεχνολογικά όπως το GUIZZO ή

το HOVERSPEED GREAT BRITAIN (π.χ. δεν μπορούν να μεταφέρουν οχήματα, και πηγαίνουν περίπου 10 κόμβους πιο σιγά, και αυτό εάν ο καιρός το επιτρέπει). Τα υδροπτέρυγα έδειξαν μεγάλο βαθμό διείσδυσης στην ακτοπλοΐα τα τελευταία 20 χρόνια, στην αρχή στην αγορά του Αργοσαρωνικού και μετέπειτα σε άλλες αγορές, όπως των Βορείων Σποράδων, της Δωδεκανήσου και, τελευταία, των Κυκλάδων. Η διείσδυση αυτή έγινε κυρίως σε βάρος των συμβατικών επιβατηγών μικρού μεγέθους, τα οποία και ουσιαστικά εξετόπισαν.

Η αδυναμία των υδροπτέρυγων να μεταφέρουν αυτοκίνητα και να λειτουργήσουν κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες (δηλαδή σε ανοικτές θάλασσες όπως το Αιγαίο και το Κρητικό Πέλαγος) θέτει ένα ουσιαστικό φραγμό στην απειλή που τα σκάφη αυτά αποτελούν για τα μεγάλα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ. Υποθέτοντας ότι η βασική τεχνολογία στην οποία βασίζονται τα σκάφη αυτά δεν θα εξελιχθεί εντυπωσιακά στην επόμενη δεκαετία, θεωρείται μάλλον απίθανη η εισαγωγή παραλλαγών τους οι οποίες μπορούν να μεταφέρουν και αυτοκίνητα. Εάν αυτή η πρόβλεψη αποδειχθεί αληθής, τότε εκτίμησή μας είναι ότι η κατηγορία αυτή γρήγορα θα φθάσει το σημείο κορεσμού της στο εσωτερικό του δικτύου. Βέβαια, περαιτέρω περιθώρια ανάπτυξης του τομέα αυτού υπάρχουν, με τη διάδοση του τύπου αυτού σε άλλες επί μέρους τοπικές γραμμές. Όμως, σε καμμία περίπτωση δεν προβλέπεται ο τύπος αυτός να απειλήσει τα μεγάλα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ.

Αντίθετα με τα υδροπτέρυγα, ανταγωνισμός προβλέπεται ότι θα υπάρξει με τους υπόλοιπους τύπους σκαφών νέας τεχνολογίας (ιδίως με τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ), στο βαθμό που τα τελευταία διεισδύσουν σοβαρά στο εσωτερικό του ακτοπλοϊκού συστήματος. Γιατί όμως οι υπόλοιποι τύποι πλοίων νέας τεχνολογίας, παρά την επιτυχία που γνωρίζουν σε άλλες χώρες, δεν έχουν μέχρι στιγμής διεισδύσει σοβαρά στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα;

Οι λόγοι της προβληματικότητας αυτής έχουν λίγη μόνο σχέση με τεχνικά προβλήματα ή με το καλοθάλασσο ή όχι τέτοιων πλοίων. Πράγματι, πολλά από τα σκάφη αυτά είναι Αυστραλιανής προέλευσης και έκαναν το μακρύ ταξίδι στην Ευρώπη με δική τους πρώωση. Ένα δε από αυτά κατέχει το ρεκόρ ταχύτητας (blue riband) του Ατλαντικού. Στην Ελλάδα, το μόνο σοβαρό τεχνικό πρόβλημα που έχει μέχρι στιγμής παρουσιασθεί συνέβη όταν ένα catamaran τέθηκε εκτός λειτουργίας το καλοκαίρι του 1993 λόγω σύγκρουσης.

Αντίθετα, η προβληματικότητα έχει άμεση σχέση με τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Ένα από τα catamaran (που δεν μεταφέρει οχήματα) πήρε άδεια σκοπιμότητας υπό την προϋπόθεση να εξυπηρετεί γραμμή 10 προσεγγίσεων (συν 10 στην επιστροφή). Η προϋπόθεση αυτή ουσιαστικά εξανεμίζει οποιοδήποτε πλεονέκτημα ταχύτητας έχει το πλοίο αυτό σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

Εάν η ίδια αρνητική αντιμετώπιση συνεχισθεί από το ΥΕΝ (συνεπικουρούμενη από την πίεση που εξασκούν προς αυτό ορισμένοι από τους πλοιοκτήτες συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτέρυγων), είναι σαφές ότι η προοπτική εμφάνισης πλοίων όπως το GUIZZO στις Ελληνικές θάλασσες πριν το 2004 θα εξακολουθήσει να είναι αρνητική. Εάν οι πλοιοκτήτες των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ φοβούνται τον ανταγωνισμό ακόμη και από πλοία που δεν μεταφέρουν αυτοκίνητα, είναι σαφές ότι θα εκδηλώσουν ακόμη μεγαλύτερες αντιδράσεις όταν ή εάν ένα ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ επιζητήσει την είσοδό του στην αγορά.

1. Βιωσιμότητα πλοίων νέας τεχνολογίας.

Προμηνύεται το μέλλον ελπιδοφόρο και ανθόσπαρτο για τα πλοία νέας τεχνολογίας στο ακτοπλοϊκό σύστημα της Ελλάδας; Όχι ακριβώς. Ανάλυση οικονομικής βιωσιμότητας τέτοιων πλοίων αποκαλύπτει ότι εάν οι ναύλοι που χρεώνουν είναι από 15% έως 50% πιο πάνω από τους συμβατικούς, τότε η οικονομική τους απόδοση θα είναι προβληματική (με πιθανή εξαίρεση τα υδροπτέρυγα). Τα περισσότερο εξελιγμένα τέτοια πλοία (π.χ. τύπου GUIZZO) χρειάζονται αρκετά υψηλότερους ναύλους για να είναι κερδοφόρα. Αλλά αρκετά υψηλότεροι ναύλοι (π.χ. συγκρίσιμοι με τους αεροπορικούς) θα στρέψουν τους επιβάτες προς άλλα μεταφορικά μέσα. Έτσι, οι ιδιοκτήτες αυτών των πλοίων θα έχουν να διαλέξουν μεταξύ της Σκύλλας, των ζημιογόνα χαμηλών ναύλων για να προσελκύσουν επιβάτες και της Χάρυβδης, των ζημιογόνα ολιγάριθμων επιβατών εάν οι ναύλοι είναι υψηλοί.

Οι εξής παράγοντες συμβάλλουν ιδιαίτερα στην προβληματική αυτή προοπτική. Όλοι τους είναι «Ελληνικής προέλευσης».

1) ***Χαμηλό επίπεδο συμβατικών ναύλων.*** Με τη σταδιακή τους απελευθέρωση όσο πλησιάζει το 2004 (σήμερα είναι αυστηρά ελεγχόμενοι από το ΥΕΝ), τα περιθώρια για τα πλοία νέας τεχνολογίας θα γίνουν κάπως πιο άνετα.

2) ***Υψηλό σχετικό κόστος πλοίων νέας τεχνολογίας.*** «Σχετικό» σημαίνει ανά μονάδα χωρητικότητας σε επιβάτες και οχήματα, και σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία. Καθόσον τα τελευταία είναι τυπικά μετασκευές και όχι καινουργή, έχουν σίγουρα ένα πλεονέκτημα κόστους έναντι των πλοίων νέας τεχνολογίας.

3) ***Χαμηλή αξία του χρόνου στην Ελλάδα.*** Αυτή είναι αρκετά χαμηλότερη από όσο έχει μετρηθεί σε άλλες χώρες, και αυτό παίζει μεγάλο ρόλο στο πόσο είναι διατεθειμένος κάποιος να πληρώσει για να ταξιδέψει πιο γρήγορα.

4) ***Πιθανή υποχρέωση λειτουργίας το χειμώνα.*** Εάν μια τέτοια υποχρέωση επιβληθεί από το ΥΕΝ σε πλοία νέας τεχνολογίας, τότε η οικονομική τους βιωσιμότητα θα καταστεί ακόμη πιο προβληματική, ή ίσως και εντελώς αδύνατη.

Στεκόμαστε λίγο στον τελευταίο παράγοντα, γιατί είναι ίσως καθοριστικός. Υπό τις σημερινές συνθήκες, ακόμη και σε περιπτώσεις παροχής άδειας σκοπιμότητας σε ένα ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ (τύπου GUIZZO ή HOVERSPEED GREAT BRITAIN), θεωρείται απίθανο να αφεθεί από το ΥΕΝ ο πλοιοκτήτης του πλοίου αυτού να μπορεί να το εκμεταλλεύεται μόνο κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και να το αποσύρει εντελώς σε περιόδους χαμηλής κίνησης (χειμώνας), όπως π.χ. συμβαίνει με το GUIZZO στην Ιταλία. Το ερώτημα είναι κατά πόσον το ΥΕΝ θα μπορεί να επιβάλλει τέτοια υποχρέωση «year-round service» στους πλοιοκτήτες ταχύπλοων Ε/Γ-Ο/Γ μετά το 2003.

Ο Κανονισμός 3577/92 της ΕΕ για το cabotage δεν είναι άμεσα σαφής στο κατά πόσον το ΥΕΝ θα έχει από την 1/1/2004 και μετά τη δυνατότητα πλήρους επιβολής υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών σε ετήσια βάση. Αναμένεται ότι θα την έχει οπωσδήποτε για τις λεγόμενες γραμμές «δημοσίων υπηρεσιών», δηλαδή για τις γραμμές εκείνες που το ίδιο θεωρεί απαραίτητες για τη διατήρηση ενός ελαχίστου επιπέδου συνοχής σε όλο το δίκτυο,

και ιδίως σε απομεμακρυσμένες περιοχές. Όμως, ο Κανονισμός δεν ορίζει ποιες θα είναι οι γραμμές δημοσίων υπηρεσιών από το 2004 και μετά, ούτε πώς ακριβώς θα παρέχονται άδειες σκοπιμότητας σ' αυτές. Έτσι, εάν ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ δεν θελήσουν να ενταχθούν σε γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, προτιμώντας για λόγους οικονομικής βιωσιμότητας άλλες, κερδοφόρες γραμμές, θα έχει το δικαίωμα το ΥΕΝ να τα υποχρεώσει να αναλάβουν και γραμμές δημοσίων υπηρεσιών;

2. Προτάσεις.

Τελειώνοντας, κάνουμε μια σειρά προτάσεων που νομίζουμε ότι προκύπτουν από όσα παρουσιάσθηκαν στα δύο άρθρα του ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΥ:

1) Δεδομένου ότι τα λιγότερο από 10 χρόνια που απομένουν μέχρι την απελευθέρωση της αγοράς το 2004 δεν είναι πολλά, οι Έλληνες ακτοπλόοι θα πρέπει να προετοιμαθούν έγκαιρα ώστε να μπορούν να παίξουν το παιχνίδι με τους νέους κανόνες που θα ισχύουν τότε. Ανεξάρτητα από το γεγονός ότι οι κανόνες αυτοί δεν είναι επακριβώς σήμερα γνωστοί, είναι σαφές ότι το περιβάλλον της ακτοπλοΐας θα είναι εντελώς διαφορετικό από ότι είναι σήμερα, προς την κατεύθυνση του ανταγωνισμού. Έτσι, οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, με παράλληλη συγκράτηση του κόστους παροχής αυτών των υπηρεσιών, θα αυξήσει τις πιθανότητες επιβίωσης των πλοιοκτητών αυτών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον. Μεταξύ των μέτρων που προτείνονται είναι η ανανέωση του στόλου, η ορθολογική διαχείριση δρομολογίων και διαδρομών, η υλοποίηση συστημάτων πληροφορικής για κράτηση/έκδοση εισιτηρίων, και η αναβάθμιση των «ξενοδοχειακών» εγκαταστάσεων των πλοίων.

2) Η μαζική ανάγκη ανανέωσης του στόλου δημιουργεί μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας. Υπό κατάλληλες συνθήκες, αυτή θα μπορούσε να αναλάβει τη σχεδίαση και ναυπήγηση τυποποιημένων designs επιβατηγών (αλλά και φορτηγών) πλοίων, ειδικών για τις Ελληνικές θάλασσες.

3) Δεν χρειάζεται πολλή ανάλυση για να διατυπωθεί η πρόταση της ριζικής αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής της χώρας. Η αναβάθμιση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της Κοινοτικής στήριξης της Ελλάδας από διάφορα ταμεία (συνοχής, Delors κλπ.). Τα λιμάνια θα πρέπει να ενταχθούν στο γενικότερο πρόβλημα της αναμόρφωσης της δομής του Ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου, το οποίο εμφανίζει σημαντικά προβλήματα. Επίσης, ο ρόλος των λιμανιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι καθοριστικός, και πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αποδοτική χρήση της πεπερασμένης χωρητικότητάς τους.

4) Οι διάφορες λιμενικές αρχές θα πρέπει να επιλύσουν το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα σε περιόδους αιχμής καθώς και τη σχεδόν πλήρη έλλειψη υποδομής για παροχή διευκολύνσεων στους επιβάτες (τηλέφωνα, εστιατόρια, συγκοινωνίες κλπ.) όταν περιμένουν το πλοίο.

5) Πρόταση μας είναι η χωρίς άλλη χρονοτριβή υλοποίηση ενός συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, όπως γίνεται στις αεροπορικές εταιρείες. Η υλοποίησή του αποτελεί βασική υποχρέωση των αρμοδίων (πλοιοκτητών και Υπουργείου) προς τους χρή-

στες του συστήματος. Παράλληλα, συστήματα EDI για την αποδοτική μεταφορά εμπορευμάτων θα πρέπει επίσης να υλοποιηθούν.

6) Με την άρση του cabotage το 2004, το πρόβλημα αναμόρφωσης του δικτύου (τουλάχιστον για τον τομέα των «δημοσίων υπηρεσιών») καθίσταται επείγον. Το ΥΕΝ θα πρέπει να καταλήξει σε ένα σύνολο από σφαιρικά κριτήρια για το δίκτυο αυτό. Παράλληλα, οι μεμονωμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει και αυτές να βελτιστοποιήσουν τα δικά τους δίκτυα (διαδρομές, δρομολόγια) για καλύτερη αντιμετώπιση του ανταγωνισμού.

7) Τέλος, η εναρμόνιση της Κοινοτικής νομοθεσίας (Κανονισμός για το cabotage) με την αντίστοιχη Ελληνική βαρύνει την Ελλάδα, καθ' όσον είναι σαφές ότι: α) σήμερα οι δύο αυτές νομοθεσίες δεν είναι συμβατές και β) ο Κανονισμός δεν θα αλλάξει, καθόσον η Ελλάδα φαίνεται ότι έχει εξαντλήσει όλα τα περιθώρια αναβολής της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς. Το έργο της αλλαγής του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου σε τέτοιο που να είναι πλήρως εναρμονισμένο με τον Κανονισμό είναι σημαντικότατο και δεν επιδέχεται αργοπορία. Την πρωτοβουλία για την αλλαγή αυτή θα πρέπει να αναλάβει το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο, το ΥΕΝ.

Για πολλούς, το σκοτεινό τούνελ στην άκρη του οποίου φέγγει το 2004 είναι μακρύ. Ο κλασσικός πειρασμός της μορφής «ωχ αδερφέ μέχρι τότε κάπως θα τα βρούμε, έστω και την τελευταία στιγμή, και στο κάτω κάτω αν δεν τα βρούμε μπορούμε να τους ζητήσουμε μια ακόμη παράταση» είναι μεγάλος, κυρίως από την πλευρά της Πολιτείας (η οποία ξέρει ότι θα υπάρξουν και ουκ ολίγες εκλογικές αναμετρήσεις μέχρι τότε). Τα πράγματα όμως δεν είναι καθόλου έτσι. Εν όψει της κοσμογονικής αλλαγής που επίκειται, είναι προφανές ότι χρειάζεται να γίνει σκληρή δουλειά από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς στα λιγότερο από 10 χρόνια που έχουν απομείνει.

Το Δεκέμβριο του 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση μας έδωσε 11 χρόνια παράταση για να εναρμονίσουμε το σύστημά μας με το Κοινοτικό, επομένως άλλη παράταση δεν θα είναι διατεθειμένη να μας δώσει. Στην Ελλάδα εναπόκειται να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε το 2004 να παίξει το καινούργιο παιχνίδι με κάποια πιθανότητα να μπορέσει να το κερδίσει.

ΣΧΟΛΙΑ

Η ερώτηση στην αρχή του άρθρου αν θα βλέπαμε μέχρι το 2004 πλοία όπως το GUIZZO στην Ελληνική ακτοπλοΐα απαντήθηκε σύντομα, όταν το HIGHSPEED 1 ανέλαβε υπηρεσία το 1997, τρία χρόνια μετά από το άρθρο. Από ναυπηγικής πλευράς, το GUIZZO ήταν περισσότερο συγγενές με τα μονόγαστρα τύπου ΑΙΟΛΟΣ, που μπήκαν στην αγορά αργότερα (και πάντως αρκετά πριν το 2004). Αυτό που δεν είδαμε, ούτε και μετά το 2004, ήταν λειτουργία Ελληνικού πλοίου μόνο κατά τους θερινούς μήνες, όπως το GUIZZO, μια και ο Ν2932 δεν επέτρεψε κάτι τέτοιο, ούτε άλλωστε το έπραξε η υπό προϋποθέσεις απελευθέρωση που έγινε αργότερα σε γραμμές από τα λιμάνια του Πειραιά, του Λαυρίου, της Ραφήνας και άλλων.

Η τελευταία φράση της εργασίας είναι ενδιαφέρουσα. Το θέμα είναι, στα 11 χρόνια που

είχε προθεσμία, έλαβε η Ελλάδα όλα τα αναγκαία μέτρα για την ομαλή μετάβαση στο καθεστώς απελευθέρωσης; Η απάντηση είναι σαφώς ΟΧΙ, αν μπορεί να το κρίνει κάποιος από τα προβλήματα που είχε (και έχει) με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο θέμα αυτό, πλέον των λειτουργικών και οικονομικών προβλημάτων που εξακολουθούν να μαστίζουν τον κλάδο.

Η αναφορά στον ωχαδερφισμό στην προτελευταία παράγραφο σίγουρα δεν ήταν υπερβολή, μια και είναι σαφές ότι, τουλάχιστον από θεσμικής πλευράς, δεν κουνήθηκε σχεδόν τίποτε πριν από το 2000, δηλαδή κάπου 4 χρόνια από τότε που γράφτηκε το άρθρο. Οι ακτοπλόοι κινήθηκαν σαφώς πιο γρήγορα από την Πολιτεία, με τις παραγγελίες ταχύπλοων και τη ναυπήγηση νέων πλοίων, έστω και αν αυτά τοποθετήθηκαν κυρίως στις γραμμές της Ιταλίας. Η άντληση κεφαλαίων από το Χρηματιστήριο ήταν επίσης μια θετική εξέλιξη τα επόμενα χρόνια.

Η αναφορά τέλος στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, περί της μεγάλης ευκαιρίας που είχε να συνεισφέρει στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, δυστυχώς πέρασε ανεκμετάλλευτη, μια και σε όλους είναι γνωστή η θλιβερή κατάσταση των ναυπηγείων της χώρας, κατάσταση που πάει από το κακό στο χειρότερο. Η ναυπήγηση από τα Ελληνικά Ναυπηγεία επιβατηγού-οχηματαγωγού για τις γραμμές Στρίντζη (μετέπειτα Blue Star Ferries) και η μετέπειτα ματαίωση της παραγγελίας αυτής σίγουρα δεν μπορεί να καταγραφεί ως στοιχείο για το οποίο η Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία πρέπει να είναι υπερήφανη. Είναι άλλωστε γνωστό ότι το κόστος του πλοίου αυτού ξεπέρασε κατά πολύ την τιμή στην οποία θα επωλείτο. Είναι ενδιαφέρον ότι ο Στρίντζης τελικά ξαναείδε μετά από αρκετά χρόνια το πλοίο αυτό (ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ) με την ιδιότητα του Διευθύνοντος Συμβούλου της Hellenic Seaways, μετεξέλιξης της Hellas Flying Dolphins (η οποία με τη σειρά της ήταν μετεξέλιξη της Minoan Flying Dolphins και περί της οποίας θα μιλήσουμε αργότερα), η οποία και αγόρασε το πλοίο.

Περισσότερα για το πώς μπορεί να σχεδιασθεί το ακτοπλοϊκό δίκτυο μετά το 2004, στο Παράρτημα Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Η ΘΕΣΜΙΚΗ ΑΠΡΑΞΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ (1996)

You cannot escape the responsibility of
tomorrow by evading it today.
Abraham Lincoln

Το OR/MS TODAY (OR/MS: Operations Research and Management Science) είναι ένα περιοδικό του INFORMS (Institute for Operations Research and Management Science), του Ινστιτούτου Επιχειρησιακής Έρευνας και Επιστήμης της Διοίκησης, συλλόγου που εδρεύει στις ΗΠΑ. Σε αντίθεση με όλα τα άλλα επιστημονικά περιοδικά του INFORMS (όπως π.χ. Operations Research, Management Science κλπ.), το OR/MS TODAY δημοσιεύει όχι επιστημονικά άρθρα, αλλά πιο εκλαϊκευμένα κείμενα, άρα δεν λειτουργεί με σύστημα κριτών. Αλλά προφανώς πρέπει να πείσει κάποιος τον εκδότη αν θέλει να δημοσιεύσει κάτι. Μίλησα λοιπόν με τον εκδότη Peter Horner (Lionheart Publishing Co.), ο οποίος βρήκε την ιδέα πολύ καλή.

Τον Ιούνιο λοιπόν του 1996, και συμπτωματικά λίγο προτού τοποθετηθώ στον ΟΛΠ, δημοσίευσα στο περιοδικό αυτό το εξής άρθρο:

Psaraftis, H. N., «Changing Tides: Countdown to 2004: Greek Shipping prepares for Deregulation and Colossal Changes», OR/MS TODAY, June 1996, pp. 30-34.

Το άρθρο αυτό βασικά γράφτηκε για «OR/MS audience». Είναι επικαιροποιημένο ως προς τα προηγούμενα άρθρα σε ορισμένα θέματα, ιδίως τα θεσμικά. Ας δούμε μερικά χαρακτηριστικά αποσπάσματα.

If the transformation of the system thus far has been a natural evolution, a real revolution is about to happen within the next decade. One of the main reasons is Regulation No. 3577/92 (referred from now on as «the Regulation») passed on December 7, 1992 by the Council of Ministers of the European Union (EU). The Regulation is concerned with the freedom of service in maritime cabotage trades. So far under Greek law only ships flying the Greek flag have «cabotage privileges» in Greece, that is, are allowed to carry passengers and freight between Greek ports. Several other EU countries also have similar cabotage laws, which are very similar to- but perhaps not as restrictive as- the «Jones Act» in the United States.

All such national cabotage legislation is incompatible with the Regulation and therefore has to be changed. Indeed, Article 1 of the Regulation gives freedom to provide maritime transportation services within the entire EU to all ships flying the flag of any EU member state, effective January 1, 1993 (the official starting date of implementation of a borderless European market). However, Article 6 grants exemptions (or, as they are

officially called, «derogations») from an immediate implementation of the provisions of the Regulation for certain EU countries, Greece included. For Greece, such derogations stipulate, among other things, that its coastal shipping market will be deregulated in a phased period, so that it becomes fully open to all EU shipping no later than January 1, 2004. The 11 year waiting period (already reduced to less than 8 years) was intended to provide Greece with the necessary time to prepare for the opening of the market to competition.

How big a change will this be? «Quite monumental» might be an understatement as an answer. For starters, the current system is completely regulated by the Greek Ministry of Merchant Marine (MMM), which controls practically all aspects of the operation, from network design to fare pricing, from granting of route licenses to crew composition, and from development of timetables to support of thin (low traffic) lines. Some of the existing legislation dates back as far as 1926 and goes into such details as how many cooks and stewards should be employed on a ship as a function of ship size, what the prices of meals should be, and what fare discounts can be granted to a heterogeneous array of special interest groups (including, among others, members of the parliament, journalists, students, actors, members of the military, students, boyscouts, members of large families, and even prison security personnel!).

Although it is recognized that thus far the system has worked reasonably well, it is fair to say that in many respects the institutional framework is complex, rigid, outdated and cumbersome. No rational criteria exist for fare estimation and route licensing, and the discretionary power granted to the person of the Minister of Merchant Marine on many important matters is immense. What is worse, some central components of the law are directly incompatible with the Regulation.

Some other developments are also expected to lead to sweeping overhaul of the system. For instance, Greek law mandates a withdrawal age of 35 years for ferries. As the average age of the fleet is close to 25, more than half of the existing ships in the fleet will have to be replaced by 2004. Perhaps more important, as a result of the sinking of the ESTONIA ferry in the Baltic in 1994 (900 lives lost) the International Maritime Organization (IMO) has mandated new rules for the internal subdivision of ferries, both new and existing. For a variety of reasons, these rules will be more stringent for ferries operating in the Baltic and in the North Sea than for ferries in the Mediterranean. Their effect will be twofold: (a) they will force many of the existing Greek ferries out of commission, as a retrofit to make them compatible with the new rules would be too costly, and (b) they will induce many northern European ferry operators to move to the Mediterranean sun, as it would be cheaper to convert their ferries to the looser «southern» specifications (actually, some of these ships are already compatible to them).

Three and a half years after the Regulation was issued, a first-glance assessment of the situation may very well lead to the observation that «little or nothing is moving yet». However, there is more than meets the eye. There have been two main developments

in that regard. First, a few Greek ferry operators have become members of the Athens Stock Exchange. Others are planning to do so in the near future. This is a significant departure from past practices, as most of the shipping companies in Greece are family owned. Apparently, the Stock Exchange is for the first time ever seriously viewed as a vehicle to raise capital for fleet modernization.

The second significant development has been a related one. Several Greek shipowners have purchased or ordered brand new ferries. This is an important change from the traditional policy of buying cheap secondhand ships (not necessarily passenger ferries) and then making extensive conversions in Greek yards. Trendsetters in that regard have been the twin ferries SUPERFAST I and II, with a service speed of 26 knots. Interestingly enough, all of these new ships have been allocated to the Adriatic corridor, linking Greek ports such as Patras, Igoumenitsa and Corfu to Italian ports such as Brindisi, Bari, Ancona, Venice and Trieste. So far no HSC ferry (monohull or catamaran) operates between Greece and Italy, but there is speculation that this will happen soon.

The Adriatic corridor is very important for the connection of Greece to the rest of the EU, particularly since the war in the former Yugoslavia. However, Adriatic services are different from internal Greek cabotage services in many respects. For instance, no Greek flag requirement exists, and in fact many of the Greek-owned ferries in that corridor are foreign-flagged (mostly Cypriot flag). As such, they are prohibited to carry passengers from one Greek port to another Greek port on the Greece- Italy route (such as from Patras to Corfu). However, by contrast to Greek-flagged ships, these ships are not required to maintain year-round service. Another significant difference regards the fares across the Adriatic, which, in contrast to domestic fares, are not controlled by the MMM.

So one might argue that in many respects the picture that exists in the Adriatic today (which is a much less regulated environment) may be a preamble of what might happen in domestic services after 2004 (or at least in parts of the system). But if this is indeed the case, one set of statistics is revealing: Whereas the total fleets of large ferries of Greece and Italy are comparable in terms of population, out of the 49 large ferries operating in the Adriatic last summer, 48 were Greek-owned and only one was Italian.

Whether or not this is a sign that the much feared «foreign invasion» into Greek waters is grossly exaggerated is only subject to speculation. Whatever happens, one thing is certain. As things will never be the same again after 2004, whoever travels in this part of the world in the next few years will be uniquely privileged to experience first hand the full-scale transformation of Greece's coastal shipping chrysalis.

ΣΧΟΛΙΑ

Βρίσκω ενδιαφέρον ότι κάποιο Αμερικανικό περιοδικό δημοσίευσε ένα άρθρο για έναν τομέα που απέχει αρκετά από την Αμερικανική πραγματικότητα. Η αναφορά στο Jones Act είναι ενδιαφέρουσα, καθ' όσον το κομμάτι αυτό της νομοθεσίας των ΗΠΑ είναι πιο μεσαιωνικό (σταλινικό θα έλεγα) από οποιοδήποτε Ελληνικό νόμο περί cabotage, αφού επιβάλ-

λει όλες οι ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ να διεξάγονται με πλοία που όχι μόνο έχουν την Αμερικανική σημαία και Αμερικανικό πλήρωμα, αλλά επίσης έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ! So much for American free enterprise.

Η αναφορά στη βύθιση του ESTONIA και τους νέους κανονισμούς του IMO για τις εσωτερικές υποδιαιρέσεις των Ε/Γ-Ο/Γ αφορά τη γνωστή πλέον ως «συμφωνία της Στοκχόλμης». Μετά το τραγικό αυτό συμβάν, η συνδιάσκεψη SOLAS 95 του IMO επέτρεψε στα μέλη του IMO τη δυνατότητα σύναψης «περιφερειακών συμφωνιών» αν οι καιρικές συνθήκες σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές το επέβαλλαν. Στο πνεύμα αυτό, στις 28/2/1996 επήλθε συμφωνία στη Στοκχόλμη μεταξύ 8 χωρών της Βόρειας Ευρώπης να εισάγουν προδιαγραφές για την ευστάθεια των Ε/Γ-Ο/Γ σε κατάσταση εισροής ύδατος οι οποίες ήταν υψηλότερες από εκείνες που είχε υιοθετήσει η προγενέστερη συνδιάσκεψη SOLAS 90 του IMO. Αν και η εφαρμογή της συμφωνίας της Στοκχόλμης στην αρχή είχε προβλεφθεί να ισχύει μόνο για τις θάλασσες της Βόρειας Ευρώπης, αυτό άλλαξε το 2003 και δεν υπάρχει πλέον διαφοροποίηση Βορρά-Νότου. Περισσότερα για το θέμα αυτό και πώς επέδρασε στην Ελληνική ακτοπλοΐα αργότερα.

Η ανυπαρξία οποιασδήποτε ενέργειας για την αναμόρφωση του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κάπου 3 ½ χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού 3577 καταγράφεται στο άρθρο αυτό με την έκφραση «little or nothing is moving yet». Ως φαίνεται, το ΥΕΝ δεν είχε το θέμα αυτό ως πρώτη προτεραιότητα εκείνη την εποχή. Έμελλε να περάσουν 4 ακόμη χρόνια για να αρχίσει κάτι να κουνιέται, επί Υπουργίας Παπουτσή.

Το άρθρο αυτό επίσης καταγράφει ως θετικές εξελίξεις την εισαγωγή ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο, καθώς και την για πρώτη φορά ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές, με πρώτο παράδειγμα τα δίδυμα SUPERFAST. Τα οποία όμως πλοία μπήκαν στη γραμμή της Ιταλίας, το θεσμικό πλαίσιο της οποίας δεν είχε καμμία σχέση με εκείνο της εγχώριας αγοράς. Και τα οποία πλοία προφανώς δεν ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα.

Πάντως, η θέση του άρθρου ότι αυτό που συνέβαινε το 1996 στο διάδρομο της Αδριατικής από πλευράς λειτουργίας του ανταγωνισμού στην αγορά πιθανώς θα συνέβαινε το 2004 στην εγχώρια αγορά, διαψεύσθηκε πανηγυρικά. Όπως άλλωστε διαψεύστηκε εκ των πραγμάτων και η θέση του άρθρου ότι οι αλλαγές στην ακτοπλοΐα από το 2004 και μετά θα ήταν «monumental», δηλαδή μνημειώδεις.

Περισσότερα για το διάδρομο της Αδριατικής στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Ο ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ (1996)

I have been up against tough competition all my life.
I wouldn't know how to get along without it.
Walt Disney

Από καθαρά τυπικής πλευράς, το κείμενο που ακολουθεί δεν αναφέρεται στην ακτοπλοΐα. Αναφέρεται στο διάδρομο της Αδριατικής, το θεσμικό πλαίσιο του οποίου είναι τελείως διαφορετικό από εκείνο της εγχώριας αγοράς, μια και εκεί το περιβάλλον είναι πλήρως απελευθερωμένο. Ούτε όρια ηλικίας υπάρχουν, ούτε έλεγχος δρομολογίων και ναύλων από το ΥΕΝ, ούτε καν απαίτηση Ελληνικής σημαίας. Περιβάλλον πλήρως ανταγωνιστικό δηλαδή. Όμως, θεώρησα σκόπιμο να περιλάβω το άρθρο αυτό στο βιβλίο, και για λόγους σύγκρισης, και επειδή οι γραμμές της Ιταλίας αποτελούν φυσική προέκταση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος στο Ιόνιο και μερικές μάλιστα περιέχουν και ένα Ελληνικό κομμάτι (π.χ., Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Brindisi). Η εργασία είναι η εξής:

Schinas, O.D., H.N. Psaraftis, «The link between Greece and the rest of EU countries: Status and prospects», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June 1996.

Το συνέδριο του Bergen ήταν το 3ο και τελευταίο της σειράς συνεδρίων στρογγυλής τραπέζης για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Τα πρακτικά εκδόθηκαν από το Delft University Press. Από εκεί και μετά, ο θεσμός αυτός σταμάτησε. Όμως, την εποχή εκείνη είχε ήδη ξεκινήσει το Concerted Action on Shortsea Shipping (SSS-CA), ένα Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Πρόγραμμα με συντονιστή το ΕΜΠ και επιστημονικό υπεύθυνο εμένα. Στο πρόγραμμα αυτό συμμετείχαν 14 ευρωπαϊκές χώρες και η διάρκειά του ήταν από το 1995 έως το 2000.

Στο συνέδριο του Bergen ήδη μια σημαντική δουλειά του Concerted Action ήταν έτοιμη. Αυτή ήταν η μελέτη state of the art, με πάνω από 400 αναφορές σε άρθρα, βιβλία, εργασίες και ερευνητικά προγράμματα στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων[12]. Αρκετά από αυτά αφορούν την ακτοπλοΐα.

Ας δούμε τώρα την εργασία[13]. Ήδη είδαμε από το προηγούμενο κεφάλαιο ότι αναφορικά με το στόλο, στο διάδρομο της Αδριατικής τα Ελληνόκτητα πλοία είχαν σαφέστατα το πάνω χέρι. Είναι άραγε η Ελληνική υπεροχή η ίδια και στο γενικότερο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ των δύο χωρών; Η απάντηση είναι σαφώς όχι.

[12] Psaraftis, H.N., O. D. Schinas, «Research in European Shortsea Shipping: the State of the Art», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June 1996.
[13] Παρατίθεται αυτούσια εκτός από ένα χάρτη της Ελλάδας.

Ο Ορέστης Σχινάς ήταν πρώην φοιτητής μου στο ΕΜΠ, και η εργασία ήταν παράγωγο της διπλωματικής του εργασίας. Η διπλωματική αυτή εργασία βραβεύθηκε από το Ελληνικό Ίδρυμα Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ). Το 2005 ο Σχινάς τελείωσε το διδακτορικό του στο ΕΜΠ στο θέμα της χρηματοδότησης των ακτοπλοϊκών εταιρειών[14].

0. Abstract.

The purpose of this paper is to critically investigate the transportation link between Greece and the rest of European Union (EU) countries. Greece is the only non-island EU country which is not adjacent to the rest of the contiguous EU countries. Since the breakout of the war in the territory of the former Republic of Yugoslavia, the main land link through the Balkan peninsula has become dangerous and inadequate to carry the continuously growing transport load. The other link of Greece to the rest of the EU is intermodal: it connects western Greek ports with eastern Italian ports via the Adriatic Sea. Under the present circumstances, and in spite of many problems, this particular link represents the only promise for a viable connection between Greece and the rest of the EU.

The volume and value of the trade between Greece and the rest of EU countries are continuously growing. However, the existing network has reached its capacity, and poblems of insufficient land traffic interconnections are now becoming more complex, demanding immediate action.

The paper has two major objectives: the first is to describe the network by analysing the statistical data provided by public and private sources and by making references to the institutional framework. All land and sea connections, including port infrastructures, are also described. Extensive analysis of data provides an image of the traffic in ports and an ability to make aggregate projections of the traffic in the future.The second objective is to foresee what may happen in the near future. As new fast ships may enter the routes of the Adriatic, and a new institutional environment is taking shape by EU rules and regulations, this trade will never be the same again. In order to achieve this objective, the paper estimates the transport cost and performs a modal split analysis. The new technology fast ships are technically and economically investigated. The analysis shows that a major problem is the economic viability of the fast ships, which leads to a higher required fare and thus prohibits some carriers to use them. To the best of our knowledge, this is the first time such an analysis has been performed for the Adriatic Sea link.

The paper ends with several conclusions and recommendations, which point to the inadequacies of the system and can suggest ways for a better performance of nodes, modes, branches and the whole network in general.

[14] Είναι σημείο των καιρών ότι ο Σχινάς δεν έγινε γνωστός στο ευρύ κοινό από τις σημαντικές αυτές εργασίες, αλλά ως ο Διοικητής του Δρομοκαΐτειου Νοσοκομείου (2005-2006).

1. Origins and scope of the study.

In considering the transport problem between Greece and the rest of the EU countries, it can be easily said that the traditional way of transporting products in and out of the Greek territory has been in many respects irrational. Greece is isolated by land from the rest of the EU countries. In fact, Greece and Ireland (which is an island) are the only two EU countries which are not directly linked by land to another EU country, and which, barring some extraordinary developments, will never be in the future. The UK recently left the «club of disconnected countries» due the Channel Tunnel, and Sweden, and, by extension, Finland, will soon be connected via a system of bridges to Denmark and to the contiguous EU.

Before the breakout of the war in Yugoslavia, transport flows to and from the rest of the EU were quite extensively oriented in the Balkan road system (and rail system secondarily). The road linking Athens, Thessaloniki, Belgrade, Austria and Munich offered a cheap and fast way to transport goods in and out of Greece. The sea-borne road of the Adriatic sea, although cheaper, took longer (about half a day more), and that was the reason of the preference of carriers for the road mode. So for the last 30 years, Greece exported and imported mainly via the Balkan States, and until 1989 mainly via the former Federal Republic of Yugoslavia. Due to the war, Greece's land connection to the rest of the EU became jeopardized, and flows of goods had to find alternate routes. The sea-borne connection with Italian ports was suddenly asked to accommodate much of these flows. It was very ill prepared to do so.

The Greek seamanship and capability in running maritime business is commonly known worldwide. However, a remarkable observation is that for many years Greek ship operators did not invest seriously in the Adriatic Sea corridor, because of low profit margins. But since the breakout of the war in Yugoslavia, these operators invested heavily in new ships and new marketing approaches to the main new users of this corridor, the truck drivers and the transportation companies. This was really a fast reaction to the new regime. Unfortunately, investment in port infrastructures and hinterland connections could not, and did not follow suit. The result: severe bottlenecks and congestion.

The analysis of this paper focuses on commodities transport by truck, but a brief report and references to the car and passenger traffic is also made, aiming to complete the general picture and to help finding the economic survivability of the investment in new technology fast ferries for passengers and cars. Transport by cargo ships such as general cargo, container or bulk, and air transport are not analysed in the paper.

It is difficult to predict the institutional environment in which Greek and other European carriers will operate in the future, but EU Legislation affects (and is expected to affect) virtually every area of economic activity, including the maritime and transport logistics industries in general. Many institutional changes are already on their way. Experience has shown that those who keep abreast of EU legislative developments tend to be better placed than those who believe that these developments will pass away.

The role of Brussels is increasing and not only in transportation by rail, road and inland waterways (Title IV - Articles 74-84 in the Rome Treaty), but also in maritime business and industry with several newly adopted rules and regulations. The European Court of Justice obliged the Council to promote a European Common Transport Policy (CTP) in 1985. The White Paper on transport was released in December 1992. It developed the principles of CTP, enforcing by all possible means the freedom of every European carrier to provide services within EU borders, with no exception for residents or non residents. It also provided for a common competition law through legal harmonisation of private and state aids, taxes and fees, and by prescribing safety issues and the protection of the environment. Finally it provided for the technical harmonisation, the transport planning (considering environmental factors), and the relations of the EU to third countries.

From 1/1/1993 the Common Market is functioning under continuous liberalisation (regulation 184/88), so the only thing a land carrier needs to have is a license, provided by the Union, based upon quality criteria, which refers to the ability of the carrier as a professional. But the liberalisation is stepwise and there is no way for it to be completed before 1996. From this date every carrier cannot act only according to the Law of the country in which he is already established. By having also the license from the EU to provide services within EU borders, he may also provide services in a member state of which he is not a resident. Actually there was a transition period of three years (1/1/93 to 31/10/95), where several member states could permit only a percentage of transport services to be carried out by residents of other member states (5% for 1993, 6% for 1994 and 7% for 1995); there is also a proposal to cancel the full liberalisation to 1997. All legal acts about land transport aims in the abolition of any restraining percentage in transport quantities and the creation of a cabotage environment, protecting EU carriers from the entering in the market of carriers not belonging to a member state. The new legal environment permits the free entrance in the EU transport market, grants free professional admission, according to regulations 561/74 and 438/89, if the carrier satisfies the three main criteria of reliability, training and financial resources, and enforces common social regulations i.e. same professional terms as far as they concern labour factors such as working and resting hours.

European rail organisations and companies will face a totally different environment. An increase of their competitiveness as servers, emphasising where railways have already an advantage or take an advantage due to application of telematics, new technologies, environmental friendliness, decreased unit cost of cargo etc is not only a sound premise. Rule 561 obliges a fairing and normalisation of economic terms rail organisations face due to former actions taken by the States and this may also help the improvement of infrastructure, because in many countries they are the exclusive users and exploiters of the networks. The improvement of infrastructure will also be subsidised by the development of sophisticated and efficient intermodal links and interchanges in port and other land nodes.

On the other hand experts analyse the prospects in a different way and support

that there will be less cargo transport, due to competition from trucks but increased passenger traffic, due to the development of high speed links between major cities. They also believe that the provision of fully integrated intermodal services in collaboration with trucks, more reliable timetables and schedules, decreased fares and concentrated services in certain links and short of transport shall be expected. EU aims to the strengthening of intermodal services but not many things can be achieved without unitised cargoes, port and rail networks infrastructure and harmonisation in technical, telecommunicational and EDI matters. Every action already taken has the same objective; to enforce the intermodality. For this particular transport system, the Adriatic Sea network with sophisticated intermodality may be the only vital solution, which fully complies with the spirit of the «White Paper».

The Greek fleet of trucks is old-aged and not suitable for transport services within EU borders, because they are not compatible to the demanded technical rules of several countries. The fleet of Car/Passenger ferries connecting ports in the Adriatic Sea is also old aged and not capable to face the challenges of the future. On the other hand marine technology develops itself rapidly and as a result in a few years the fast transportation means will be common and indispensable. Fast ferries will connect many European ports, smart material handling system will provide a fast, safe and cheap transhipment, fast rail systems will be another part in the intermodal chain of the transport and trucks will serve door to door customers all over Europe.

So there are two parameters to be concerned: the Common Transport Policy and the developments in transport technology. Under the term «transport technology» we mean not only new fast ferries or marine technologies but also new road vehicles, fast trains, port facilities, and applications of every technological advance in the transport field, such as advanced telecommunications, packaging and handling. Technology and the new institutional environment, which is formed within the EU, will bring changes, demanding solutions in existing problems and several recommendations in order to prevent the EU transport network from new problems due to the developments.

2. Trade, traffic and network analysis.

2.1 Aggregate trade statistics.

For a researcher to find data worthy of consideration for our specific problem (connection Greece- EU) is an extremely difficult task. This is so because the State collects data in a raw form from port authorities and from companies having interests in this traffic system. The result is that port authorities collect some data of interest to them and companies collect some other data of interest to them. Many times the collected data is uncorellated, inconsistent, or irrelevant. Even under the same labels or fields of the data different people mean different things, and figures attributed to these labels may be different, depending on the source. Fundamental misunderstandings of statistical results can arise when words or phrases are unwisely assumed as synonyms

or when analysts apply terms inconsistenly. Data from different sources vary a lot from each other. This is the reason why in this study the analysis is based on as few as possible sources.

There is a strong belief that data from ESYE (the Greek National Statistical Service) are the most accurate. This is so because they are cross-checked from State sources and also collected by the companies. They are also provided in a suitable form for further processing and represent the traffic volumes from and to Greece (or Italy).

According to data provided by ESYE (1992 data) 23.1% of the quantity of Greek imports is coming from other EU Member States and their share of value is 63% of the whole. Greek exports to other EU Member States are 59% of total export quantity and 67% of its value. The table below forms a first image of the trade between Greece and the rest EU - Member States.

	1992	1993	1994
IMPORTS quantity	6,686,087	7,077,773	5,066,887
value	2,828,301	3,030,004	2,128,499
EXPORTS quantity	13,018,838	8,751,405	6,420,351
value	1,332,522	1,082,246	789,919

Source ESYE, values in 1,000 GRD and quantities in 1000 tonnes.

One can see that imported volume is 2.25 times less than the exported volume and the imported value is 2.1 times more than the exported value. The unit value of an imported tonne from the rest of the EU is about 1994 GRD (*$8) and the equivalent value for an exported tonne is 422 GRD(*$1.68), meaning that the unit value of imports is 4.7 times that of exports. This leads to the conclusion that Greece imports lightweight highly priced products and exports heavy cheap ones. According also to the same trade statistics the mean annual growth of imports is about 26.9% (1988 - 1992 period) and 27.05% for exports, and the most important markets are those of Germany, Spain and Italy but the trade is spreading all over EU territory, in contrast to the past when trade was focused on certain countries and cities [1].

The table below provides a breakdown per mode for 1992 and refers to the trade between Greece and all other countries in the world (including EU - Members).

IMPORTS	**quantity**		**value**	
sea	26,310,870	91%	2,388,265,600	53%
rail	552,120	2%	258,526,065	6%
road	1,881,260	7%	1,517,806,828	33%
total	28,831,000		4,554,921,745	

EXPORTS		quantity		value	
	sea	19,155,500	91%	1,147,677,926	61%
	rail	183,450	1%	22,497,527	1%
	road	1,780,000	8%	618,179,573	33%
	total	21,152,460		1,880,763,358	

Source ESYE, values in 1,000 GRD and quantities in 1000 tonnes.

Regrettably, a breakdown per mode is not available for the trade between Greece and the rest of the EU. However, no less than 95% of the rail and road flows in and out of Greece are associated with trade to and from the rest of the EU. From the above table a significant remark can be made: Although trucks serve only 8% of the whole volume, they transport goods representing 33% of the whole value. Looking closer, only 5.7% more tonnes were imported than those exported, but with a value of 145% more than the value of the exported ones. This also explains the difference of 132% of the unit values. It shall be noted that under the term transport by trucks are included also intermodal movements with trucks and other means.

2.2 Geography, networks, ports.

The Greek road network is generally poor, and does not permit high capacity and speed. The network of «national roads» (roads that do not necessarily have full motorway specifications) has a total length of 9,526 km and 85% of it is characterised by the Ministry of Public Works as good. The network is sufficiently preserved but is poorly designed. There is no North-South motorway on the western side of the mainland, one that could permit the easy transport of goods and persons. Also there is no main East-West road axis. This means that there is no link between the productive Greek eastern mainland and the ports of western Greece, the ones that are closest to Italy.

The most significant port in the western Greek coast is Patras, where an industrial zone of major importance exists. The port of Patras serves mainly the international traffic of car/passenger ships heading to Italy or Yugoslavia and some cruise ships. However, the cruise ship business has not been properly developed and presently the ships are using the port of Katakolo, west of Patras. The traffic to and from Italy has increased, but the growth is not the expected one. The road connections are sufficient, due to the lack of a proper bridging between Rio and Antirio, the truck traffic to the north side is hindered and the car traffic is forced in a way to remain low.

Patras is the only western port with a rail connection. However, the railway network in the Peloponnese peninsula (where Patras is located) is incompatible with the rest of the network in Greece but also with the rest of Europe rail networks due to a smaller gauge of 1.0 m width. So as far as rail is concerned, Patras can only serve the trade needs of the Peloponnese, and the capacity of the line to Athens is very low.

The other major port of the western Greek coast is Igoumenitsa. This port is the endpoint of the future Egnatia highway, an East-West axis that will connect the EU via the Adriatic Sea, to Igoumenitsa and then to Thessaloniki and Turkey. The port has two main functions: to handle the coastal ferry traffic and connection with Corfu (the distance is only 18 sea miles) and to serve the international ferry traffic with Italy or Yugoslavia. No cargo facilities are provided and the port is limited to serve Ro/Ro or Car/Passenger traffic. Igoumenitsa is located in Epirus, a mountainous area where no significant economic activities are taking place. If there is an improvement in land interconnections then Igoumenitsa will accommodate more traffic, as happened although there was no improvement of facilities provided during the war in Yugoslavia. Epirus has no rail network, and it is not planned to build one before the end of the century.

Corfu has a port of minor importance, which has two main and distinct functions: to handle the local traffic to and from the mainland and to handle the international traffic to and from the island. The main activity of both classes of traffic is tourism, and the movements of merchandise cargo are limited.

For the railway network in Greece the only thing that can be said is that there is no integrated network at all, since the line serving the Peloponnese ends in a railway station terminal in Athens and the rest of the network is a standard gauge axis connecting Athens with Thessaloniki and further on to Balkan countries in the north. The two lines are disconnected in Athens because of their different gauge and because of infrastructure problems of the Greek Railway Organisation (OSE) (even the terminal stations are different). OSE has the exclusive right to exploit all facilities of the national railway network, to provide any available rail service within Greek territory and to cooperate with foreign railway organisations about anything concerning services and administrative matters. The total length of the network is only 2,126 km, and 62% of it has a normal standard gauge. Only 9.7% of the total provides a second (double) track.. No electrification currently exists, although there are plans for doing so in the future. The achieved speeds are comparatively very low, and often derailments or several other accidents happen. But the major problem is the complete lack of terminals and organised nodes. Perhaps the only port for which some real physical connection between rail and ship can be achieved in the one in Thessaloniki (which is of no consequence to our analysis). So, for the purposes of our specific study, no real rail-ship intermodality can be achieved. The cargo traffic has been decreasing year by year. During the war in the Balkans trains passed through Bulgaria and Romania, almost along the same routes as trucks did.

The main Italian ports facing the Adriatic Sea are Trieste, Ancona, Bari, Brindisi, and Otranto. For the needs of this study only the ports of Ancona, Bari and Brindisi and their land connections will be analysed. By contrast to Greece, in Italy substantial road and rail networks exist. OSE has cooperated usually with the rail organisations of Yugoslavia and Austria, but never with the Italian rail organisation (Ferrovie dello Stato- FS) due

to incompatibility of the gauges between Patras and Italy. In Italy the road networks are excellent and high speeds can be achieved. The rail networks serve all the Italian mainland and can connect all major ports in the Adriatic Sea to markets anywhere in Europe.

One of the safest and deepest port in the the Adriatic Sea is Ancona: a well protected and adequately equipped port that can serve cargo, passenger and ro/ro traffic. The road and rail links need an improvement and Italian Authorities have taken into serious consideration the further development of the port. Of course, as long as Greece has no real rail port the existence of good rail facilities and connections in Italy is important only for theoretical considerations.

Bari is a very important port linked to all road and rail Italian networks. But further improvement of the railway node is necessary. Traffic analysis will prove that it is wise to consider a common future for the ports of Brindisi and Bari. Brindisi has a natural port which serves passenger traffic along the summer season. There is an adequate rail connection but the connection to the motorway system is not ready yet. Many works are in progress, financed by special reserved funds, but a great amount of work is still to be done such as relocation and reconstruction of the whole port.

Although many technical problems exist, thus far Greek operators and users typically have preferred to disembark in Bari or Brindisi. Now the future is quite unpredictable, because a newly adopted Italian policy wishing to free the road networks in the south may oblige indirectly Greek trucks to disembark in a northern port, such as Venice or Trieste. But even if the traffic figures remain the same for the next decade, the port facilities in southern Italy shall be improved [5],[1].

In closing this paragraph it should be noted that the road networks through the Balkan States are insufficient and narrow, but no significant traffic jams occur except in custom houses or near major cities. In the rest of EU countries, including Austria, the networks are very good but often jammed due to heavy traffic. The main problem for Greek carriers are the new technical rules (about environmental protection and labour matters) followed by many controls and checking during the trip. Many controls are performed from Italian Authorities. This may revive the port of Trieste and the utilisation of intermodal links between Trieste and Verona or Villach (in Austria); from Verona any western market is easily reachable and from Villach any central European or eastern market is similarly accessible.

2.3 Traffic figures.

The figures describing the traffic of trucks also include «intermodal» traffic between trucks and any other mode. This includes the traffic when trucks cross the Adriatic onboard car/passenger ships.

There are four main «gateways» (custom houses) through which trucks enter or leave Greece:

1. Euzonoi, to and from the Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM).

2. Patras, to and from Italy.

3. Promachon, to and from Bulgaria.

4. Igoumenitsa, to and from Italy.

The traffic figures (expressed in number of trucks) are as follows (this data is actually the most up to date that can be officially provided by ESYE).

			FYROM		ITALY		BULGARIA		ITALY	
	Total		Euzoni		Patras		Promachon		Igoumenitsa	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
1989			47,463	61,267	8,998	9,695	9,645	6,854	3,245	2,555
1990	63,783	85,394	27,317	60,247	5,814	5,526	12,487	3,524	4,264	3,610
1991	81,095	82,645	35,551	54,513	5,052	3,061	18,797	7,536	6,289	4,764
1992	102,349	143,472	31,158	39,731	5,577	30,568	44,941	51,585	N/A	N/A

Source ESYE. Trucks of international transports crossing the frontiers. Distribution by custom-house. Note: including transit.

In every custom house the procedure of control for the vessel as well as for the cargo is exactly the same and several statistical figures are collected.

A striking observation from the above table is the tenfold increase in the Patras outbound traffic from 1991 to 1992. Oddly enough, this is not matched by an equivalent increase of the inbound traffic, leading to the suspicion that there might be something wrong with the data. Unfortunately, there is no further information on this from any other official table, or even a note about it. Anyway, a general observation from the table is that carriers seem to use now more frequently the Adriatic Sea link. But the gateway of Euzoni that was dominating with 66% of the traffic in 1989, due to the war fell in 1992 to only 30%. By contrast, the gate of Promachon (Bulgaria) has increased its share from 3.2% to 44% in 1992. Apparently carriers prefer to send their trucks through Bulgaria and Romania in stead of using the Adriatic Sea link.

In the next paragraphs the results of the statistical investigation will be presented. In the first paragraph statistics from year 1985 to 1994 are analysed per year and Greek or Italian ports. The traffic of passengers and cars represents a main stream of tourist flow to Greece, which is highly seasonal and creates congestion in the ports during the summer. It is also a great income source to the shipping companies, not only as fares, but also as hotel services. On the other hand the traffic of trucks is almost continuous with little seasonality. The trucks are the original users of the sea - linking network and preserve a standard income to the companies during the winter, when tourist traffic is negligible. Seasonality hinders trucks to cross the Adriatic in the summer, and the lack of traffic in the winter forces the shipping companies to reduce sailings.

Passengers

	Patras		Igoumenitsa		Corfu		Ancona		Bari		Brindisi	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
1985	416,521	418,259	115,581	89,992	139,290	133,841	151,000	153,947	44,953	40,269	393,488	417,296
1986	367,622	377,609	111,812	86,178	133,069	129,790	142,078	142,266	34,868	36,754	350,052	364,123
1987	400,368	422,990	117,399	95,676	139,195	137,319	182,684	170,307	49,409	46,208	384,440	401,134
1988	456,266	455,606	127,076	93,163	164,216	177,634	211,019	198,883	52,788	61,489	386,070	412,406
1989	486,627	468,216	137,700	100,174	169,714	174,116	252,230	249,069	58,434	71,260	369,575	412,669
1990	518,873	502,434	164,626	126,163	203,769	195,172	282,715	289,808	66,045	74,061	400,179	448,808
1991	49,609	456,674	266,161	218,008	189,959	175,046	297,090	316,241	104,883	119,963	383,098	441,598
1992	537,496	501,836	311,429	281,672	211,621	196,852	330,634	367,374	162,309	156,085	404,524	462,217
1993	508,464	462,050	423,913	401,386	198,953	178,369	287,955	319,287	194,475	205,779	473,686	522,885
1994	503,104	482,077	378,994	356,350	202,076	170,894	290,258	315,327	192,739	210,503	450,207	479,921

These figures do not represent the absolute totals of the network because traffic from several ports of minor importance is omitted. But they represent at least the 97% of the whole traffic. The passenger traffic has a total growth of 5.1% per year on the average during the pre war era and 4.4% during the war period (1992-1994). With a difference of 6.8% between inbound and outbound traffic it can be assumed that there is a balanced traffic between the two countries.

Cars

	Patras		Igoumenitsa		Corfu		Ancona		Bari		Brindisi	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
1985	58,552	59,540	25,421	23,396	12,316	22,982	34,723	37,160	9,049	7,717	46,821	44,475
1986	56,440	56,400	25,734	22,834	13,603	14,293	32,845	36,352	6,426	7,229	47,868	46,009
1987	59,147	62,921	28,944	25,329	14,487	25,538	42,019	41,041	10,054	9,921	47,905	48,044
1988	66,387	68,240	27,220	25,113	20,361	22,160	45,809	44,543	10,060	11,798	51,416	48,523
1989	74,033	73,340	31,431	28,505	22,814	23,406	55,054	55,870	10,789	12,617	50,677	51,686
1990	76,929	77,072	36,862	31,517	36,780	26,201	58,964	61,507	11,178	12,766	53,839	54,805
1991	81,910	76,319	65,906	56,296	30,369	26,079	63,845	73,529	23,526	26,931	56,578	63,139
1992	90,811	80,619	78,058	69,850	27,647	25,550	73,053	73,053	34,138	34,182	53,382	63,204
1993	84,373	70,955	106,678	98,608	26,031	32,992	64,441	80,552	42,036	42,681	71,217	79,493
1994	84,611	73,589	95,895	88,243	28,757	23,949	66,754	81,657	36,099	40,442	70,217	73,450

The average annual growth of car traffic has been 7.6% until 1991 and 5.5% from 1992 to 1994. The growth rates are more or less equal, but the interesting remark is the difference between the car traffic coming to Italy and the traffic leaving Greece. This is not a statistical mistake, but due to bad land interconnections in the mainland and the existence of some interesting tourist islands, ships transport often cars from Patras to other ports and vice versa.

Trucks

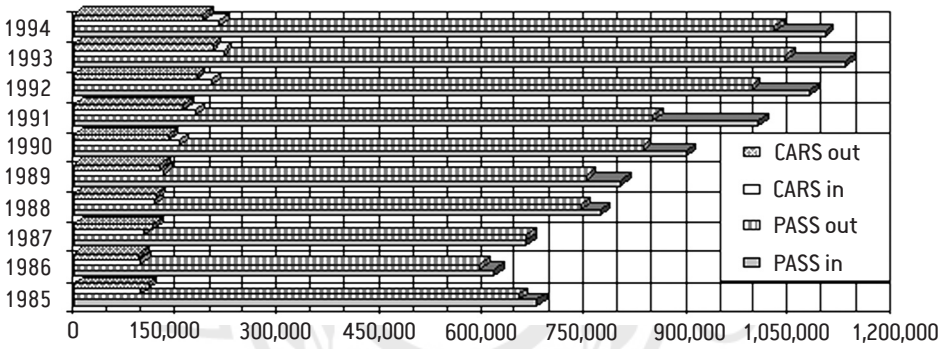
	Patras		Igoumenitsa		Corfu		Ancona		Bari		Brindisi	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
1985	20,942	18,652	1,705	1,152	76	53	3,054	4,037	304	311	16,464	18,300
1986	16,751	16,269	2,222	1,148	74	175	4,323	4,732	726	639	12,521	13,644
1987	17,821	18,155	886	1,097	165	149	7,014	6,713	2,363	2,397	10,112	9,881
1988	26,499	26,920	1,847	1,149	854	877	10,887	11,684	6,559	6,160	10,366	10,380
1989	35,223	34,145	3,819	2,906	565	246	18,423	20,716	8,415	8,470	9,883	9,799
1990	41,094	39,882	4,548	4,531	7,980	6,790	19,351	23,309	8,983	9,573	13,822	12,516
1991	49,545	42,593	8,276	6,994	3,782	951	20,522	25,790	11,511	12,577	14,650	19,377
1992	60,302	56,352	10,399	9,814	6,339	1,618	25,604	33,122	16,982	17,868	17,613	16,657
1993	96,400	78,672	21,198	20,987	7,361	2,212	32,913	43,467	24,366	36,247	36,254	37,282
1994	105,826	94,618	28,088	20,334	8,921	3,002	31,985	40,577	37,012	44,129	49,137	48,637

The average growth of the total truck traffic is 13.2% from 1985 to 1991 and 23.9% from 1992 to 1994. Note here that there is no information about the quantity and kind of their load.

As data in the previous table may look totally different from the data on truck movements as reported by custom houses, it must be mentioned that many differences in data between custom houses and port authorities exist, because port authorities collect data about traffic not only of import or export but also of internal needs, whereas custom houses collect data only about traffic related to movements abroad.

The traffic of passengers is strongly related to that of cars. Looking closer to the combined graph below it can be seen that there is the same annual trend, although more passengers and cars seem to be coming in than going out. There is no certain explanation of this imbalance. Passenger imbalance might be due to some passengers leaving Greece via other gateways (including air transport). Car imbalance might be explained by an underlying steady «immigration» of cars into Greece.

Relation between Car and Passenger Traffic



From the Greek side the main port is Patras. Patras may be losing part of its share, but it remains the most significant port as far as passenger traffic is concerned. Until 1991 Patras was serving 62.5% of the passenger traffic (coming to Greece) and 60.0% (travelling to Italy) annually. Corfu has a steady flow in and out of less than 200,000 passengers and an average of 25,000 cars during the 1990's. Igoumenitsa's shares were 18.7% and 15.5% respectively. But during the war period Igoumenitsa's shares increased reaching the percentages of 35.1% (incoming) and 34% (out coming) and the shares of Patras decreased to 47.4% and 47.5% respectively A very interesting notice about car traffic is that Patras served 57%, Igoumenitsa served 26% and Corfu 17% during the pre war era but from 1992 Patras's shares fall to 41% and Igoumenitsa gets 45% . As far as it concerns passenger traffic in the ports of Italy, Brindisi had an average of 60% annually, Ancona 31% (in and out), and Bari only 8% (in and out). A remarkable change during the period 1992 and 1994 is the increase of passenger traffic in Bari, where the percentages become 19.7% (in) and 18.8% (out), in the same time where Ancona had a steady flow of total traffic of 32.6% and Brindisi gets a 48% annually. But from the Italian side things became more interesting and complicated. Brindisi is suntil the main port serving most of the traffic. Brindisi and Ancona share also 80% of the car traffic. As the passenger

traffic was split in Italy during the pre war period, so does also and the car traffic. Brindisi and Ancona serve 46% and 43% respectively. During the war their shares decrease to 37% and 41% revailing an increase of the importance of Bari as a port.

Things are looking different concerning the shares of truck traffic in Italy and in Greece. The main port not only of destination but also of orientation is Patras during the decade, although Igoumenitsa increases its shares from 1992 continuously. More specifically Patras served 88% and Igoumenitsa 8%. For the period of 92-94 Patras served 78% and Igoumenitsa 17%. But generally speaking things are different in Italy. Until 1991 the main ports were Brindisi and Ancona; in the period 85-91 a mean annual share of the total traffic is 42% for Brindisi, 40% for Ancona and the rest 18% for Bari. As happened for the car / passenger traffic Bari increases its share in favour of Brindisi during the war era achieving the percentages of 25%, where in the same period Brindisi gets 37% and Ancona 37%. An interesting observation is that all Greek ports are receiving more traffic than they send, except in 1987 and 1988 in Patras and in 1990 in Igoumenitsa where the figures were marginal equal.

Seasonality is observed mainly in the car / passenger traffic. From the provided data (not attached here) is obvious that the main stream of traffic flow (65% of the total) is served during the third quarter, summer season. In the second quarter 20% of the traffic is served and the other two quarters get an equal share of 7.5%. The seasoning is exactly the same, as obviously expected, in Italy and in Greece. Truck traffic was stable during the decade, where the second, the third and fourth quarter got a percentage of 27%. Remarkably is that the first quarter in Greece has a 19% and in Italy has 27%, but the rest quarters have a stable seasoning of 24%.

3. Techical aspects of the modes.

Having a brief look at the existing fleet operating in the Adriatic Sea network until May 1994 some interesting remarks can be made. The first is that mean fleet age is about 24.55 years. This old-aged fleet is operating with an average speed of 18.89 knots. The above observations concern ships of 1,000 GRT and more. The fleet has an average GRT of 8,865 and a mean number of crew of 98. The average ship has a capability of transporting 1,113 passengers, 328 cars and 37.3 trucks. The sample is not poor; it represents 52 of 57 ships totally, and the result of the above statistical analysis is characterised as sufficient. The only extracted result that can be disputed is the transport capability of the typical ship.

Two more interesting remarks are that 48 of the 57 vessels are under Greek or Cypriot flag (generally Greek owned) and they are occupied 5.46 months annually in the routes of the Adriatic. Another remark is that almost all ships are second hand. This means that the operating companies generally do not invest (or have not invested until now) in newbuildings. The above remark is not suprising and already explained in [2]. In 1994 some companies announced the routing of some newbuildings in the Adriatic Sea network and actually they are operating since the beginning of the summer of 1995.

These ships are conventionally designed, but they are fast enough to serve users with high value of time.

From a Naval Architecture point of view it is very interesting that these ships are conventionally designed. «New technology» designs, such as SWATH or CATs are not operating yet. Three conventionally designed car/passenger ships which can make about 26.5 knots and can cover the distance between Patras and Ancona within 20 hours are already routed. Representatives of the companies said that at the beginning the idea of routing «new technology» fast ferries was tested, but due to technical and financial problems the idea was rejected. After successful routings in the Adriatic Sea in summer of 1995 the companies seem to be satisfied. Unfortunately however, there are no statistical data provided yet in order to understand the shares gained by these ships. It is very important to remark that these ships are newbuildings, specifically designed for this link and operating under the Greek flag and law. This is indeed a new trend. Shipping companies and operators are expecting a lot from these investments.

Still, what will likely affect this transport system the most is the possible routing of «new technology» fast ships in this trade (called from now on High Speed Craft -HSC). Based on a previous paper [2] any sea vessel exceeding 20 meters in length and having a cruising speed over 30 knots can be characterised as fast. In trying to classify HSC some criteria have been set; and the comparison among the designs is very subjective. From an engineering point of view the criteria are typically the following: speed, ride quality and comfort, capacity, reliability, strength, and energy savings [3].

Nobody knows exactly how the market will react upon appearance of HSCs in this trade. In fact, passengers are not used to sit in a comfortable seat for 6 or 8 hours in order to cross the Adriatic. Also it cannot be accurately predicted if they are willing to pay more than the usual fare, or if a calculated Value Of Time (VOT) extracted from a regression model reflects the real intentions of customers. On the other hand, it is known that transport companies demand faster crossing of the Adriatic.

The table below lists a limited number of HSC types and their main characteristics. The data is provided by several magazines focusing on developments in Naval Architecture. The selection of these specific ships among a much wider sample of HSCs is based mainly on their technical data and scope of this rough analysis is to ascertain if their economic future is promising in one of the existing lines.

Design or Name	Type	Speed [kn]	Passenger	Cars
SEAJET 250	Semi-SWATH	40.8	450	120
STENA SEA LYNX 2	Catamaran-Wave Piercer	37	600	240
M&K FERRY	Monohull	33	600	160
ALBAYZIN	Monohull	38	450	84

The table below shows the required fares these types of HSC must charge to break even for some specific routes, in comparison with two existing conventional designs, «old» and «new» («new» being the equivalent of the fast newbuildings recently purchased). The model of predicting the required fares is presented and extensively used in [5].

Sea miles	130	210	210	290	500	600
Required Passenger Fare in GRD	IGOUMENITSA	PATRAS	IGOUMENITSA	PATRAS	IGOUMENITSA	PATRAS
	BRINDISI	BRINDISI	BARI	BARI	ANCONA	ANCONA
SEAJET 250	59,791	61,973	61,973	64,154	86,754	89,481
STENA SEA LYNX	24,652	26,072	26,072	27,491	37,922	39,696
M&K FERRY	30,763	32,717	32,717	34,670	48,074	50,516
ALBAYZIN	13,624	33,710	33,710	35,853	49,904	52,583
«OLD» CONV/NAL	16,382	17,354	17,354	18,327	20,881	22,096
«NEW» CONV/NAL	24,439	25,220	25,220	26,000	28,049	29,025

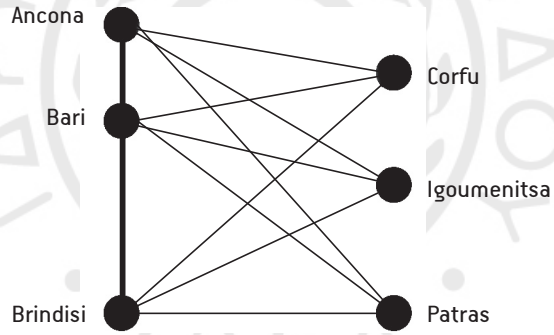
As a percentage of the	IGOUMENITSA	PATRAS	IGOUMENITSA	PATRAS	IGOUMENITSA	PATRAS
cheapest fare	BRINDISI	BRINDISI	BARI	BARI	ANCONA	ANCONA
SEAJET 250	439%	357%	357%	350%	415%	405%
STENA SEA LYNX	181%	150%	150%	150%	182%	180%
M&K FERRY	226%	189%	189%	189%	230%	229%
ALBAYZIN	100%	194%	196%	239%	239%	238%
«OLD» CONV/NAL	120%	100%	100%	100%	100%	100%
«NEW» CONV/NAL	179%	145%	145%	142%	134%	131%

It is obvious that all new designs require higher fares than the conventional designs, except only in the case of the link between Igoumenitsa and Brindisi, This may explain why new conventional design were preferred to enter the network in this link.

4. Modal split analysis.

Given the data on traffic and by making some additional assumptions there is a possible way to forecast what is expected to happen in case HSCs enter this trade in the near future. We do this here by adapting the «revealed preference» method used in [4] (for a modal split analysis within the Aegean Sea in order to assess the possible impact of HSCs in 2004, the year of market deregulation).

As in [4], the first step in this method is to choose a workable and relevant subset of the network. A subset has to be chosen because the entire network would be unworkable because of its complexity (at least two origins in Greece such as the two major Greek cities of Athens and Thessaloniki and several major European destination cities such Munich, Paris etc). What is of interest to our study is the sub-network of the Adriatic Sea. This sub-nework schematically looks as follows.



In spite of a 3-port configuration at each side, notice that there is a fundamental asymmetry in this configuration: Greek nodes are effectively disconnected from each other, wheras Italian nodes are connected. Indeed, whereas Italian «autostrade» effectively link Brindisi with Bari and then Ancona, nothing similar exists at the Greek side. In fact, nobody in Patras would consider going to Igoumenitsa to take the ferry to Italy, because the road connection (which actually involves a ferry crossing) is too cumbersome. The same argument applies for Corfu, which is an island.

So the main assumption is that the Greek origin or destination places are not linked together and all the traffic to Italy is heading to the northern part of the Italian coast. This means that all traffic to Italy essentially has the same intermediate destination point, Ancona, before continuing further north to destinations in Central EU. Obviously

this assumption omits any traffic connecting Greece to Rome and other southern parts of Italy, or traffic directly going to Venice or Trieste. However, these flows are much smaller than the ones in the network examined. Also the model does not consider «new» prospective ports such as Rimini or Ravenna for example (although such new nodes could be included).

The model will thus compare the routes Patras ↔ Ancona, Igoumenitsa ↔ Ancona and Corfu ↔ Ancona and for each case the three possible ways to get to Ancona: directly by ship, via Bari by ship and then by road, and via Brindisi by ship and then by road.

In [4,5], the Value of Time (VOT) was calculated using a multinomial logit model and the «revealed preference» method. A similar approach has been used here, the preferences revealed being determined by how traffic is split along the network examined. For the needs of this analysis the following «modes» are set: mode1 is referring to the direct sea link from Patras or Igoumenitsa or Corfu to Ancona, mode2 is referring to the link from Patras or Igoumenitsa or Corfu to Ancona via Bari and mode3 via Brindisi. To calculate VOT (calibration of the logit model) all «modes» refer to conventional ships, since this is the only data available.

The results of the analysis ([4] provides more details as to how the logit model was formulated and solved) are shown in the three tables below, for passengers, cars, and trucks separately. Each row in each table refers to a specific route, with a separate row for each direction. Notation used in the tables is as follows:

f_i %	share of mode i (i=1: directly, i=2: via Bari, i=3: via Brindisi)
p_i	total fare (GRD) by mode i (i as above)
t_i	time (hrs) by mode i (i as above)
VOT	value of time (GRD/hr)
p_x	total fare, mode x (HSC) (GRD)
t_x	time (hrs) by mode x
s_x %	share of mode x
s_i %	new share of mode i (i as above)
P	Patras
A	Ancona
I	Igoumenitsa
C	Corfu

The results are as follows.

Passenger traffic

	f_1%	f_2%	f_3%	p_1	p_2	p_3	t_1	t_2	t_3	VOT	p_x	t_x	s_x%	s_1%	s_2%	s_3%
P→A	48.26	14.51	37.23	22,960	24,400	22,160	33	22.5	27.5	343	30,000	25	56.69	20.38	12.18	10.75
A→P	47.76	16.17	36.07	23,200	24,800	22,000	33	24	26.5	387	30,000	25	50.90	23.13	15.49	10.48
I→A	24.19	29.51	46.30	25,700	28,000	25,200	10	16	23	1,214	38,000	15	32.57	15.67	22.95	28.80
A→I	22.93	29.45	47.62	26,000	28,500	25,000	10	17	24	1,289	38,000	15	31.18	15.37	23.91	29.55
C→A	37.45	8.58	53.97	23,700	27,000	23,200	10.5	15.5	35.5	12	25,000	20	22.58	11.87	54.72	10.84
A→C	40.16	8.00	51.84	23,000	26,000	23,000	10	15	35.5	18	25,000	20	29.94	8.93	49.60	11.53

Car traffic

	f_1%	f_2%	f_3%	p_1	p_2	p_3	t_1	t_2	t_3	VOT	p_x	t_x	s_x%	s_1%	s_2%	s_3%
P→A	33.88	30.43	35.69	25,500	25,000	25,500	33	22.5	27.5	18	30,000	20	4.64	27.93	38.08	29.35
A→P	65.46	13.68	20.86	25,500	26,500	27,000	33	24	26.5	954	30,000	20	14.82	47.88	13.48	23.83
I→A	21.12	42.03	36.85	24,500	43,500	40,500	10	16	23	77	35,000	22	24.49	37.43	18.17	19.91
A→I	29.95	27.36	42.68	25,500	44,000	41,000	10	17	24	2,123	35,000	22	27.25	11.41	26.18	35.17
C→A	92.66	1.41	5.92	23,500	43,000	39,000	10.5	15.5	35.5	123	35,000	24	11.06	0.60	51.63	36.71
A→C	48.01	8.87	43.12	24,500	43,500	39,500	10	15	35.5	547	35,000	24	16.83	2.70	25.83	54.63

Truck traffic

	f_1%	f_2%	f_3%	p_1	p_2	p_3	t_1	t_2	t_3	VOT	p_x	t_x	s_x%	s_1%	s_2%	s_3%
P→A	34.08	25.96	39.96	435,000	402,000	445,000	34	22.5	31	955	550,000	22	7.10	25.53	43.99	23.38
A→P	63.63	10.70	25.67	435,000	417,000	460,000	33	24.5	33	7,892	550,000	22	44.13	15.85	0.72	39.30
I→A	33.63	61.02	5.34	327,500	416,645	474,200	10	18	36	8,322	500,000	15	0.34	98.04	1.61	0.01
A→I	29.09	28.71	42.20	332,000	422,300	479,400	10	19	37	9,600	500,000	15	23.53	11.47	20.64	44.36
C→A	80.41	2.23	17.36	320,400	408,500	473,300	10.5	17.5	38.5	4,607	450,000	25	0.41	0.00	0.00	99.58
A→C	44.53	10.38	45.10	325,700	415,900	478,700	11	18.5	39.5	5,383	450,000	25	4.20	0.01	0.56	95.23

The fares that are used are calculated through an approximation of all normal possible costs, and the main difference among prices of inbound and outbound traffic is due to the different fuel cost in Italy and Greece. Also some time data is different in the two directions because delays are also taken into account. The delays are personal experiences of people working in the ships, but the difference is an hour or a half hour. Notice that delays (and therefore overall times) are generally different for passengers, cars, and trucks. The cost for trucks is based on an approximating model developed in [1]. The cost for cars is a summation of fuel costs and the the fares, and for the passengers is the summation of the fares, a standard spending onboard, and a split of the cost of car by 2.5, because a car contains 2.5 people in average (an estimate of travel agencies in Patras).

It is very interesting to see that routing a new HSC vessel may have different results on passenger and vessel traffic. For example a new fast mode routed from Patras to Ancona and vice versa will get about 50% of the passenger traffic and only 5*15% of the car traffic. Also trucks from Ancona to Patras will prefer this vessel, but from Patras to Ancona the vessel may be empty of trucks, because Bari attracts the most. Another interesting observation is that routing a fast vessel from or to Corfu will guide the traffic to the southern Italian destination. So before the investment on any vessel, it has to predict the separate shares in a relevant way with the future of other routes after the routing of this new vessel.

Some other useful remarks are that passengers are willing to pay more in order to get at their destination sooner, but that is not valid for car traffic, which will mainly use the existing modes. Time may be the critical factor for the decision among routes and modes, because more people will use southern ports as already happens (except the case of Corfu). The observed significant «spread» in the estimated VOT for passengers and cars can only be explained by the speculation that there are probably more factors affecting passenger preference for a specific route than fare and trip time alone. In fact, the pleasure of a journey onboard a luxurious ferry may outweigh the preference for a faster crossing in many cases.

However, it is interesting to note that such a spread in VOT is not observed for truck traffic, meaning that for a truck driver fare and trip time are far more important factors than they are for a passenger with or without a car.

As far as truck traffic is concerned, one can see that the routing of a new HSC vessel may dramatically change the status and diminish some routes. For movements from Italy to Greece a new fast vessel will dominate the route of Patras, carve almost the same niche as Brindisi and Bari for the route of Igoumenitsa and lead all traffic from or to Corfu to routes of Brindisi. The higher VOT of the links from Italy to Greece prove also that time costs more in imports, and it is obvious that the link from Patras to Ancona (the longest movement) serves exports of smaller VOT than any other port.

One final point: Notice that this analysis (especially for trucks, and to a lesser extent, for cars) shows important directional asymmetries with respect to VOT and HSC share. Most notable is the projected share of HSC of 44.13% from Ancona to Patras (with a VOT of 7,892 GRD/hr), whereas the share in the opposite direction is only 7.10% (with a VOT of 955 GRD/hr).

An asymmetry in HSC shares is not in itself unexpected, because the overall problem has a number of other asymmetries, as noted earlier (the asymmetry of import/export unit values and the asymmetry in network topology are just two). Here we have yet another asymmetry: notice the initial shares of truck traffic (without a HSC), which are 63.63% from Ancona directly to Patras and only 34.08% in the opposite direction. Such an initial asymmetry may very well be attributed to factors additional to fare and transit time, which are not that asymmetric. Such other factors (such as for instance differences in port infrastructure or limited service in certain ports) cannot be taken into account by the logit model, which tries to explain them only in terms of differences in VOT. Asymmetries in VOT ultimately result in asymmetries in HSC projected shares. To the extent that such asymmtries in other factors will still exist after the introduction of the HSC, they are expected to further pronounce the share asymmetries that currently exist.

5. Recommendations.

To the best of our knowledge, this is the first time such an analysis (economic feasibility and modal split) has been performed to investigate the potential of HSCs for the Adriatic Sea link. This analysis can lead to some interesting conclusions.

It is obvious that there are some malfunctions and discontinuinities of the transport chain. Sometimes it seems that there is no chain at all. There was and there will be problems in linking Greece with the rest EU-States via the Balkan roads; before the war in Bosnia there were not enough tresspassing licences, during the war road connections through Bulgaria and Romania do not provide safety and low cost, so the future does not seem very prosperous. On the other hand the Adriatic Sea link does not provide proper services; the ports of Patras and Igoumentisa are not properly connected to the major trade regions of eastern Greece and there is an absolute lack of rail services. In addittion, the operating ships are relatively slow so there is a time handicap of approximately a day long, depending on the destination point. The link via the Balkan States leads to Austria and Germany, where special envirnonmental laws will be gradually effective -if they are not already effective- due to the principle of territoriality, prohibiting the tresspassing of the majority of Greek trucks, so the transport cost will be increased.

The Adriatic link will not be the same in the years ahead. New fast conventionally designed ships are already operating and serving the northern Italian ports. It is sure that these new ships will attract more trucks, especially during the winter. Unfortunatelly, these ships entered the route between Patras and Ancona in the summer of 1995 and there is not any available traffic data or statistics.

The last objective of this paper is to propose some recommendations. All recommendations are derived from the above conclusions and follow the principles:

- removal of any exclusiveness and restraint;
- improvement of the efficiency of the network, nodes, modes and of specific branches -ways;
- application of new technology;
- immediate planning of new Greek national transport policy within the frames and needs of EU.

The first proposal is the creation of new tracks of transportation, exploiting in the best

way the willingness of EU to get cargoes from the road to the sea. Greece can develop new lines connecting significant trade regions, such Creta directly to major European ports. This is not only applicable to isolated regions but also to regions confronting problems of road congestion such as Epirus or the Peloponnese. Small multipurpose ships can collect cargoes and direct them to ports such as Marseille, Trieste or Barcelona. Ships with holds capable to keep adequate temperatures for the expensive fresh vegetables and fruit, ro/ro facilities and high cruising speeds will require less time for the movement from Greek coasts not only to northern Italian ports, but also to the new dynamic markets and future significant nodes such as Marseille. Thus requires a sophisticated management with an aggresive marketing, which will pursuade all user to change the way of transport, collect and handle cargoes in large storehouses and operate fast, accurately and safely.

The existing system suffers from inadequate links and congestion in several roads, ports and custom places. This problem is mainly a Greek one; the port of Patras can hardly get more traffic unless it is reorganised and the port of Igoumenitsa is not properly linked to Athens and Salonika, the two major trade regions of Greece. A substructural problem like this can be solved by the Greek government through EU fundings and will permit trucks to use the exsting fleet of the Adriatic Sea. But it is wise to follow international practices; the lack of rail connections makes it impossible to move large, cheap cargoes with the relevant cost abroad. So Patras can became a rail port, connecting Italy's rail lines with Greece, permitting the existence of many today relatively slow ships if only the handling of cargoes is adequately fast. At this point the RoadRail technology can be applied. Other applications of new technologies are the use of highly sophisticated telecommunication facilities and packaging, improving the efficiency of nodes.

In other words it may be useful to create port pairs, because there is no other obvious way to keep the demand high enough for the supply to act. It is also the only way to exploit all new institutional and technical changes of the recent years.

References.

[1] O.D. Schinas, «The Transportation of Goods between Greece and the rest of Europe; Status, Prospects and Recommendations» (in Greek), Diploma Thesis submitted to the Department of Naval Architecture and Marine Engineering in September 1994; Thesis Supervisor Professor H.N. Psaraftis.

[2] H.N. Psaraftis, A.D. Papanikolaou, «Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece», Paper presented in the First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, 1992.

[3] J.P. Dobler, «Growth Prospects of High -Speed Car- Ferries utilization on European Short - Sea Routes», Paper presented in the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, 1994.

[4] H.N. Psaraftis, V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos and A.D. Papanikolaou, «Modal Split Analysis in Greek Shortsea Passenger/Car Transport», Paper presented in the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, 1994.

[5] H.N. Psaraftis, «Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities», Final Report to ETBA (in Greek), Athens, 1993.

ΣΧΟΛΙΑ

Στο στόλο νικήσαμε κατά κράτος τους Ιταλούς, στα υπόλοιπα όμως; Η ασυμμετρία των δύο οχθών της Αδριατικής αναδεικνύεται καθαρά στην εργασία αυτή και αφορά κυρίως τις οδικές μεταφορές. Ενώ στην Ιταλία η μετάβαση από το νότιο μέρος της Ιταλικής μπότας (Brindisi) προς Βορρά (Bari, Ancona ή ακόμη και Βενετία) και αντιστρόφως, είναι εξαιρετικά εύκολη λόγω του άρτιου δικτύου των «autostrade» που υπάρχουν, θα μπορούσε άραγε να ισχυρισθεί κάποιος ότι ισχύει το ίδιο και στην Ελληνική πλευρά (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα); Προφανώς όχι, αναγνωρίζοντας ότι η γεωγραφία δεν μας ευνοεί. Ακόμη και αν αφήσουμε έξω την Κέρκυρα, για προφανείς λόγους, και ακόμη και με τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου που τέθηκε σε λειτουργία 8 χρόνια μετά το άρθρο, το 2004, θα πρέπει κάποιος να περιμένει αρκετά ακόμη χρόνια μέχρι να τελειώσει η πολλά υποσχόμενη «Ιονία Οδός», ώστε το εμπόρευμα που ξεκινάει από την Πελοπόννησο να έχει σοβαρή (και πιο γρήγορη) εναλλακτική οδό προς την Ιταλία μέσω του λιμένος της Ηγουμενίτσας.

Παρόμοια ασυμμετρία υπάρχει και σε δυο άλλους τομείς: α) σιδηροδρομική υποδομή και β) λιμενική υποδομή. Ως προς το πρώτο η σύγκριση είναι μέρα με τη νύχτα, μια και τη στιγμή αυτή το μόνο που έχουμε είναι η μετρική γραμμή της Πελοποννήσου, εποχής Χαρίλαου Τρικούπη. Βέβαια, υπάρχουν τα μεγαλεπήβολα πλάνα για το λεγόμενο «δυτικό σιδηροδρομικό άξονα» στην Ελλάδα, από την Ήπειρο μέχρι τη Νότια Πελοπόννησο, ο οποίος μάλιστα έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αλλά ο οποίος, εάν και όταν γίνει πραγματικότητα, θα πρέπει να περνάει από το Ρίο στο Αντίρριο με πορθμείο! Ως προς το δεύτερο, τα Ιταλικά λιμάνια είναι περισσότερα και γενικά με καλύτερες υποδομές από τα δικά μας.

Βέβαια, ο ρόλος της Ηγουμενίτσας αναβαθμίζεται με την Εγνατία Οδό, αλλά οι προοπτικές για το διάδρομο της Αδριατικής κάθε άλλο από σίγουρες είναι μετά τη λήξη του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία, και ιδίως όταν η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας θα διευκολύνουν έτι περαιτέρω την απευθείας οδική μεταφορά φορτίων μεταξύ Ελλάδας και Κεντρικής Ευρώπης, χωρίς ανάγκη να διασχίσουν την Αδριατική.

Η δυσκολία συλλογής αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων διαφαίνεται καθαρά στην εργασία αυτή. Η δυσκολία αυτή υπάρχει και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, όπως πιστοποίησε η δουλειά που κάναμε στο Concerted Action on Shortsea Shipping (task on intermodal flow statistics) μερικά χρόνια αργότερα[15], αλλά ειδικά στην Ελλάδα το πρόβλημα είναι πολύ μεγαλύτερο.

Λίγο μετά το συνέδριο του Bergen έγινε αναπάντεχα η τοποθέτησή μου στη θέση του Προϊσταμένου Υπηρεσιών (Γενικού Διευθυντή) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Κάτι που δεν περίμενα και σίγουρα δεν επεδίωξα. Όμως, μια και ο Πειραιάς ήταν η αφετηρία του μεγαλύτερου κομματιού της ακτοπλοϊκής αγοράς, το ερώτημα που έθεσα στον εαυτό μου ήταν: Κύριε Καθηγητά, με ποιο τρόπο οι πάσης φύσεως γνώσεις σας για το θέμα μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή;

[15] Όλα τα αποτελέσματα του προγράμματος αυτού είναι αναρτημένα στο δικτυακό τόπο www.martrans.org (section «library», page «shortsea shipping«).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΜΕΣΟΔΙΑΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΞΥ 1992 ΚΑΙ 2004 (1998)

Όποιος δεν θέλει να ζυμώσει,
δέκα μέρες κοσκινίζει.
Λαϊκή παροιμία

Τέλη Οκτωβρίου του 1998, το ΕΛΙΝΤ (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας) αποφάσισε να κάνει μια ημερίδα για την Ελληνική ακτοπλοΐα στη Σύρο. Ρωτήθηκα αν ενδιαφέρομαι να συνεισφέρω μια εργασία στο θέμα, με τη διπλή ιδιότητά μου του Καθηγητή του ΕΜΠ και του Προϊσταμένου Υπηρεσιών του ΟΛΠ. Με ευχαρίστηση δέχθηκα, και ετοίμασα την εξής εργασία:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΠΛΗΣΙΑΖΕΙ», ημερίδα ΕΛΙΝΤ, Σύρος, 24/10/1998.

Σκοπός της εργασίας ήταν η καταγραφή της κατάστασης στον κλάδο. Ήδη το 1998 ήταν το μεσοδιάστημα μεταξύ 1992, έτους ψήφισης του Κανονισμού, και του 2004, έτους εφαρμογής του για την Ελλάδα. Για την ακρίβεια, την εποχή εκείνη, χρονικά είχαμε ήδη περάσει το μεσοδιάστημα. Ας δούμε λοιπόν ένα απόσπασμα της εργασίας αυτής, που κυρίως αφορά την πρόοδο στον τομέα της προσαρμογής στις απαιτήσεις της απελευθερωμένης αγοράς.

1. Η κατάσταση σήμερα (1998).

Με σχεδόν 6 χρόνια να έχουν περάσει από το 1992 μέχρι τώρα, η βασική ερώτηση είναι τι πρόοδος έχει σημειωθεί. Ας εξετάσουμε κάθε κατηγορία ξεχωριστά.

1.1 Στόλος.

Είναι σίγουρο ότι η μέση ηλικία του στόλου έχει μειωθεί έναντι εκείνης το 1992. Σ' αυτό συνετέλεσε όχι μόνο η απόσυρση πλοίων μεγάλης ηλικίας, αλλά κυρίως η ένταξη στο ναυλολόγιο αρκετών νεότευκτων πλοίων. Εταιρείες όπως οι Στρίντζης, Μινωϊκές, Επιχειρήσεις Αττικής και CERES εμπλούτισαν τον Ελληνικό στόλο με νέα πλοία, πολλά από τα οποία μάλιστα είναι πλοία νέας τεχνολογίας (catamaran και υδροπτέρυγα).

Βέβαια, πολλά από τα πλοία αυτά (περιλαμβανομένων όλων των μεγάλων Ε/Γ-Ο/Γ) δρομολογήθηκαν στις γραμμές της Ιταλίας, επομένως υπό τη στενή έννοια τα πλοία αυτά δεν είναι ακόμη εντεταγμένα στο καθεστώς της ακτοπλοΐας (εκτός από το κομμάτι της λειτουργίας τους μεταξύ Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας). Όμως, υπάρχει η καταγεγραμμένη πρόθεση των εταιρειών αυτών να φέρουν νέα πλοία και στην εσωτερική αγορά.

Το γεγονός ότι ο αριθμός πλοίων νέας τεχνολογίας (και μάλιστα αυτών που κυκλοφορούν εντός της Ελλάδας) αυξήθηκε είναι σίγουρα σημαντικό. Πολύ σημαντικό είναι επίσης ότι πρώτη φορά από πέρισυ προσφέρει υπηρεσίες ένα πραγματικά ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ (το

High Speed I των Μινωϊκών) και υπάρχει πρόθεση να λειτουργήσουν και άλλα. Οι εταιρείες CERES και Στρίντζη έθεσαν επίσης σε λειτουργία αρκετά πλοία νέας τεχνολογίας πέρισυ και φέτος, αν και προς το παρόν κανένα που να μεταφέρει οχήματα.

Δύο άλλα σημαντικά γεγονότα σχετικά με το στόλο έλαβαν χώρα στο διάστημα από το 1992 μέχρι τώρα. Το πρώτο ήταν η είσοδος μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Είναι προφανές ότι η πλοιοκτησία πήρε πολύ στα σοβαρά το μήνυμα ότι χρειάζεται ανανέωση του στόλου και βλέπει το ΧΑΑ ως σημαντική πηγή άντλησης κεφαλαίων για το σκοπό αυτό. Βέβαια, για να εισαχθεί μια εταιρεία στο Χρηματιστήριο θα πρέπει να ικανοποιεί ορισμένες προδιαγραφές (να έχει κέρδη, να έχει κατάλληλο λογιστικό σύστημα κλπ.). Αν οι προδιαγραφές αυτές λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση της οικονομικής εξυγίανσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τόσο το καλύτερο.

Το άλλο γεγονός ήρθε με τη βύθιση του ESTONIA το 1994. Το τραγικό αυτό ατύχημα σηματοδότησε τη θέσπιση αυστηρών κανονισμών από τον IMO σχετικά με την εσωτερική υποδιαίρεση στα Ε/Γ-Ο/Γ (κανονισμοί EuroSolas). Η επίπτωση των κανονισμών αυτών στον Ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο αναμένεται να είναι καταλυτική, καθ' όσον κανένα από τα παλαιά Ε/Γ-Ο/Γ δεν πληρούν τους κανονισμούς αυτούς σήμερα. Εικάζεται δε ότι τυχόν μετασκευή τους για το σκοπό αυτό θα είναι οικονομικά ασύμφορη.

1.2 Λιμενική υποδομή.

Από πλευράς λιμενικής υποδομής, ας δούμε τι έγινε στον Πειραιά, το πρώτο λιμάνι της χώρας. Ο βασικός στόχος που υιοθετήθηκε ήταν η χρήση του κεντρικού λιμένα ως αμιγώς επιβατικού. Και πράγματι, το μικρό container terminal στην ακτή Βασιλειάδη μεταφέρθηκε και ενσωματώθηκε στο μεγάλο terminal του Νέου Ικονίου, και στη θέση του αυτή τη στιγμή εκτελείται ένα μεγάλο λιμενικό έργο για νέες θέσεις ακτοπλοΐας. Επίσης, διάφορες αποθήκες στην Ηετιωνία ακτή κατεδαφίστηκαν και δημιουργήθηκαν χώροι εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας.

Διάφορα άλλα έργα κτηριακά, οδοποιίας, σήμανσης και άλλης υποδομής για τη διευκόλυνση του επιβάτη έγιναν τα τελευταία χρόνια και συνεχίζονται και σήμερα. Τα έργα αυτά έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην πλέον εύρυθμη λειτουργία του επιβατικού λιμένα, ιδίως το καλοκαίρι.

Ανάλογες παρεμβάσεις έγιναν και σε άλλα λιμάνια της χώρας, όπως Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Αλεξανδρούπολη, Βόλος, και αλλού. Η χρηματοδότηση προήλθε κυρίως από διάφορα Ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως Ταμείο Συνοχής, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης κλπ.

1.3 Δομή δικτύου.

Αν και θα μπορούσε να πει κανείς ότι η όποια αλλαγή στη δομή του δικτύου τα τελευταία 6 χρόνια ίσως δεν είναι τόσο συνταρακτική, εν τούτοις κρίνεται ότι η αλλαγή κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση. Σήμερα υπάρχουν σαφώς περισσότερα δρομολόγια, και μάλιστα ορισμένα από αυτά συνδέουν καλύτερα τα νησιά του αρχιπελάγους μεταξύ τους από

ό,τι πριν. Η αναβάθμιση του ρόλου των πλοίων νέας τεχνολογίας σίγουρα συνέβαλε στην εξέλιξη αυτή.

1.4 Ποιότητα υπηρεσιών.

Το πιο σημαντικό γεγονός εδώ είναι η έναρξη λειτουργίας του συστήματος on-line για την έκδοση εισιτηρίων. Αν και ακόμη το σύστημα δεν λειτουργεί πλήρως (και αυτό κυρίως οφείλεται στο ότι τα περιφερειακά πρακτορεία δεν έχουν ακόμη συνδεθεί ούτε με το κέντρο ούτε μεταξύ τους), φέτος είδαμε μια σημαντική βελτίωση: Σταμάτησε το φαινόμενο των υπεράριθμων, των διπλοκρατήσεων και των πλαστών εισιτηρίων, που ταλάνιζε τους επιβάτες κάθε χρόνο.

Σταμάτησε επίσης το φαινόμενο της έκδοσης εισιτηρίων μέσα στο πλοίο, όπως επίσης καταργήθηκαν τα κάθε είδους κασελάκια, πάγκοι και άλλα παρελκόμενα για την έκδοση εισιτηρίων δίπλα στον καταπέλτη. Μένουν ακόμη τα κιόσκια, αλλά με το on-line και αυτά σιγά-σιγά θα μειωθούν και θα γίνουν πιο ομοιόμορφα.

1.5 Θεσμικό πλαίσιο.

Κάποιος θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι άπαξ και οι περισσότεροι από τους νόμους και κανονισμούς που ίσχυαν το 1992 (περιλαμβανομένων και μερικών προπολεμικών νόμων) ισχύουν και σήμερα, δεν έχει γίνει σημαντική αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας από τότε μέχρι τώρα. Η άποψη αυτή δεν είναι ακριβής, και είναι ίσως και παραπλανητική.

Ίσως η πιο σημαντική θεσμική παρέμβαση που έγινε από πλευράς Πολιτείας τα τελευταία χρόνια αφορά τις άδειες σκοπιμότητας. Αν και τύποις η διαδικασία δεν άλλαξε, είδαμε τουλάχιστον δύο αλλαγές από πλευράς ουσίας. Πρώτο, πλοία νέας τεχνολογίας είναι τώρα πιο εύκολο να παίρνουν τέτοιες άδειες (οι παλιές προϋποθέσεις που έθετε το ΥΕΝ σε ορισμένες περιπτώσεις καθιστούσαν κάτι τέτοιο ουσιαστικά αδύνατο). Δεύτερο, η απαίτηση του ΥΕΝ να εγκαταστήσουν οι εταιρείες σύστημα on-line ως προϋπόθεση έκδοσης άδειας σκοπιμότητας είχε ουσιαστικό αποτέλεσμα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Και οι δύο αυτές αλλαγές είχαν πολύ θετικές επιπτώσεις στην όλη εικόνα της ακτοπλοΐας.

Από θεσμικής πλευράς, το πιο σημαντικό θέμα που ετέθη τα τελευταία χρόνια αφορά το καθεστώς που θα επικρατήσει μετά το 2003 σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων, ιδίως αυτό των πλοίων με άλλες Κοινοτικές σημαίες. Ο Κανονισμός 3577 άφησε ανοικτό το θέμα αυτό, ως θέμα ερμηνείας ή θέμα διαπραγμάτευσης. Το βασικό ερώτημα είναι εάν θα ισχύουν οι κανονισμοί του κράτους υποδοχής (host state rules) ή του κράτους της σημαίας (flag state rules). Η άποψη της Ελλάδας είναι ότι πρέπει να ισχύει το πρώτο, καθ' όσον εάν ίσχυε το δεύτερο θα υπήρχε σημαντικός κίνδυνος εισβολής σημαιών όπως η Ολλανδική, για την οποία οι κανονισμοί σύνθεσης πληρώματος είναι πολύ πιο ελαστικοί από τους δικούς μας.

Από όσα είναι γνωστά, το θέμα είναι ακόμη ανοικτό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε ένα σχέδιο κανονισμού, το οποίο, κατά την ίδια, επιχειρεί να συμβιβάσει διαμετρικά αντίθετες απόψεις για το θέμα. Σχεδόν όλες οι πλευρές αντέδρασαν στο σχέδιο αυτό (μερικές

έντονα), πράγμα το οποίο η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβεβαιώνει την άποψή της ότι το σχέδιο είναι καλό. Τα πράγματα όμως δεν είναι τόσο απλά, και ο τρόπος με τον οποίο θα ρυθμισθεί το θέμα θα είναι καθοριστικός για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου από το 2004 και μετά.

2. Τι πρέπει να γίνει μέχρι το 2004.

Ας δούμε εν συντομία τι απομένει να γίνει μέχρι το 2004.

2.1 Στόλος.

Οι τρεις βασικές προτεραιότητες του στόλου είναι: α) ανανέωση, β) ανανέωση, και γ) ανανέωση. Είναι σίγουρο ότι αυτοί που θα μπορέσουν να τηρήσουν τις προτεραιότητες αυτές είναι και αυτοί που θα μπορέσουν να μείνουν μέσα στο παιχνίδι. Είναι επίσης σίγουρο ότι θα υπάρξει από πλευράς Ελληνικής πλοιοκτησίας μεγάλη ζήτηση για νέα σκάφη.

Εδώ διαφαίνεται μια χρυσή ευκαιρία για την Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Το ερώτημα είναι το εξής: θα μπορέσει να την αρπάξει δυναμικά, ή οι πλοιοκτήτες θα συνεχίσουν να προσφεύγουν σε ξένα ναυπηγεία;

2.2 Λιμενική υποδομή.

Με τη διαφαινόμενη αύξηση της κίνησης, είναι σαφές ότι πολλά ακόμη πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της χώρας. Αυτό ισχύει και για τα λιμάνια στα μεγάλα αστικά κέντρα (με πρώτο παράδειγμα τον Πειραιά) και για τα λιμάνια στα νησιά.

Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην Κρατική χρηματοδότηση, κεφάλαια θα αναζητηθούν από Κοινοτικά προγράμματα όπως το Ταμείο Συνοχής, το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TENs). Με την επικείμενη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών (και ίσως αργότερα και άλλων μικρότερων), κεφάλαια επίσης θα αντληθούν και από την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Είναι άλλωστε γνωστό ότι εκτός από την άρση του cabotage, το 2004 θα γίνουν και οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Μια μείζων ανάπλαση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά (στα πρότυπα παρομοίων αναπλάσεων στο εξωτερικό, π.χ. στη Βαρκελώνη) θα πρέπει να επιζητήσει και την ενεργό συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ξενοδοχεία, συνεδριακό κέντρο, ενυδρείο, καταστήματα κλπ. είναι αδύνατο να χρηματοδοτηθούν με βάση το σημερινό μοντέλο εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι ο ΟΛΠ δεν χρηματοδοτείται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και δεδομένου ότι τα τιμολόγια του επιβατικού λιμένα είναι εξευτελιστικά χαμηλά, οποιοδήποτε μείζον έργο στον επιβατικό λιμένα ουσιαστικά επιδοτείται από τα έσοδα του ΟΛΠ στο container terminal, και αυτό κάποτε θα πρέπει να διορθωθεί. Πρόθεση είναι οι παρεμβάσεις αυτές να γίνουν στο πλαίσιο της διαδικασίας μετατροπής του ΟΛΠ σε ΑΕ.

Για τα άλλα λιμάνια της χώρας, η κρατική παρέμβαση αναμένεται να είναι σημαντική σε λιμάνια της περιφέρειας, εκεί δηλαδή που κάποιος ιδιώτης δεν έχει ίδιο συμφέρον να κάνει

επενδύσεις. Η χρηματοδότηση έργων από διάφορα Κοινοτικά προγράμματα αναμένεται να συνεχισθεί.

2.3 Δομή δικτύου.

Ποια θα είναι η δομή του δικτύου το 2004; Κάποιος αφελής θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι με την απελευθέρωση της αγοράς το 2004 υπάρχει κίνδυνος συρρίκνωσης του δικτύου στις απομεμακρυσμένες νησιωτικές περιοχές. Ευτυχώς, ο Κανονισμός 3577 (και συγκεκριμένα το Άρθρο 4) παρέχει τη δυνατότητα σύναψης ανάθεσης «δημόσιας υπηρεσίας», ή να επιβάλει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την παροχή άδειας σε κάποια εταιρεία.

Επομένως, με το εργαλείο αυτό, παρέχεται η ευκαιρία στο ΥΕΝ να σχεδιάσει εξ αρχής το δίκτυο κατά βέλτιστο τρόπο, δηλαδή σύμφωνα με ορισμένα σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του κοινού. Τα κριτήρια αυτά λογικά θα πρέπει να έχουν σχέση με παραμέτρους όπως συχνότητα δρομολογίων, προδιαγραφές των πλοίων που προσφέρουν υπηρεσίες, συνδεσιμότητα λιμένων, κάλυψη κατά τη διάρκεια του χειμώνα κλπ. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει παράλληλα το ΥΕΝ να αναθεωρήσει τη σημερινή διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας, όπως θα δούμε και πιο κάτω.

2.4 Ποιότητα υπηρεσιών.

Για τον επιβάτη του 2004, εκτός από καλύτερες υπηρεσίες στο πλοίο και στο λιμάνι, σημασία θα έχει η ποιότητα του όλου πακέτου. Γι' αυτό και αναμένεται περισσότερη ολοκλήρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με εκείνες που έχουν περισσότερο τουριστικό χαρακτήρα, όπως κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωματίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκαφών αναψυχής, εκδρομές και περιηγήσεις κλπ. Αναμένονται επίσης καλύτερες υπηρεσίες στη μεταφορά αποσκευών και εμπορευμάτων με σύστημα door-to-door.

2.5 Θεσμικό πλαίσιο.

Η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου έχει ως αποτέλεσμα τη δυσκινησία εκείνων των διαδικασιών που είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά. Επομένως χρειάζονται να γίνουν αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο ώστε να διορθωθεί η κατάσταση αυτή. Είναι καιρός το πολύχρωμο μωσαϊκό να δώσει τη θέση του σε ένα σύγχρονο πλαίσιο.

Από όσες αλλαγές είναι αναγκαίες, ίσως η πιο σημαντική είναι η αλλαγή στη διαδικασία χορήγησης αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, βασιζόμενη σήμερα σε μια απηρχαιωμένη νομοθεσία, δεν είναι ούτε ορθολογική ούτε συμβατή με τον Κανονισμό 3577. Η νέα διαδικασία θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, να προάγει τον ανταγωνισμό, και να περιορίζει όσο το δυνατό περισσότερο μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Άδειες θα πρέπει να παίρνουν αυτές οι εταιρείες που είναι σε θέση να εγγυηθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές στις υπηρεσίες που προσφέρουν στον επιβάτη.

Μια άλλη σημαντική παρέμβαση που πρέπει να γίνει είναι η απελευθέρωση του ναυλο-

λογίου. Με τον όρο αυτό εννοούμε ότι αυτός ο οποίος προσφέρει μια υπηρεσία θα πρέπει να έχει την ελευθερία να την τιμολογεί και να ανταγωνίζεται και ως προς την τιμή. Μια τέτοια κατάσταση επικρατεί σήμερα στο διάδρομο της Αδριατικής, και θα μπορούσε να εφαρμοσθεί και στο εσωτερικό της χώρας.

Αν ο φόβος σήμερα είναι ότι μια απελευθέρωση του ναυλολογίου θα οδηγήσει τους ναύλους προς τα πάνω, αυτό δεν είναι αναγκαστικά ακριβές, όπως έχουν δείξει παραδείγματα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας (οι ναύλοι των οποίων είναι χαμηλότεροι από εκείνους της γραμμής Πειραιά-Κρήτης ανά μονάδα απόστασης). Σε κάθε περίπτωση, η κατάργηση των μονοπωλιακών καταστάσεων που υπάρχουν σήμερα θα οδηγήσει τους ναύλους σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα.

Βέβαια, θα ήταν μεγάλο σφάλμα να γίνει πλήρης απελευθέρωση του ναυλολογίου, ιδίως στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Οι γραμμές αυτές είναι εξ ορισμού εκείνες, τις οποίες ένας πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος μόνο το δικό του συμφέρον, δεν θα ανελάμβανε. Το ερώτημα είναι ποιες θα είναι αυτές οι γραμμές, ποιοι θα πρέπει να είναι οι ναύλοι στις γραμμές αυτές, και πώς θα δίνονται οι άδειες για τις γραμμές αυτές.

Αυτή άλλωστε είναι μια μεγάλη πρόκληση για το θεσμικό έργο που πρέπει να γίνει μέχρι το 2004: Ποιος θα είναι ο βέλτιστος συνδυασμός (η χρυσή τομή) στο φάσμα μεταξύ του καθολικού ελέγχου της αγοράς που έχουμε σήμερα και της πλήρους απελευθέρωσής της. Στόχοι θα πρέπει να είναι αφ' ενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφ' ετέρου δε να μην υπάρχει υποβάθμιση υπηρεσιών στις απομεμακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

ΣΧΟΛΙΑ

Λίγο μετά το μεσοδιάστημα μεταξύ της ψήφισης του Κανονισμού (7/12/1992) και της καταληκτικής ημερομηνίας εφαρμογής του για την Ελλάδα (1/1/2004), ήταν σαφές ότι ήμουνα εξαιρετικά διπλωματικός προς το ΥΕΝ σχετικά με την πρόοδο στο θεσμικό τομέα. Η θέση μου στον ΟΛΠ δεν επέτρεπε να πω τα πράγματα κάπως πιο ευθέως (και μάλιστα για ένα θέμα που δεν με αφορούσε άμεσα), ότι δηλαδή όχι μόνο το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο δεν είχε ακόμη εναρμονισθεί με το Κοινοτικό, αλλά ούτε ήταν άμεσα ορατός κάποιος συγκεκριμένος προγραμματισμός για το θέμα. Θα έπρεπε να περιμένουμε ακόμη περίπου ενάμιση χρόνο μετά τα τέλη του 1998 για να δούμε μια πρώτη προσπάθεια εναρμόνισης. Αλλά αυτό δεν ήταν την εποχή εκείνη φανερό, τουλάχιστο σε μένα.

Πάντως, εκείνη περίπου την εποχή μια άλλη σημαντική μελέτη ήταν στα σκαριά, για λογαριασμό του ΥΕΝ (κατά κύριο λόγο) και των Υπουργείων Αιγαίου και Ανάπτυξης (δευτερευόντως) και με χρηματοδότηση από την ΕΤΒΑ. Η μελέτη αυτή ήταν εκείνη του λεγόμενου «Συστήματος Εσωτερικών Θαλασσίων Μεταφορών», πλέον γνωστού και ως ΣΕΘΑΜ[16]. Με

[16] TRADEMCO-TRUTH, 2001, «Μελέτη-έργο ανάπτυξης συστήματος διαχείρισης εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών (ΣΕΘΑΜ)», μελέτη για λογαριασμό ΥΕΝ, Υπουργείου Αιγαίου, Υπουργείου Ανάπτυξης, από TRADEMCO, TRUTH, σε συνεργασία με ALPHA MARINE, NEI/MERC (χρηματοδότηση ΕΤΒΑ).

την επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς το 2004, μια τέτοια μελέτη είχε μια μοναδική θα έλεγα ευκαιρία. Να αναλύσει ορθολογικά όλο το φάσμα των προβλημάτων της ελληνικής ακτοπλοΐας, να προτείνει συγκεκριμένες λύσεις στα προβλήματα αυτά, περιλαμβανομένης και της θεσμικής αναδιάρθρωσης, και να αναπτύξει εργαλεία που θα ήταν χρήσιμα στην Πολιτεία και τους ακτοπλόους στο νέο περιβάλλον. Εντύπωσή μου είναι ότι το ΥΕΝ προσέβλεπε στη μελέτη αυτή για να του δώσει τουλάχιστον κάποιες κατευθυντήριες αρχές και εργαλεία στήριξης αποφάσεων και διατύπωσης πολιτικής στα θέματα αυτά.

Κατέχοντας υψηλόβαθμη θέση στον ΟΛΠ την εποχή που έγινε ο διαγωνισμός για το ΣΕΘΑΜ, δεν θεώρησα πρέπον, ούτε άλλωστε είχα το χρόνο, να συμμετάσχω ως Καθηγητής του ΕΜΠ στο διαγωνισμό, παρά το προφανές ενδιαφέρον μου για το θέμα. Εκδήλωσα όμως στο ΥΕΝ την επιθυμία μου να παρακολουθήσω τη μελέτη αυτή ως ΟΛΠ, μια και ο Πειραιάς είχε σημαντικό ρόλο ως κομβικό λιμάνι του συστήματος. Έτσι, αν και δεν είχα κάποια συμμετοχή στη μελέτη αυτή, την παρακολούθησα (ομολογώ κάπως εκ του μακρόθεν) με την ιδιότητά μου του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΛΠ.

Δυστυχώς, η μελέτη αυτή, και η μετέπειτα επέκτασή της για τις άγονες γραμμές του Υπουργείου Αιγαίου[17], αν και συνολικά σημαντικά υψηλότερου προϋπολογισμού από τη δική μας το 1993, άρα εν δυνάμει πολύ πιο εμπεριστατωμένη, από όσα ξέρω ουδέποτε χρησιμοποιήθηκε από την Πολιτεία, ούτε για χάραξη πολιτικής, ούτε για ο,τιδήποτε άλλο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η επιτροπή Σαραντίτη για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας το 2000 δεν θεώρησε σκόπιμο να αντλήσει κάποια συμπεράσματα από το ΣΕΘΑΜ, πολύ πιθανώς διότι η μελέτη δεν είχε τελειώσει ακόμη και λόγω της μεγάλης πίεσης του χρόνου που υπήρχε. Αλλά ούτε και αργότερα έγινε κάτι τέτοιο, παρ' όλον ότι ο σωστός σχεδιασμός του δικτύου δημοσίων υπηρεσιών προφανέστατα είναι κεντρικό στοιχείο του νέου θεσμικού πλαισίου. Το 2003 το Υπουργείο Αιγαίου φάνηκε να υιοθετεί τα αποτελέσματα της μελέτης που είχε χρηματοδοτήσει για τις άγονες γραμμές, αλλά όταν η Νέα Δημοκρατία έγινε Κυβέρνηση λίγους μήνες μετά, αυτό ακυρώθηκε. Δίκαια ή άδικα, δεν είμαι σε θέση να σχολιάσω. Δεν είναι άλλωστε η πρώτη φορά που κάποιες μελέτες μένουν στο συρτάρι.

Πάντως, παρά τη στασιμότητα περί τα θεσμικά, η ομιλία μου στο ΕΛΙΝΤ το 1998 δείχνει ότι ως ΟΛΠ με απασχολούσαν σοβαρά άλλες πτυχές του ακτοπλοϊκού προβλήματος. Έτσι, αρκετά έργα έγιναν στον επιβατικό λιμένα, έργα που σκοπό είχαν την καλύτερη εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης. Ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης ήταν ιδιαίτερα ευαίσθητος σε τέτοια θέματα, και μπορώ να πω ότι έγινε αρκετή δουλειά. Ήδη με τις νέες θέσεις ακτοπλοΐας στην Ακτή Βασιλειάδη που ετοιμάζαμε, η δυναμικότητα του επιβατικού λιμένα θα αναβαθμιζόταν, και είχαμε προγραμματίσει και διάφορα άλλα έργα. Η μεγάλη και σε σχήμα Π πινακίδα στην Ακτή Τζελέπη (παρόμοια με εκείνες που βλέ-

[17] ΙΜΕΤ, 2002, «Μελέτη σκοπιμότητας (κόστους-οφέλους) εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου (δικτύου άγονων γραμμών)», για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, από Ινστιτούτο Μεταφορών.

πει κανένας στην Εθνική Οδό), την οποία αναρτήσαμε το 1997 και στην οποία φαίνονται οι ακτοπλοϊκοί προορισμοί, καθώς και πολλές άλλες πινακίδες στις υπόλοιπες πύλες και πλήθος άλλων παρεμβάσεων (έργα λιμενικά, έργα ανάπλασης, και άλλα πολλά), έγιναν για να μπορέσει να εξυπηρετηθεί καλύτερα ο επιβάτης. Έτσι, το επιβατικό λιμάνι έγινε σίγουρα πιο λειτουργικό από ό,τι ήταν παλιά, αν και ήταν προφανές ότι χρειαζόταν ακόμη αρκετή δουλειά.

Ένα άλλο θέμα που μας απασχόλησε έντονα στον ΟΛΠ ήταν το τιμολογιακό. Η κατά περίπου 200% (!) αύξηση των τελών ελλιμενισμού των ακτοπλοϊκών πλοίων, την οποία αποφασίσαμε το 1997 και θέσαμε σε εφαρμογή το 1998, ήταν σίγουρα πραξικοπηματική (παρά την απαραίτητη άδεια που πήραμε από το ΥΠΕΘΟ, το οποίο στην αρχή είχε σοβαρή αντίρρηση). Ήταν μια αύξηση που έκανε τους ακτοπλόους να φρυάξουν, άδικα όμως, καθ' όσον τα τέλη αυτά ήταν εξευτελιστικά χαμηλά. Για επιβατικό πλοίο εσωτερικού 500 ποδών, η τιμή που χρεωνόταν για πρυμνοδέτηση ήταν 4.200 δρχ./ημέρα, δηλαδή κάπου 12 ευρώ! Ένα ΙΧ πλήρωνε τότε ελαφρώς λιγότερο για parking, άρα η αύξηση κατά 200% και πάλι λίγη ήτανε. Το 1995 το ποσοστό των εσόδων του ΟΛΠ από τα πλοία της ακτοπλοΐας ήταν 0,7%, και από τον επιβατικό λιμένα γενικά 5,5% (κυρίως διαμέσου των «τελών υπέρ ΟΛΠ» που πλήρωναν οι επιβάτες στα ακτοπλοϊκά εισιτήριά τους). Αντίθετα, το ποσοστό επενδύσεων του ΟΛΠ που πήγαιναν στον επιβατικό λιμένα έφτανε μέχρι και 35%.

Τα λιμενικά τέλη διατηρήθηκαν αμετάβλητα από το 1998 μέχρι τις αρχές του 2006, μια και η προσπάθεια που κάναμε το 2000 να τα αυξήσουμε ξανά απερρίφθη από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (βλ. κεφαλ. 14). Στο διάστημα αυτό των 8 ετών (!) τα λιμενικά τέλη παρέμειναν σταθερά, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά ναύλα κάθε έτος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΗΣ ΘΕΣΜΙΚΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ (2000)

You don't have to be the Dalai Lama
to tell people that life is about change.
John Cleese

Ψάχνοντας το αρχείο μου ανακάλυψα μια ξεχασμένη ομιλία που έδωσα στην ΑΙΓΛΗ του Ζαππείου τον Ιούνιο του 2000, σε μια ημερίδα που διοργάνωσε ένας σύλλογος ταξιδιωτικών πρακτόρων. Είναι ενδιαφέρον να δούμε ένα χαρακτηριστικό απόσπασμα, μια και θέτει αρκετά προβλήματα επί τον τύπον των ήλων. Είχε τίτλο: «Ελληνική ακτοπλοΐα: το 2004 πλησιάζει».

Από πλευράς λιμενικής υποδομής, ας δούμε τι έγινε στον Πειραιά, το πρώτο λιμάνι της χώρας τα τελευταία χρόνια. Ο βασικός στόχος που υιοθετήθηκε ήταν η χρήση του κεντρικού λιμένα ως αμιγώς επιβατικού. Και πράγματι, το μικρό container terminal στην ακτή Βασιλειάδη μεταφέρθηκε και ενσωματώθηκε στο μεγάλο terminal του Νέου Ικονίου, ενώ στη θέση του τελείωσε πρόσφατα ένα μεγάλο λιμενικό έργο για νέες θέσεις ακτοπλοΐας. Επίσης, διάφορες αποθήκες στην Ηετιωνία ακτή κατεδαφίστηκαν και δημιουργήθηκαν χώροι εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας.

Διάφορα άλλα έργα κτιριακά, οδοποιίας, σήμανσης και άλλης υποδομής για τη διευκόλυνση του επιβάτη έγιναν τα τελευταία χρόνια και συνεχίζονται και σήμερα. Τα έργα αυτά έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην πλέον εύρυθμη λειτουργία του επιβατικού λιμένα, ιδίως το καλοκαίρι.

Με τη διαφαινόμενη αύξηση της κίνησης, είναι σαφές ότι πολλά ακόμη πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της χώρας. Αυτό ισχύει και για τα λιμάνια στα μεγάλα αστικά κέντρα (με πρώτο παράδειγμα τον Πειραιά) και για τα λιμάνια στα νησιά.

Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην Κρατική χρηματοδότηση, κεφάλαια θα αναζητηθούν από Κοινοτικά προγράμματα όπως το Ταμείο Συνοχής, το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TENs). Με τη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών (και ίσως αργότερα και άλλων μικρότερων), κεφάλαια επίσης θα μπορούν να αντληθούν και από την ιδιωτική πρωτοβουλία, πιθανώς με τη δημιουργία joint ventures με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, π.χ. θα μπορούσαν να δημιουργήσουν δικά τους terminals.

Είναι άλλωστε γνωστό ότι εκτός από την άρση του cabotage, το 2004 θα γίνουν και οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Αυτό θα είναι διπλή πρόκληση για τον Πειραιά, ώστε να αντιμετωπίσει με επιτυχία την αύξηση της κίνησης. Σχεδιάζεται μια μείζων ανάπλαση του επιβατικού

λιμένα του Πειραιά (στα πρότυπα παρόμοιων αναπλάσεων στο εξωτερικό, π.χ. στη Βαρκελώνη), η οποία θα πρέπει να επιζητήσει και την ενεργό συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ξενοδοχεία, συνεδριακό κέντρο, ενυδρείο, καταστήματα κλπ. είναι αδύνατο να χρηματοδοτηθούν με βάση το σημερινό μοντέλο εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι ο ΟΛΠ δεν χρηματοδοτείται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, και δεδομένου ότι τα έσοδα του επιβατικού λιμένα είναι χαμηλά (ιδίως της ακτοπλοΐας), οποιοδήποτε μείζον έργο στον επιβατικό λιμένα ουσιαστικά επιδοτείται από τα έσοδα του ΟΛΠ στο container terminal. Αυτό κάποτε θα πρέπει να διορθωθεί. Πρόθεση είναι οι παρεμβάσεις αυτές να γίνουν στο πλαίσιο της διαδικασίας περαιτέρω θεσμικής μετεξέλιξης του ΟΛΠ.

Υπάρχει εδώ και ένα άλλο θέμα. Έτσι όπως εγκρίνονται οι άδειες και τα δρομολόγια από το ΥΕΝ, και με δεδομένη την προτίμηση πολλών εταιρειών να φεύγουν τα πλοία τους την ίδια ώρα, δημιουργείται πρόβλημα χώρου στις ώρες αιχμής.

Δυστυχώς, η κατάσταση δεν προβλέπεται να βελτιωθεί στο εγγύς μέλλον, καθ' όσον πληροφορούμεθα (πολλές φορές περιστασιακά) ότι αναμένονται σύντομα και αρκετά άλλα πλοία, οι ώρες αναχώρησης των οποίων είναι ήδη καθορισμένες χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με εμάς (και εν πολλοίς αλληλοεπικαλυπτόμενες). Δεν είναι διόλου σαφές με ποιο τρόπο θα μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε όλες τις ανάγκες αυτές με τη σημερινή λιμενική χωρητικότητα και υποδομή. Θα προτιμούσαμε σίγουρα αντί να φεύγουν όλα τα πλοία την ίδια ώρα, να υπάρχει κλιμάκωση των αναχωρήσεων, ώστε να χρησιμοποιείται πιο ορθολογικά η χωρητικότητα του λιμανιού. Θέλουμε να βρούμε λύσεις, ελπίζουμε ότι θα τις βρούμε, προγραμματίζουμε νέες θέσεις ακτοπλοΐας το επόμενο έτος, αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε και θαύματα.

ΣΧΟΛΙΑ

Η ομιλία αυτή δίνει μια πρώτη γεύση των θέσεών μου για την ακτοπλοΐα από την οπτική του πρώτου λιμανιού της χώρας, παραμονές της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου· θέσεων που θα είχα την ευκαιρία να αναπτύξω περαιτέρω στην επιτροπή Σαραντίτη, όπως θα δούμε στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο.

Ένα βασικό θέμα που αφορούσε τον Πειραιά και θα το έθετα και επίσημα στο ΥΕΝ ως ΟΛΠ, είχε να κάνει με τη διαχείριση της πεπερασμένης χωρητικότητας του λιμανιού υπό καθεστώς απελευθέρωσης και σε περιόδους αιχμής. Με δεδομένη την επιθυμία σχεδόν όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών να φεύγουν τα πλοία τους ακριβώς την ίδια ώρα το πρωί (συνήθως 8.00), αυτό έβαζε ένα πολύ μεγάλο βάρος στο λιμάνι, το οποίο έπρεπε να είχε διαθέσιμες πολύ περισσότερες θέσεις πλεύρισης από όσες θα είχε αν οι αναχωρήσεις ήταν κατανεμημένες χρονικά. Αυτό σήμαινε πολύ πιο εκτεταμένες υποδομές μόνο και μόνο για να υπάρχει η δυνατότητα κάλυψης της κίνησης στις ελάχιστες αυτές ώρες της αιχμής, ενώ μετά το λιμάνι ήταν περίπου άδειο. Όμως, εκτεταμένες υποδομές συνεπαγόταν και εκτεταμένα κονδύλια. Από την άλλη πλευρά, το ΥΠΕΘΟ δεν μας άφηνε να χρεώσουμε αυτά που έπρεπε στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, δηλαδή η πολιτεία μας υποχρέωνε να διατηρούμε ελ-

λειμματικό το επιβατικό λιμάνι, επιδοτώντας το σταυρωτά από άλλες κερδοφόρες δραστηριότητες (όπως το container terminal) με πλείστες όσες στρεβλώσεις και άλλες παρενέργειες.

Στον ΟΛΠ, από τα τέλη του 1998 είχαμε θεσμοθετήσει το σύστημα της εξυπηρέτησης πλοίων με «rendez vous» για την επίλυση του προβλήματος της διαχείρισης της πεπερασμένης χωρητικότητας του container terminal και του car terminal (ένα σύστημα που, από όσα ξέρω, καταργήθηκε αφού έφυγα το 2002 και επανήλθε ξανά το 2006, αλλά όχι σε μόνιμη βάση).

Στην απλούστερη μορφή της, εξυπηρέτηση με rendez vous σημαίνει ότι παρέχεται η δυνατότητα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία να δεσμεύεται έναντι του ΟΛΠ ότι οι αφίξεις των πλοίων της θα πραγματοποιούνται περιοδικά και σε συγκεκριμένες και προκαθορισμένες μέρες και ώρες (π.χ. κάθε Πέμπτη στις 2 το μεσημέρι). Εάν όντως οι αφίξεις πραγματοποιούνταν τότε (δηλαδή εάν τα πλοία ήταν συνεπή στο rendez vous), τότε ο ΟΛΠ θα δεσμευόταν ότι θα διέθετε άμεσα προβλήτα, προσωπικό και μέσα φορτοεκφόρτωσης στα πλοία αυτά. Στις περιπτώσεις δηλαδή αυτές, ο ΟΛΠ θα παρείχε προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση τέτοιων πλοίων. Σε όσες περιπτώσεις τα πλοία δεν ήταν συνεπή στο rendez vous, τότε θα εξυπηρετούντο όπως άλλα πλοία που δεν είχαν ενταχθεί σε ένα τέτοιο σύστημα (δηλαδή θα μπαίνανε στην κανονική ουρά προτεραιότητας).

Σε γενικότερο πλαίσιο, μία ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε να κάνει «κράτηση» (reservation) εξυπηρέτησης για μία προκαθορισμένη χρονική στιγμή στο μέλλον (όπως κάποιος κάνει κράτηση θέσης σε αεροπορική πτήση), υπό την προϋπόθεση ότι α) ο ΟΛΠ θα μπορούσε να ανταποκριθεί στην κράτηση αυτή (δηλαδή θα ήταν διαθέσιμα προβλήτα, προσωπικό και μέσα φορτοεκφόρτωσης κατά το ζητούμενο χρόνο) και β) η ναυτιλιακή εταιρεία θα ήταν συνεπής στην κράτηση αυτή.

Προφανώς, το σύστημα αυτό είχε επινοηθεί για τα φορτηγά πλοία και δεν ήταν άμεσα εφαρμόσιμο στα ακτοπλοϊκά. Για τα τελευταία, κάτι άλλο, ίσως παρεμφερές, έπρεπε να προταθεί.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΕΟΡΤΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 2932 (2000)

The price of greatness
is responsibility.
Winston Churchill

Η συμμετοχή μου στην επιτροπή ειδικών υπό το Βασίλη Σαραντίτη (δικηγόρο, πρώην Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας) για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας μου έδωσε την τέλεια ευκαιρία να αναπτύξω τις απόψεις μου για το τι έπρεπε να γίνει για την εναρμόνιση της Ελληνικής ακτοπλοϊκής νομοθεσίας με την Κοινοτική. Στην επιτροπή αυτή με τοποθέτησε το καλοκαίρι του 2000 ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, τιμή για την οποία εξακολουθώ να του είμαι ευγνώμων. Εκτός από μένα μετείχαν πολλοί άλλοι. Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Ανδρέας Συρίγος, ο Πρόεδρος της ΠΝΟ (Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας) Γιάννης Χαλάς, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπύρος Αλεξανδράτος, ο Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Παντελής Σφηνιάς, η Διευθύντρια του Γραφείου του Παπουτσή στο ΥΕΝ Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου (μετέπειτα Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑΣΟΚ), ο Πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ (Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος) Πάρις Κουκουλόπουλος, ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού Δημήτρης Τζουγανάτος, καθώς και άλλοι πολλοί (η επιτροπή αποτελούνταν από συνολικά 17 άτομα).

Από τις αρχικές συζητήσεις που είχα μαζί του, απεκόμισα την εντύπωση ότι ο Χρήστος Παπουτσής ήθελε ειλικρινά να θεσμοθετήσει ένα πραγματικό πλαίσιο απελευθέρωσης και να εισάγει μια ισχυρή δόση ανταγωνισμού στο όλο ακτοπλοϊκό σύστημα, μη βλέποντας με καθόλου καλό μάτι τις μονοπωλιακές καταστάσεις που είχαν δημιουργηθεί σε πολλά κομμάτια της ακτοπλοϊκής πίτας. Ιδίως στις γραμμές της Κρήτης, με τις Κρητικές εταιρείες (ΜΙΝΟΑΝ, ΑΝΕΚ και ΛΑΝΕ) να έχουν το απόλυτο μονοπώλιο, ενώ το όργανο εκείνο του ΥΕΝ που λεγόταν ΓΕΑΣ συστηματικά απέρριπτε αιτήσεις άλλων (όπως η SUPERFAST και οι γραμμές Στρίντζη) να μπουν και αυτοί στις γραμμές αυτές. Καμμία επαρκώς τεκμηριωμένη εξήγηση δεν δινόταν ποτέ για τη συστηματική αυτή άρνηση, αλλά ανεπίσημα είχα ακούσει διάφορα επιχειρήματα που μου φαινόταν ανεδαφικά. Υπόψη ότι με το τότε ισχύον καθεστώς παροχής αδειών σκοπιμότητας, οι άδειες αυτές ήταν αορίστου χρόνου, δηλαδή άπαξ και δινόταν η άδεια σε ένα πλοίο για κάποια γραμμή, το πλοίο αυτό είχε το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής αυτής επ' αόριστον, δηλαδή θεωρητικώς μέχρι το όριο της 35ετίας, ή μέχρι να βούλιαζε. Εξ ου και η προσπάθεια εισόδου μη Κρητικών ακτοπλοϊκών εταιρειών στις γραμμές της Κρήτης συνεχώς αποτύγχανε, είτε με το πρόσχημα ότι η τρέχουσα εξυπηρέτηση ήταν επαρκής και δεν χρειαζόταν άλλοι στην αγορά, είτε με το πρόσχημα ότι δεν επαρκούσε η λιμενική υποδομή για τις νέες εταιρείες, είτε τέλος με το επιχείρημα ότι η είσοδος τρίτων

θα ενείχε το ρίσκο να καταστήσει τους «έχοντες και κατέχοντες» προβληματικές επιχειρήσεις!

Εκτός από το μονοπώλιο των Κρητικών εταιρειών, μια άλλη παρόμοια κατάσταση είχε δημιουργηθεί στο Αιγαίο μόλις πρόσφατα, περίπου ένα χρόνο πριν, με τη σύσταση της εταιρείας HELLAS FERRIES, θυγατρικής της MINOAN FLYING DOLPHINS, στην οποία μεγαλομέτοχος ήταν η MINOAN LINES. Μέσω της HF, η MFD είχε αγοράσει ένα μεγάλο μέρος του συμβατικού ακτοπλοϊκού στόλου (κυρίως τα πεπαλαιωμένα συμβατικά ακτοπλοϊκά, όπως ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ, ΠΗΓΑΣΟΣ, ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΞΠΡΕΣ κλπ.) και δημιούργησε με τον τρόπο αυτό ένα οιονεί μονοπώλιο σε πολλές γραμμές του Αιγαίου. Η παράλληλη εξαγορά της CERES (υδροπτέρυγα) από την MFD επέτεινε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα αυτό. Με στόλο 80 πλοίων, η MFD κατείχε το 90% της αγοράς σε ορισμένες γραμμές του Αιγαίου. Ήμουν περίεργος, το ΥΕΝ και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, είχαν κάποια άποψη για το θέμα αυτό; Ήταν κάτι που το έβλεπαν και συμφωνούσαν, ή ήταν κάτι που τους ξέφυγε και θέλανε να το διορθώσουν; Ή ήταν μήπως μια κατάσταση την οποία είχε συνειδητά ενθαρρύνει το ΥΕΝ με το σκεπτικό ότι μόνο με εταιρείες μαμούθ θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί η πιθανή είσοδος ξένων στην αγορά το 2004;

Μια σαφής παρενέργεια της μονοπωλιακής εκμετάλλευσης ήταν τα υψηλότερα ναύλα, όπως δείχνει ο κατωτέρω συγκριτικός πίνακας από σχετική μελέτη του ΟΟΣΑ[18].

Box 6. Prices in the Aegean vs. Adriatic

The Adriatic has had free pricing for several years. Fares in the Adriatic are much lower, per unit distance, than fares in the Aegean. Two very popular routes are Piraeus-Heraklion, Crete, a distance of 175 nautical miles, and Patras-Ancona, Italy, a distance of 510 nautical miles. As the table shows, the price per unit distance is much lower for the Adriatic route.

	Piraeus-Heraklion		Patras-Ancona	
	Fare (GRD)	GRD/nautical mile	Fare (GRD)	GRD/nautical mile
Passengers	63 000	360	145 600	285
Car	33 700	193	31 200	61
Truck	156 750	896	140 000-170 000	275-333

Assumptions: Passengers: two persons in a double outside cabin; Truck: 16.5 meters (price includes tax, which is normally rebated).

Βλέπουμε δηλαδή ότι ανά ναυτικό μίλι, ο επιβάτης της γραμμής της Κρήτης πλήρωνε 26% περισσότερα από εκείνον της γραμμής της Ιταλίας, ένα ΙΧ 216% πιο πάνω, ενώ ένα

[18] OECD, 2000, «Regulatory reform in electricity, domestic ferries and trucking», OECD Reviews of Regulatory Reform- Regulatory Reform in Greece.

φορτηγό μέχρι και 225% πιο πάνω! Και αυτό παρά το γεγονός ότι οι Κρητικές εταιρείες, με πολυμετοχική σύνθεση «λαϊκής βάσης», υποτίθεται ότι έπρεπε να λειτουργούν με άλλα, περισσότερο «κοινωνικά» κριτήρια. Υπόψη ότι οι εταιρείες αυτές ήταν και στη γραμμή της Αδριατικής, και μάλιστα με τα πιο σύγχρονα πλοία τους. Γιατί λοιπόν για Ιταλία χρέωναν λιγότερο και για Κρήτη περισσότερο; Ήταν σαφές ότι κάτι δεν πήγαινε καλά.

Στον αντίποδα της προσπάθειας για την απελευθέρωση ήταν τα οργανωμένα εκείνα συμφέροντα που είχαν καρπωθεί τα οφέλη της μονοπωλιακής εκμετάλλευσης επί χρόνια, και προφανώς δεν θα είχαν αντίρρηση να διατηρηθεί ένα τέτοιο καθεστώς όσο περισσότερο γινόταν. Ο Παντελής Σφηνιάς, με τη διπλή ιδιότητα του υψηλόβαθμου στελέχους της MINOAN και της MFD και του Προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, θα μπορούσε κάλλιστα να θεωρηθεί ως ο πλέον high-profile spokesman των κύκλων αυτών. Η επιχειρηματολογία τους δεν ήταν ότι η απελευθέρωση ήταν κακή και δεν έπρεπε να γίνει. Όμως, κάτι τέτοιο είχα την εντύπωση ότι εννοούσαν εμμέσως πλην σαφώς. Σαν παράδειγμα, έλεγαν ότι δεν είχε νόημα να γινόταν απελευθέρωση αν δεν απελευθερωνόταν και άλλα πράγματα, όπως το καθεστώς σύνθεσης των πληρωμάτων (όπου η Ελληνική νομοθεσία ήταν σαφώς δυσμενέστερη για τους πλοιοκτήτες από ό,τι μερικές ξένες σημαίες), το καθεστώς απαγόρευσης απόπλου (όπως στους διεθνείς πλόες, όπου μόνο ο καπετάνιος αποφασίζει αν θα φύγει το πλοίο), τα όρια ηλικίας, και άλλα διάφορα, τα οποία ήταν περίπου απίθανο να άλλαζαν στο ορατό μέλλον.

Έστειλα στο Σαραντίτη τις μέχρι τότε εργασίες μου επί του θέματος. Η διπλή μου ιδιότητα ως Καθηγητή του ΕΜΠ και ως Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, του πρώτου λιμανιού της Ελλάδας για την ακτοπλοΐα, κάτι χρήσιμο ίσως μπορούσε να συνεισφέρει. Του επεσήμανα ότι οπωσδήποτε θα έπρεπε να οριοθετηθεί το αντικείμενο της επιτροπής, ώστε η δουλειά να ήταν εστιασμένη. Σαν παράδειγμα, θα μιλούσαμε για τις συνθέσεις των πληρωμάτων; Για τους κανονισμούς ασφάλειας; Για την απαγόρευση απόπλου; Ή μόνο για θέματα λειτουργίας της αγοράς;

Ήταν σαφές ότι η απελευθέρωση δεν θα ήταν εύκολη υπόθεση. Αυτό άλλωστε φάνηκε, μεταξύ άλλων, από μια τεταμένη συζήτηση που είχαμε ο Σπύρος Αλεξανδράτος και εγώ με τον Παντελή Σφηνιά, όταν ο τελευταίος μας κάλεσε στο γραφείο του να συζητήσουμε την εισήγηση που ο Αλεξανδράτος και εγώ είχαμε αναλάβει να καταθέσουμε στην επιτροπή για τις ελεύθερες γραμμές και τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. «Εσείς οι δυο, θα τελειώσετε κάποτε με την επιτροπή, εγώ όμως, θα παραμείνω στην ακτοπλοΐα, είναι το ψωμί μου», μας είπε. Αυτό ήταν αλήθεια, αλλά ήμουν αποφασισμένος να τα πω όπως νόμιζα. Δεν ήμουν δέσμιος κανενός συμφέροντος.

Σε συνεννόηση λοιπόν με τον Αλεξανδράτο, ο οποίος ήταν υπέρμαχος της απελευθέρωσης, κατέθεσα πρώτα το εξής υπόμνημα:

1. Απελευθέρωση θαλάσσιων συγκοινωνιών.

1.1 ***Τι σημαίνει απελευθέρωση κλπ.:*** Σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να δρομολογεί

όποιο πλοίο θέλει, σε όποια γραμμή θέλει, για όσο χρονικό διάστημα θέλει, με ό,τι ναύλους θέλει, και ό,τι υπηρεσίες επί του πλοίου θέλει (καμπίνες, θέσεις, εστιατόρια κλπ.). Θα μπορεί αν θέλει να αλλάζει το πλοίο, το δρομολόγιο, τους ναύλους, τη συχνότητα, και τις επί πλοίου υπηρεσίες όποτε θέλει, αλλά με δική του ευθύνη και με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα και τη φήμη της εταιρείας του. Στη διαδικασία αυτή, δεν θα χρειάζεται να πάρει καμμία έγκριση από το ΥΕΝ, εκτός από ό,τι αφορά τις προδιαγραφές ασφάλειας του πλοίου. Θα χρειαστεί όμως να εξασφαλίσει από τους λιμένες στους οποίους δρομολογεί το πλοίο, ότι υπάρχει η απαραίτητη δυνατότητα προσόρμισης και ελλιμενισμού κατά τους συγκεκριμένους χρόνους που θέλει (βλ. και 1.6 κατωτέρω). Θα πρέπει επίσης να αναλάβει μια ελάχιστη υποχρέωση ενημέρωσης του κοινού περί του δρομολογίου, ωραρίου, πλοίου κλπ. και έκδοσης εισιτηρίων με σωστό ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης.

1.2 ***Πώς θα ρυθμιστεί η απελευθέρωση:*** Όπως ακριβώς έχει ήδη ρυθμισθεί στο διάδρομο της Αδριατικής, βλ. και ΝΔ 288/11-11-69 (ΦΕΚ Α 182), άρθρο 2: Δήλωση στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης, ένα μήνα πριν την έναρξη. Δεν χρειάζεται να ξαναεφεύρουμε τον τροχό!

1.3 ***Προϋποθέσεις απελευθέρωσης:*** Η εταιρεία να είναι συνεπής φορολογικά, να μην είναι υπό πτώχευση ή εκκαθάριση, τα πλοία της να πληρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας που ορίζει η σχετική διεθνής νομοθεσία, με την οποία θα πρέπει να εναρμονισθούμε αν δεν έχουμε ήδη (STCW, SOLAS, ISM Code, High Speed Craft Code, κλπ.) και οι χώροι ενδιαίτησης του πλοίου να πληρούν προδιαγραφές καθαριότητας και υγιεινής. Επίσης να έχει πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων, τόσο στον Πειραιά όσο και στα νησιά.

Όλες οι γραμμές που ακτοπλοϊκές εταιρείες θέλουν να ξεκινήσουν σε παρόμοια βάση ελεύθερης δρομολόγησης θα πρέπει να εγκρίνονται αυτόματα, υπό την προϋπόθεση τήρησης των ως άνω όρων. Γραμμές μεγάλης κίνησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (π.χ. Κρήτη, Χίος-Μυτιλήνη, Ρόδος) θα μπορούσαν να απελευθερωθούν πολύ νωρίτερα από το 2004. Γραμμές για τις οποίες θα διαπιστωθεί ότι δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον εμπίπτουν στην κατηγορία γραμμών δημοσίων υπηρεσιών (βλ. ενότητα 2).

1.4 ***Καθορισμός ναυλολογίου:*** Στις απελευθερωμένες γραμμές, όλοι οι ναύλοι είναι ελεύθεροι και δεν υπάρχει καμμία παρέμβαση από το ΥΕΝ ή άλλο υπουργείο (π.χ. ΥΠΕΘΟ). Όλες οι τυχόν εκπτώσεις στους ναύλους καθορίζονται από την εταιρεία και όχι από το Δημόσιο. Η εταιρεία υποχρεούται να δημοσιοποιεί τους ναύλους της στα ΜΜΕ, internet κλπ. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (ή άλλο ειδικά θεσμοθετημένο όργανο) έχει το δικαίωμα παρέμβασης μόνο αν διαπιστώσει ότι υπάρχει περίπτωση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης από μια εταιρεία σε κάποια γραμμή, ή περίπτωση σύμπραξης (collusion) μεταξύ εταιρειών (βλ. και περίπτωση προσφυγής ΕΕ κατά εταιρειών της Αδριατικής). Στις απελευθερωμένες γραμμές, τέτοιες περιπτώσεις δεν θα είναι τόσο πιθανές, χωρίς βέβαια να μπορούν να αποκλεισθούν.

1.5 ***Καθεστώς λιμενικών τελών:*** Το θέμα δεν έχει άμεση σχέση με την απελευθέρωση.

Οι λιμένες να χρεώνουν στον επιβάτη, στο φορτίο και στο πλοίο ό,τι θεωρούν σκόπιμο για να ανακτήσουν το κόστος της σχετικής υποδομής και λειτουργίας, χωρίς διακρίσεις και στη βάση «user pays» (βλ. και Πράσινη Βίβλο ΕΕ). Αν το κόστος αυτό δεν είναι σκόπιμο να ανακτηθεί από τους χρήστες (π.χ. για λιμένες της περιφέρειας), τότε πρέπει να το καλύψει η Πολιτεία. Οι λιμένες θα μπορούν να κάνουν joint ventures με ακτοπλοϊκές εταιρείες ή να συνάπτουν συμβάσεις μαζί τους για λειτουργία terminals, παραχώρηση κρηπιδωμάτων, slots κλπ.

1.6 ***Θέματα λιμενικής εξυπηρέτησης:*** Είναι από τα πιο βασικά θέματα που άπτονται της απελευθέρωσης, ιδίως στο βαθμό που η κίνηση αναμένεται να αυξηθεί. Τα λιμάνια (και ιδίως αυτό του Πειραιά, που έχει τη μερίδα του λέοντος στη συνολική κίνηση) πρέπει να εμπλακούν ουσιαστικά στην όλη διαδικασία νέων γραμμών, είτε αυτές δημιουργούνται ελεύθερα από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, είτε επιβάλλονται από την Πολιτεία. Δεν είναι δυνατό να θέλουν όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να έχουν την ίδια ώρα αναχώρησης από τον Πειραιά και να αναμένουν ότι το λιμάνι θα έχει πάντα απεριόριστη δυνατότητα ικανοποίησης αυτών των αιτημάτων, ξοδεύοντας δισεκατομμύρια για την επέκταση της σχετικής λιμενικής υποδομής (χωρίς να μπορεί να εισπράξει και πολλά για τις επενδύσεις αυτές), τη στιγμή που η ίδια κίνηση θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί άνετα με την υπάρχουσα υποδομή αν τα δρομολόγια ήταν σε διαφορετικές ώρες.

1.7 ***Διάφορα:*** Θα πρέπει να διευκρινισθούν ορισμένα θέματα ώστε οι πλοιοκτήτες, Έλληνες και ξένοι, να ξέρουν τους κανόνες του παιχνιδιού, οι οποίοι να είναι ίδιοι για όλους. Αυτά είναι ενδεικτικά:

- Καθεστώς σύνθεσης πληρώματος: Η Πολιτεία να απεμπλακεί τελείως από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης. Υποχρεωτική γνώση Ελληνικής γλώσσας σε κάποιο ποσοστό του πληρώματος; Host state rules[19]?
- Όρια ηλικίας: Η νομοθεσία να εναρμονισθεί με τη διεθνή (καθεστώς γραμμών Αδριατικής). Έτσι και αλλιώς, τα παλιά πλοία δεν θα τηρούν τις νέες προδιαγραφές ασφάλειας για τα Ro/Ro και δεν θα επιζήσουν σε μια απελευθερωμένη αγορά.
- Φορολογία: Να εξετασθεί αν απαιτείται εναρμόνιση του φορολογικού καθεστώτος των ακτοπλοϊκών εταιρειών με εκείνο των άλλων χωρών, ώστε να μην εγερθούν θέματα αθέμιτου ανταγωνισμού.
- Άδειες που έχουν ήδη χορηγηθεί: Αυτές θα καταργηθούν όταν το νέο σύστημα τεθεί σε εφαρμογή. Το ίδιο ισχύει για τη ΓΕΑΣ, η οποία επίσης πρέπει να καταργηθεί.
- Εξαγορές και συγχωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών: Να ελέγχονται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή άλλο σχετικό όργανο, ώστε να αποφεύγονται μονοπωλιακές καταστάσεις.

[19] Τα δυο ερωτηματικά σημαίνουν ότι οι θέσεις μου επί των θεμάτων αυτών δεν είχαν ακόμη πλήρως διαμορφωθεί.

2. Διασφάλιση δημοσίου συμφέροντος.

2.1 ***Πώς ορίζεται το δημόσιο συμφέρον:*** Ένας ορισμός θα μπορούσε να ήταν ο εξής: *Η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδας, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή, η κινητικότητα του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.*

Ο Κανονισμός 3577/92 παρέχει τη δυνατότητα στο ΥΕΝ να διασφαλίσει το στόχο αυτό, μέσω του *Άρθρου 4* (γραμμές δημοσίων υπηρεσιών). Αλλά για να το κάνει αυτό, το ΥΕΝ θα πρέπει να αλλάξει ριζικά τη σημερινή διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Αυτή σήμερα καλύπτει ***όλα*** τα δρομολόγια, από, προς και ανάμεσα σε ***όλα*** τα νησιά. Μερικά από αυτά τα νησιά οι πλοιοκτήτες ***θέλουν*** να τα εξυπηρετούν και δεν χρειάζεται κανένα κίνητρο για να το κάνουν. Παρ' όλα αυτά, δεν έχουν αυτή την ελευθερία. Προκειμένου να αποκτήσει άδεια σκοπιμότητας για τη λειτουργία ενός πλοίου, ο πλοιοκτήτης πρέπει να δεχθεί να εξυπηρετήσει και νησιά που ***δεν*** επιθυμεί να εξυπηρετήσει, κάτω από όρους που υπαγορεύονται από το ΥΕΝ και αφορούν ***όλες*** τις πλευρές της υπηρεσίας που παρέχεται. Αν αποδεχτεί αυτό το μέρος του πακέτου, τότε θα του επιτραπεί να εξυπηρετεί και άλλα νησιά, που του διαλέγει πάλι το ΥΕΝ και κάτω από όρους που υπαγορεύονται πάλι από το ΥΕΝ. Ο πλοιοκτήτης είτε αποδέχεται όλο το πακέτο, είτε το απορρίπτει. Συζητήσεις και διαπραγματεύσεις λαμβάνουν χώρα, αλλά οι επιλογές του πλοιοκτήτη είναι ή να δεχτεί ή να πάει το πλοίο του κάπου αλλού.

Θα δεχθεί η Κοινότητα ότι όλες οι γραμμές πρέπει να καθορίζονται από το ΥΕΝ (όπως σήμερα); Όχι, διότι αυτό αντίκειται στο πνεύμα του Κανονισμού περί ελευθερίας του ανταγωνισμού, που είναι ακριβώς ο στόχος για τον οποίο και δημιουργήθηκε ο Κανονισμός. Επομένως, ο συμβιβασμός ανάμεσα στον Κανονισμό και την πρακτική του ΥΕΝ εναπόκειται στο ΥΕΝ.

Εξ άλλου, το σημερινό σύστημα σαφώς δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον. Με τις μονοπωλιακές καταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί (ώστε οι γραμμές να είναι βιώσιμες, ή και για άλλους λόγους), ούτε οι ναύλοι είναι τόσο προσιτοί σε μερικές γραμμές, ούτε η ποιότητα υπηρεσιών είναι η καλύτερη δυνατή. Τα περισσότερα νέα πλοία πάνε στην Αδριατική, εκεί που υπάρχει ανταγωνισμός και υπάρχουν σαφείς ενδείξεις υποβάθμισης της ποιότητας υπηρεσιών, εκεί όπου ο λίγος ανταγωνισμός που υπήρχε σταμάτησε. Σε μερικές γραμμές, η ακτοπλοΐα χάνει από το αεροπλάνο.

2.2 ***Κριτήρια επιλογής γραμμών «δημοσίων υπηρεσιών»:*** Κατά το Άρθρο 4, αυτές ορίζονται ως εκείνες που ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα επέλεγε να εξυπηρετήσει οικειοθελώς. Επειδή με την απελευθέρωση η έννοια της γραμμής καθίσταται περισσότερο ρευστή (θα μπορούσε να υπήρχε ένα τεράστιο πλήθος γραμμών, όχι αναγκαστικά αυτές που υπάρχουν σήμερα, και

η κάθε εταιρεία να έχει το δικό της δίκτυο), είναι καλύτερα να μιλάμε για λιμένες δημοσίου συμφέροντος (βλ. αμέσως μετά).

2.3 ***Κριτήρια επιλογής λιμένων δημοσίου συμφέροντος:*** Ομοίως, αυτοί ορίζονται ως εκείνοι που ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα αποφάσιζε να εξυπηρετήσει οικειοθελώς, ή θα το αποφάσιζε μόνο για το καλοκαίρι που η κίνηση είναι επαρκής. Η επιλογή τους μπορεί να γίνει με τη διαδικασία που ορίζεται αμέσως μετά.

2.4 ***Διαδικασία καθορισμού γραμμών/ λιμένων δημοσίου συμφέροντος:*** Από το σύνολο των λιμένων της Ελλάδας, μερικοί με εξαιρετικά μικρή κίνηση ή/και σε απομεμακρυσμένες περιοχές, είναι σαφές ότι ανήκουν στην κατηγορία αυτή (π.χ. Φούρνοι, Λειψοί, Εύδηλος, Αγαθονήσι, Καστελόριζο, Ελαφόνησος κλπ.). Άλλοι λιμένες, με μεγάλη κίνηση, είναι σαφές ότι δεν ανήκουν (π.χ. Πειραιάς, Ηράκλειο, Θεσ/νίκη, Χανιά, Χίος, Μυτιλήνη κλπ.). Υπάρχουν και μερικοί λιμένες οι οποίοι δεν είναι εξαρχής σαφές σε ποια κατηγορία ανήκουν, ή ανήκουν στη μια κατηγορία το καλοκαίρι και στην άλλη το χειμώνα (π.χ. Κέα, Κύθηρα, Σίφνος, Σύμη κλπ.).

Ποιοι είναι οι λιμένες αυτοί (ανά κατηγορία) μπορεί να προσδιορισθεί από το ΥΕΝ μετά από ανάλυση της κίνησης (ζήτησης) στους λιμένες αυτούς και μετά από αξιολόγηση του ενδιαφέροντος (προσφοράς) των ακτοπλοϊκών εταιρειών να εξυπηρετήσουν τους λιμένες αυτούς οικειοθελώς, μετά από κατάλληλη πρόσκληση ενδιαφέροντος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα πρέπει να υπάρχουν δικλείδες ασφαλείας (π.χ. εγγυήσεις) ώστε το ενδιαφέρον που θα εκδηλωθεί να είναι πραγματικό και όχι υποθετικό.

Επειδή για μερικούς από τους λιμένες για τους οποίους θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον για ελεύθερη δρομολόγηση είναι ενδεχόμενο είτε η συχνότητα είτε η τιμή στην οποία προσφέρεται η υπηρεσία να μην κριθούν ικανοποιητικές από την Πολιτεία, τέτοιοι λιμένες θα μπορούν να ενταχθούν στο σύνολο των λιμένων δημοσίου συμφέροντος. Στο σύνολο αυτό θα μπορούν επίσης να ενταχθούν προσωρινά λιμένες στους οποίους η εξυπηρέτηση καθίσταται προβληματική για οποιοδήποτε λόγο (π.χ. πτώχευση μιας από τις εταιρείες που τους εξυπηρετεί).

Μετά από την κατηγοριοποίηση των λιμένων ως άνω, θα πρέπει η Πολιτεία να σχεδιάσει το δίκτυο λιμένων δημοσίου συμφέροντος του καλοκαιριού και το αντίστοιχο του χειμώνα, και μόνο για τους λιμένες όπου δεν υπάρχει ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης ή υπάρχει περιορισμένο ενδιαφέρον. Θα πρέπει να καθορίσει τις ελάχιστες επιθυμητές συχνότητες εξυπηρέτησης αυτών των λιμένων, μετά από ανάλυση της κίνησης (καλοκαίρι-χειμώνα), τα ελάχιστα προσόντα πλοίων, καθώς και μέγιστα επίπεδα ναύλων. Οι λιμένες αυτοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε «υποδίκτυα» (π.χ. Δυτικές Κυκλάδες, Αργοσαρωνικός κλπ.). Για κάθε ένα από αυτά, θα προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός σε Ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάθεση της εξυπηρέτησης των λιμένων αυτών σε ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι συμβάσεις αυτές θα πρέπει να προβλέπουν τα εξής:

- Διάρκεια σύμβασης (πρόταση να είναι το πολύ 5ετής).
- Λιμένες προσέγγισης (δρομολόγιο).

- Συχνότητα προσέγγισης.
- Προσόντα πλοίων (ταχύτητα, μεταφορική ικανότητα, ενδιαίτηση κλπ.).
- Ναύλοι ανά κατηγορία υπηρεσίας.
- Κριτήρια και προϋποθέσεις επιδότησης.
- Εγγυήσεις καλής εκτέλεσης/ κυρώσεις κακής εκτέλεσης.

Για αποφυγή προβληματικών καταστάσεων, θα ήταν επιθυμητό τουλάχιστον δυο ανεξάρτητες ακτοπλοϊκές εταιρείες να εξυπηρετούν κάθε λιμένα, είτε ελεύθερα, είτε ως δημόσια υπηρεσία.

2.5 ***Δυνατότητα επιδότησης, θέσπιση άλλων κινήτρων κλπ.:*** Πρέπει να υπάρχει επιδότηση στον πλοιοκτήτη αν αποδεδειγμένα υπάρχει ζημία στη λειτουργία μιας γραμμής δημόσιας υπηρεσίας. Η επιδότηση θα πρέπει να γίνεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι από επίναυλο στις ελεύθερες γραμμές, διότι το τελευταίο θα δημιουργούσε στρέβλωση στην αγορά (στρέβλωση του ανταγωνισμού στις ελεύθερες γραμμές, επιβάρυνση των κατοίκων των νησιών κλπ.). Η διατήρηση δικτύου δημοσίων υπηρεσιών εξυπηρετεί το στρατηγικό συμφέρον όλης της χώρας και όχι των επιβατών για νησιά με μεγάλη κίνηση, ή εκείνων που πάνε για διακοπές, ώστε μόνο αυτοί να πληρώνουν.

Όσο για κίνητρα στους πλοιοκτήτες που βάζουν πλοία στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, θα μπορούσαν να θεσπισθούν φοροαπαλλαγές, επιδότηση επιτοκίων για δάνεια για τα πλοία που χρησιμοποιούν για τις γραμμές αυτές, ή άλλα κίνητρα. Προσοχή όμως, αυτά δεν πρέπει να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις ελεύθερες γραμμές!

Τους κατέθεσα επίσης και το εξής συμπληρωματικό υπόμνημα που αφορούσε τα λιμάνια:

ΜΕΡΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Στην προηγούμενή μου εισήγηση (ενότητα 1) είχα προτείνει ότι για ελεύθερη δρομολόγηση η ναυτιλιακή εταιρεία θα χρειαστεί, μεταξύ άλλων, να εξασφαλίσει από τους λιμένες στους οποίους δρομολογεί το πλοίο, ότι υπάρχει η απαραίτητη δυνατότητα προσόρμισης και ελλιμενισμού κατά τους συγκεκριμένους χρόνους που θέλει.

Αυτό σημαίνει ότι η έναρξη δρομολογίου θα πρέπει να προϋποθέτει την εξασφάλιση του απαραίτητου «slot» από τα λιμάνια προσέγγισης, ιδίως αν αυτά είναι λιμάνια μεγάλης κίνησης, όπως π.χ. στον Πειραιά, όπως γίνεται σήμερα στα μεγάλα αεροδρόμια. «Slot» σημαίνει συνδυασμός θέσης και χρόνου κατάληψης της θέσης αυτής από το πλοίο. Η κατανομή των πεπερασμένων slots στα πλοία θα πρέπει να γίνεται με κάποια συγκεκριμένη διαδικασία και με κριτήρια σαφή και αντικειμενικά. Σίγουρα δεν θα μπορεί να δίνεται το ίδιο slot σε δυο διαφορετικά πλοία.

Παράδειγμα slots: Λιμάνι Ηρακλείου, Ιούλιος 2001, δέστρες 121-125, από 06:00-08:00 κάθε μέρα. Η δέστρες 113-117, από 15:00-18:00 κάθε Τρίτη, Πέμπτη, Σάββατο. Δίνονται στο πλοίο ΧΧΧ ή στην εταιρεία ΨΨΨ.

Η κατανομή των slots δεν θα γίνεται κεντρικά από το ΥΕΝ, αλλά θα υπάρχουν ενιαίο πλαίσιο και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής. Τα λιμενικά τέλη δεν θα είναι αναγκαστικά ομοιόμορφα και θα μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη ζήτηση. Τα λιμενικά τέλη στα διάφορα λιμάνια θα πρέπει να αποσυνδεθούν από εκείνα του Πειραιά (σήμερα είναι συνδεδεμένα).

Πώς μπορεί να γίνει η κατανομή των slots (σήμερα δεν υπάρχει τέτοιο σύστημα):

1. Με πλειστηριασμό εκ μέρους του λιμένος των slots που αυτό θα διαθέσει. Για κάθε ένα θα υπάρχει τιμή εκκίνησης και θα δίδεται στον πλειοδότη. Θα πρέπει να υπάρχει συμβατότητα του πλοίου με τις λιμενικές υποδομές. Το τίμημα θα μπορούσε να αντικαταστήσει τα σημερινά τέλη παραβολής ή πρυμνοδέτησης. Να υπάρχει πρόνοια να κρατηθούν slots για γραμμές δημοσίων υπηρεσιών.
2. Με μακροχρόνια σύμβαση παραχώρησης κρηπιδωμάτων, κατόπιν διαγωνισμού. Και εδώ να υπάρχει πρόνοια να κρατηθούν μερικά slots για γραμμές δημοσίων υπηρεσιών.
3. Με joint venture μεταξύ ναυτιλιακής εταιρείας και λιμένος, στην οποία να προβλέπεται, μεταξύ άλλων, παραχώρηση slots.
4. Η κατανομή slots για όλα τα λιμάνια να είναι ετήσια και να ανακοινώνεται έξι μήνες πριν (π.χ. κάθε Σεπτέμβριο).
5. Αδιάθετα slots μπορούν να διατίθενται σύμφωνα με το ισχύον σύστημα λιμενικών τελών, ή κάποια παραλλαγή του, σε βάση «πρώτος έρχεσαι, πρώτος εξυπηρετείσαι».
6. Η εταιρεία στην οποία δίνεται ένα slot, μπορεί να το υπενοικιάζει σε άλλη αν δεν το θέλει. Αν το πλοίο δεν έρθει μέσα στο χρονικό περιθώριο του slot, μπορεί να ελλιμενιστεί σε άλλο slot μόνο αν υπάρχει κενό, αλλιώς περιμένει.
7. Πλοίο που αυθαίρετα καταλαμβάνει slot που δεν του έχει δοθεί επιβαρύνεται με κάποιο τέλος, ιδίως αν το slot έχει δοθεί σε άλλο πλοίο που θέλει αλλά δεν μπορεί να το χρησιμοποιήσει. Το τέλος κατανέμεται μεταξύ του λιμένος και του πλοίου που αναγκάζεται να περιμένει.

Σίγουρα το σύστημα αυτό δεν είναι ο μοναδικός τρόπος κατανομής, ίσως θα μπορούσαν να βρεθούν και άλλοι. Σίγουρα επίσης μπορούν οι ιδέες αυτές να τύχουν περαιτέρω «χτενίσματος». Αλλά σίγουρα θα πρέπει να υπάρχει κάποιο σύστημα.

ΣΧΟΛΙΑ

Διαβάζοντας τα κείμενα αυτά ξανά σήμερα, είναι σαφές ότι πολλά μεταγενέστερα προβλήματα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα είχαν αποφευχθεί, αν το όλο πλαίσιο διαμορφωνόταν περίπου όπως το είχα προτείνει τότε. Ιδίως εάν είχε προβλεφθεί η πλήρης διαφοροποίηση μεταξύ των ελεύθερων γραμμών και των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, κάτι που δεν έγινε ποτέ.

Στο υπόμνημά μου κατέστησα, μεταξύ άλλων, σαφή την ανάγκη επαγρύπνησης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ή άλλου ειδικά εξουσιοδοτημένου οργάνου, για περιπτώσεις

κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, σύμπραξης (collusion) μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών, ή άλλης παραβίασης των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού. Όταν μια τέτοια καταγγελία έγινε από κάποιο κοινό επιβάτη για «price-fixing» μεταξύ 6 ναυτιλιακών εταιρειών στο διάδρομο της Αδριατικής (5 Ελληνικών και μιας Ιταλικής), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διερεύνησε ενδελεχώς το θέμα, διαπίστωσε ότι όντως οι εταιρείες αυτές είχαν συνεννοηθεί για τους ναύλους τους κατά την περίοδο 1987-1994, και τους επέβαλε τσουχτερό πρόστιμο. Το θέμα ήταν, στην Ελλάδα ποιος θα ερευνούσε παρόμοια θέματα;

Στην επιτροπή έγινε αρκετή συζήτηση για όλα αυτά, όπως και για αρκετά άλλα. Όταν μιλήσαμε για τα όρια ηλικίας, έκανα το συνήγορο του διαβόλου λέγοντας ότι το τότε όριο απόσυρσης στα 35 έτη δεν μπορούσε να στηριχθεί ούτε τεχνικά, ούτε νομικά, ούτε οικονομικά. Εξ ου και είχα καθαρά προτείνει στο υπόμνημά μου να εναρμονισθεί το θέμα με το καθεστώς των διεθνών γραμμών, όπου δεν υπήρχε όριο. Όμως, ορισμένοι του ΥΕΝ είχαν άλλη άποψη και ως φαίνεται η άποψη αυτή επεκράτησε αργότερα, όταν όχι μόνο δεν άρθηκε το όριο, αλλά μειώθηκε κιόλας.

Ένα άλλο περιστατικό στην επιτροπή είχε ενδιαφέρον. Το υπόμνημά μου έλεγε νέτα-σκέτα ότι η Πολιτεία θα έπρεπε να απεμπλακεί τελείως από θέματα ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος, δηλαδή να ορίζει πόσα γκαρσόνια ή καμαρότους θα έχει ένα ακτοπλοϊκό πλοίο. Η θέση αυτή προκάλεσε μεγάλη αναταραχή στην ΠΝΟ που παρίστατο στην επιτροπή διά του Προέδρου της Γιάννη Χαλά. «Σκόνη και θρύψαλα», έγραψε η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ότι προκάλεσε η δήλωσή μου. «Θα κλείσει το λιμάνι», είπαν οι υπόλοιπες ναυτεργατικές ενώσεις, όπως η Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων και το Σωματείο Πληρωμάτων Μηχανής «ο Στέφενσων». Ποιος είναι δηλαδή ο Ψαραύτης και ανακατεύεται με τέτοια θέματα;! Απόρησα με την ένταση και τους είπα ότι αυτή ήταν η γνώμη μου, και προφανώς η επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να την ακολουθήσει. Όπως και προφανώς δεν την ακολούθησε. Το θέμα των συνθέσεων ήταν καυτή πατάτα.

Αρχές Αυγούστου διακόψαμε τις εργασίες της επιτροπής για τα τέλη του μηνός, αν και ήταν σαφές ότι το ΥΕΝ πίεζε να τελειώνουμε. Το πόρισμα της επιτροπής θα ήταν μόνο το πρώτο βήμα στη διαδικασία αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου. Κατόπιν θα ακολουθούσε η σύνταξη του Νομοσχεδίου, αλλά αυτό δεν ήταν αντικείμενο της επιτροπής. Η επιτροπή θα παρέδιδε μόνο τις κατευθυντήριες γραμμές.

Οι συνεδριάσεις της επιτροπής συνεχίστηκαν μέχρι τα τέλη Αυγούστου και το Σεπτέμβριο. Είχαμε προγραμματίσει την τελευταία συνεδρίαση για την 28η Σεπτεμβρίου, ώστε μετά να δίναμε το πόρισμα στο ΥΕΝ.

Τα πράγματα δεν έγιναν ακριβώς έτσι. Τη νύχτα της 26ης Σεπτεμβρίου βυθίστηκε το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ έξω από το λιμάνι της Πάρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ ΚΑΙ Ο ΝΟΜΟΣ 2932 (2000-2001)

If anything can go wrong, it will.
Murphy's Law.

Με 80 πνιγμούς, το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ – το οποίο συμπτωματικά έγινε σχεδόν την ίδια μέρα που 6 χρόνια πριν είχε βυθιστεί το ESTONIA (28/9/1994) – έπεσε σαν ένας τόννος τούβλα πάνω σε πολλά πρόσωπα και καταστάσεις. Πρώτο, στην Ελληνική ακτοπλοΐα στο σύνολό της. Δεύτερο, στην εταιρεία του πλοίου HELLAS FERRIES, στη μητρική της εταιρεία MINOAN FLYING DOLPHINS και στη μεγαλομέτοχο της τελευταίας MINOAN LINES. Τρίτο, στον Παντελή Σφηνιά, Πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και σημαίνον στέλεχος της MINOAN και της MFD. Τέταρτο, στον Υπουργό Χρήστο Παπουτσή, και μάλιστα ακριβώς την εποχή που ετοίμαζε το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας. Πέμπτο, εκτός από τον πλοίαρχο και μέλη του πληρώματος του μοιραίου πλοίου, ευθύνες αναζητήθηκαν επίσης από πολλά στελέχη της MINOAN (Κληρονόμο) και της MFD (Βικάτο), από πολλούς λιμενικούς και ως και από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Ανδρέα Συρίγο!

Μια σύμπτωση με το ναυάγιο ήταν ότι σε ένα διεθνές συνέδριο που ήμουνα μια μέρα πριν (MARE FORUM), ένας Γερμανός που δούλευε για τη Γερμανική λέσχη αυτοκινήτου ADAC μου έλεγε ότι τα Ελληνικά ακτοπλοϊκά είχαν πολύ κακή εικόνα, και με ρωτούσε πού θα μπορούσε να στείλει το πόρισμα της σχετικής μελέτης που είχε κάνει. Του είπα να αποταθεί στο YEN. Πού να ξέραμε τι θα γινόταν την επόμενη μέρα.

Το ναυάγιο δεν μπορούσε να είχε πέσει σε χειρότερη περίοδο. Λίγες μέρες πριν είχε γίνει ένα άλλο ατύχημα, εκείνο του EURO BULKER στη Χαλκίδα (που κόπηκε στα δυο). Η ηγεσία του YEN, πιεζόμενη κυρίως από τα ΜΜΕ να λάβει μέτρα που θα αντέστρεφαν την κακή εικόνα της ακτοπλοΐας, αποφάσισε να επιστρατεύσει και το επικείμενο νομοσχέδιο για το σκοπό αυτό. Έτσι, και δεν μπορεί αυτό να ήταν σύμπτωση, έβαλε στο νέο Νόμο για την ακτοπλοΐα (που έγινε μετέπειτα γνωστός ως Ν2932/2001) μια διάταξη που σταδιακά μείωνε το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων από τα 35 στα 30 χρόνια, αν και αυτό δεν είχε καμμία σχέση με την άρση του cabotage[20]. Ήταν μια απόφαση καθαρά πολιτική, και πιθανώς «πολιτικά ορθή», η οποία όμως δεν έστεκε ούτε επιστημονικά, ούτε οικονομικά, ούτε νομικά.

Δεν ξαναείδα τον Παντελή Σφηνιά στην επιτροπή. Ήταν άλλωστε απών από το καλοκαίρι και μετά. Η επιτροπή παρέδωσε το πόρισμά της στον Υπουργό Χρήστο Παπουτσή υπό τις

[20] Σύμφωνα με το τρίτο άρθρο του Ν2932, παρ.2(γ), τα όρια απόσυρσης ορίστηκαν στα 35 έτη το 2005, 34 έτη το 2006, 32 έτη το 2007 και 30 έτη από το 2008 και μετά.

κακές αυτές συνθήκες. Είχα την ευκαιρία να ξαναμιλήσω με το Σφηνιά περί τους δυο μήνες αργότερα, τέλη Νοεμβρίου. Με πήρε τηλέφωνο για μια υπόθεση ρουτίνας που είχε σχέση με τον ΟΛΠ. Μια βδομάδα μετά από εκείνη τη συνομιλία, ο Σφηνιάς έβρισκε τραγικό θάνατο, πέφτοντας στο πεζοδρόμιο της Ακτής Κονδύλη από τον 6ο όροφο όπου ήταν το γραφείο του (εκεί ακριβώς που είχαμε συναντηθεί μερικούς μήνες πριν).

Τα τραγικά αυτά γεγονότα, και η γενική κατακραυγή από τα ΜΜΕ για τα «σαπάκια της ακτοπλοΐας», είχαν οπωσδήποτε επίδραση στο κλίμα μέσα στο οποίο αναμορφώθηκε το θεσμικό πλαίσιο. Από την εποχή που παραδώσαμε το πόρισμα (φθινόπωρο 2000) μέχρι να ψηφιστεί ο Ν2932 (καλοκαίρι 2001), πέρασε αρκετός χρόνος. Στο διάστημα αυτό έγινε εκτεταμένη νομοπαρασκευαστική εργασία στο ΥΕΝ. Στην εργασία αυτή δεν μετείχα εγώ, ούτε έπρεπε άλλωστε. Εκ του αποτελέσματος όμως φαίνεται ότι μετείχαν πολλοί «κρατιστές», καθ' όσον ο Ν2932, εκτός από τα όρια ηλικίας που μείωσε, τελικά παρείχε σχεδόν απεριόριστη εξουσία στο ΥΕΝ να παρεμβαίνει στην υποτίθεται απελευθερωμένη αγορά, σε πλείστα όσα σημεία. Ο Ν2932 όρισε ως ημερομηνία «απελευθέρωσης» την 1η Νοεμβρίου του 2002, ώστε να υπήρχε ένα ολόκληρο έτος δοκιμής, το 2003, πριν από την καταληκτική ημερομηνία 1/1/2004, και να μη συνέπιπτε το πρώτο καλοκαίρι της απελευθέρωσης με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Τη ρύθμιση αυτή είχε προτείνει άλλωστε και η επιτροπή.

Ο Χρήστος Παπουτσής μου έστειλε στον ΟΛΠ το Νομοσχέδιο για σχόλια προτού ψηφισθεί ο νέος Νόμος. Αν και είχα επιφυλάξεις σε αρκετά σημεία, δεν θεώρησα σκόπιμο να επιμείνω στις απόψεις που είχα καταθέσει στην επιτροπή, απόψεις που άλλωστε προσέκρουαν σε σημεία του υπό ψήφιση Νόμου. Αισθάνθηκα ότι σαν καλός στρατιώτης είχα κάνει το καθήκον μου και δεν είχε νόημα να διαφωνήσω με τη θέση των προϊσταμένων μου. Έκανα μόνο μερικές παρατηρήσεις που αφορούσαν τον ΟΛΠ.

Ένα προφανές θέμα του ΟΛΠ αφορούσε τα λιμενικά τέλη, τα οποία η επιτροπή είχε προτείνει τα λιμάνια να μπορούν να τα χρεώνουν ανταποδοτικά. Υπογράμμισα το σημείο αυτό μετά από την μάλλον αρνητική εμπειρία που είχαμε στον Πειραιά σχετικά με τα χαμηλά τέλη ελλιμενισμού της ακτοπλοΐας (κάτι για το οποίο θα αναφερθώ και αργότερα). Δεν θα έπρεπε να μπορούσαν τα λιμάνια να χρεώνουν όσα έπρεπε για να μπορούν να χρηματοδοτούν τις υποδομές τους, οι οποίες είχαν μεγάλη ανάγκη αναβάθμισης; Εδώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην Πράσινη Βίβλο της για τα λιμάνια, είχε υπερθεματίσει για την αρχή του «user pays» (ο χρήστης πληρώνει) και εμείς θα αγνοούσαμε το θέμα[21]; Το σημείο αυτό δεν ήταν στο Νομοσχέδιο, και τελικά δεν πέρασε ούτε στον Ν2932, πολύ πιθανώς διότι δεν αφορούσε άμεσα την ακτοπλοΐα. Αλλά δυστυχώς ούτε και ρυθμίστηκε κάπως αλλιώς.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα ήταν η διαχείριση της πεπερασμένης χωρητικότητας του λιμανιού υπό καθεστώς απελευθέρωσης και υπό συνθήκες αιχμής. Αυτό είχε απασχολήσει

[21] Βλέπε *COM (1997) 678 final*, Green Paper on sea ports and maritime infrastructure. Για μια κριτική θεώρηση της λιμενικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βλέπε Psaraftis, H.N., «EU Ports Policy: Where do we Go from Here?» ***Maritime Economics and Logistics*** 7, pp. 73-82, 2005.

αρκετά την επιτροπή επειδή εγώ το είχα θέσει στα διάφορα υπομνήματά μου. Στον ΟΛΠ είχαμε επί πλέον το εξής γνωστό πρόβλημα. Δεν μας έπεφτε λόγος αν υπήρχε διαθέσιμη προβλήτα όταν ένα νέο πλοίο έπαιρνε από το ΥΕΝ άδεια για γραμμή με αφετηρία τον Πειραιά! Νέα πλοία ερχότανε πολλά, και λογικά θα ερχόντουσαν ακόμη περισσότερα υπό καθεστώς απελευθέρωσης. Παρενθετικά αναφέρω ότι ένα από τα νέα πλοία που ήρθε εκείνη την εποχή ήταν το ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ, αδελφό του ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ που ήταν ήδη σε υπηρεσία. Δυστυχώς, η προγραμματισμένη τελετή για τα εγκαίνιά του δεν πραγματοποιήθηκε, μια και τους πρόλαβε ο θάνατος του Παντελή Σφηνιά.

Δεν θα έπρεπε λοιπόν (ιδίως υπό καθεστώς απελευθέρωσης) να γινόταν ένας στοιχειώδης έλεγχος ότι τα λιμάνια μπορούσαν να δεχθούν τα ακτοπλοϊκά πλοία (νέα και παλιά); Προφανώς ναι, θα έπρεπε. Και όμως! Μέχρι τούδε, η απόφαση αδειοδότησης γραμμών και δρομολογίων γινόταν ερήμην μας (μέσω της περιβόητης ΓΕΑΣ, στην οποία δεν μετείχαμε), και μετά εμείς (ο ΟΛΠ) θα έπρεπε να κόψουμε το λαιμό μας, μια και κανένας δεν μας ρωτούσε ούτε καν για το ποια ώρα θα μπορούσε να φύγει το πλοίο! Τελικά, και μετά από πολλή συζήτηση, το πόρισμα της επιτροπής έκανε (αρκετά συνοπτικά όμως) λόγο για τα slots. Τα ίδια slots που είχαμε αναφέρει στην εργασία μου με τους Sturmey-Παναγάκο το 1994 (βλέπε Κεφάλαιο 3) και τα ίδια slots που είχα υποβάλει στο υπόμνημά μου.

Δυστυχώς ο Ν2932 δεν ασχολήθηκε με τα slots, ή έστω με κάποια παρεμφερή έννοια. Απλά προέβλεψε ότι αν δεν φτάνανε οι θέσεις ελλιμενισμού και δεν βρισκόταν κάποια λύση θα γινόταν πλειστηριασμός μεταξύ των ενδιαφερόμενων ακτοπλόων, κάτι που ήταν δική μου ιδέα. Δεν όρισε ότι οι εισπράξεις του πλειστηριασμού θα πήγαιναν στο εκάστοτε λιμάνι, όπως νομίζω ότι θα έπρεπε, αλλά ότι όλα αυτά τα θέματα θα ρυθμίζονταν με Υπουργική απόφαση. Δυστυχώς όμως, τέτοια δεν βγήκε ποτέ, από όσα ξέρω. Επομένως το πρόβλημα της διαχείρισης της πεπερασμένης λιμενικής χωρητικότητας υπό καθεστώς απελευθέρωσης εξακολουθεί να υπάρχει και προβλέπω ότι θα το βρούμε ξανά μπροστά μας, και στον Πειραιά και σε άλλα λιμάνια, οξύτερο παρά ποτέ.

Το πρόβλημα της χωρητικότητας που είχαμε τότε σίγουρα δεν έγινε πιο εύκολο με δυο άλλες εξελίξεις. Πρώτον, με το μνημόνιο συνεργασίας που υπεγράφη τον Αύγουστο εκείνου του έτους μεταξύ ΟΛΠ, ΥΕΝ και ΑΘΗΝΑΣ 2004 για τη χρήση περίπου του μισού επιβατικού λιμένα του Πειραιά για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων που θα ήταν πλωτά ξενοδοχεία κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων τον Αύγουστο του 2004. Δεύτερον, με την προαναγγελία από τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα του διωγμού των υδροπτέρυγων από τη Ζέα και την έγκριση από το ΥΕΝ της μετακόμισής τους στον ήδη βεβαρημένο Πειραιά (κάτι που έγινε τελικά το 2002· εμάς πάλι δεν μας έπεσε λόγος). Ήμουν περίεργος, πώς θα τα φέρναμε βόλτα στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Έπρεπε τουλάχιστον η σύμβαση που θα υπογράφαμε με τον ΑΘΗΝΑ 2004 να ήταν πολύ προσεγμένη σε σχέση με τις υποχρεώσεις που θα αναλαμβάναμε. Όπως και έγινε. Η τριμερής αυτή σύμβαση υπεγράφη το καλοκαίρι του 2001, μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις, και έμελλε να δούμε, τελικά θα πηγαίνανε όλα καλά στους Ολυμπιακούς Αγώνες τρία χρόνια μετά;

Για την ιστορία, ο κατωτέρω πίνακας συνοψίζει μερικές από τις κυριότερες ομοιότητες

και διαφορές μεταξύ α) όσων είχα προτείνει εγώ στην επιτροπή, β) του πορίσματος της επιτροπής, και γ) των ρυθμίσεων του Ν2932 (βλέπε και Παράρτημα Δ).

ΘΕΜΑ	ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΝΨ	ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	Ν2932/2001
Καθεστώς ελεύθερων γραμμών	Όπως στο διάδρομο της Αδριατικής (ΝΔ 288/69)- δίκτυο, δρομολόγια, διάρκεια και ναύλοι ελεύθερα.	Κατάργηση όλων των παρεμβατικών διατάξεων, αλλά: Υποχρέωση ετήσιας εξυπηρέτησης και περιορισμοί στο ναυλολόγιο.	Δεν υπάρχει πουθενά η έννοια των ελεύθερων γραμμών. Στις «τακτικές γραμμές» η δυνατότητα παρέμβασης του ΥΕΝ είναι σχεδόν πλήρης.
Προϋποθέσεις	Φορολογική συνέπεια, μη πτώχευση ή εκκαθάριση, τήρηση προδιαγραφών ασφάλειας και υγιεινής, ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης. Δικλείδες ασφαλείας ώστε το ενδιαφέρον να είναι πραγματικό.	Όπως ΧΝΨ, πλέον: Κατάθεση εγγυητικών επιστολών.	Όπως επιτροπή, πλέον: Κατάθεση παραβόλων, δέσμευση για δρομολόγια, με ρήτρες αν δεν τηρηθούν κλπ.
Ναυλολόγιο	Καμία κρατική παρέμβαση στις ελεύθερες γραμμές. Παρέμβαση μόνο στις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας.	Ελεύθεροι, πλην πλαφόν στην οικονομική θέση.	Ελεύθεροι, πλην πλαφόν στην οικονομική θέση. Δυνατότητα ΥΕΝ παρέμβασης στους ναύλους και επιβολής εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων[22].
Ρυθμιστικά θέματα	Παρέμβαση Επιτροπής Ανταγωνισμού ή άλλου οργάνου για αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων.	Πλέον λεπτομερείς προτάσεις για ρυθμιστικό όργανο.	Ίδρυση ΡΑΘΕ με λεπτομερείς προδιαγραφές.
Λιμενικά τέλη	Ανταποδοτικά.	Ανταποδοτικά.	*

[22] Το τελευταίο δεν μπήκε ευθέως στον Ν2932, αλλά επεβλήθη με Υπουργική απόφαση (κάτι για το οποίο ΥΕΝ και ακτοπλόοι είναι στα δικαστήρια).

Διαχείριση λιμενικής χρηστικότητας	Εισαγωγή έννοιας slot και λεπτομερείς προτάσεις για την υλοποίησή της.	Περιληπτική παράθεση έννοιας slot.	Δυνατότητα πλειοδοτικού διαγωνισμού αν δεν επαρκεί η χωρητικότητα του λιμένος.
Έναρξη απελευθέρωσης	*	31/10/2002.	1/11/2002.
Σύνθεση πληρωμάτων	Απεμπλοκή Πολιτείας από ξενοδοχειακή σύνθεση. Host state rules?	Δεν αγγίζουμε τη σύνθεση. Host state rules.	Δεν αγγίζουμε τη σύνθεση. Host state rules.
Όριο ηλικίας	Εναρμόνιση με διεθνή νομοθεσία (δεν υπάρχει όριο ηλικίας).	35, ή πιθανώς χαμηλότερο.	Σταδιακή μείωση σε 30.
Δίκτυο γραμμών δημοσίων υπηρεσιών	Σχεδιασμός από ΥΕΝ μετά από ανάλυση ζήτησης και πρόσκληση ενδιαφέροντος.	Περίπου όπως ΧΝΨ.	Λεπτομερής παράθεση προϋποθέσεων, εκδήλωση ενδιαφέροντος, διαγωνισμός κλπ.
Επιδότηση γραμμών δημοσίου συμφέροντος	Κάλυψη από δημόσιους πόρους και όχι από επίναυλο στις ελεύθερες γραμμές.	Όπως ΧΝΨ.	Μερική κάλυψη από επίναυλο στις τακτικές γραμμές.
ΓΕΑΣ	Να καταργηθεί.	*	Κατάργηση ΓΕΑΣ, αλλά: Ίδρυση ΣΑΣ.
Φορολογικό καθεστώς	Εξέταση πιθανής εναρμόνισης με εκείνο άλλων χωρών.	*	*

*: θέμα δεν θίγεται.

Εκτός από τη νέα ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή ΡΑΘΕ (Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών), η οποία θα επόπτευε τη λειτουργία της αγοράς[23], ο νέος Νόμος θεσμοθέ-

[23] Η ΡΑΘΕ καταργήθηκε όταν η Νέα Δημοκρατία έγινε Κυβέρνηση το 2004 και οι αρμοδιότητές της περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

τησε και το ΣΑΣ (Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), ένα πολυμελές συμβουλευτικό όργανο πάλι υπό την Προεδρία του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ (βλέπε και Παράρτημα Δ). Αν και οι τυπικές αρμοδιότητές του καθορίστηκαν διαφορετικές από εκείνες της ΓΕΑΣ που καταργήθηκε, έμελλε να δούμε κατά πόσο αυτό θα εφαρμοζόταν και στην πράξη.

Ούτως ή άλλως, ο κύβος της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας είχε ριφθεί. Έπρεπε τώρα να περιμένουμε, για να δούμε με ποιο τρόπο το πλαίσιο αυτό θα εφαρμοζόταν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

Η ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ ΦΤΑΝΕΙ ΝΩΡΙΤΕΡΑ (2002)

The time to repair the roof is
when the sun is shining.
John F. Kennedy

Όπως είχε προβλεφθεί, την 1η Νοεμβρίου του 2002, δηλαδή ένα έτος και 2 μήνες νωρίτερα από την καταληκτική ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου του 2004, η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά άρχισε να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν2932/2001. Εκεί περίπου ξεκίνησε η συνεργασία μου με τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, τα οποία φιλοξένησαν το εξής άρθρο μου:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ώρα μηδέν», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Νοέμβριος 2002.

Είχα ήδη φύγει από τον ΟΛΠ (το Μάρτιο του 2002), άρα αισθανόμουνα κάπως πιο ελεύθερος να δημοσιοποιήσω τις απόψεις μου για το θέμα. Ας δούμε ένα απόσπασμα από το άρθρο αυτό.

Ο νέος Νόμος 2932/2001 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές θεσπίστηκε με αρκετή καθυστέρηση, μόλις 2½ χρόνια πριν από την καταληκτική ημερομηνία που μας έδωσε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αφήνοντας έτσι ένα ασφυκτικά στενό περιθώριο για τυχόν διορθωτικές κινήσεις. Το περιθώριο μάλιστα έγινε στενότερο άπαξ και ο Νόμος προέβλεψε η απελευθέρωση να αρχίσει νωρίτερα, και συγκεκριμένα την 1η Νοεμβρίου του 2002.

Επιτυγχάνει άραγε ο νέος Νόμος να διορθώσει τα κακά του μέχρι τούδε θεσμικού πλαισίου και τις ασυμβατότητες του τελευταίου με τον Κανονισμό 3577/92; Αν και το ερώτημα αυτό σε τελευταία ανάλυση θα απαντηθεί στην πράξη, ας μου επιτραπεί να κάνω, στη φάση αυτή, τις κατωτέρω παρατηρήσεις:

1. Εκτός από την πρώτη φράση της παρ. 1 του πρώτου άρθρου, στην οποία προβλέπεται η «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» από 1/11/2002, σε κανένα άλλο σημείο του Ν2932/2001 δεν ορίζεται η έννοια της «ελεύθερης δρομολόγησης». Ο όρος που χρησιμοποιείται από το Νόμο για να αντιδιαστείλει τις δρομολογήσεις που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες από εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου συμφέροντος είναι «τακτική δρομολόγηση», σε αντιδιαστολή με τις δρομολογήσεις που απαιτούν «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας».
2. Σε αντίθεση με το καθεστώς ελεύθερης δρομολόγησης που υπάρχει εδώ και καιρό στο διάδρομο της Αδριατικής, όπου σύμφωνα με το ΝΔ 288/11-11-69 (άρθρο 1) το

μόνο που απαιτείται είναι δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας, και όπου οι ναύλοι είναι ελεύθεροι, η διαδικασία «τακτικής δρομολόγησης» του Ν2932/2001 είναι σημαντικά πιο περίπλοκη.

3. Ο νέος Νόμος προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, καταβολή εγγυητικών επιστολών και παραβόλων, δυνατότητα τροποποίησης από πλευράς ΥΕΝ των δρομολογίων και του ναύλου της οικονομικής θέσης, δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και στις τακτικές γραμμές και διαδικασία εκδίκασης ενστάσεων μέσω ενός νέου οργάνου, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).
4. Ο νέος Νόμος επίσης μεταβάλλει επί το αυστηρότερον το μέχρι τούδε όριο της 35ετίας στα ακτοπλοϊκά πλοία, με σταδιακή μείωση του ορίου στα 30 έτη από 31/12/2008.

Όπως είναι γνωστό, ο νέος Νόμος συνάντησε αντιδράσεις από τους ακτοπλόους, οι οποίοι προσέφυγαν (μεταξύ άλλων) στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για γενικά θέματα και στη ΡΑΘΕ για συγκεκριμένες περιπτώσεις δρομολογήσεων. Οι αντιδράσεις ήταν τέτοιες που, προτού καν αρχίσει η εφαρμογή της απελευθέρωσης την 1η Νοεμβρίου του 2002, ανακοινώθηκε η πρόθεση του ΥΕΝ να βελτιώσει το θεσμικό πλαίσιο μέσω ειδικής νομοπαρασκευαστικής επιτροπής.

Θεωρώ κατ' αρχήν θετική την πρόθεση του ΥΕΝ να βελτιώσει το θεσμικό πλαίσιο, αν και δεν θα πρέπει να γίνουν βιαστικές κινήσεις προτού υπάρξει κάποια στοιχειώδης αξιολόγηση του νέου Νόμου στην πράξη. Για μεγιστοποίηση των ωφελειών, νομίζω ότι η διόρθωση αυτή θα πρέπει να κινηθεί, έστω και σταδιακά, στους εξής άξονες:

1. Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της «τακτικής δρομολόγησης» (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το ΥΕΝ) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά «ελεύθερης δρομολόγησης», για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.
2. Το καθοριζόμενο υπό του ΥΕΝ δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.
3. Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ, Υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.
4. Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.
5. Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιε-

ρόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας (συμφωνία Στοκχόλμης).

6. Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.
7. Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (π.χ. αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.
8. Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.
9. Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 € την ημέρα για parking στο ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ.
10. Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.

Μερικά από τα ως άνω θέματα δεν αφορούν τον Ν2932/2001, πλην όμως είναι κατά τη γνώμη μου σημαντικά στο όλο πλαίσιο της ακτοπλοΐας.

ΣΧΟΛΙΑ

Πιο καθαρά δεν νομίζω να γινόταν να τα πω, σε ένα τέτοιο άρθρο. Οι θέσεις μου για το τι έπρεπε να γίνει ήταν ξεκάθαρες, και εκ των υστέρων νομίζω ότι είχα προβλέψει ορισμένες δυσάρεστες καταστάσεις, οι οποίες θα επερχόταν αν δεν γινόταν ορισμένες διορθωτικές κινήσεις. Οι οποίες δεν έγιναν, εξ ου και οι δυσάρεστες καταστάσεις επήλθαν.

Εξετάζοντας πλέον λεπτομερώς και εκ των υστέρων τις προτάσεις μου, σημεία 1 έως 10, έχω να πω τα εξής:

ΣΗΜΕΙΟ 1: Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της «τακτικής δρομολόγησης» (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το ΥΕΝ) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά «ελεύθερης δρομολόγησης», για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.

Η λέξη «ερμαφρόδιτη» τα λέει όλα και είναι ίσως ευφημιστική. Δεν μπορεί το ΥΕΝ να παρεμβαίνει στο κομμάτι της αγοράς που υποτίθεται ότι είναι ελεύθερο. Προφανώς μπορεί (και πρέπει) να παρεμβαίνει στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, αλλά η παρέμβασή του πρέπει να σταματά εκεί. Η υπό όρους απελευθέρωση του πλαφόν της οικονομικής θέσης σε ορισμένες γραμμές, την οποία θέσπισε το ΥΕΝ το 2005 για ορισμένα λιμάνια (Ραφήνα, Λαύριο κλπ.) και επεξέτεινε το 2006 για τον Πειραιά είναι και αυτή ερμαφρόδιτη, καθ' όσον επιβάλλει ετήσια περίοδο δρομολόγησης (πλην περιόδου επισκευών).

ΣΗΜΕΙΟ 2: Το καθοριζόμενο υπό του ΥΕΝ δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.

Η επιβολή δικτύου ΥΕΝ στις τακτικές γραμμές είναι αν μη τι άλλο κρατισμός, έστω και αν αργότερα το ΥΕΝ είπε ότι το δίκτυο αυτό είναι ενδεικτικό. Αν οι γραμμές είναι πραγματι-

κά ελεύθερες, το δίκτυο πρέπει να είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη. Το ΥΕΝ μπορεί (και πρέπει) να καθορίζει μόνο το δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών. Είναι οξύμωρο το γεγονός ότι το ΥΕΝ εκ του Νόμου μπορεί να παρεμβαίνει εκεί που δεν πρέπει, ενώ εκεί που πρέπει (στο σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων υπηρεσιών) η παρέμβασή του σαφώς δεν είναι η καλύτερη δυνατή (βλέπε και αμέσως κατωτέρω).

ΣΗΜΕΙΟ 3: Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ, Υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.

Πόσο συχνά θέλουν το ΥΕΝ και το Υπουργείο Αιγαίου να πηγαίνει πλοίο στους Φούρνους ή στους Λειψούς; Μια φορά την ημέρα; Μια φορά την εβδομάδα; Ή μια φορά το μήνα; Με τι είδους πλοίο; Συμβατικό ή ταχύπλοο; Απευθείας, ή μέσω κάποιου άλλου νησιού; Από την απάντηση στα ερωτήματα αυτά (και σε άλλα παρεμφερή) εξαρτάται τι είδους δίκτυο δημόσιας υπηρεσίας θα σχεδιασθεί. Δυστυχώς, τα ερωτήματα αυτά δεν έχουν ακόμη τεθεί, πολλώ μάλλον απαντηθεί. Βλέπε και Παράρτημα Α για μερικές ιδέες για το θέμα, το οποίο είναι εν πολλοίς ακόμη ανοικτό[24].

ΣΗΜΕΙΟ 4: Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.

Βλέπε και σημεία 1 και 2. Είναι σαφές σε ποια σημεία θα πρέπει η Πολιτεία να ανακατεύεται και σε ποια όχι. Σήμερα ανακατεύεται εκεί που δεν πρέπει (ελεύθερες γραμμές), ενώ εκεί που πρέπει (κυρίως θέματα ασφάλειας και δικτύου δημοσίων υπηρεσιών) είναι σίγουρο ότι δεν κάνει την καλύτερη δυνατή δουλειά.

ΣΗΜΕΙΟ 5: Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιερόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας (συμφωνία Στοκχόλμης).

Με τη νομοτελειακή απόσυρση μεγάλου μέρους του ακτοπλοϊκού στόλου λόγω των μικρότερων ορίων ηλικίας, ήταν προφανές ότι τρέχαμε ολοταχώς προς έναν τοίχο, άρα μια τέτοια επανεξέταση ήταν επιτακτική. Διάφορες αναλύσεις ανέβαζαν το ποσοστό του στόλου που θα έπρεπε να αποσυρθεί μέχρι το 2007 κοντά στο 50% και μέχρι το 2008 σε πάνω από 50%. Άποψή μου ήταν ότι όσο η δράση για την επίλυση του προβλήματος αυτού αργούσε, τόσο περισσότερο δύσκολη θα γινόταν η επίλυση. Τελικά οι απόψεις μου δικαιώθηκαν, μια

[24] Η πρόσφατη (καλοκαίρι του 2006) ανακοίνωση του ΥΕΝ ότι θα προκηρύξει διεθνή διαγωνισμό για 12ετείς συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνουν και δωρεάν μεταφορά επιβατών από και προς ορισμένα νησιά δεν είναι αρκούντως διευκρινιστική ώστε να σχολιασθεί μέσα στα χρονικά περιθώρια έκδοσης του βιβλίου.

και το όριο ηλικίας άρθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 124/6.7.2006. Για περισσότερα βλέπε και Κεφάλαιο 19.

ΣΗΜΕΙΟ 6: Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.

Δεν ξέρω αν με την κατάργηση της ΡΑΘΕ από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2004 επετεύχθη αυτός ο στόχος. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην οποία περιήλθαν οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ, έχει και πλείστες άλλες. Όσο για τις διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δεν είμαι καθόλου σίγουρος ότι έγιναν πιο ευέλικτες.

ΣΗΜΕΙΟ 7: Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (π.χ. αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.

Αυτό είναι ένα καυτό σημείο το οποίο θεωρώ περίπου αδύνατο να τολμήσει να θίξει η Πολιτεία λόγω του περιβόητου «πολιτικού κόστους». Δηλαδή της σύγκρουσης με την Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων και τις άλλες ναυτεργατικές ενώσεις (ΠΝΟ κλπ.), με τις οποίες ήδη έχει συγκρουσθεί για άλλα θέματα (ως και επιστράτευση τους έκανε, και μάλιστα δυο φορές, τα τελευταία χρόνια). Είναι δηλαδή σαν να λέμε, κάποιος ανοίγει ένα εστιατόριο και έρχεται το Κράτος και του επιβάλλει πόσα γκαρσόνια θα έχει. Ή ανοίγει ένα ξενοδοχείο και έρχεται το Κράτος και του λέει πόσες καμαριέρες θα έχει. Προς αποφυγήν παρεξήγησης, μιλάω μόνο για την ξενοδοχειακή σύνθεση.

ΣΗΜΕΙΟ 8: Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.

Εδώ έγιναν κάποιες αλλαγές πρόσφατα, χωρίς να είμαι σίγουρος πόσο αποτελεσματικές θα είναι. Υπόψη ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στον κόσμο στην οποία ισχύει το «απαγορευτικό». Αυτό επεβλήθη μετά τη βύθιση του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ το 1966 και έχει προφανώς συντελέσει στη μείωση του ρίσκου ναυτικών ατυχημάτων λόγω καιρού. Αλλά είναι προφανές ότι επιδέχεται βελτίωση. Είναι πάντως χαρακτηριστικό ότι η βύθιση του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ δεν οφειλόταν στον καιρό, μια και το πλοίο ταξίδευε με καιρό κάτω του απαγορευτικού. Ούτε άλλωστε οφειλόταν στην ηλικία του πλοίου, στην αξιοπλοΐα του, ή στη μηχανολογική του κατάσταση. Απλά εκείνοι που το οδηγούσαν δεν είχαν αντιληφθεί σε ποιο μέρος βρίσκονταν, εξ ου και προσέκρουσε στους βράχους έξω από το λιμάνι της Πάρου. Όμως, η βασική θεσμική αντίδραση μετά το ναυάγιο ήταν η μείωση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών. Πάρθεια βέλη, σαν να λέμε.

ΣΗΜΕΙΟ 9: Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 € την ημέρα για parking στο ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ.

Παρά την κατά 200% αύξησή τους το 1998, τα εξευτελιστικά χαμηλά ακτοπλοϊκά λιμενικά τέλη ήταν μια πονεμένη ιστορία καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας μου στον ΟΛΠ (και εν πολλοίς είναι ακόμη). Η ιστορία αυτή θα μας απασχολήσει και σε επόμενα κεφάλαια. Πάντως, η τιμή των 146 € του ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ ήταν ελαφρώς ανακριβής, η σωστή τιμή ήταν 158 €. Και οι δυο εξευτελιστικά χαμηλές.

ΣΗΜΕΙΟ 10: Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.

Ήδη από το 2001 το Επιχειρησιακό Σχέδιο και το Σχέδιο Ανάπλασης του ΟΛΠ προέβλεπαν να γίνει ακριβώς αυτό στον επιβατικό λιμένα, και άλλωστε αυτό είχε ζητηθεί και από διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες. Ιδού τι είχαμε προβλέψει τω καιρώ εκείνω για την ακτή Τζελέπη:

«Αναμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου με τη δημιουργία νέου κρηπιδώματος, στο οποίο θα πλωροπρυμνοδετούν τρία Ε/Γ-Ο/Γ της ακτοπλοΐας με μήκη μικρότερα των 150 μέτρων. Έτσι θα δένουν συνολικά 5 πλοία ταυτοχρόνως, θα δημιουργηθεί υπερσύγχρονος σταθμός επιβατών ακτοπλοΐας και θα διαμορφωθούν οι εκτάσεις με αναλογούντες στίχους αναμονής των αυτοκινήτων για επιβίβαση.

Προβλέπονται τα ακόλουθα έργα και παρεμβάσεις:

α) Κρηπίδωμα.

β) Διαμορφώσεις χερσαίων χώρων.

γ) Υπερσύγχρονος σταθμός διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας.

δ) Εξοπλισμός διακίνησης επιβατών.

Προεκτίμηση κόστους έργων 5,05 δισ. δρχ., που αναλύονται ως εξής:

Κρηπίδωμα	*0,2 δισ. δρχ.*
Διαμορφώσεις χερσαίων χώρων	*0,05 δισ. δρχ.*
Υπερσύγχρονος σταθμός διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας	*2,3 δισ. δρχ.*
Εξοπλισμός διακίνησης επιβατών	*2,5 δισ. δρχ.*

Να συνταχθούν οι απαραίτητες μελέτες και μετά να προκηρυχθεί το έργο με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης».

Μέχρι στιγμής, τίποτε από όλα αυτά δεν έχει γίνει, αν και η από 2004 ηγεσία του ΥΕΝ φαίνεται να ασπάζεται την προσέγγιση αυτή, μέσω των ΣΔΙΤ (Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα) και χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου για τα λιμάνια. Είθε, αρκεί βέβαια να γίνει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ

ΠΕΡΙ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ (2002)

We will rock you.

Queen

Αφορμή για το άρθρο αυτό ήταν η θύελλα που ξέσπασε μεταξύ ΥΕΝ και ακτοπλόων το Νοέμβριο του 2002 για το θέμα των εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων. Μια η δυο μέρες πριν από την 1/11/2002, ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου του Ν2932, ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης επέβαλε με απόφασή του και μονομερώς, υποχρεωτικές εκπτώσεις και δωρεάν μετακινήσεις στους ακτοπλόους. Οι παροχές αυτές αφορούσαν ευρεία ομάδα δικαιούχων, όπως βουλευτές, φοιτητές, μητροπολίτες, κατοίκους μικρών νησιών, και άλλους πολλούς, και επεβλήθησαν όχι μόνο στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, αλλά και στις τακτικές γραμμές. Οι ακτοπλόοι προφανώς εφρύαξαν. Τι σόι απελευθέρωση ήταν αυτή, όταν το Κράτος τους επέβαλλε τι είδους εκπτώσεις θα έκαναν και σε ποιους;

Έστειλα λοιπόν στη ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ το εξής άρθρο:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Περί εκπτώσεων και ανταγωνισμού», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Νοέμβριος 2002.

Στο άρθρο έλεγα τα εξής:

Ποιος έχει δίκιο στο θέμα των εκπτώσεων στους ακτοπλοϊκούς ναύλους; Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή οι ακτοπλόοι; Η σύγκρουση αυτή κυριαρχεί τις πρώτες μέρες εφαρμογής του Νόμου 2932/2001 και πιθανώς επισκιάζει άλλα γενικότερα θέματα, ίσως σημαντικότερα, που έχουν σχέση με την απελευθέρωση στην Ελληνική ακτοπλοΐα.

Από νομικής πλευράς τα πράγματα είναι ξεκάθαρα: Στην παρ. 6 του δεύτερου άρθρου του Ν2932/2001 παρέχεται η δυνατότητα στον Υπουργό να επιβάλλει με απόφασή του (και μετά από γνώμη του ΣΑΣ) υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν όρους που αφορούν τα λιμάνια που επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Άρα ο Υπουργός έκανε στη συγκεκριμένη περίπτωση χρήση του δικαιώματος που του παρέχει ο Νόμος.

Από ουσιαστικής πλευράς όμως, η χρήση του δικαιώματος αυτού έγινε μόλις την παραμονή της θέσης σε εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου. Αυτό έδωσε λαβή στους ακτοπλόους να κατηγορήσουν τον Υπουργό ότι, εκτός από το ότι εφαρμόζει παρεμβατική πολιτική, τους παραπλάνησε και δεν ξεκαθάρισε έγκαιρα τους κανόνες του παιχνιδιού, ανατρέποντας τον επιχειρηματικό τους σχεδιασμό εν όψει της απελευθέρωσης.

Το θέμα των εκπτώσεων είναι μόνο ένα από τα πολλά θέματα που καθιστούν επίκαιρο το βασικό ερώτημα: Κατά πόσο το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας θα πετύχει πραγματικά αυτό που επιτάσσει ο Κανονισμός 3577/1992 για το cabotage, δηλαδή την ουσιαστική απελευθέρωση της αγοράς, διατηρώντας ταυτόχρονα ακέραια τη συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας; Αν και είναι ακόμη νωρίς για να δοθεί πλήρης απάντηση στο ερώτημα αυτό, μπορούμε εν τούτοις να κάνουμε ορισμένες επισημάνσεις.

Ο Ν2932/2001 αντιδιαστέλλει τις δρομολογήσεις που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες από εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου συμφέροντος, ορίζοντας τις πρώτες ως «τακτικές» δρομολογήσεις, και τις δεύτερες ως δρομολογήσεις «δημόσιας υπηρεσίας». Πουθενά στο νέο Νόμο δεν ορίζεται η έννοια της «ελεύθερης» δρομολόγησης ή εκείνη της «ελεύθερης» γραμμής.

Η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, εγγυητικές επιστολές και παράβολα, δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ακόμη και στις τακτικές γραμμές και εκδίκαση ενστάσεων μέσω της ΡΑΘΕ. Αυτά σε αντιδιαστολή με το καθεστώς ελεύθερης δρομολόγησης που υπάρχει εδώ και καιρό στο διάδρομο της Αδριατικής, όπου οι ναύλοι είναι ελεύθεροι και όπου σύμφωνα με το ΝΔ 288/11-11-69 (άρθρο 1) το μόνο που απαιτείται είναι δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας.

Θα μπορούσε επομένως να πει κανείς ότι από τυπικής πλευράς οι ακτοπλόοι δεν έχουν δίκιο να διαμαρτύρονται ότι κακώς παρεμβαίνει το ΥΕΝ στις ελεύθερες γραμμές, μια και τέτοιες δεν ορίζονται καν στο νέο Νόμο! Από ουσιαστικής πλευράς όμως, το θέμα είναι σαφώς πιο περίπλοκο, και αν δεν αντιμετωπισθεί σωστά διατρέχει τον κίνδυνο να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα.

Θα δεχόταν άραγε η Ευρωπαϊκή Ένωση ότι στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού 3577/1992, το ΥΕΝ έχει το δικαίωμα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σε όλες τις γραμμές, δηλαδή και σ' αυτές που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες και στις υπόλοιπες, και μάλιστα σε τόση έκταση όση προδιαγράφει ο Ν2932/2001; Λίαν απίθανο κατά τη γνώμη μου, ιδίως αν κρίνει κανείς από την τοποθέτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην προσφυγή που έκαναν οι ακτοπλόοι το περασμένο καλοκαίρι. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ισπανία που κινήθηκε προς την κατεύθυνση ότι όλες οι γραμμές είναι δημόσιας υπηρεσίας είναι αυτή τη στιγμή στο νομικό στόχαστρο της Επιτροπής.

Θα ήταν κατά τη γνώμη μου ατυχές γεγονός αν το νέο θεσμικό πλαίσιο εφαρμοσθεί στην πράξη με τρόπο που να θυμίζει το προηγούμενο (καθολική παρέμβαση του ΥΕΝ σε όλα τα θέματα της ακτοπλοΐας). Ατυχές από την άποψη ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο έχει τη δυνατότητα να κινηθεί προς την κατεύθυνση της ουσιαστικής απελευθέρωσης. Η τακτική δρομολόγηση του Ν2932/2001 θα είναι σε μεγάλο βαθμό (αν και όχι πλήρως) ελεύθερη, αν στην πράξη δεν υπάρχει παρέμβαση του ΥΕΝ. Μια και ο Νόμος παρέχει στο ΥΕΝ το δικαίωμα της παρέμβασης, στη φάση αυτή το θέμα είναι πόσο συχνά, σε ποια έκταση και με ποια συγκεκριμένα κριτήρια το ΥΕΝ θα εξασκεί το δικαίωμα αυτό. Η σύγκρουση για τις εκπτώσεις

έδειξε ότι στο θέμα αυτό υπάρχει, προς το παρόν τουλάχιστον, μεγάλο κενό και τεράστια διάσταση απόψεων.

Στο μεταβατικό διάστημα μέχρι 1/1/2004 θα πρέπει να καταγραφούν οι δυσλειτουργίες του θεσμικού πλαισίου και του τρόπου εφαρμογής του, περιλαμβανομένου και του τμήματος του παλαιού θεσμικού πλαισίου που ισχύει ακόμη. Κατόπιν θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις. Κατά τη γνώμη μου, ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στα εξής σημεία για κάθε κατηγορία γραμμών:

- ***Γραμμές δημόσιας υπηρεσίας:*** Να καθοριστούν από την Πολιτεία συγκεκριμένα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, διάρκεια, αξιοπιστία στον καιρό, άλλες παράμετροι) και με βάση τα κριτήρια αυτά να σχεδιασθεί το δίκτυο γραμμών δημόσιας υπηρεσίας. Τέτοια κριτήρια μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν.
- ***Ελεύθερες γραμμές:*** Να θεσμοθετηθεί διαδικασία πραγματικά ελεύθερης δρομολόγησης. Η παρέμβαση της Πολιτείας στις γραμμές αυτές να εστιαστεί στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας και υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, δρομολόγια και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.

Όσο για τις εκπτώσεις, το παράδειγμα της ΑΝΕΚ να χορηγήσει εκπτώσεις σε όσους προτίθενται να ταξιδέψουν για να μαζέψουν ελιές στην Κρήτη (!) δείχνει ότι στις γραμμές που υπάρχει ανταγωνισμός (δηλαδή στις ελεύθερες γραμμές) θα υπάρξουν οπωσδήποτε και εκπτώσεις στους ναύλους. Αν αφεθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να διαμορφώσουν ελεύθερα τους ναύλους αυτούς, και ληφθεί μέριμνα ώστε να μην υπάρξουν μονοπωλιακές καταστάσεις, ο ταξιδιώτης θα είναι ο τελικός κερδισμένος. Το ίδιο άλλωστε συμβαίνει και στην ελεύθερη αγορά των αερομεταφορών. Αν η Πολιτεία θέλει να εφαρμόσει κοινωνική πολιτική για διάφορες κοινωνικές ομάδες που θέλει να ενισχύσει (τους κατοίκους απομεμακρυσμένων νησιών, τους απόρους κλπ.), είναι πιο δίκαιο και πιο αποτελεσματικό να επιδοτήσει απ' ευθείας τις ομάδες αυτές, παρά να το κάνει έμμεσα επιβάλλοντας εκπτώσεις και δωρεάν μετακινήσεις στους ακτοπλόους.

Η ίδια αρχή ισχύει και για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Εδώ είναι δεδομένο ότι η Πολιτεία θέλει να εφαρμόσει κοινωνική πολιτική, δηλαδή ότι θέλει ένα επαρκές σύστημα ακτοπλοϊκών γραμμών σε όλη τη χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ας αποφασίσει πρώτα ποιο επίπεδο εξυπηρέτησης θέλει, και κατόπιν ας χρηματοδοτήσει απ' ευθείας το κομμάτι στο οποίο το επίπεδο αυτό δεν καλύπτεται από την ελεύθερη αγορά. Όμως, η κάλυψη από την ελεύθερη αγορά θα εξαρτηθεί από το πόσο δυναμικά θα αναπτυχθεί αυτός ο τομέας. Επιβάλλοντας ευρείας έκτασης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα αυτό, το Κράτος διατρέχει τον κίνδυνο να τον καθηλώσει σε χαμηλούς ή αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης προτού καν αυτός ξεκινήσει. Η μη εύρωστη ανάπτυξη του τομέα των ελεύθερων γραμμών θα προκαλέσει αργά ή γρήγορα την αδυναμία του όλου κλάδου της ακτοπλοΐας να προσφέρει σωστές υπηρεσίες και στον άλλο τομέα, εκείνο των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και την αδυναμία του Κράτους να τις χρηματοδοτήσει. Αν φτάσουμε εκεί, η όποια εξέλιξη θα είναι επώδυνη για όλους.

ΣΧΟΛΙΑ

Ακόμη και την εποχή εκείνη, δηλαδή αμέσως μετά τη θέση σε εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου, και περίπου ένα έτος πριν από την επίσημη ημερομηνία 1/1/2004, είχα αποκρυσταλλώσει τα βασικά προβλήματα του νέου θεσμικού πλαισίου. Μερικά από τα οποία θα μπορούσαν να λυθούν με την κατάλληλη πρακτική εφαρμογής του Νόμου 2932, χωρίς να αλλάξει ο Νόμος. Μια και ο Νόμος δεν θεσμοθετούσε πότε και υπό ποιες συνθήκες θα εκδηλωνόταν η κρατική παρέμβαση, αρκετά προβλήματα δεν θα υπήρχαν αν η παρέμβαση αυτή δεν εκδηλωνόταν καθόλου, ή έστω, εκδηλωνόταν λίγο.

Για την ιστορία, μετά από το θόρυβο που δημιουργήθηκε, το ΥΕΝ φάνηκε να υπόσχεται ότι οι εκπτώσεις αυτές θα επιστρεφόταν στους ακτοπλόους από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, κάτι το οποίο όμως δεν είχε τη συναίνεση του Υπουργείου Οικονομίας και ουδέποτε εφαρμόσθηκε. Σε πνεύμα επαναστατικής ασυδοσίας, οι ακτοπλόοι αποφάσισαν σε κάποια φάση να μην εφαρμόζουν τις επιβληθείσες εκπτώσεις. Εικόνα χάους δηλαδή. Τελικά ΥΕΝ και ακτοπλόοι κατέληξαν στα δικαστήρια για το θέμα, με την τελική έκβαση ακόμη άγνωστη.

Εκτός από προβλήματα που μπορούσαν να λυθούν με την κατάλληλη πρακτική εφαρμογής του Ν2932, υπήρχαν και άλλα προβλήματα (όπως π.χ. εκείνο των ορίων ηλικίας, ή της υποχρεωτικής ετήσιας λειτουργίας των τακτικών γραμμών) που δεν γινόταν να παρακαμφθούν παρά μόνο αν άλλαζε ο Νόμος. Και αυτό δεν ήταν το μόνο παράδειγμα. Έτσι, αργά ή γρήγορα ήλθε το όλο θέμα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά από προσφυγή των ακτοπλόων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΤΟΥΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ Ν2932 (2003)

I am not bound to please
thee with my answers.
William Shakespeare

Στο άρθρο που ακολουθεί είναι σαφές ότι επιχειρώ να κάνω το δημοσιογράφο, που περιγράφει «καρέ-καρέ» την πρώτη χρονιά της εφαρμογής του Ν2932. Κάνω μια λεπτομερή ανασκόπηση του έτους 2002 σχετικά με την ακτοπλοΐα, ενός έτους εξαιρετικά δύσκολου από κάθε άποψη. Η βιβλιογραφική αναφορά είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Ακτοπλοΐα: Ανασκόπηση 2002, Προοπτικές 2003», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2003.

Πλούσιο ήταν το 2002 σε εξελίξεις στον τομέα της ακτοπλοΐας. Η κυριότερη από αυτές ήταν σίγουρα η θέση σε εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου 2932/2001 για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Ο Νόμος αυτός θεσπίστηκε τον Ιούνιο του 2001 για τη λειτουργία της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σύμφωνα με τις επιταγές του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage).

Αν και δεν είναι σκοπός αυτού του άρθρου να υποκαταστήσει το ναυτιλιακό συντάκτη (εκτύπωση από το web site γνωστής οικονομικής εφημερίδας των άρθρων για την ακτοπλοΐα το 2002 αριθμεί πάνω από 500 σελίδες), ας δούμε πρώτα τις κυριότερες εξελίξεις στο έτος που πέρασε και μετά ας κάνουμε ορισμένα σχόλια.

Ιανουάριος: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποκλείει το ενδεχόμενο να δοθεί παράταση στην προθεσμία υποβολής δηλώσεων δρομολόγησης από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες (31 Ιανουαρίου), αλλά δηλώνει διατεθειμένος να συζητήσει με τους ακτοπλόους για την επίλυση τυχόν προβλημάτων του κλάδου εν όψει της απελευθέρωσης που έχει προγραμματιστεί για την 1η Νοεμβρίου. Πάγιο αίτημα των ακτοπλόων είναι η πλήρης απελευθέρωση των δρομολογίων, όπως συμβαίνει στην Αδριατική, ενώ έχουν ήδη προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ΣτΕ για συγκεκριμένα σημεία του Ν2932/2001.

Φεβρουάριος: Οι ακτοπλόοι ζητούν αυξήσεις των ναύλων κατά μέσο όρο από 20% έως 30% για τη θερινή περίοδο, επικαλούμενοι τη δεινή οικονομική κατάσταση του κλάδου, ενώ ο Υπουργός δηλώνει ότι η αύξηση θα είναι μόλις 5% και ότι κανένα νησί δεν θα μείνει χωρίς θαλάσσια συγκοινωνία. Το ΥΕΝ αφήνει στους ακτοπλόους περιθώριο μέχρι τέλους του μηνός να τροποποιήσουν ή να συμπληρώσουν τα δρομολόγιά τους για τη θερινή περίοδο. Συνεχίζεται η κινητικότητα των ακτοπλόων με προτάσεις για το πώς θα πρέπει να εφαρμοσθεί ο Ν2932/2001. Οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση κερδών το 2001

σε σχέση με το 2000, ενώ αντίθετα οι Επιχειρήσεις Αττικής ανακοινώνουν μείωση κερδών και οι Μινωικές γραμμές ανακοινώνουν ζημίες για πρώτη φορά στην ιστορία τους.

Μάρτιος: Μετά από άκαρπες διαπραγματεύσεις με τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα, η Hellas Flying Dolphins εγκαταλείπει τη μαρίνα Ζέας και έρχεται στο ήδη υπερκορεσμένο λιμάνι του Πειραιά. Οι εταιρείες ΑΝΕΚ και Στρίντζη αποφασίζουν να εξετάσουν πρόταση για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Η ΔΑΝΕ και η ΝΕΛ ανακοινώνουν μειωμένες ζημίες το 2001 σε σχέση με το 2000, ενώ η ΑΝΕΚ ανακοινώνει ζημίες για το 2001 έναντι κερδών το 2000. Η ΝΕΛ αρχίζει διαπραγματεύσεις με την HFD για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Επιβάλλεται πρόστιμο 6,3 εκ. € στις HFD και Μινωικές γραμμές από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ποσό που χαρακτηρίζεται εξοντωτικό από τις εταιρείες, οι οποίες εκφράζουν την απορία τους καθ' όσον όλες οι ενέργειές τους τελούσαν υπό την έγκριση του Κράτους. Αντιδρά η ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό των ναυτικών.

Απρίλιος: Συζητήσεις λαμβάνουν χώρα μεταξύ ΥΕΝ, ΥΠΕΘΟ και ακτοπλόων για τις αυξήσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας, κατόπιν οργώδους μελέτης της Επιτροπής Ναυλολογίου του ΥΕΝ. Τελικά το νέο ναυλολόγιο ανακοινώνεται και προβλέπει σταδιακή αύξηση των ναύλων από 15 Μαΐου σε ποσοστά από 24% έως 47% στην οικονομική θέση, επί πλέον προσαύξηση αν το πλοίο είναι κάτω των 10 ετών, συν τον επίναυλο 3% από 1ης Νοεμβρίου. Το νέο ναυλολόγιο είναι δαιδαλώδες και κανένας δεν είναι σίγουρος πόσο πραγματικά μεγάλες θα είναι οι αυξήσεις. Οι ακτοπλόοι χαρακτηρίζουν τις αυξήσεις πενιχρές και δηλώνουν έντονα δυσαρεστημένοι και αποφασισμένοι να σκληρύνουν τη στάση τους.

Μάιος: Η πρώτη επίσημη τοποθέτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα παράπονα των ακτοπλόων για το Ν2932/2001 αποδέχεται κατ' αρχήν τις ενστάσεις τους σχετικά με την υποχρεωτική δήλωση και κατάθεση εγγυητικών επιστολών στις ελεύθερες γραμμές, αλλά επισημαίνει ότι οποιαδήποτε διαδικασία εναντίον της Ελλάδας λόγω μη συμμόρφωσής της στον Κανονισμό 3577/1992 δεν είναι δυνατό να ξεκινήσει νωρίτερα από το 2004. Η επιστολή ξεσηκώνει θύελλα δηλώσεων από τους ακτοπλόους και την αξιωματική αντιπολίτευση κατά του Ν2932/2001, αλλά ο Υπουργός δηλώνει ότι υπάρχουν πάντα περιθώρια για βελτιώσεις. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις ΑΝΕΚ-Στρίντζη και ΝΕΛ- HFD για συγχώνευση. Η ΠΝΟ αναγγέλλει 48ωρες επαναλαμβανόμενες απεργίες για τον Ιούνιο λόγω του συνταξιοδοτικού.

Ιούνιος: Το Υπουργείο Αιγαίου ανακοινώνει την πρόθεσή του να καλύψει τις άγονες γραμμές με οκτώ πλοία τύπου swath, που θα ταξιδεύουν με 8 μπωφόρ και θα έχουν ταχύτητα 25 κόμβων. Εν τω μεταξύ, ναυαγούν οι διαπραγματεύσεις της ΑΝΕΚ με τις γραμμές Στρίντζη για ενδεχόμενη συγχώνευση, ενώ την ίδια εποχή αλλάζει και η διοίκηση της ΑΝΕΚ εν μέσω κατηγοριών για τα οικονομικά της εταιρείας. Ναυαγούν επίσης οι διαπραγματεύσεις της Κυβέρνησης με την ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό και η Κυβέρνηση προχωρεί στην επιστράτευση των ναυτεργατών, ξεσηκώνοντας θύελλα διαμαρτυριών από την ΠΝΟ και την αντιπολίτευση, αλλά όχι από τον κόσμο. Στα πρόθυρα της απελευθέρωσης, η επιστράτευση διαρκεί χρόνο ρεκόρ, 3 μήνες.

Ιούλιος: Πόλεμος ξεσπάει μεταξύ των γραμμών Στρίντζη και της G.A. Ferries για τη μετα-

δρομολόγηση του Blue Star 1 από την Αδριατική στη γραμμή Δωδεκανήσου, με προσφυγή της πρώτης στη ΓΕΑΣ. Σε μια από τις τελευταίες πράξεις της προτού καταργηθεί λόγω απελευθέρωσης, η ΓΕΑΣ εγκρίνει τη σχετική αίτηση, αλλά με αλλαγή της ώρας αναχώρησης. Εν τω μεταξύ, η HFD ανακοινώνει πρόβλεψη λειτουργικής κερδοφορίας για το 2002 έναντι ζημιών το 2001, και φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα μέχρι το 2006. Η ΑΝΕΚ ετοιμάζεται για το μέλλον με νέα διοίκηση, ενώ οι ακτοπλόοι ετοιμάζονται να προσφύγουν στη ΡΑΘΕ για το ναυλολόγιο.

Αύγουστος: Η ΔΑΝΕ προβλέπει ζημίες για το 2002, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν κέρδη για το εξάμηνο. Η ΝΕΛ και οι Μινωικές ανακοινώνουν αύξηση κύκλου εργασιών και μείωση ζημιών στο εξάμηνο. Ανακοινώνεται η απομάκρυνση του Διευθύνοντος Συμβούλου της HFD, εν μέσω αντεγκλήσεων με μετόχους και μέλη του ΔΣ της εταιρείας.

Σεπτέμβριος: Εγκαινιάζεται η Ακτή Βασιλειάδη στο λιμάνι του Πειραιά, νέο σημείο αναχωρήσεων για τη γραμμή Δωδεκανήσου, με επτά νέες θέσεις ελλιμενισμού. Η ΑΝΕΚ ανακοινώνει αυξημένα έσοδα και μειωμένες ζημίες για το εξάμηνο. Σε 38 εκ. € θα ανέλθουν οι επιδοτήσεις για 72 άγονες γραμμές, με κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό και τον επίναυλο. Το ΥΕΝ αποφασίζει τη σύσταση νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για τη βελτίωση του Ν2932/2001. Οι ακτοπλόοι καταθέτουν στο ΥΕΝ υπόμνημα για 14 «σημεία-αγκάθια» του νόμου. Οι διαφημιστικές δαπάνες των ακτοπλοϊκών εταιρειών παρουσιάζουν αύξηση 7%.

Οκτώβριος: Μεγάλος αναβρασμός τον τελευταίο μήνα πριν την απελευθέρωση. Νέα σύγκρουση ΥΕΝ-ακτοπλόων για το πλαφόν στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης, με τη ΡΑΘΕ να κάνει δεκτές σχετικές προσφυγές ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η σύγκρουση επεκτείνεται και για το θέμα των πλοίων Ro-Ro, τα οποία οι ακτοπλόοι κατηγορούν για αθέμιτο ανταγωνισμό. Το ΥΕΝ προχωρεί σε 8 τροποποιήσεις του Ν2932/2001, που αφορούν κυρίως διαδικαστικά θέματα και δεν αλλάζουν τη φιλοσοφία του νόμου. Οι ναυτικοί πράκτορες ζητούν εξαίρεση από τον επίναυλο νησιών με κάτω από 3.100 κατοίκους. Το ΥΕΝ ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 2003-2004 με 92 λιμάνια και 272 δρομολόγια, με τη σημείωση ότι αυτό είναι ενδεικτικό και ότι οι ακτοπλόοι μπορούν να προτείνουν και άλλα δρομολόγια. Την παραμονή της απελευθέρωσης, το ΥΕΝ ανακοινώνει πακέτο υποχρεωτικών εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων σε όλες τις γραμμές, για ειδικές ομάδες πολιτών (άποροι, ανάπηροι, πολύτεκνοι, κάτοικοι μικρών νησιών, βουλευτές κλπ.).

Νοέμβριος: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υποδέχεται με συγκρατημένη αισιοδοξία τη νέα εποχή, ενώ η αξιωματική αντιπολίτευση καταγγέλλει τη διαιώνιση του κρατικού παρεμβατισμού. Θύελλα διαμαρτυριών, σκληρές δηλώσεις και εξώδικα των ακτοπλόων για τις εκπτώσεις. Η ΑΝΕΚ ανακοινώνει δικό της πακέτο εκπτώσεων, που περιλαμβάνει και όσους θέλουν να μαζέψουν ελιές στην Κρήτη. Η ΡΑΘΕ δίνει το πράσινο φως στην ελεύθερη δρομολόγηση Ro-Ro. Νέα αύξηση τζίρου και μείωση ζημιών ανακοινώνουν οι Μινωικές γραμμές, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση τζίρου και κερδών για το εννεάμηνο. Η ΔΑΝΕ ανακοινώνει μείωση ζημιών, ενώ η ΑΝΕΚ και η ΝΕΛ αύξηση κερδών.

Δεκέμβριος: Έντονη αντιπαράθεση μεταξύ ΑΝΕΚ και γραμμών Στρίντζη, δυο εταιρειών που λίγους μήνες πριν συζητούσαν το ενδεχόμενο συγχώνευσης, με προσφυγή της πρώτης στη ΡΑΘΕ για τη δρομολόγηση της δεύτερης στη γραμμή της Κρήτης. Ως φαίνεται, η απελευθέρωση δεν προμηνύεται ιδιαίτερα ευχάριστη για τις εταιρείες που μέχρι τώρα είχαν την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής της Κρήτης.

Θα είναι εξ ίσου θερμό το 2003 με το 2002; Η απάντηση θα φανεί στην πορεία, αλλά διακινδυνεύω την πρόβλεψη ότι όσοι ενδιαφέρονται για τα ακτοπλοϊκά δρώμενα δεν θα πλήξουν ούτε και αυτή τη χρονιά. Το 2003 θα είναι στην ουσία το πρώτο έτος ουσιαστικής εφαρμογής του Ν2932/2001. Θα έχουμε λοιπόν την ευκαιρία να παρατηρήσουμε κατά πόσο ο νέος νόμος θα συμβάλει ή όχι στον περιορισμό των μονοπωλιακών καταστάσεων που ακόμη υπάρχουν, στην προσφορά ανταγωνιστικών ναύλων στον ταξιδιώτη, στην ανανέωση του στόλου, στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών και στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας. Οι παρατηρήσεις αυτές θα δώσουν την ευκαιρία να διατυπωθούν τυχόν διορθωτικές παρεμβάσεις στο όλο πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος. Στόχος θα πρέπει να είναι το νέο σύστημα να παρέχει ουσιαστική απελευθέρωση της αγοράς, και όχι να μοιάζει με το παλιό.

Ένα θέμα το οποίο ως φαίνεται δεν θα κριθεί το 2003, είναι η ενδεχόμενη παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περίπτωση καταγγελίας ότι το νέο θεσμικό μας πλαίσιο δεν είναι συμβατό με τον Κανονισμό 3577/1992. Κατά τα λεγόμενα της Κομισιόν, αν υπάρξει μια τέτοια παρέμβαση, αυτή θα λάβει χώρα από το 2004 και μετά. Βέβαια, τέτοιες διαδικασίες παίρνουν χρόνο. Όμως, αξίζει να τονισθεί ότι το 2004 θα είναι η χρονιά της Ολυμπιάδας, όπου, μεταξύ άλλων, ακριβώς την περίοδο μεγάλης αιχμής της τουριστικής κίνησης, δηλαδή τις τρεις τελευταίες βδομάδες του Αυγούστου, το μισό λιμάνι του Πειραιά θα είναι κλεισμένο για τις ανάγκες της Ολυμπιακής φιλοξενίας (πλωτά ξενοδοχεία). Η συγκυρία αυτή θα εξασκήσει σίγουρα μεγάλη επί πλέον πίεση στο ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας, ιδίως από πλευράς συντονισμού δρομολογίων και διαχείρισης της πεπερασμένης χωρητικότητας των λιμανιών, και σίγουρα θα κάνει πιο δύσκολη μια ενδεχόμενη αντιπαράθεση μεταξύ των εμπλεκομένων μερών αν κάτι δεν πάει καλά.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κατά καιρούς οδύρονται για τη δεινή οικονομική τους κατάσταση και ζητούν να τεθεί τέρμα στις έμμεσες επιδοτήσεις διαφόρων κοινωνικών ομάδων που τους επιβάλλει το Κράτος μέσω εκπτώσεων, δωρεάν μετακινήσεων και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις ελεύθερες γραμμές. Αν και στα θέματα αυτά και σε πολλά άλλα θέματα κρατικού παρεμβατισμού οι απόψεις των ακτοπλόων είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, τα δημοσιευμένα οικονομικά αποτελέσματα δείχνουν κέρδη σε αρκετές από τις εταιρείες του κλάδου, κέρδη τα οποία μάλιστα προβάλλονται δεόντως από αυτές! Όλα αυτά υποδηλώνουν ότι η οικονομική κατάσταση της ακτοπλοΐας μάλλον δεν είναι τόσο άσχημη όσο επιλεκτικά οι εταιρείες θέλουν να εμφανίζουν για να πείσουν ότι πρέπει να σταματήσουν οι έμμεσες επιδοτήσεις σε βάρος τους ή για άλλους λόγους.

Όμως, αν οι ακτοπλόοι δεν θέλουν έμμεσες επιδοτήσεις σαν κι αυτές, θα πρέπει να δεχθούν να σταματήσει και η έμμεση επιδότηση που απολαμβάνουν οι ίδιοι μέσω εξαιρετι-

κά χαμηλών λιμενικών τελών. Τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων ακτοπλοΐας είναι αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα τέλη για τα πλοία εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια, φορτηγά) και πολύ χαμηλότερα από όσο χρεώνουν ξένα λιμάνια. Το ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ, χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ, πληρώνει περί τις 54.000 δρχ. (158 €) για μια μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, παρ' όλον ότι στο τελευταίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια για υποδομές. Η τιμή αυτή, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ναύλων ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, είναι καθηλωμένη στο ίδιο επίπεδο από το 1998 και είναι εξευτελιστικά χαμηλή από όποια οπτική την δει κανείς (εισιτήριο οικονομικής θέσης χωρίς κλίνη για δυο άτομα με ΙΧ από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει 252 €).

Μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί σαφώς να θεωρηθεί ως έμμεση επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών από το Ελληνικό Δημόσιο, παρ' όλον ότι αυτές είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος. Μάλιστα, ένα σημαντικό μέρος της επιδότησης αυτής γίνεται μέσω κρατικών εταιρειών εισηγμένων ή υπό εισαγωγή στο ΧΑΑ (ΟΛΘ και ΟΛΠ αντίστοιχα), προς ιδιωτικές εταιρείες ήδη εισηγμένες στο ΧΑΑ (ΑΝΕΚ, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, Μινωικές, γραμμές Στρίντζη και Επιχειρήσεις Αττικής). Υποσημείωση: Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) δεν είναι συμβατή με την Κοινοτική νομοθεσία.

Το μαχαίρι της απελευθέρωσης είναι δίκοπο. Σε μια απελευθερωμένη ακτοπλοϊκή αγορά που θέλει να λειτουργεί με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι έμμεσες επιδοτήσεις και στρεβλώσεις προς πάσα κατεύθυνση θα πρέπει σιγά-σιγά να εκλείψουν.

ΣΧΟΛΙΑ

Ήταν προφανές ότι η έλευση της απελευθέρωσης, πραγματικής ή μη, πραγματοποιήθηκε επεισοδιακά. Η χαρακτηριστική, όσο και απαράδεκτη, δήλωση υψηλόβαθμου στελέχους Κρητικής ακτοπλοϊκής εταιρείας να μην τολμήσουν άλλες εταιρείες να επιζητήσουν είσοδο στις γραμμές της Κρήτης (απειλή που δεν είχε αποτέλεσμα, μια και η Blue Star Ferries άρχισε να εξυπηρετεί τα Χανιά) ήταν χαρακτηριστική του «τέλους εποχής» που επήλθε. Από την άλλη πλευρά, ήταν γεγονός ότι πολλά θέματα ήταν ακόμη εκκρεμή, και ότι η ΡΑΘΕ θα είχε πολλή δουλειά.

Εκτός από το γενικό αλαλούμ που καταγράφω, ας σταθώ λίγο σ' αυτό που στο άρθρο έχω ως υποσημείωση:

«Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) δεν είναι συμβατή με την Κοινοτική νομοθεσία».

Πράγματι, από τότε τουλάχιστον που ήμουνα στον ΟΛΠ υπήρχε διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό, δηλαδή χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού και υψηλότερα για πλοία εξωτερικού. Η ψαλίδα ήταν της τάξεως του 33% για τα τέλη παραβολής και πρυμνοδέτησης (το παρκάρισμα δηλαδή, που ετιμολογείτο με την ημέρα), και της τάξεως του 64% για τα τέλη προσόρμισης (που χρεωνόταν με την κάθε άφιξη). Οποια-

δήποτε όμως ψαλίδα απαγορευόταν ρητά από τον Κοινοτικό Κανονισμό 4055/1986, και μας ήρθε ένα έγγραφο από το ΥΠΕΘΟ ότι έπρεπε να λάβουμε διορθωτικά μέτρα. Από καιρό επίσης υπήρχε ένα μυστήριο Προεδρικό Διάταγμα (ή εγκύκλιος του ΥΕΝ) που αυτόματα συνέδεε τα δικά μας λιμενικά τέλη με τα τέλη όλων των άλλων λιμανιών της χώρας, άρα το πρόβλημα της ψαλίδας ίσχυε όχι μόνο για τον ΟΛΠ, αλλά για όλα τα λιμάνια της Ελλάδας! Είχα επανειλημμένα πει στο ΥΕΝ να καταργήσει αυτή τη διάταξη, κάτι που δεν έγινε παρά αρκετά αργότερα, και αφού είχα φύγει από τον ΟΛΠ.

Σκέφτηκα λοιπόν, η ασυμβατότητα με τον Κανονισμό 4055 ήταν μια χρυσή ευκαιρία να κλείσουμε την ψαλίδα, ανεβάζοντας τα τέλη των ακτοπλοϊκών πλοίων στο επίπεδο εκείνων των πλοίων εξωτερικού, τα οποία μάλιστα θα μπορούσαν να κατεβούν και λίγο. Και όντως, αυτό αποφασίσαμε το 2000, εγκρίνοντας στον ΟΛΠ δυο πακέτα τιμολογίων που εξάλειφαν αυτή την ασυμβατότητα. Αλλά το ΥΠΕΘΟ (μετέπειτα Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) δεν το δέχθηκε! Στην αρχή απλώς δεν μας απάντησε, και μετά, αρκετά αφού έφυγα από τον ΟΛΠ, το απέρριψε. Ούτε και το ΥΕΝ ως φαίνεται ήθελε να κάνουμε την αύξηση αυτή.

Η πιθανή δικαιολογία από το ΥΠΕΘΟ ότι αύξηση στα τέλη αυτά ίσως είχε επίπτωση στον πληθωρισμό ήταν αστεία, μια και είχε γίνει μια μελέτη που έδειχνε ότι η κατά 1% αύξησή τους θα επιδρούσε στον πληθωρισμό κατά περίπου 0,00007% (ή κάποιο παρόμοιο ποσοστό). Ήταν όμως προφανές ότι οι ακτοπλόοι είχαν πολύ ισχυρό lobby, μια και παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά ναύλα κάθε έτος, τα λιμενικά τέλη παρέμειναν καθηλωμένα από το 1998 μέχρι το 2006, δηλαδή 8 ολόκληρα χρόνια (!), διατηρώντας έτσι μια μεγάλη στρέβλωση, και υποχρεώνοντας τον ΟΛΠ να επιδοτεί το επιβατικό λιμάνι (για το οποίο είχε ξοδέψει δισεκατομμύρια σε έργα και άλλες παρεμβάσεις) από τα κέρδη του container terminal, προφανώς σε βάρος του τελευταίου.

Αφού έφυγα από τον ΟΛΠ έμαθα ότι τα λιμενικά ταμεία της χώρας (στα οποία ίσχυε ακριβώς το ίδιο πρόβλημα, λόγω της μέχρι τότε σύνδεσης με τα τέλη του ΟΛΠ) διόρθωσαν την ψαλίδα τελών εξωτερικού-εσωτερικού ανάποδα, δηλαδή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού στα επίπεδα των τελών πλοίων εσωτερικού! Ό,τι έπρεπε δηλαδή για να βρεθούν επί πλέον πόροι για την αναβάθμιση των υποδομών τους. Βέβαια, στα λιμενικά ταμεία, που είναι κυρίως τα μικρά λιμάνια της χώρας, δεν πηγαίνουν και πολλά πλοία εξωτερικού, αλλά και πάλι, γιατί να μη διορθώσουν την ψαλίδα σωστά;

Τελικά η Ελλάδα δεν κατόρθωσε να αποφύγει το 2005 την παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για το θέμα του Κανονισμού 4055/1986, το οποίο εξακολουθούσε ακόμη να υπάρχει για τον ΟΛΠ, τον ΟΛΘ, και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που έγιναν ανώνυμες εταιρείες το 2001, όπως Πάτρα, Ραφήνα, Ηράκλειο, Βόλος, Λαύριο κλπ.[25].

Στις αρχές του 2006, ο ΟΛΠ έκανε μια εκτεταμένη αναδιάρθρωση στα τιμολόγιά του (την πρώτη αφ' ότου έφυγα το 2002), και εξάλειψε την ψαλίδα μεταξύ τελών πλοίων εσωτερι-

[25] Συμπτωματικά, η μετατροπή αυτή έγινε μέσω του ίδιου Νόμου 2932!

κού-εξωτερικού. Όμως, η εξάλειψη αυτή ήταν τεχνητή, μια και τα πλοία δεν αναφέρονται πλέον με το χαρακτηρισμό «πλοία εξωτερικού - πλοία εσωτερικού», αλλά με την ταμπέλα «κρουαζιερόπλοια» και υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων (επιβατηγά, φορτηγά κλπ.). Με τη νέα κατηγοριοποίηση, τα κρουαζιερόπλοια έχουν πάλι υψηλότερα τέλη από τα ακτοπλοϊκά. Άρα η ψαλίδα παραμένει, και μάλιστα τα λιμενικά τέλη εμφανίζουν μόνο οριακή αύξηση και στις δυο περιπτώσεις. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μου, τα 158 ευρώ που πλήρωνε το ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ για parking έγιναν 168, που σημαίνει ότι τα εξευτελιστικά χαμηλά λιμενικά τέλη παραμένουν!

Δεν είναι σαφές (σε μένα τουλάχιστον, που δεν είμαι δικηγόρος) αν η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ως προς τον τύπο του πλοίου είναι συμβατή με την Κοινοτική νομοθεσία. Ούτε είναι σαφές με ποιο τρόπο έλυσαν το πρόβλημα ο ΟΛΘ και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που είναι ανώνυμες εταιρείες. Άρα, η τύχη της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο σχετικά με τον Κανονισμό 4055/1986 παραμένει, τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές, άγνωστη[26].

Η επιστράτευση των ναυτεργατών από το Γιώργο Ανωμερίτη το 2002 (και μάλιστα μερικούς μήνες πριν από την απελευθέρωση) θα μπορούσε να καταγραφεί ως αξιοσημείωτο γεγονός, αν δεν τον αντέγραφε ο Μανώλης Κεφαλογιάννης το 2006. Πλήρης αντιστροφή των ρόλων, με εκείνους που εφρύαξαν στην πρώτη περίπτωση να ακολουθούν το ίδιο μονοπάτι μερικά χρόνια μετά. Μια ακόμη παθογένεια του όλου συστήματος, η επίλυση της οποίας υπερβαίνει κατά πολύ τα όρια της ακτοπλοΐας.

[26] Για μια σφαιρική ανάλυση της τιμολογιακής πολιτικής του ΟΛΠ στο διάστημα 1996-2001, βλέπε Psaraftis, H.N., «Tariff Reform in the Port of Piraeus: A Practical Approach'» ***Maritime Economics and Logistics*** 7, pp. 356-381, 2005.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΚΑΤΩ ΤΑ ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ! (2003)

In economics, the majority is always wrong.
John Kenneth Galbraith

Η εργασία μου αυτή δεν είναι ειδική για την ακτοπλοΐα. Αναφέρεται στα όρια ηλικίας στο γενικότερο πλαίσιο της ναυτιλίας. Όμως, προφανώς θίγει και την ακτοπλοΐα, σχετικά με τα όρια ηλικίας που θέσπισε ο Ν2932. Η βιβλιογραφική αναφορά είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Κάτω τα όρια ηλικίας!» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μάιος 2003.

Ας δούμε ένα απόσπασμα.

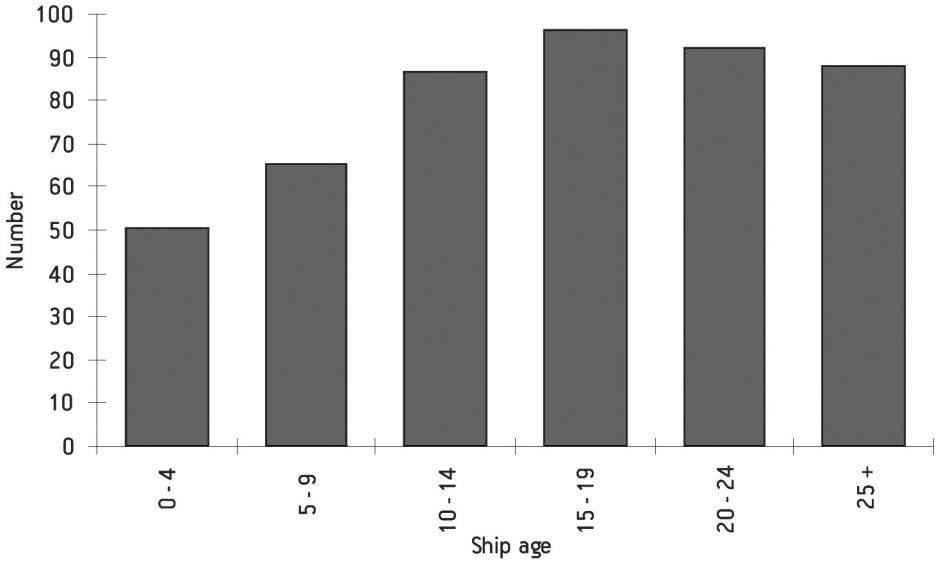
Πολύς θόρυβος έγινε με την αντίδραση του Greek Shipping Cooperation Committee στην πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Η αντίδραση αυτή ήταν ιδιαίτερα σκληρή και επέρριψε ευθύνες στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ότι συναίνεσε σε μια πρόταση που πλήττει τα Ελληνικά συμφέροντα. Η αντίδραση του Υπουργού ήταν εξ ίσου έντονη, υπερασπιζόμενη τις θέσεις του ΥΕΝ για μια ποιοτική Ελληνική ναυτιλία.

Είναι αλήθεια ότι η πρόταση για επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος ήταν αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο ατύχημα του PRESTIGE το Νοέμβριο του 2002. Η πρόταση αυτή, μεταξύ άλλων, καθιστά αρκετά πιο σφιχτό το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης single hulls που είχε υιοθετηθεί στα απόνερα ενός άλλου καταστροφικού ατυχήματος, του ERIKA το 1999. Η πρόταση της Κομισιόν αναμένει τώρα έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις το θέμα θα έχει τελειώσει μέχρι τον Ιούνιο, επί Ελληνικής Προεδρίας.

Άποψή μου είναι ότι το όλο πλαίσιο κανονισμών σχετικά με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, από το OPA '90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι εν πολλοίς ατεκμηρίωτο και υιοθετήθηκε κυρίως υπό την πίεση συγκεκριμένων ατυχημάτων και της κοινής γνώμης. Το βασικό ερώτημα, ποια ήταν και ποια θα είναι τα οφέλη αυτών των νομοθετημάτων για τη θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον και ποιο είναι το κόστος που αυτά επέφεραν και θα επιφέρουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, παραμένει αναπάντητο. Μια σοβαρή διάσταση του θέματος αφορά τα όρια ηλικίας. Η τελευταία πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών μειώνει έτι περαιτέρω τα προηγούμενα όρια ηλικίας των single hulls.

Ανεξάρτητα από το ερώτημα αν τα οφέλη ενός νέου double hull δικαιολογούν το κόστος της πρόωρης απόσυρσης ενός single hull (ερώτημα που είναι ανοικτό), ένα ίσως αφελές ερώτημα είναι, είμαστε σίγουροι ότι η ηλικία ενός πλοίου είναι καθοριστικός παράγοντας

για την ασφάλειά του; Η απάντηση δεν είναι τόσο απλή. Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων περίπου 7.000 ατυχημάτων διαφόρων τύπων πλοίων από το ΕΜΠ στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος SAFECO επιβεβαίωσε ότι όντως η ηλικία ενός πλοίου συνδέεται σχεδόν σίγουρα με την πιθανότητα εμπλοκής του σε ναυτικό ατύχημα. Ο τρόπος που συνδέεται φαίνεται στο Σχήμα 1.



Σχ. 1: Συχνότητα ατυχημάτων ως συνάρτηση της ηλικίας (ανά 1000 πλοία).

Όπως θα περίμενε κάποιος, η συχνότητα ατυχημάτων αυξάνει από τις μικρές ηλικίες (0 - 4 έτη) στις μεγαλύτερες (15 - 19 έτη). Είναι όμως ενδιαφέρον ότι μετά τα 19 έτη παρατηρείται μείωση της συχνότητας ατυχημάτων με την αύξηση της ηλικίας. Μια πιθανή εξήγηση είναι ότι οι κυριότερες μηχανικές και δομικές αστοχίες που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε ατύχημα ίσως εμφανίζονται μέχρι κάποια ηλικία στη ζωή ενός πλοίου. Πέραν από την ηλικία αυτή (εδώ 19 έτη), αν το πλοίο δεν έχει ήδη βουλιάξει ή αποσυρθεί από την κυκλοφορία, η πιθανότητα να επιζήσει χωρίς περαιτέρω ατυχήματα είναι μεγαλύτερη.

Το αποτέλεσμα αυτό, του οποίου η πραγματική εξήγηση απαιτεί σίγουρα μεγαλύτερη ανάλυση, είναι μια ένδειξη ότι οποιοσδήποτε κανονισμός βασίζεται τυφλά σε όρια ηλικίας, δηλαδή υποθέτει ότι το ρίσκο ατυχημάτων αυξάνει με την ηλικία του πλοίου, δεν είναι αναγκαστικά σωστός.

Και όμως, φαίνεται να υπάρχει τελευταία μια τάση για πολλαπλασιασμό τέτοιων κανονισμών. Εκτός από τα δεξαμενόπλοια, χρονοδιάγραμμα απόσυρσης με βάση την ηλικία υπάρχει και για την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Ο Ν2932/2001 (του οποίου το κύριο αντικείμενο ήταν διαφορετικό, η άρση του cabotage) μείωσε το όριο της 35ετίας σταδιακά στα 30 έτη, με ορίζοντα τελικής εφαρμογής το τέλος του 2008. Η συγκεκριμένη διάταξη υιοθετήθηκε (συμπτωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ.

Τα όρια αυτά (35, ενδιάμεσο, ή 30) δεν αντέχουν σε σοβαρή κριτική. Ένα ακτοπλοϊκό που συμπληρώνει το εκάστοτε επιτρεπόμενο όριο ηλικίας μπορεί να μετατεθεί στη γραμμή της Ιταλίας ή να γίνει κρουαζιερόπλοιο. Επίσης, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά με κριτήριο την ασφάλεια, πολλώ μάλλον την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του στόλου, ή άλλα κριτήρια.

Αλλά δεν έχω δει τέτοιες αναλύσεις ούτε για τα δεξαμενόπλοια, για όλο το φάσμα των κανονισμών από το OPA '90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βέβαια, αντιλαμβάνομαι πλήρως τη σημασία όλων αυτών των μέτρων από «πολιτικής» πλευράς: Να περάσει η Πολιτεία το «πολιτικά ορθό» μήνυμα ότι θεωρεί τα παλιά πλοία επικίνδυνα και ότι θέλει καινούργια πλοία τόσο πολύ ώστε θα τα επιβάλει νομοθετικά.

ΣΧΟΛΙΑ

Είναι σαφές ότι στο άρθρο αυτό έχω γίνει πολύ περισσότερο «κάθετος» για τα όρια ηλικίας από ό,τι ήμουνα όταν ανέπτυσσα το θέμα στην επιτροπή Σαραντίτη τρία χρόνια πριν. Εκεί, είχα μεν τοποθετηθεί ότι το τότε όριο ηλικίας των 35 ετών θα έπρεπε να εναρμονισθεί με το καθεστώς των διεθνών πλόων (όπου δεν υπήρχε όριο), αλλά όταν το θέμα συζητήθηκε στην επιτροπή, απλά εξέφρασα ορισμένες επιφυλάξεις. Όλα αυτά βέβαια έγιναν πριν από το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. Κανένας δεν είχε συνειδητοποιήσει τότε τις παρενέργειες του μέτρου, πολλώ μάλλον της μείωσης του ορίου απόσυρσης από 35 σε 30 έτη. Για το θέμα αυτό, περισσότερα στο Κεφάλαιο 19.

Το SAFECO (Safety of Shipping in Coastal Waters) ήταν ένα ερευνητικό πρόγραμμα που είχα στο ΕΜΠ, με συντονιστή το Νορβηγικό νηογνώμονα (Det Norske Veritas) και με θέμα τη θαλάσσια ασφάλεια[27].

[27] Βλέπε και Psaraftis, H.N., G. Panagakos, N. Desypris, N. Ventikos, «An Analysis of Maritime Transportation Risk Factors», ***ISOPE-1998 Conference***, Montreal, Canada, May 1998. Για μια σφαιρική θεώρηση για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, με ειδική αναφορά στα όρια ηλικίας της Ελληνικής ακτοπλοΐας, βλέπε Psaraftis, H.N., «Maritime Safety in the Post-Prestige Era», ***Marine Technology***, Vol. 43, No. 2, April 2006, pp. 85-90.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΚΤΟ

ΠΕΖΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (2003)

All you have to do is look straight and see
the road, and when you see it, don't sit
looking at it – walk.
Ayn Rand

Το άρθρο που παρατίθεται κατωτέρω σίγουρα διεκδικεί τον τίτλο του πιο εκλαϊκευμένου άρθρου που έγραψα ποτέ για το θέμα της ακτοπλοΐας. Βασική του θέση είναι ότι όσο και να μιλάμε για θεσμικά πλαίσια ή άλλα πιθανώς δυσνόητα προβλήματα, υπάρχουν ορισμένα πεζά προβλήματα που είναι εξ ίσου σημαντικά. Η βιβλιογραφική αναφορά είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιούνιος 2003.

Η συνεχιζόμενη συζήτηση για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και τις επιπτώσεις του διατρέχει τον κίνδυνο να αποπροσανατολίσει τους αρμοδίους από την επίλυση χρονίων προβλημάτων του κλάδου που ακούγονται μεν πεζά, αλλά είναι απαραίτητο να αντιμετωπισθούν κάποτε με τη δέουσα σοβαρότητα.

Θυμάμαι μια φορά στις αρχές της δεκαετίας του '90, όταν επέστρεφα στο λιμάνι του Πειραιά από τις καλοκαιρινές μου διακοπές, μου πήρε περίπου μια ώρα να μπορέσω να βγω από το γκαράζ του πλοίου στην αποβάθρα και περίπου άλλη μια ώρα για να φύγω από εκεί για την Αθήνα. Ο λόγος της πρώτης καθυστέρησης ήταν ότι τα ΙΧ είχαν παρκάρει στο γκαράζ με τέτοιο τρόπο, ώστε θα μπορούσαν να βγουν μόνο αν οι μανούβρες γινόταν με κάποια συγκεκριμένη (αλλά άγνωστη) αλληλουχία, αλλιώς δεν έβγαιναν με τίποτε! Όμως, κανένας από το πλήρωμα του πλοίου δεν ήταν εκεί για να δώσει οδηγίες στους αγανακτισμένους οδηγούς να λύσουν το παζλ. Οι τελευταίοι είχαν ανάψει τις μηχανές τους και φυσικά ο καθένας είχε την απαίτηση να βγει έξω πρώτος. Τελικά έκανα εγώ τον τροχονόμο και βγήκαμε κακήν κακώς.

Όταν βγήκαμε όμως, αντιμετωπίσαμε το δεύτερο εμπόδιο: Τα εξερχόμενα οχήματα έπρεπε να βρουν μόνα τους τη διέξοδο διαφυγής από την αποβάθρα (θυμάμαι ήταν η ακτή Τζελέπη) για το δρόμο που οδηγούσε στην Αθήνα. Όμως, καμμία τέτοια διέξοδος δεν υπήρχε, γιατί όλες φαίνονταν μπλοκαρισμένες από το πλήθος και τα οχήματα που περίμεναν να μπουν στο ίδιο πλοίο και σε πολλά άλλα πλοία δίπλα. Οι άνθρωποι του Λιμενικού έμοιαζαν να τα είχαν χάσει. Τελικά, μετά από πολλή καθυστέρηση, κάποιος οδηγός ανακάλυψε εντελώς τυχαία μια τρύπα διαφυγής, και έγινε δυνατό να πάνε όλα αυτά τα αυτοκίνητα στον προορισμό τους.

Η σημερινή κατάσταση είναι σίγουρα καλύτερη. Όμως, εξακολουθεί να είναι συχνό

φαινόμενο οι επιβάτες που φτάνουν σε κάποιο μεγάλο τερματικό λιμάνι (π.χ. Πειραιάς) να εγκαταλείπονται στην τύχη τους σχετικά με το πώς θα βγουν από το πλοίο. Το πλήρωμα σε τέτοιες περιπτώσεις κυρίως ασχολείται με την προετοιμασία του πλοίου για το επόμενο ταξίδι και δεν τους απασχολεί να δώσουν οδηγίες για την ομαλή έξοδο των επιβατών. Έτσι, πολλοί πεζοί εξέρχονται μέσω του γκαράζ του πλοίου, είτε αναγκαστικά, είτε επειδή κανένας αρμόδιος δεν τους είπε το αντίθετο. Εκεί απολαμβάνουν επί αρκετή ώρα το αγνό καυσαέριο των πάσης φύσεως οχημάτων που έβαλαν μπροστά τις μηχανές τους προτού ακόμη ανοίξουν οι καταπέλτες. Και όντας εκεί, δυσκολεύουν με την παρουσία τους την ομαλή έξοδο των οχημάτων. Πολλά δίκυκλα είναι παρκαρισμένα σε ράμπες, με κίνδυνο να πέσουν στο βάραθρο αν γίνει κάποια στραβοτιμονιά. Και όταν όλοι αυτοί οι άμοιροι τελικά κατορθώσουν να βγουν από το πλοίο, έρχονται συχνά αντιμέτωποι με την «αγωνιστική συμπαράταξη» εκείνων που έχουν έρθει να τους προϋπαντήσουν και εκείνων που περιμένουν να μπουν στο πλοίο.

Αναρωτήθηκε άραγε κανείς τι θα γίνει αν εκδηλωθεί πυρκαγιά στο γκαράζ του πλοίου τη στιγμή που γίνεται ένα τέτοιο γιουρούσι; Από πού άραγε θα διαφύγει όλος αυτός ο κόσμος, και ποιος θα είναι τότε υπεύθυνος; Το ότι δεν έχει γίνει ακόμη τέτοιο ατύχημα σίγουρα δεν επιτρέπει εφησυχασμό ή επανάπαυση.

Κακά τα ψέματα, τα περισσότερα από τα ακτοπλοϊκά πλοία που κυκλοφορούν σήμερα και τα περισσότερα από τα λιμάνια που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα δεν έχουν σχεδιασθεί ή δεν λειτουργούν με προδιαγραφές που θα επέτρεπαν μια ορθολογική διαδικασία εκκένωσης του πλοίου υπό συνθήκες μεγάλης κίνησης. Σε πολλά νησιά, οι δίοδοι προσπέλασης στο λιμάνι περνάνε μέσα από ταβέρνες, ζαχαροπλαστεία και μπαρ, και οι απαραίτητοι χερσαίοι χώροι στάθμευσης είναι είδος πολυτελείας. Όταν η ροή των επιβατών και των οχημάτων που βγαίνουν από το πλοίο διασταυρώνεται μετωπικά μεν με τη ροή αυτών που μπαίνουν, εγκάρσια δε με τη ροή γκαρσονιών που σερβίρουν καλαμαράκια και λουκουμάδες σε πεινασμένους θαμώνες, τότε είναι επόμενο το όλο «intermodal interface» να μη λειτουργεί σωστά.

Σε ορισμένα λιμάνια του εξωτερικού που έχουν κίνηση μεγαλύτερη από τα δικά μας (π.χ. Dover, ή άλλα στη Βόρεια Ευρώπη) οι ροές από και προς το πλοίο είναι σαφώς διαχωρισμένες και η διαμόρφωση των πλοίων είναι τέτοια που καθιστά εφικτό ένα τέτοιο διαχωρισμό (φυσούνες, ειδικές ράμπες κλπ.). Οι χερσαίοι χώροι και οι επιβατικοί σταθμοί αυτών των λιμανιών είναι επίσης ειδικά διαμορφωμένοι για μια τέτοια λειτουργία.

Στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, ίσως η μόνη περιοχή που προσφέρεται για μια τέτοιου είδους λειτουργία, είναι η νέα ακτή Βασιλειάδη. Οι υπόλοιπες περιοχές πάσχουν από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του αστικού ιστού, κάτι που κάνει εξαιρετικά δύσκολη την υλοποίηση ενός τέτοιου στόχου. Ιδιαίτερο πρόβλημα παρουσιάζει η περιοχή μπροστά στον ΗΣΑΠ (Λεμονάδικα) λόγω στενότητας του χερσαίου χώρου. Είναι δε ενδιαφέρον με ποιο τρόπο θα γίνει η διαχείριση της πεπερασμένης χωρητικότητας του λιμανιού τον Αύγουστο του 2004. Ακριβώς την εποχή που η ακτοπλοϊκή κίνηση θα είναι στην αιχμή της, το μισό λιμάνι θα είναι κλεισμένο για τις ανάγκες της Ολυμπιακής φιλοξενίας. Επί πλέον, οι VIPs που θα μένουν

στα κρουαζιερόπλοια-ξενοδοχεία, λογικά θα έχουν προτεραιότητα και στις οδικές προσβάσεις του λιμανιού.

Στο Λαύριο η κατάσταση φαίνεται γενικά καλή από πλευράς χερσαίων χώρων, αλλά το μέγεθος του λιμανιού αυτού είναι ακόμη πολύ μικρό για να μπορέσει να σηκώσει σημαντικό βάρος ακτοπλοϊκής κίνησης. Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού και των οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεών του είναι επιτακτική για την αποσυμφόρηση του Πειραιά. Στα υπόλοιπα λιμάνια η κατάσταση είναι ανάμεικτη. Είναι σαφές ότι σημαντικά έργα υποδομής πρέπει να γίνουν για να λυθούν τέτοιου είδους προβλήματα.

Ανεξάρτητα λοιπόν από τις επιπτώσεις της απελευθέρωσης, μια από τις μεγάλες προκλήσεις για την Ελληνική ακτοπλοΐα στη δεκαετία που τρέχει είναι να μπορέσει να πετύχει ένα λειτουργικό εκσυγχρονισμό τέτοιο που να την προικίσει πραγματικά με προδιαγραφές 21ου αιώνα. Όσο και αν τα σχετικά προβλήματα ακούγονται πεζά, η πρόκληση αυτή είναι μεγάλη και οι αρμόδιοι δεν έχουν την πολυτέλεια να την αγνοήσουν.

ΣΧΟΛΙΑ

Δεν έχει νόημα να ψάχνουμε για λύσεις στα δύσκολα και περίπλοκα προβλήματα της ακτοπλοΐας, αν δεν μπορούμε να βρούμε τέτοιες στα πεζά. Δεν μπορείς να τρέξεις, αν δεν μάθεις να περπατάς πρώτα.

Το θέμα του χωροταξικού σχεδιασμού των λιμανιών, ώστε οι ροές εισερχομένων και εξερχομένων ανθρώπων και οχημάτων να μην εμπλέκονται, είναι αρκετά σύνθετο, μια και οι απαιτούμενοι χερσαίοι χώροι απλώς δεν υπάρχουν σε πολλά λιμάνια (μεταξύ των οποίων και ο Πειραιάς). Επίσης, ένα τέτοιο σενάριο θα απαιτούσε και διαφορετικού είδους πλοία από αυτά που κυκλοφορούν σήμερα. Μόνο σε περίπτωση που δοθεί η δυνατότητα δημιουργίας ιδιωτικών terminal στις ακτοπλοϊκές εταιρείες (κάτι που άλλωστε ορισμένες το είχαν ζητήσει, και επί εποχής μου, προβλέφθηκε και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠ) θα μπορέσει να υπάρξει ευκαιρία για μια τέτοιου είδους λύση.

Τα θέματα ασφάλειας που θέτω στο άρθρο (π.χ. τι θα γίνει αν ξεσπάσει πυρκαγιά στο γκαράζ ενός πλοίου όταν είναι γεμάτο ανθρώπους που δεν μπορούν να διαφύγουν) εξακολουθούν να είναι εξαιρετικά σημαντικά, και εν δυνάμει αποτελούν Δαμόκλειο σπάθη που είναι θέμα χρόνου να πέσει, ιδίως εάν, η πολλές φορές τριτοκοσμική κατάσταση ορισμένων πλοίων, δεν εξαλειφθεί. Θυμάμαι το Γερμανό που είχα γνωρίσει μερικές μέρες πριν από το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ, εκείνον που είχε κάνει έκθεση για τη λέσχη αυτοκινήτου της πατρίδας του για την κακή κατάσταση μερικών Ελληνικών Ε/Γ-Ο/Γ.

Θυμάμαι επίσης άλλες απαράδεκτες καταστάσεις, σε μερικά πλοία στα οποία κατά καιρούς ταξίδεψα αλλά έχουν σήμερα αποσυρθεί. Ένα από αυτά είχε μονίμως κλειστές (και μάλιστα με λουκέτο!) πολλές από τις θύρες που οδηγούσαν στα εξωτερικά καταστρώματα, υποθέτω για να μην μπαίνουν στην Α θέση επιβάτες της Β ή της τουριστικής. Πώς οι αρχές του επέτρεπαν να λειτουργεί έτσι; Και πώς θα έβγαινε ο κόσμος στο κατάστρωμα αν το πλοίο βυθιζόταν; Σε μια ακτοπλοΐα που θέλει να λέει ότι είναι αναβαθμισμένη, ευχή όλων

είναι μη δούμε ποτέ ατυχήματα που οφείλονται στην προχειρότητα και ανευθυνότητα που πολλές φορές αντιμετωπίζονται τα πράγματα στη χώρα μας.

Αφορμή για το σχόλιο για τους λουκουμάδες ήταν το λιμάνι των Καμαρών στη Σίφνο, όπου πραγματικά η δίοδος από την προβλήτα προς την ενδοχώρα του νησιού περνάει μέσα από πυκνή ζώνη με ταβέρνες, εστιατόρια και ζαχαροπλαστεία. Το ίδιο συμβαίνει και σε άλλα νησιά, οι υποδομές των οποίων δεν αρμόζουν για τη σημερινή εποχή. Όλα αυτά είναι γραφικά μεν, μη αποδοτικά δε.

Και ένα θετικό σχόλιο. Παρά τις ανησυχίες που είχα τότε (και κατά καιρούς) εκφράσει για τη λειτουργία του λιμανιού του Πειραιά κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, είναι γεγονός ότι όλα κύλησαν εξαιρετικά ομαλά. Η σύμβαση που υπέγραψε ο ΟΛΠ με τον ΑΘΗΝΑ 2004 και το ΥΕΝ (επί ημερών μου το 2001), ως φαίνεται εκτελέστηκε άψογα.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ 1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΑΤΑΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (2004)

Είναι καλύτερα να ταξιδεύεις καλά από το να φθάνεις.
Βούδδας

Το άρθρο αυτό γράφτηκε στα αγγλικά και ήταν το πρώτο άρθρο μου μετά την 1/1/2004. Γράφτηκε μερικούς μήνες μετά τις εκλογές του Μαρτίου, τις οποίες κέρδισε η Νέα Δημοκρατία, ένα κόμμα με ριζικά διαφορετικές απόψεις από το ΠΑΣΟΚ σε θέματα ακτοπλοΐας, τουλάχιστον φαινομενικά. Η αναφορά είναι:

Psaraftis, H.N., «The Chinese Curse of Greek Cabotage», Naftika Chronika, June 2004.

Folklore has it that an ancient Chinese curse is «may you live in interesting times». Whether or not this is true, this statement accurately represents the situation in Greek coastal shipping these days.

On December 7, 1992, the EU passed Regulation 3577/92 («the Regulation»). Its full title is: *«Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)».*

Articles 1, 4 and 6 of the Regulation should be highlighted because of their importance to Greek coastal shipping. Article 1 gives freedom to provide maritime transport services within a Member State to all ships registered in, and flying the flag of a Member State, as of 1 January 1993. Article 6, however, grants deferrals («derogations») from the implementation of the provisions of the regulation for certain countries. For reasons of socio-economic cohesion, the derogations for Greece were:

1. For cruise services, until 1 January 1995;
2. For transport of strategic goods (oil, oil products and drinking water), until 1 January 1997;
3. For regular passenger and ferry services, until 1 January 1999; and
4. For island cabotage and services by ships of less than 650 GRT, until 1 January 2004.

Article 4 provides that a Member State «may conclude public service contracts with or impose public service obligations as a condition for the provision of services on shipping companies participating in regular services to, from and between islands». Such public service contracts shall be made on a non-discriminatory basis in respect of all Community ship owners. Taking Article 4 in its entirety, all possible protection was provided for the maintenance of the Government policy of ensuring the provision of year round services to the islands for reasons of both social justice and territorial integrity.

In plain English, and as far as coastal shipping is concerned, in December of 1992 the EU gave Greece ample time (in fact, 11 years) to take all necessary measures to prepare itself for coastal shipping deregulation. Then how is it possible, one may ask, that several months after that magic date, the situation looks so messy and nobody really knows for

sure what the future holds for the sector? Consider for instance the following:

1. The Greek Ministry of Merchant Marine spent a considerable amount of time doing nothing visible, and only in the summer of 2000 it started procedures to produce legislation conforming with the Regulation. The Greek Parliament approved Law 2932/01 «for the free provision of services in maritime cabotage» in the summer of 2001, about 8 ½ years after December 1992 and only 2 ½ years before January 2004.
2. Law 2932/01 tried to make up for the delay by stipulating the start of «deregulation» earlier than January 2004 so as to avoid coincidence with the period of the 2004 Olympics and to provide space for corrective actions before 2004. The start was specified for 1 November 2002.
3. There is widespread criticism by the local coastal shipping industry that Law 2932/01 is in fact not compatible with the Regulation at all, and on a number of key issues. The industry took its case with the European Commission and with the Greek Supreme Court and asked for key provisions of the law to be repealed.
4. The European Commission found a number of incompatibilities between the Regulation and Law 2932/01, and asked Greece to state how these will be rectified. As of early May 2004, it is not yet clear what the official response of the Greek Government will be. It is thus not clear if Greece will avoid a European Court battle, which will happen if the Commission is not satisfied with the response.
5. Throughout much of this period, the New Democracy party has been accusing the Pasok Government on practically everything that had to do with the new legislation, and promised «real deregulation» if voted into office. But at least two months after the elections that swept it into power, the new Government has said and done very little on specifically how it plans to reform the sector.
6. Whereas it was possible as early as 2003 to reserve and buy a ticket for the 2004 Olympics, as late as May 2004 it was impossible to reserve, let alone buy, a coastal shipping ticket for August 2004, as the reservation horizon for such tickets still cannot exceed one month. The reason for this is the continuing uncertainty as regards future schedules and fares, even though these are mandated by law to be published well in advance. Foreign tourists who want to combine their visit to the games with a trip to the islands and want to plan ahead are thus left with a void.

Among issues that have raised eyebrows with Commission officials, Law 2932/01 seems to blur the differentiation between «free routes» and «public service routes», by granting the Ministry the authority to impose public service obligations on the former as well as on the latter. Free routes are supposed to be those in which the ship owner has the complete freedom to define routes, schedules and fares, something that has existed long time ago on international routes such as between Greece and Italy. But such freedom does not exist in Law 2932/01.

Also, furor erupted among ship owners in November of 2002 when Minister Anomeritis, on the eve of deregulation, imposed a broad range of mandatory fare discounts on all routes. Mr. Anomeritis eventually promised that these discounts would be reimbursed to the lines by the Government, but as this did not happen, the ship owners refused

to grant such discounts as of 1 January 2004. Interestingly enough, and even though the Ministerial decision imposing such discounts can be considered as «Stalinist», it has not yet been repealed by the new «pro-deregulation» Government. As to the lines, they still refuse to grant these discounts to their customers, but they have instituted a discount scheme of their own.

Another controversial issue concerns the phasing down of age limits to ro-ro ferries from 35 years to 30 years. This is a measure that has nothing to do with deregulation per se, but was included in Law 2932/01 anyway, in the aftermath of the Express *Samina* disaster in the fall of 2000.

Amid screams of protest from Mr. Papoutsis (Mr. Anomeritis's predecessor who drafted and passed the new law), the new Government has rushed to abolish RATHE, the independent regulatory authority created in order to address issues pertaining to violation of competition laws. Its duties would be assumed by the Competition Commission, a much broader body overseeing all sectors of the economy. The new Minister Mr. Kefalogiannis also alluded that the new age limits of ro-ro ferries are superfluous if international regulations such as the Stockholm agreement are enforced. Even though he stated that reinstating the previous age limits or abolishing them altogether is not his immediate priority, many opposition circles, including Mr. Papoutsis himself, interpreted this stance as a signal that age limits will be eventually repealed and the Government is caving in to the demands of the ship owners. In the words of an opposition newspaper, «the rust buckets are coming back»!

What needs to be done? In previous work [refs (1,2,3)], this author and his colleagues had examined extensively the prospects of Greek coastal shipping vis-à-vis 2004 and had recommended, among other things, what the Ministry of Merchant Marine had to do, and when, in the preparations for the entry into force of the EU Regulation. It was stated that since 11 years were given for the preparations, the attitude of the EU would be rather unsympathetic if all is not ready by 2004. Among others, we had made the following recommendations on what was needed by the Ministry:

1. A clearly defined and thought out policy, ***announced before the end of 1996***, setting out the parameters proposed for a competitive system for the post 2003 period;
2. A clear definition, ***before the end of 1998***, of the fleet needed to maintain the public service operations and the arrangements proposed to secure the continued undertaking and profitability of these operations;
3. Agreed and clear figures, ***announced before the end of 2000***, of the intended capacity of each port and its facilities and equipment in, say, the year 2003; capacity to be expressed in terms of the number and duration of the time slots which will be available during the operational hours of each day; and
4. The definition and ***announcement before the end of 2001*** of the procedure which will be adopted in calling for bids from European and Greek operators for providing public interest and free market services, taking into account the announced competition policy.

As many as 10 years after these recommendations, it is clear that many of them (such as No. 1, 2 and 3), or even actions that would resemble them, were not followed.

Some other actions (such as No. 4) were taken, but they were implemented in a way that often reminisces the previous regime. In retrospect, it is clear that there was much unnecessary delay in planning ahead for a process that is non-trivial by any sense of the word. It is also fair to say that the overall difficulty of transforming the Byzantine, monopolistic system of the past to a modern, competitive system for the future was grossly underestimated.

It is conceivable that the European Parliament elections in June and the Olympic games in August will further delay taking any substantive measures, particularly those that are likely to rock the boat or will have some «political cost» to the Government, such as the repeal of age limits or of mandatory discounts to various citizen groups. However, after the expiration of the 11-year long period to prepare for deregulation, it is absolutely clear that Greece has to act fast to resolve a broad range of problems in coastal shipping. Regretfully, Greece will have to do that with the Damocles sword of the European Court hanging above her head.

No doubt this will be very interesting, as the Chinese might say.

ΣΧΟΛΙΑ

Κινέζικα ή όχι, σε κάποιο σημείο του άρθρου εξέφρασα την απορία μου ότι δυο μήνες μετά την εκλογική της νίκη, και με τη σπάθη του Δαμοκλέους της παραπομπής της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν είχε ακόμη ξεκαθαρίσει τις προθέσεις της σχετικά με την ακτοπλοΐα! Δεν ήξερα τότε ότι η απροσδιοριστία αυτή θα κράταγε αρκετό καιρό ακόμη.

Πάνω από 10 χρόνια είχαν περάσει από τότε που είχα κάνει τις τέσσερεις (4) εκείνες προτάσεις προς το ΥΕΝ σχετικά με το τι έπρεπε να κάνει για να προετοιμαστεί για την απελευθέρωση, καθώς και πότε έπρεπε να το κάνει. Από αυτές, οι τρεις πρώτες δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Η τελευταία πρόταση υλοποιήθηκε με τις σχετικές διατάξεις του Νόμου 2932, αλλά πολλοί (μεταξύ των οποίων και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή) αμφισβήτησαν κατά πόσο οι διατάξεις αυτές ήταν συμβατές με την Κοινοτική νομοθεσία.

Η κατάργηση της ΡΑΘΕ από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2004 και η μεταφορά των αρμοδιοτήτων της στην Επιτροπή Ανταγωνισμού ξεσήκωσε θύελλα διαμαρτυριών από το ΠΑΣΟΚ. Αν και δεν μπορώ να σχολιάσω πόσο καλά έκανε τη δουλειά της η ΡΑΘΕ, τουλάχιστον έκανε κάποια δουλειά, όντας εξαιρετικά δραστήρια με το πλήθος προσφυγών που έπρεπε να διεκπεραιώσει. Ένα ερώτημα είναι αν η Επιτροπή Ανταγωνισμού (η οποία έχει και πλείστες άλλες αρμοδιότητες εκτός από την ακτοπλοΐα) θα κάνει καλύτερα τη δουλειά αυτή. Ερώτημα που μέχρι στιγμής είναι αναπάντητο.

Όσο για τα όρια ηλικίας, ακόμη και η απλή μνεία από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη ότι αυτά είναι παρεπόμενα αν εφαρμοσθούν οι διεθνείς κανονισμοί ασφάλειας (όπως π.χ. η συμφωνία της Στοκχόλμης) αυτόματα προκάλεσε αλαλαγμούς διαμαρτυρίας από όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης. Ένα πρωτοσέλιδο εφημερίδας είχε μάλιστα τον τίτλο «ξανάρχονται τα σαπάκια». Κάτι που πολλαπλασιάστηκε όταν τα όρια ηλικίας τελικά άρθηκαν αρκετά αργότερα, το καλοκαίρι του 2006. Αλλά περισσότερα γι' αυτό το θέμα στο Κεφάλαιο 19.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΟΓΔΟΟ

ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ (2004)

Άπας μεν λόγος, αν άποντ' έργ' έχη,
μάταιον τι φαίνεται και κενόν[28]*.*
Δημοσθένης

Με το θεσμικό θέμα σε κατάσταση «stand by», εκείνη περίπου την εποχή έγραψα και ένα άρθρο στα Ελληνικά, στο οποίο προσπαθώ για άλλη μια φορά να ξεκαθαρίσω ορισμένα πράγματα. Η βιβλιογραφική αναφορά είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Θεσμικές Προκλήσεις στην Ακτοπλοΐα», ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, Ιούνιος 2004.

Το πρόβλημα που έχει η Ελλάδα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και ο κίνδυνος να παραπεμφθεί η χώρα μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για το θέμα αυτό εγείρουν το εξής ερώτημα: Τι διορθώσεις θα πρέπει να γίνουν στον ισχύοντα νόμο, το Ν2932/2001, ώστε αυτός να εναρμονισθεί με τον Κανονισμό 3577/1992 για το cabotage; Το δύσκολο αυτό θέμα επιχειρώ να προσεγγίσω εδώ, επισημαίνοντας ότι επειδή αυτό είναι πολύ μεγάλο καλύπτω επιλεκτικά μόνο ορισμένες από τις πτυχές του.

Η όλη διατύπωση και εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας από τη δεκαετία του 1950 μέχρι το 2001 βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα γραμμών «δημόσιας υπηρεσίας», δηλαδή στην απαίτηση να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις περιοχές του συστήματος καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ακόμη και αν οι πλοιοκτήτες δεν αναλάμβαναν οικειοθελώς τις γραμμές αυτές. Παρ' όλη την εκρηκτική αύξηση της τουριστικής κίνησης, ο τομέας των «ελεύθερων» γραμμών, δηλαδή εκείνων που θα αναλάμβαναν οικειοθελώς οι πλοιοκτήτες για να αποκομίσουν κέρδη, γενικά αντιμετωπίστηκε από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογίζονταν μόνο ως προς το σε ποιο βαθμό μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του τομέα δημοσίων υπηρεσιών. Το Δεκέμβριο του 1992, όταν ψηφίστηκε ο Κανονισμός, έγινε σαφές ότι η πολιτική αυτή ήταν ασύμβατη με το πνεύμα και το γράμμα της Κοινοτικής νομοθεσίας και κάτι έπρεπε να αλλάξει.

Ο Ν2932/2001 ψηφίστηκε 8 ½ χρόνια μετά την ψήφιση του Κανονισμού και 2 ½ χρόνια πριν από την 1/1/2004, καταληκτική ημερομηνία για την απελευθέρωση της αγοράς στην Ελλάδα. Όντως, ο νόμος αυτός αντιδιαστέλλει τις δρομολογήσεις που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες από εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου συμφέροντος,

[28] Κάθε λόγος που δεν συνοδεύεται και από έργα αποδεικνύεται μάταιος και χωρίς περιεχόμενο.

ορίζοντας τις πρώτες ως «τακτικές» δρομολογήσεις, και τις δεύτερες ως δρομολογήσεις «δημόσιας υπηρεσίας». Όμως, πουθενά στο νόμο αυτό δεν ορίζεται η έννοια της «ελεύθερης» δρομολόγησης ή εκείνη της «ελεύθερης» γραμμής. Το ερώτημα είναι, η τακτική δρομολόγηση, έτσι όπως ορίζεται στο Ν2932, είναι και ελεύθερη;

Η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης του Ν2932 προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, εγγυητικές επιστολές και παράβολα, πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης και δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ακόμη και στις τακτικές γραμμές. Η τελευταία δυνατότητα περιλαμβάνει την τροποποίηση των τακτικών δρομολογίων που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες και (όπως φάνηκε στην πράξη) την επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων για συγκεκριμένες ομάδες πολιτών. Όλα αυτά είναι σε αντιδιαστολή με το καθεστώς της ελεύθερης δρομολόγησης που υπάρχει εδώ και καιρό στις γραμμές εξωτερικού (όπως στο διάδρομο της Αδριατικής), όπου οι ναύλοι είναι ελεύθεροι και όπου σύμφωνα με το ΝΔ 288/11-11-69 (άρθρο 1) το μόνο που απαιτείται είναι δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας.

Δέχεται άραγε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού 3577, το ΥΕΝ έχει το δικαίωμα παρέμβασης σε όλες τις γραμμές, τακτικές και μη, και μάλιστα σε τόση έκταση όση προδιαγράφει ο Ν2932; Η απάντηση είναι προφανώς όχι, εξ ου και η ανάγκη για διορθωτικές κινήσεις. Αυτές δεν θα σημάνουν αναγκαστικά την κατάργηση του Ν2932, αυτό όμως θα εξαρτηθεί από τη σχετική διαπραγμάτευση. Πληροφορούμαι ότι περί τα τέλη του 2003 το ΥΕΝ πρότεινε στις Βρυξέλλες την πλήρη απελευθέρωση επιλεγμένων γραμμών για τις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον (π.χ., μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως Πειραιάς-Θεσσαλονίκη). Βέβαια, μια τέτοια «απελευθέρωση» μόνο εικονική θα ήταν. Νόημα θα είχε ακριβώς το αντίθετο, να απελευθερωθούν οι γραμμές για τις οποίες υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον, όπως της Κρήτης, της Δωδεκανήσου, της Χίου, της Μυτιλήνης και άλλες. Οι όποιες διορθωτικές κινήσεις θα πρέπει να έχουν αυτό το στόχο.

Καθ' όσον ο Ν2932 είναι γενικός και δεν διευκρινίζει υπό ποιες αντικειμενικές προϋποθέσεις το ΥΕΝ θα εξασκεί το δικαίωμα παρέμβασης που έχει, ο νόμος αυτός μπορεί να κινηθεί προς την κατεύθυνση της ουσιαστικής απελευθέρωσης, ***υπό τη ρητή προϋπόθεση*** ότι θα εφαρμοσθεί με τον κατάλληλο τρόπο. Όντως, η «τακτική» δρομολόγηση του Ν2932 θα είναι σε μεγάλο βαθμό «ελεύθερη» αν στην πράξη το ΥΕΝ δεν παρεμβαίνει, ή έστω παρεμβαίνει σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις και όχι οιονεί αυθαίρετα. Άρα μια ενδεχόμενη γραμμή διαπραγμάτευσης με την Επιτροπή θα ήταν το ΥΕΝ να διευκρινίσει αναλυτικά σε ποιες εντελώς περιορισμένες περιπτώσεις θα εξασκεί το δικαίωμα αυτό. Η διευκρίνιση αυτή, αν γίνει αποδεκτή, θα μπορούσε να θεσμοθετηθεί ως συμπλήρωση του Ν2932.

Βέβαια, δεν είναι καθόλου σαφές ότι μια τέτοια προσέγγιση μπορεί να «περπατήσει». Σαν παράδειγμα, μια τέτοια λύση δεν θα αναιρέσει το γεγονός ότι ο Ν2932 επιβάλλει ετήσιες δρομολογιακές περιόδους σε όλες τις τακτικές γραμμές. Αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί

ότι περιορίζει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, άπαξ και πολλοί πλοιοκτήτες θα ήθελαν να παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε συγκεκριμένους προορισμούς μόνο για την περίοδο της υψηλής τουριστικής κίνησης. Αν η άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ή ακόμη και της Ελλάδας) είναι ότι και αυτό θα πρέπει να διορθωθεί, ή αν αποφασιστεί ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμμία παρέμβαση του ΥΕΝ στις τακτικές γραμμές, τότε τα πράγματα γίνονται πιο περίπλοκα. Στην περίπτωση αυτή, η Ελλάδα θα πρέπει να σκεφτεί με ποιο τρόπο θα αντικαταστήσει από μηδενική βάση τον Ν2932, ώστε να υπάρχει μεν η απαιτούμενη ελευθερία στις τακτικές γραμμές, αλλά και επαρκείς δικλείδες ασφαλείας για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους, ιδίως το χειμώνα. Τέτοιες δικλείδες προβλέπονται βάσει του Άρθρου 4 του Κανονισμού, αλλά θα πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες σε οποιαδήποτε ριζική μεταβολή του νόμου. Είναι αυτονόητο ότι μια τέτοια λύση θα απαιτούσε εξαιρετικά προσεκτική προπαρασκευή και συμμετοχή όλων των εμπλεκομένων.

Τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές, λίγα είναι γνωστά για την εξέλιξη, πολλώ μάλλον για την πιθανή έκβαση της διαπραγμάτευσης μεταξύ Ελλάδας και Επιτροπής για τα θέματα αυτά, όπως και για αρκετά άλλα συναφή (όρια ηλικίας, πλαφόν στην οικονομική θέση, επίναυλος, εκπτώσεις κλπ.). Σε κάθε περίπτωση, οι προκλήσεις στο όλο θεσμικό τοπίο είναι τεράστιες και η κατάσταση είναι δύσκολη. Εναπόκειται στα συναρμόδια Υπουργεία (ΥΕΝ, Οικονομίας και Αιγαίου) να βρουν τον πλέον κατάλληλο τρόπο να την αντιμετωπίσουν. Δυστυχώς, πολύς χρόνος έχει χαθεί από το 1992 μέχρι σήμερα, άρα αναγκαστικά η Ελλάδα θα πρέπει να δώσει τη μάχη αυτή με τη Δαμόκλειο σπάθη της παραπομπής της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο πάνω από το κεφάλι της.

ΣΧΟΛΙΑ

Είχα μείνει με την εντύπωση ότι η Νέα Δημοκρατία είχε ένα έτοιμο σχέδιο για την πραγματική, όπως έλεγε, απελευθέρωση, και θα το έβαζε σε εφαρμογή άμεσα. Ένα σχέδιο που θα άλλαζε εκ βάθρων το Ν2932, ένα Νόμο που είχε πλειστάκις επικρίνει ως κάκιστο όταν ήταν στην αντιπολίτευση. Δεν μπορούσα να φανταστώ τότε, λίγο πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, ότι το θέμα αυτό, της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου, θα παρέμενε εκκρεμές για τουλάχιστο μερικά χρόνια ακόμη.

Η ιδέα να προταθεί «απελευθέρωση» του δικτύου σε γραμμές για τις οποίες δεν υπήρχε εμπορικό ενδιαφέρον (π.χ. Πειραιάς-Θεσσαλονίκη) ήταν μια «έξυπνη» ιδέα που προσπάθησε να προωθήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το ΥΕΝ επί εποχής ΠΑΣΟΚ. Η ιδέα αυτή ήταν το ίδιο έξυπνη με την άποψη ότι η Πελοπόννησος ήταν νησί. Ίσα-ίσα, απελευθέρωση (και μάλιστα πλήρης) έπρεπε να προταθεί στις γραμμές εκείνες στις οποίες υπήρχε ενδιαφέρον από πλευράς ακτοπλόων. Κάτι που ακόμη και τώρα που γράφονται οι γραμμές αυτές δεν έχει υλοποιηθεί.

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΝΑΤΟ

ΠΕΡΙΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΟΝ GODOT

N' attendez pas le Jugement Dernier.
Il a lieu tous les jours[29].
Albert Camus

Και φτάσαμε αισίως στο τέλος του βιβλίου. Το τελευταίο κείμενο που παραθέτω εκφράζει, εκτός από την επιστημονική μου άποψη, και τα συναισθήματα λύπης μου για την καθυστέρηση επίλυσης βασικών προβλημάτων της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα. Η αναφορά είναι:

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Ακτοπλοΐα: Waiting for Godot?» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2006.

Ο αναγνώστης ίσως πρόσεξε ότι το ερωτηματικό που υπήρχε στο άρθρο, το αφαίρεσα από τον τίτλο του κεφαλαίου. Το έκανα αυτό ως επιπλέον έμφαση στο μήνυμα που θέλω να δώσω, δηλαδή ότι παρά τις κάποιες πρόσφατες εξελίξεις στην ακτοπλοΐα (μερικές μάλιστα μετά τη δημοσίευση του άρθρου αυτού), υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος μπροστά.

Στο περίφημο θεατρικό έργο του Samuel Beckett «Waiting for Godot», δυο ζητιάνοι, ο Vladimir και ο Estragon, συναντιώνται στο δρόμο και περιμένουν την άφιξη του Godot. Συζητούν πολλή ώρα και υπαινίσσονται αόριστα για ποιο λόγο τον περιμένουν, αλλά οι θεατές ποτέ δεν μαθαίνουν ποιος είναι ο Godot. Μετά από πολλή ώρα έρχεται ένα παιδί και αναγγέλλει ότι ο Godot δεν θα έρθει σήμερα αλλά οπωσδήποτε αύριο. Το έργο τελειώνει αλλά ο Godot δεν εμφανίζεται ποτέ.

Πάλαι ποτέ, και συγκεκριμένα πριν από τρία (3) και κάτι χρόνια (Νοέμβριος 2002), τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ είχαν φιλοξενήσει άρθρο μου με τίτλο «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ώρα μηδέν». Το άρθρο εκείνο το είχα γράψει αμέσως μετά την ουσιαστική έναρξη εφαρμογής του Ν2932/2001 (1/11/2002). Είχα τότε προτείνει, μεταξύ άλλων, τις εξής ενέργειες για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου, ιδίως σε σχέση με τον Κοινοτικό Κανονισμό 3577/1992 για το cabotage, με σκοπό την επίλυση σοβαρών προβλημάτων που κατά τη γνώμη μου θα εμφανίζονταν στη συνέχεια:

1. *«Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της "τακτικής δρομολόγησης" (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το ΥΕΝ) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά "ελεύθερης δρομολόγησης", για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.*
2. *Το καθοριζόμενο υπό του ΥΕΝ δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.*
3. *Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ, Υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συ-*

[29] Μην περιμένετε την Τελευταία Κρίση. Συμβαίνει κάθε μέρα.

χνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.

4. *Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.*
5. *Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιερόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας (συμφωνία Στοκχόλμης).*
6. *Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.*
7. *Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (π.χ. αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.*
8. *Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.*
9. *Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 € την ημέρα για parking στο ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ.*
10. *Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης».*

Όλα αυτά το Νοέμβριο του 2002. Από τότε, κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι. Το αποτέλεσμα των εκλογών την άνοιξη του 2004 φάνηκε να σηματοδοτεί σοβαρές αλλαγές στο ακτοπλοϊκό τοπίο, δεδομένου ότι η Νέα Δημοκρατία, όταν ήταν στην αντιπολίτευση, δεν έχανε την ευκαιρία να κατηγορεί το ΠΑΣΟΚ ότι ο Ν2932 δεν επέφερε την «πραγματική απελευθέρωση» στην αγορά, καθεστώς που υποσχόταν απλόχερα η ίδια. Κάποιος θα υπέθετε ότι η τότε αντιπολίτευση θα είχε επεξεργασθεί ένα εμπεριστατωμένο σχέδιο για ποιες αλλαγές θα έκανε στον κλάδο αυτό εάν ή όταν γινόταν Κυβέρνηση, και ότι οι αλλαγές αυτές θα ετίθεντο σε εφαρμογή άμεσα.

Δυο χρόνια και κάτι από τη δημοσίευση του άρθρου αυτού, σε ένα άλλο άρθρο (με τον Άλκη Κορρέ) με τίτλο «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2005), γράφαμε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Και όμως. Σήμερα, δέκα (10) μήνες από τότε που κέρδισε τις εκλογές, και με επί θύραις την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, η Κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θα κάνει στον τομέα της ακτοπλοΐας, ειμή μόνο ότι είναι ανάγκη να βρεθεί μία χρυσή τομή σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποφύγει η Ελλάδα την παραπομπή. Μόλις το Δεκέμβριο ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συγκάλεσε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής και ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδων εργασίας και την έναρξη διαλόγου από τους εμπλεκόμενους φορείς, ζητώντας την υποβολή προτάσεων μέχρι τον Ιανουάριο. Για πολλούς η

ενέργεια αυτή είναι ένα πολύ θετικό βήμα, ενώ για άλλους είναι άλλη μια ένδειξη ότι η Κυβέρνηση ακόμη ψάχνεται σχετικά με την ακτοπλοΐα».

Το ερώτημα είναι, έχει αλλάξει τίποτε ουσιαστικό από πέρυσι, πολλώ μάλλον από το 2003; Η απάντηση δεν είναι και τόσο ενθαρρυντική. Κατ' αρχάς ο υποτίθεται κάκιστος Ν2932 ούτε καταργήθηκε, ούτε τροποποιήθηκε, αλλά εξακολουθεί να ισχύει. Ούτε άλλωστε καταργήθηκαν ή άλλαξαν οι διατάξεις του περί ορίων ηλικίας. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Οι ναύλοι της οικονομικής θέσης απελευθερώθηκαν σε γραμμές που ξεκινούν από ορισμένα λιμάνια μόνο (όπως Ραφήνα και Λαύριο), ενώ ανακοινώθηκε η επέκταση της απελευθέρωσης και σε γραμμές που ξεκινούν από το λιμάνι του Πειραιά, υπό προϋποθέσεις. Αλλά μέχρι στιγμής, ούτε αυτό έχει συμβεί. Το ΥΕΝ μόλις πρόσφατα άλλαξε το πλαίσιο του απαγορευτικού, χωρίς ακόμη να είναι σαφές πώς θα αποδώσει το νέο πλαίσιο. Η Ελλάδα έχει παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τη μη εφαρμογή του Κανονισμού 4055/1986, ο οποίος επιτάσσει μη διαφοροποίηση λιμενικών τελών ως προς τον προορισμό (τα εξαιρετικά χαμηλά λιμενικά τέλη για πλοία εσωτερικού στον Πειραιά εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα από εκείνα για πλοία εξωτερικού). Πλέον σημαντικό, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται προ των πυλών παραπομπής της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, παρά τις επιστολές που έχει ανταλλάξει με την Κομισιόν.

Εν τω μεταξύ, και πιθανώς ως φυσιολογικό σύμπτωμα της γενικότερης νόσου, η εικόνα που παρουσίασε η ακτοπλοΐα το περασμένο καλοκαίρι μερικές φορές δεν ήταν καλή. Αυτό επέτεινε την πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ ΝΔ και ΠΑΣΟΚ, με το ΚΚΕ και το Συνασπισμό δεύτερα βιολιά. Η αντιπαράθεση αυτή ήταν πολλές φορές ιδιαίτερα έντονη και αποπροσανατολιστική, μη βοηθώντας καθόλου να τεθούν επί τάπητος τα προβλήματα του κλάδου με ορθολογικό τρόπο.

Παραπληροφόρηση.

Ως ένα παράδειγμα αναφέρω τα όρια ηλικίας, γιατί αυτό έχει γενικότερες επιπτώσεις στον τομέα της ακτοπλοΐας. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχουν πολλές διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας που να έχουν προκαλέσει χειρότερη παραπληροφόρηση στο ευρύ κοινό (και κατ' επέκταση και στα ΜΜΕ και στους πολιτικούς) από εκείνες που αφορούν στα όρια ηλικίας στην ακτοπλοΐα. Ως αποτέλεσμα της παραπληροφόρησης αυτής, το θέμα αυτό έχει καταστεί αντικείμενο σφοδρής πολιτικής εκμετάλλευσης, η οποία φαίνεται να έχει γίνει εμπόδιο για την ορθολογική αντιμετώπισή του, πιθανώς λόγω του «πολιτικού κόστους» που μερικοί πιστεύουν ότι ενέχει.

Όπως είναι γνωστό, ο Ν2932 μείωσε το προηγουμένως ισχύον όριο ηλικίας από 35 στα 30 έτη. Η σχετική διάταξη υιοθετήθηκε (συμπτωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. Οι κατά καιρούς δηλώσεις του νυν Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για το θέμα αυτό προκαλούν αυτόματα την έντονη αντίδραση του ΠΑΣΟΚ και των άλλων κομμάτων της αντιπολίτευσης, ότι ο Υπουργός τείνει ευήκοον ους στα συμφέροντα των ακτοπλόων. Οι (πολύ σωστές) δηλώσεις του Υπουργού ότι το όριο ηλικίας είναι παρεπόμενο αν εφαρμοσθούν οι διεθνείς κανονισμοί ασφάλειας ερμηνεύονται από πολλούς ως έμμεση πλην σαφής πρόθεση για την κατάργησή του, παρά τις (μάλλον ατυχείς) δηλώσεις του Υπουργού για το αντίθετο.

Από μια άποψη, το θέμα δεν είναι ακόμη εξαιρετικά επείγον. Το πρώτο έτος εφαρμογής της σχετικής διάταξης του N2932 (άρθρο τρίτο, παράγραφος 2γ), θα είναι το 2006, όταν το ισχύον όριο των 35 ετών θα γίνει 34. Το 2007 το όριο θα πέσει στα 32 και από το 2008 και μετά στα 30 έτη. Το ΥΕΝ δεν φαίνεται να επείγεται να αλλάξει τη νομοθεσία εδώ και τώρα, ιδίως μετά από ένα καλοκαίρι που ταλανίστηκε από πολλαπλές βλάβες πλοίων τα οποία πολύς κόσμος δεν θα ήθελε να ξαναδεί ποτέ, πολλώ μάλλον να ταξιδέψει με αυτά. Το ΥΕΝ όμως ξέρει πολύ καλά ότι υπάρχει τεράστιο πρόβλημα αναπλήρωσης μεγάλου μέρους του ακτοπλοϊκού στόλου από το 2006 και μετά. Ξέρει επίσης ότι η διάταξη αυτή είναι ασύμβατη με την Κοινοτική νομοθεσία. Ξέρει δηλαδή ότι αργά ή γρήγορα κάτι πρέπει να κάνει με τα όρια ηλικίας.

Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων ατυχημάτων στο ΕΜΠ έδειξε ότι αυτό που πολλοί θεωρούν αυτονόητο, δηλαδή ότι το ρίσκο ενός ατυχήματος αυξάνει με την ηλικία ενός πλοίου, σαφώς δεν μπορεί να τεκμηριωθεί επιστημονικά. Επίσης, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά (35, 30, ή ενδιάμεσο) με κριτήρια την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, ή ακόμη και το ύψος των απαιτούμενων ναύλων, οι οποίοι προφανώς θα είναι υψηλότεροι για μικρότερα όρια ηλικίας. Πολλώ μάλλον, δεν υπάρχει καμμία ανάλυση που να συσχετίζει τα όρια ηλικίας με το επίπεδο ασφάλειας ενός πλοίου! Αντίθετα, ένα χαμηλό όριο ηλικίας είναι πολύ πιθανό να δράσει σε βάρος της θαλάσσιας ασφάλειας, άπαξ και θα έχει ως σοβαρή παρενέργεια τη ναυπήγηση πλοίων βραχύτερης ωφέλιμης ζωής, άρα και χαμηλότερων προδιαγραφών (disposable ships). Επίσης, τι είδους συντήρηση θα κάνει άραγε ο ακτοπλόος σε ένα πλοίο που είναι κοντά στο όριο απόσυρσής του; Μα, παρόμοια με εκείνη που έγινε στα πλοία που ταλαιπώρησαν με τις βλάβες τους το επιβατικό κοινό το περασμένο καλοκαίρι.

Υπάρχουν και άλλα παράδοξα. Εάν το όριο ηλικίας όντως ετέθη για μεγαλύτερη ασφάλεια, το ερώτημα είναι, γιατί η Πολιτεία δεν το απαιτεί και στα κρουαζιερόπλοια και στους διεθνείς πλόες, όπου δεν υπάρχει κανένα όριο; Γιατί εκεί να ισχύουν διαφορετικά κριτήρια, και ένα πλοίο που οποίου η ηλικία δεν του επιτρέπει να πάει στην Αίγινα, να μπορεί να πάει στη Βενετία; Και μόνο αυτό αποδεικνύει την έλλειψη ορθολογισμού του μέτρου.

«Πολιτικά ορθά» λάθη.

Η διαφαινόμενη φιλοσοφία των ορίων ηλικίας είναι να περάσει η Πολιτεία το «πολιτικά ορθό» μήνυμα ότι τα γηρασμένα ακτοπλοϊκά δεν είναι επιθυμητά, είτε για λόγους ασφάλειας, είτε για άλλους λόγους, και ότι εάν οι ακτοπλόοι είναι απρόθυμοι να κάνουν από μόνοι τους την επιβεβλημένη ανανέωση του στόλου, η Πολιτεία έχει όχι μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να τους το επιβάλει νομοθετικά. Όμως, το ουσιαστικό μήνυμα είναι η ομολογία αποτυχίας της Πολιτείας να εφαρμόσει αποτελεσματικούς τρόπους για να ελέγξει και να εγγυηθεί την αξιοπλοΐα ενός πλοίου ανεξάρτητα από την ηλικία του.

Ο Λόρδος Donaldson, στην περιβόητη έκθεσή του «Safer Ships, Cleaner Seas» προς την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου το 1994 είπε «*η Κυβέρνηση πρέπει να αντισταθεί σε κάθε προσπάθεια εισαγωγής αυθαίρετων ορίων ηλικίας, καθ' όσον αυτά θα ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες να περικόψουν τη συντήρηση όσο το όριο ηλικίας πλησιάζει. Τα όρια ηλικίας θα προκαλέσουν ένα αγώνα για τη ναυπήγηση των πλέον φτηνών πλοίων, με μικρή*

διάρκεια ζωής». Μήπως οι πολιτικοί της σήμερον ημέρας πρέπει να διαβάσουν ως υποχρεωτικό μάθημα την ως άνω έκθεση;

Πώς εξηγείται άραγε το γεγονός ότι, παρά την απουσία ορίου ηλικίας, είναι σπάνιο να συναντήσει κανείς στις προηγμένες Ευρωπαϊκές χώρες ακτοπλοϊκά πλοία τόσο γηρασμένα όσο πολλά δικά μας; Μήπως επειδή εκεί το περιβάλλον της αγοράς είναι τέτοιο ώστε όποιος δεν ανανεώνει το στόλο του δεν επιζεί; Ο προστατευτισμός, οι μονοπωλιακές καταστάσεις και οι άλλες στρεβλώσεις που ήταν καθεστώς στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά τουλάχιστον τα τελευταία 50 χρόνια οδήγησαν σε ένα σχεδόν μόνιμα γηρασμένο στόλο. Τα νέα πλοία κατά κανόνα δρομολογήθηκαν στις αγορές του εξωτερικού, όπου υπάρχει ανταγωνισμός. Η εγχώρια εικόνα έχει αρχίσει να διορθώνεται, αλλά υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος μπροστά. Μόνο όταν οι χρόνιες στρεβλώσεις της αγοράς πραγματικά εξαλειφθούν, θα εκλείψουν και τα γηρασμένα πλοία στην εγχώρια αγορά.

Στη βάση αυτή, αν η επιβολή ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα είναι μια αμφισβητούμενη επιλογή, η τυχόν άρση τους χωρίς την ταυτόχρονη λήψη και άλλων μέτρων θα είναι εξίσου αμφισβητούμενη. Η καλύτερη στρατηγική στο θέμα αυτό είναι η ενημέρωση του κοινού για τις αλήθειες και τους μύθους των ορίων ηλικίας και η δημιουργία το ταχύτερο δυνατό των προϋποθέσεων ανταγωνισμού στην αγορά ώστε η ουσιαστική ανανέωση του στόλου να επέλθει από μόνη της. Όλα αυτά, και με δεδομένη την παράλληλη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφάλειας (όπως η συμφωνία της Στοκχόλμης και οι διάφορες Κοινοτικές Οδηγίες), τελικά θα καταστήσουν τα όποια όρια ηλικίας περιττά.

ΣΧΟΛΙΑ

Ήταν το ανωτέρω άρθρο προπομπός για τις δυο βασικές θεσμικές εξελίξεις που ακολούθησαν μερικούς μήνες μετά; Σίγουρα δεν ήταν για την πρώτη, μια και αυτή είχε ήδη προαναγγελθεί. Και όντως, κάπου τρεις μήνες μετά τη δημοσίευση του άρθρου, το ΥΕΝ προχώρησε στην υπό προϋποθέσεις απελευθέρωση των ναύλων της οικονομικής θέσης και των οχημάτων σε γραμμές από και προς το λιμάνι του Πειραιά. Άρχισε δηλαδή να εφαρμόζεται και από τον Πειραιά η άρση του πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης και των οχημάτων, η οποία μέχρι τότε ίσχυε για γραμμές από λιμάνια όπως το Λαύριο, η Ραφήνα, και κάποια άλλα μικρότερα. Το ΥΕΝ παρουσίασε την παρέμβαση αυτή ως «απελευθέρωση». Κάποιας μορφής απελευθέρωση όντως ήταν. Αλλά σίγουρα δεν ταυτίζεται με την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, ιδίως αν υπάρχουν και συμπληρωματικές προϋποθέσεις, όπως υποχρέωση 10μηνης υπηρεσίας, ετήσια κίνηση πάνω από κάποιο όριο, και ύπαρξη τουλάχιστον δυο εταιρειών στη γραμμή.

Υποτίθεται ότι η «απελευθέρωση» αυτή θα οδηγούσε σε μείωση των ναύλων. Και όντως, κάποιοι ναύλοι έπεσαν. Αλλά πολλοί άλλοι ανέβηκαν, και μάλιστα αρκετά. Εξ άλλου, η διατήρηση της υποχρέωσης 10μηνης υπηρεσίας δεν παρέχει την απαραίτητη ευελιξία να δρομολογηθούν αρκετά πλοία σε περιόδους αιχμής (λειτουργία τύπου GUIZZO, βλέπε Κεφάλαιο 2), με κίνδυνο μεγάλης ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού αν παρουσιαστούν βλάβες στα πλοία, όπως είναι πολύ πιθανό, ιδίως το καλοκαίρι. Η έλλειψη της ευελιξίας αυτής, όπως και της παράλληλης μείωσης ναύλων που θα επέφερε λόγω ανταγωνισμού, τελικά αποβαίνει σε βάρος του ταξιδιώτη, σε βάρος του τουρισμού, και σε βάρος της νησιωτικής

ανάπτυξης. Επίσης, η συνεχιζόμενη υποχρέωση 10μηνης λειτουργίας είναι κρατική παρέμβαση που προκαλεί τελικά σημαντικά υψηλότερους ναύλους ώστε η επιχείρηση να είναι βιώσιμη όλο το χρόνο. Η ανάλυση που είχαμε κάνει το 1993 εξέτασε αρκετά σενάρια που αναδεικνύουν το γεγονός αυτό, βλέπε Κεφάλαιο 2. Επίσης, με το καθεστώς αυτό, ο ταξιδιώτης του καλοκαιριού ουσιαστικά επιδοτεί ένα μέρος της χειμερινής λειτουργίας. Τέτοιου είδους επιδότηση σε γραμμές υποτίθεται ελεύθερες δημιουργεί πάσης φύσεως στρεβλώσεις και παρενέργειες και διατηρεί το ερμαφρόδιτο της όλης διαδικασίας.

Η βιβλιογραφική αναφορά στο άρθρο που έγραψα με τον Άλκη Κορρέ, συνάδελφο στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου και εκλεκτό συμπατριώτη από τη Σίφνο, και στο οποίο εκφράζουμε την αγωνία μας περί τα ακτοπλοϊκά, είναι η εξής:

Κορρές, Α., Χ.Ν. Ψαραύτης, «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2005.

Κύριο θέμα του άρθρου ήταν η κακή κατάσταση της ακτοπλοΐας το 2004[30] και η διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωσή της. Δυο χρόνια μετά, δεν είναι καθόλου σαφές ότι η κατάσταση έχει βελτιωθεί, μάλιστα ορισμένοι πιστεύουν ότι αυτή χειροτέρεψε. Το τελευταίο άλλωστε ελέχθη κατά κόρον και στις 30 Ιουνίου του 2006, όταν διοργάνωσα στη Σίφνο, στο πλαίσιο του 3ου Σιφναϊκού Συμποσίου, συζήτηση στρογγυλής τραπέζης με θέμα την ακτοπλοΐα στα νησιά του Αιγαίου. Σ' αυτήν συμμετείχαν ως ομιλητές ο Άλκης Κορρές, ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο Στράτος Παπαδημητρίου (συνάδελφος από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς) και εγώ. Οι τοπικές αρχές εξέφρασαν τη μεγάλη αγωνία τους για την κατάσταση της ακτοπλοΐας στις Δυτικές Κυκλάδες, χαρακτήρισαν δε τη χρονιά 2005-2006 ως τη χειρότερη των τελευταίων 20 ετών, λόγω ανεπαρκούς ακτοπλοϊκής σύνδεσης, ιδίως το χειμώνα. Παραπονέθηκαν επίσης και για τις μεγάλες αυξήσεις στα ναύλα, παρά την «απελευθέρωση» που είχε τεθεί σε εφαρμογή μόλις πρόσφατα.

Δεν μπορούσα να φανταστώ τότε, ότι η από Ιανουαρίου 2006 πρόβλεψή μου ότι το ΥΕΝ *«ξέρει ότι αργά ή γρήγορα κάτι πρέπει να κάνει με τα όρια ηλικίας»* έμελλε να επαληθευτεί πολύ σύντομα. Και πράγματι, περίπου μια βδομάδα μετά τη στρογγυλή τράπεζα της Σίφνου, έλαβε χώρα η πλέον κοσμοϊστορική θεσμική εξέλιξη στην ακτοπλοΐα από το 2001 και μετά. Χωρίς καμμία προαναγγελία ή άλλη προειδοποίηση, το ΥΕΝ προχώρησε στην άρση των ορίων ηλικίας, εν μέσω θύελλας καταγγελιών από το ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης. Συγκεκριμένα, με το Προεδρικό Διάταγμα 124/6.7.2006 (βλέπε και Παράρτημα Ε), η διάταξη του Ν2932/2001 που επαναπροσδιόριζε τα όρια ηλικίας σε 30 έτη [άρθρο τρίτο, παρ. 2(γ), βλέπε και Παράρτημα Δ] έπαυσε να εφαρμόζεται για Ε/Γ-Ο/Γ τα οποία εντάσσονται στις διατάξεις της «συμφωνίας της Στοκχόλμης».

Όπως ήδη ανέφερα, η συμφωνία της Στοκχόλμης (βλέπε και Οδηγία 2003/25/ΕΚ) έχει σχέση με την ευστάθεια των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ (όχι των catamaran και άλλων ταχύπλοων) σε κατάσταση εισροής ύδατος και προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, δυνατότητα πλεύσης ακόμη και με 50 εκατοστά νερό στο γκαράζ. Αν και η εφαρμογή της συμφωνίας αυτής στην αρχή είχε προβλεφθεί να ισχύει μόνο για τις θάλασσες της Βόρειας Ευρώπης, η βύθιση του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ το 2000 στην Ελλάδα ήταν ο καταλύτης για τις Κοινοτικές Οδηγίες 2003/

[30] Όπως λέγαμε στο άρθρο, *«όλο το 2004 υπήρχε μια έντονη αβεβαιότητα αν όχι εικόνα χάους στον κλάδο».*

24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ, οι οποίες κατέληξαν στο ότι δεν συντρέχει λόγος διαφοροποίησης Βορρά-Νότου και επαναπροσδιόρισαν το όλο πλαίσιο ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων στις χώρες της Ευρώπης.

Σύμφωνα με την Οδηγία 2003/24/ΕΚ, η οποία τροποποίησε την Οδηγία 98/18/ΕΚ (που είναι γνωστή και ως EUROSOLAS) και αναφέρεται σε θέματα και προδιαγραφές ασφάλειας επιβατηγών πλοίων, όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε μετά την 1η Οκτωβρίου του 2004 πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της συμφωνίας της Στοκχόλμης. Η προθεσμία συμμόρφωσης για Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε πριν από την 1η Οκτωβρίου του 2004 είναι η 1η Οκτωβρίου του 2010. Όσα Ε/Γ-Ο/Γ αποσυρθούν την ημερομηνία αυτή δεν έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης. Επίσης δεν έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης Ε/Γ-Ο/Γ που αποσύρονται μετά την 1/10/2010, αλλά σε καμμία περίπτωση αυτό δεν μπορεί να είναι αργότερα από 1/10/2015 ή αφότου το πλοίο έχει συμπληρώσει το 30ο έτος της ηλικίας του.

Κάτι που ίσως δεν είναι ευρέως γνωστό είναι ότι οι Οδηγίες 98/18/ΕΚ, 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ είχαν από καιρό ενσωματωθεί στην Ελληνική νομοθεσία (με τα Προεδρικά Διατάγματα 103/1999, 66/2005 και 52/2005 αντίστοιχα), άρα ήδη οι διατάξεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης (και τα σχετικά χρονοδιαγράμματα) δέσμευαν και την Ελλάδα προτού εκδοθεί το ΠΔ124. Αλλά ο θόρυβος δεν έγινε με την έκδοση των προγενέστερων ΠΔ, αλλά με την έκδοση του τελευταίου, η οποία μάλιστα έγινε γνωστή στα κόμματα της αντιπολίτευσης και στο ευρύ κοινό περίπου ένα μήνα μετά τη δημοσίευσή του στο ΦΕΚ, και μάλλον τυχαία, όταν κάποιοι συνειδητοποίησαν τι σήμαινε το περιεχόμενο του συγκεκριμένου ΠΔ.

Μπορεί μια διάταξη Νόμου να αλλάξει με Προεδρικό Διάταγμα, που είναι ένα σαφώς ασθενέστερο νομικό εργαλείο; Προσωπικά θα περίμενα η άρση των ορίων ηλικίας να γινόταν με Νόμο, ο οποίος θα τροποποιούσε τη σχετική διάταξη του Ν2932. Επίσης, η φρασεολογία που χρησιμοποιεί το ΠΔ124 είναι ενδιαφέρουσα (βλέπε και Παράρτημα Ε). Ο τίτλος του δεν είναι *«Άρση των ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα»*, ή κάτι παρόμοιο, αλλά *«Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998»*. Παραπέμπει δηλαδή κατά πρώτο λόγο στην εναρμόνισή μας με τον Κανονισμό 3577/92 για το cabotage και κατόπιν σε μια παλαιά Οδηγία, την 98/18/ΕΚ (EUROSOLAS). Η τελευταία οδηγία ισχύει και σήμερα, αλλά με τις τροποποιήσεις που επέφερε η νεότερη Οδηγία 2003/24/ΕΚ.

Αλλά ούτε και το κείμενο του ΠΔ124 αναφέρεται στα όρια ηλικίας αυτά καθαυτά, παραπέμποντας, μεταξύ άλλων, στο άρθρο τρίτο, παρ. 2(γ) του Ν2932, το οποίο μόνο αν κάποιος ξέρει από πριν τι ακριβώς αφορά μπορεί να συνειδητοποιήσει τι σημαίνει η ρύθμιση! Ούτε τέλος το ΠΔ κάνει ευθεία αναφορά στη συμφωνία της Στοκχόλμης αυτή καθαυτή, παραπέμποντας στα σχετικά άρθρα των Οδηγιών 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ. Όλα αυτά ίσως μπορεί να εξηγήσουν το γεγονός ότι το ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης περίπου πιάστηκαν στον ύπνο για το θέμα αυτό, ενώ θα περίμενε κανείς να διαθέτουν πολύ καλύτερα αντανακλαστικά. Από ουσιαστικής πλευράς βέβαια, το περιεχόμενο του ΠΔ124 αναφέρεται αποκλειστικά στα όρια ηλικίας, τα οποία καμμία σχέση δεν έχουν με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και τον Κανονισμό για το cabotage. Άλλωστε, η συγκεκριμένη αναφορά

του ΠΔ124 στον Κανονισμό 3577 προκαλεί εντύπωση, μια και ο Κανονισμός αναφέρεται μόνο στον τίτλο του ΠΔ και πουθενά αλλού, δημιουργώντας έτσι την εύλογη απορία, πώς ακριβώς επέρχεται συμμόρφωση με τον 3577 με την άρση των ορίων ηλικίας;!

Όπως ο αναγνώστης αυτού του βιβλίου μπορεί να πιστοποιήσει, ουδέποτε είχα πεισθεί για τη σοφία των ορίων ηλικίας, ίσα-ίσα μάλιστα, είχα επιχειρηματολογήσει κατά της όλης ιδέας, θεωρώντας την κακή εδώ και χρόνια. Άρα η τελευταία αυτή εξέλιξη, ανεξάρτητα του τρόπου που έγινε, αποτελεί δικαίωση των από καιρού θέσεών μου επί του θέματος. Όρια ηλικίας δεν έπρεπε να υπάρχουν, άρα καλά έγινε που άρθηκαν. Πιστεύω μάλιστα ότι η άρση έπρεπε να είχε γίνει νωρίτερα για το ξεκαθάρισμα των κανόνων του παιχνιδιού σε μια αγορά που τηρούσε από καιρό στάση αναμονής στο θέμα αυτό.

Προσοχή όμως! Επανέρχομαι στην τελευταία παράγραφο του από Ιανουαρίου 2006 άρθρου μου:

«Στη βάση αυτή, αν η επιβολή ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα είναι μια αμφισβητούμενη επιλογή, η τυχόν άρση τους χωρίς την ταυτόχρονη λήψη και άλλων μέτρων θα είναι εξίσου αμφισβητούμενη. Η καλύτερη στρατηγική στο θέμα αυτό είναι η ενημέρωση του κοινού για τις αλήθειες και τους μύθους των ορίων ηλικίας και η δημιουργία το ταχύτερο δυνατό των προϋποθέσεων ανταγωνισμού στην αγορά ώστε η ουσιαστική ανανέωση του στόλου να επέλθει από μόνη της. Όλα αυτά, και με δεδομένη την παράλληλη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφάλειας (όπως η συμφωνία της Στοκχόλμης και οι διάφορες Κοινοτικές Οδηγίες), τελικά θα καταστήσουν τα όποια όρια ηλικίας περιττά».

Μέχρι τουλάχιστον τη στιγμή που τελείωνε το γράψιμο αυτού του βιβλίου, ταυτόχρονη λήψη και άλλων μέτρων δεν είχε ανακοινωθεί. Καλοκαίρι του 2006, ούτε ενημέρωση του κοινού έγινε για το θέμα, ούτε κάποιες άλλες διευκρινίσεις δόθηκαν από το ΥΕΝ για το ΠΔ124 ή γενικότερα για τη συμφωνία της Στοκχόλμης, για την οποία φαίνεται να υπάρχει σύγχυση ως προς το τι ακριβώς σημαίνει. Πολλώ μάλλον, δεν υπάρχουν ακόμη οι προϋποθέσεις ανταγωνισμού στην αγορά ώστε από μόνη της να αποβάλει τα ανεπιθύμητα και υποβαθμισμένα πλοία, και ούτε άλλωστε είναι σίγουρο ότι οι έλεγχοι από πλευράς ΥΕΝ αναβαθμίστηκαν σε τέτοιο βαθμό ώστε να θέτουν εκτός λειτουργίας πλοία χαμηλών προδιαγραφών ανεξάρτητα από την ηλικία τους. Είναι νομίζω επιτακτικό και εξαιρετικά επείγον όλα αυτά να διευθετηθούν το ταχύτερο δυνατό.

Το πώς θα «περπατήσει» τελικά το θέμα των ορίων ηλικίας, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης, η απαραίτητη ανανέωση του στόλου και γενικά η κάλυψη των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας από ασφαλή και ανταγωνιστικά πλοία, είναι ένα κρίσιμο ερώτημα, του οποίου την απάντηση θα ξέρουμε αφού το βιβλίο αυτό θα έχει εκδοθεί. Πότε ακριβώς, είναι μέχρι στιγμής άγνωστο[31].

[31] Πρόχειρη ανάλυση δείχνει ότι το ΠΔ124 θα έχει επίπτωση κυρίως στα προ του 1980 ναυπηγηθέντα Ε/Γ-Ο/Γ, τα οποία θα αποσυρόταν από την εσωτερική αγορά το αργότερο μέχρι το 2008, λόγω του Ν2932. Αυτά περιλαμβάνουν τα εν λειτουργία το 2006 (σε παρένθεση η χρονολογία ναυπήγησης) ΜΙΛΕΝΑ, ΝΤΑΛΙΑΝΑ (1970), ΜΑΡΙΝΑ (1971), ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΛΙΣΣΟΣ (1972), ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ, ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ (1973), ΡΟΔΑΝΘΗ, ΡΟΜΙΛΝΤΑ, ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, SUPERFERRY II (1974), ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ, ΛΑΤΩ, ΘΕΟΦΙΛΟΣ (1975), ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ, Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ (1976), ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ, ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ (1977), ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ (1978), ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ (1979).

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Finally, in conclusion,
let me say just this.
Peter Sellers

Το 1994, κάποιος Ιταλός συνάδελφος μού εκμυστηρεύθηκε μια πρόβλεψη που μου είχε κάνει τότε εντύπωση: Ότι σχεδόν τίποτε από όσα λέει ο Κανονισμός 3577 δεν θα εφαρμοσθεί, και ότι οι εμπλεκόμενες χώρες (και κυρίως οι Μεσογειακές) θα τραβιώνται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα δικαστήρια επί χρόνια. Η εξέλιξη των πραγμάτων φαίνεται ότι τον δικαίωσε, αλλά μόνο για τις Μεσογειακές χώρες.

Το κύριο πρόβλημα της Ιταλίας δεν είναι τόσο η εφαρμογή του 3577, αλλά οι κρατικές επιδοτήσεις προς την εταιρεία Tirrenia. Είναι παράδοξο ότι η εταιρεία αυτή εξακολουθεί να είναι κρατική, παρά το ότι η Ιταλία έχει ιδιωτικοποιήσει μέχρι και τα λιμάνια της, πολλά από τα οποία είτε είναι αμιγώς ιδιωτικά, είτε είναι δημόσια που έχουν παραχωρήσει τις λειτουργίες τους σε ιδιώτες. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι κρατικές επιδοτήσεις προς την Tirrenia πρέπει να σταματήσουν μέχρι το 2008. Τι θα γίνει όμως με τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίες διατηρούνται ζωντανές μέσω αυτών των επιδοτήσεων, από εκεί και πέρα;

Το παράδειγμα της Ισπανίας φαίνεται πλησιέστερο με εκείνο της Ελλάδας, μια και αυτή έχει ήδη παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577. Όμως, η περίπτωση της Ισπανίας φαίνεται πολύ πιο ήπια και περιορισμένη από τη δική μας (πόσα νησιά άλλωστε έχει;) Αλλά αυτό δεν απέτρεψε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να την παραπέμψει. Κατά μείζονα λόγο, το ίδιο θα συμβεί και με εμάς, εάν δεν πείσουμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι το θεσμικό μας πλαίσιο είναι συμβατό με τον Κανονισμό. Με την αποστολή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αιτιολογημένης γνώμης για το θέμα, το τελευταίο βήμα πριν την παραπομπή, το βάρος της απόδειξης πέφτει στην Ελλάδα.

Μερικοί πολιτικοί κύκλοι (κυρίως από αυτούς που πιστεύουν ότι καλύτερα θα ήταν η Ελλάδα να μην ανήκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση) πιστεύουν ότι το όλο πρόβλημα οφείλεται στον ίδιο τον Κανονισμό 3577. Ότι υπάρχει δηλαδή κάποιο εγγενές λάθος σ' αυτό τούτο το νομοθέτημα. Σίγουρα δεν είμαι από αυτούς που πιστεύουν ότι ο 3577 είναι «θέσφατος» και ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει πάντα δίκιο. Άλλωστε, η πρόσφατη αποτυχία της με το «λιμενικό πακέτο» είναι μια ένδειξη ότι καμμιά φορά η κρίση της δεν λειτουργεί σωστά[32]. Όμως,

[32] Βλέπε και Psaraftis, H.N., «Failure of Port Package: A Big Fiasco, or a Blessing in Disguise?», ***Shipping International Monthly Review***, January 2006.

αυτοί που διατυπώνουν την άποψη ότι για όλα τα προβλήματα της Ελληνικής ακτοπλοΐας φταίει η Ευρωπαϊκή Ένωση, τι θα θέλανε δηλαδή; Να επιστρέψουμε στο προηγούμενο αναχρονιστικό σύστημα, των απαράδεκτων υπηρεσιών και της πλήρους αδιαφάνειας στο ποιος έπαιρνε άδεια σκοπιμότητας και ποιος έμενε απ' έξω, και των μονοπωλιακών καταστάσεων που δημιούργησε; Αν αυτό θέλουν, ας βγούνε να το πούνε ευθέως.

Γιατί χώρες όπως η Σουηδία, που έχουν και αυτές πολλά νησιά, δεν έχουν πρόβλημα με τον Κανονισμό; Όπως άλλωστε και όλες οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης, των οποίων οι αγορές ήταν απελευθερωμένες και πριν από τον Κανονισμό; Θα μπορούσα να ρωτήσω επίσης, γιατί στις χώρες αυτές, των οποίων ο στόλος είναι πιο νέος από το δικό μας, δεν υπήρξαν ποτέ όρια ηλικίας; Σίγουρα ως χώρα δεν έχουμε κάνει όσα θα έπρεπε για να εφαρμόσουμε τον Κανονισμό, και όσα κάναμε, δεν τα κάναμε έγκαιρα. Ούτε ως Πολιτεία, ούτε ως ακτοπλοϊκή βιομηχανία. Πολλά χρόνια αδράνειας πέρασαν, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος από τα 11 χρόνια προθεσμία που μας έδωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση το 1992 να χαθούν. Άποψή μου είναι ότι δεν έπρεπε να μας δώσουν τόσο πολύ χρόνο. Ποιος πολιτικός λειτουργεί τόσο μακροπρόθεσμα; Να προετοιμάσει δηλαδή κάτι που χρονικά θα εφαρμοσθεί τουλάχιστον δυο εκλογικές αναμετρήσεις αργότερα; Προφανώς κανένας, ιδίως στην Ελλάδα.

Ως αποτέλεσμα της αρχικής απραξίας, την οποία θεωρώ φυσιολογική έτσι όπως δυστυχώς λειτουργεί το πολιτικό σύστημα της χώρας μας, κατόπιν τρέχαμε και δεν προλαβαίναμε. Αποτέλεσμα: Όχι μόνο φτάσαμε στο κατώφλι του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, αλλά σοβαρά προβλήματα παραμένουν άλυτα, με πρώτο απ' όλα το στρατηγικό κίνδυνο για τη συνοχή της χώρας εάν, ως αποτέλεσμα ανεπαρκών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τα νησιά της περιφέρειας σιγά-σιγά χάσουν τον πληθυσμό τους επειδή λίγος κόσμος θα θέλει να ζήσει σ' αυτά. Ήδη ο αριθμός των κατοικημένων νησιών έχει μειωθεί σε σχέση με εκείνον προπολεμικά. Και αν δεν θέλουν να ζήσουν Έλληνες στα νησιά μας, είναι πλέον από βέβαιο ότι θα θελήσουν κάποιοι άλλοι (ποιοι άραγε;).

Μπορεί άραγε να απαντήσει κάποιος με ένα απλό ΝΑΙ ή ένα ΟΧΙ στο ερώτημα αν η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα βελτιώθηκε τα τελευταία 15 χρόνια; Το ερώτημα είναι πιο δύσκολο από όσο φαίνεται, και από μια άποψη ισοδύναμη με το ερώτημα αν ένα ποτήρι είναι μισοάδειο ή μισογεμάτο. Σε κάθε περίπτωση, μια επιφανειακή θεώρηση είναι παρακινδυνευμένη. Όσο είναι σίγουρο ότι η αύξηση της ακτοπλοϊκής κίνησης τα χρόνια αυτά, στενά συνδεδεμένη με την παράλληλη ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας, ήταν μια θετική εξέλιξη, άλλο τόσο είναι σίγουρο ότι η ανάπτυξη αυτή θα ήταν μεγαλύτερη αν το ακτοπλοϊκό σύστημα λειτουργούσε καλύτερα. Θετικές εξελίξεις επίσης περιλαμβάνουν: α) την είσοδο ταχυπλόων Ε/Γ-Ο/Γ στην αγορά, που αναβάθμισε την ποιότητα υπηρεσιών κυρίως λόγω της μείωσης του χρόνου ταξιδιού, και β) το σύστημα on-line για την κράτηση και έκδοση εισιτηρίων, κάτι που θεωρούμε φυσιολογικό σήμερα αλλά ήταν μακρινό όνειρο το 1992. Είμαστε όμως ικανοποιημένοι με όλα αυτά; Στον υπόλοιπο στόλο, το συμβατικό, η ποιότητα υπηρεσιών, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, έμεινε στα ίδια επίπεδα ή ακόμη και μειώθηκε για διαφόρους λόγους (ανεπαρκής ανανέωση στόλου, βλάβες, μείωση υπηρεσιακής ταχύτητας τα τελευ-

ταία χρόνια λόγω υψηλών τιμών καυσίμου κλπ.). Επί πλέον, πολλοί άλλοι τομείς του ακτοπλοϊκού προβλήματος της χώρας παραμένουν χωρίς ικανοποιητικές λύσεις, με μερικούς μάλιστα από αυτούς να εκπέμπουν σαφές σήμα κινδύνου.

Η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και συνέχειας από πλευράς Πολιτείας είναι ίσως το μόνο σταθερό χαρακτηριστικό του ακτοπλοϊκού προβλήματος στην Ελλάδα, τουλάχιστον τα τελευταία 50 (όχι 15) χρόνια, παρά το γεγονός ότι η γενική εικόνα από τότε μέχρι σήμερα άλλαξε άρδην και πέρασε από πολλές φάσεις. Στη βάση αυτή, οι ευθύνες για μια στρατηγικά και λειτουργικά σωστή λύση του προβλήματος βαρύνουν κυρίως την Πολιτεία και είναι τεράστιες. Όπως τεράστιες είναι και οι ευθύνες της απραξίας και της καθυστέρησης. Μια ενδεχόμενη δικαστική διένεξη με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το θέμα του Κανονισμού θα κρατήσει χρόνια και θα έχει αβέβαιη έκβαση. Θα επιτρέψει στην Ελλάδα να κερδίσει κάποιο χρόνο, και μπορεί τελικά να καταλήξει και σε κάποιο πρόστιμο που θα κληθούμε να πληρώσουμε. Αν αυτός είναι ο μόνος τρόπος ώστε κάποτε να λυθούν τα προβλήματα του κλάδου, τότε για μένα είναι σίγουρα ευπρόσδεκτος. Είναι όμως; Το ερώτημα είναι, γιατί να φτάσουμε μέχρι εκεί; Υπάρχει περίπτωση, έστω και την ύστατη στιγμή, να αποφευχθεί η παραπομπή και να βρεθεί μια λύση; Αυτό είναι ένα ερώτημα, την απάντηση του οποίου θα ξέρουμε αφού το βιβλίο αυτό θα έχει εκδοθεί.

Οι ευθύνες τις Πολιτείας δεν περιορίζονται μόνο στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας υπό τη στενή του έννοια. Περιλαμβάνουν επίσης την παροχή αξιόπιστων και λειτουργικών λιμενικών υποδομών και την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφάλειας (safety and security) όχι μόνο σε πλοία αλλά και σε λιμάνια. Δεν είναι δυνατόν η ακτοπλοΐα του 2010 να λειτουργεί με λιμάνια του 1980, όπως συμβαίνει ακόμη σε πολλά μέρη της χώρας. Άσχημα επίσης ακούγεται, καλοκαίρι του 2006, να μην έχει ακόμη πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) κανένα λιμάνι της χώρας, παρά το ότι ο ΙΜΟ είχε θέσει προθεσμία συμμόρφωσης την 1/7/2004. Εξαγγέλθηκε από το ΥΕΝ χρηματοδοτικό πρωτόκολλο λιμενικής αναβάθμισης μέσω δανείων ύψους 3 δισ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ευπρόσδεκτο και ιδιαίτερα αναγκαίο. Αρκεί βέβαια να ευοδωθεί, και δη σύντομα. Και αρκεί τα λιμάνια να έχουν τα έσοδα εκείνα ώστε να μπορέσουν να αποπληρώσουν τα δάνεια αυτά.

Η λύση στο κεντρικό πρόβλημα της ακτοπλοΐας διακρίνεται κατά την άποψή μου σε δυο ξεχωριστά αλλά συνδεδεμένα μεταξύ τους σκέλη. Το πρώτο σκέλος είναι η ΠΛΗΡΗΣ απελευθέρωση της αγοράς στις γραμμές εκείνες που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες. ΠΛΗΡΗΣ σημαίνει καθεστώς παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής, όπου διάρκεια δρομολόγησης, ναύλοι και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη (ΝΔ 288/11-11-69/άρθρο 1). Το δεύτερο (και πιο σημαντικό για το δημόσιο συμφέρον) σκέλος αφορά την επιδότηση από το Κράτος του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από το πρώτο σκέλος.

Αυτά είναι δυο σκέλη διακριτά αλλά αλληλένδετα. Δυο σκέλη με εντελώς διαφορετική δομή αγοράς το ένα από το άλλο. Αλλά δυο σκέλη όπου αν το πρώτο δεν λειτουργήσει σω-

στά, δεν θα λειτουργήσει ούτε το δεύτερο. Δυστυχώς, στο σημερινό ερμαφρόδιτο σύστημα, σαφής διαχωρισμός των δυο αυτών σκελών δεν υπάρχει. Όπως άλλωστε δεν υπήρχε στο προγενέστερο του Ν2932 καθεστώς. Και όπως άλλωστε δεν είναι σαφές πότε θα υπάρξει στο μέλλον.

Στην πιθανή ερώτηση, μα, το δεύτερο σκέλος της λύσης, ένα σωστό δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών, δεν θα στοιχίσει αρκετά στο Ελληνικό Δημόσιο; Η απάντηση είναι προφανώς ΝΑΙ, θα στοιχίσει, ακόμη και αν λάβουμε υπόψη τις πιθανές Κοινοτικές χρηματοδοτήσεις (ΚΠΣ, Ταμείο Συνοχής, Διευρωπαϊκά Δίκτυα κλπ.). There is no free lunch, που λένε και οι Αγγλοσάξονες. Όπως στοιχίζει αρκετά να έχουμε άρτιες οδικές συνδέσεις με τα απομεμακρυσμένα χωριά της Στερεάς, της Ηπείρου και της Θράκης, είναι εξ ίσου στρατηγική υποχρέωση του Ελληνικού Έθνους, στο σύνολό του, να διατηρήσει τη συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, εκεί όπου δεν συμφέρει στον ιδιώτη εφοπλιστή να το κάνει. Και είναι υποχρέωση της Πολιτείας να βρει τον καλύτερο δυνατό τρόπο ο στόχος αυτός να γίνει πραγματικότητα[33].

Εκείνο που δεν έχει γίνει επαρκώς αντιληπτό είναι ότι το δεύτερο σκέλος μακροπρόθεσμα θα στοιχίσει περισσότερα εάν το πρώτο σκέλος δεν αφεθεί να λειτουργήσει σωστά. Κάτι που θα συμβεί εάν ο τομέας των «ελεύθερων» γραμμών, εάν και όποτε υπάρξει, καθηλωθεί σε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης λόγω συνεχιζόμενης κρατικής παρέμβασης. Αν το πρώτο σκέλος δεν αναπτυχθεί σωστά και τελικά καταρρεύσει, το ίδιο θα πάθει και το δεύτερο. Αντίστροφα, όσο πιο εύρωστο είναι το πρώτο σκέλος, που σήμερα σαφώς δεν είναι, τόσο αυξάνονται οι πιθανότητες να λειτουργήσει σωστά και το δεύτερο.

Για το δεύτερο σκέλος, ένα ερώτημα είναι, πώς θα γίνεται η επιδότηση; Για τη διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης, ο Κανονισμός 3577 παρέχει στο ΥΕΝ, μέσω του Άρθρου 4, τη δυνατότητα επιδότησης των γραμμών δημοσίων υπηρεσιών. Αλλά δεν προδιαγράφει τον τρόπο που αυτή θα δοθεί. Μερικοί οικονομολόγοι πιστεύουν ότι οι απευθείας επιδοτήσεις είναι οι καλύτερες. Έτσι, αν το Κράτος θέλει πραγματικά να στηρίξει κοινωνικές ομάδες όπως τους κατοίκους απομεμακρυσμένων νησιών, είναι πιο αποτελεσματικό να το κάνει απευθείας μέσω φοροαπαλλαγών ή ακόμη και δίνοντάς τους μετρητά για την ενίσχυση του εισοδήματός τους, παρά μέσω επιδοτήσεων των ναύλων που πληρώνουν ή των άγονων γραμμών που χρησιμοποιούν.

Άποψή μου είναι ότι η (έστω μερική) επιδότηση των άγονων γραμμών μέσω επίναυλου στις «ελεύθερες» γραμμές, όπως θέσπισε ο Ν2932, στρεβλώνει τον ανταγωνισμό. Η διατήρηση δικτύου δημοσίων υπηρεσιών εξυπηρετεί το στρατηγικό συμφέρον όλης της χώρας, και όχι μόνο των επιβατών για νησιά με μεγάλη κίνηση, ή των τουριστών που πάνε για διακοπές, ώστε μόνο αυτοί να πληρώνουν. Άρα η επιδότηση θα πρέπει να γίνεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Δεδομένου ότι ο τελευταίος είναι πεπερασμένος, η επιδότηση θα

[33] Η μετονομασία του Υπουργείου Αιγαίου το 2004 σε «Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής» γεννά το προφανές ερώτημα, ποια είναι άραγε η νησιωτική πολιτική της χώρας; Ελπίδα είναι η μετονομασία αυτή να μην είναι μόνο στα λόγια, αλλά και στα έργα.

πρέπει να βελτιστοποιεί το αποτέλεσμά της, σύμφωνα με προδιαδεγραμμένα κριτήρια[34].

Σε κάθε περίπτωση, θέματα σχεδιασμού του δικτύου είναι καθοριστικά. Το Παράρτημα Α περιέχει μερικές σκέψεις επάνω σ' αυτό το θέμα, τόσο από την πλευρά του πλοιοκτήτη, όσο και από την πλευρά της Πολιτείας.

Η συγκεκριμενοποίηση των προτάσεων του παρόντος βιβλίου προφανώς ξεφεύγει από τα όριά του. Πολλώ μάλλον η υλοποίησή τους σίγουρα δεν θα έλθει από μόνη της, καθ' όσον απαιτεί αφ' ενός μεν ισχυρή πολιτική βούληση, αφ' ετέρου δε σοβαρή επεξεργασία και προσεκτικό σχεδιασμό από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Η ισχυρή πολιτική βούληση είναι καμμία φορά δύσκολη, ιδίως αν υπεισέρχεται το περιβόητο πολιτικό κόστος. Π.χ. για ποιο λόγο το ΥΕΝ καθυστέρησε για τουλάχιστον δυο χρόνια κάτι που ήταν προφανές ότι ήθελε να κάνει, την άρση των ορίων ηλικίας; Σίγουρα θα υπήρχε κάποιος λόγος, αλλά άποψή μου είναι ότι την καθυστέρησε λόγω του διαφαινόμενου πολιτικού κόστους. Σ' αυτό άλλωστε συναινεί και το γεγονός ότι το έπραξε χωρίς προειδοποίηση, επεξήγηση ή άλλη αναγγελία, και περίπου εν κρυπτώ εν μέσω των θερινών διακοπών του 2006. Όταν η απόφαση έγινε γνωστή, ήταν εντελώς φυσικό να προκαλέσει κραυγές αποδοκιμασίας από σύσσωμη την αντιπολίτευση, αλλά και από πολλά από τα ΜΜΕ. Όπως ακριβώς το είχα προβλέψει, όλοι αυτοί έσπευσαν ομαδικά να πουν ότι η Κυβέρνηση είναι όργανο των ακτοπλόων. Όμως, ήταν πλέον από σαφές ότι αν δεν γινόταν κάτι σύντομα, περίπου ο μισός ακτοπλοϊκός στόλος θα έπρεπε να αποσυρθεί στη διετία 2007-2008, με πολύ λίγες δυνατότητες αναπλήρωσης. Εξ ου και βγήκε αληθινή η πρόβλεψή μου ότι η άρση των ορίων ηλικίας ήταν νομοτελειακά προδιαγεγραμμένη. Αυτό όμως δεν δικαιολογεί τη μη παροχή εξηγήσεων και πειστικής τεκμηρίωσης από το ΥΕΝ ώστε ο κόσμος να καταλάβει το δύσκολο αυτό θέμα. Ούτε επίσης δικαιολογεί τη μη λήψη συμπληρωματικών μέτρων ώστε αφ' ενός μεν οι επιθεωρήσεις ασφάλειας να αναβαθμισθούν με σκοπό τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών να τίθενται εκτός λειτουργίας ανεξάρτητα από την ηλικία τους, αφ' ετέρου δε η αγορά να λειτουργήσει ανταγωνιστικά ώστε να αποβάλει τα πλοία αυτά από μόνη της, όπως έχει γίνει στις άλλες χώρες της Ευρώπης, παρά την έλλειψη ορίων ηλικίας. Είθε όλα αυτά να γίνουν, έστω και εκ των υστέρων.

Ο αναγνώστης θα πρέπει να πρόσεξε την κάκιστη γνώμη μου για το μονοπωλιακό σύστημα εκμετάλλευσης, με βάση το οποίο πολλές από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες αναπτύχθηκαν

[34] Όπως είπαμε και πριν, τα χρονικά περιθώρια έκδοσης του βιβλίου δεν επιτρέπουν ανάλυση και σχολιασμό της πρόσφατης (καλοκαίρι του 2006) ανακοίνωσης του ΥΕΝ ότι θα προκηρύξει διεθνή διαγωνισμό για 12ετείς συμβάσεις για τις άγονες γραμμές του Αιγαίου, που περιλαμβάνουν και δωρεάν μετακινήσεις από και προς ορισμένα νησιά. Όμως! Η σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν2932 προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την ανάθεση των γραμμών της Κρήτης σε ακτοπλοϊκές εταιρείες υπό μορφή πολυετούς σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (διαγωνισμού που προκηρύχθηκε την άνοιξη 2006 αλλά τελικά απέβη άκαρπος) σίγουρα κινήθηκε προς κατεύθυνση αντίθετη με την απελευθέρωση, και θα επιτείνει τη σύγχυση που σήμερα υπάρχει, όπως και τα προβλήματα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αν περίμενε κάποιος κάποια κίνηση από το ΥΕΝ, αυτή θα ήταν η ΠΛΗΡΗΣ απελευθέρωση των γραμμών της Κρήτης, μια και αυτές είναι το υπ' αριθμόν ένα κομμάτι της αγοράς για το οποίο υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον.

κερδοφόρα τα τελευταία 50 χρόνια. Ένα σύστημα το οποίο λειτούργησε μάλλον καλύτερα από όσο θα μπορούσε να περιμένει κανείς, αλλά το οποίο συντέλεσε στο να πληρώνει ο ταξιδιώτης πολύ περισσότερα από όσο αν η αγορά ήταν απελευθερωμένη. Και ένα σύστημα το οποίο σαφώς δεν ενθάρρυνε την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, όσο και αυτή να ήταν επιτακτική. Η μη ανανέωση του στόλου, σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρων σωστής συντήρησης σε πλοία κοντά στο όριο απόσυρσής τους, δημιούργησαν ένα φαύλο κύκλο κακής ποιότητας υπηρεσιών και μειωμένων προδιαγραφών ασφάλειας. Επίσης, το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες (μεταξύ των οποίων και αρκετές εισηγμένες στο Χρηματιστήριο) επί σειράν ετών απολαμβάνουν εξευτελιστικά χαμηλά λιμενικά τέλη, πιθανώς στο όνομα μιας δήθεν κοινωνικής πολιτικής για την ακτοπλοΐα, ενώ τα δικά τους ναύλα συνεχώς αυξάνονται και είναι αναλογικά υψηλότερα από εκείνα στις ελεύθερες γραμμές της Αδριατικής, είναι ένα από τα κακώς κείμενα που εξακολουθούν να υπάρχουν και που πρέπει να διορθωθούν.

Υπάρχει άλλωστε και το εξής παράδοξο. Από τη μια πλευρά πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες συνεχώς οδύρονται για τη δεινή οικονομική τους κατάσταση (διαμαρτυρίες για το πλαφόν στην τουριστική θέση, διαμαρτυρίες για τις επιβαλλόμενες εκπτώσεις ή άλλες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, πιέσεις για συνεχώς υψηλότερους ναύλους λόγω αύξησης στην τιμή του πετρελαίου κλπ.), και από την άλλη, πολλά δημοσιευμένα οικονομικά αποτελέσματα δείχνουν κέρδη σε αρκετές από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου, κέρδη τα οποία μάλιστα προβάλλονται και ως κέρδη ρεκόρ! Τι από τα δύο άραγε ισχύει; Και, αν τα κέρδη είναι υψηλά, από πού προέρχονται; Σίγουρα όχι τόσο από την αγορά της Αδριατικής, στην οποία οι ναύλοι είναι συμπιεσμένοι προς τα κάτω λόγω ανταγωνισμού, αλλά όσο από την εγχώρια αγορά, όπου εξακολουθούν να υπάρχουν μονοπωλιακές καταστάσεις και συγκριτικά πολύ υψηλότεροι ναύλοι. Αλλά αν τα κέρδη είναι υψηλά, γιατί να ανέβουν και άλλο τα εισιτήρια, και γιατί δεν ανανεώνεται ο στόλος; Ερωτήματα που σίγουρα αξίζουν κάποια απάντηση.

Κακώς κείμενα υπήρχαν πάντα και υπάρχουν ακόμη αρκετά στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Το βιβλίο αυτό προσπάθησε να τα εντοπίσει και να προτείνει λύσεις. Τα περισσότερα κακώς κείμενα αφορούν την πλευρά της Πολιτείας, γιατί σε τελευταία ανάλυση αυτή έχει την ευθύνη να διαμορφώσει το πλαίσιο εκείνο μέσα στο οποίο θα λειτουργήσουν οι ιδιώτες, αν είναι να λειτουργήσουν σωστά. Πεποίθησή μου είναι ότι το βιβλίο αυτό δεν χαρίζεται σε κανένα και αποδίδει τα του Καίσαρος τω Καίσαρι όσο μπορεί. Εκφράζω την ευχή να βοηθήσει στην κατανόηση της κατάστασης και κάποιες από τις προτάσεις που διατυπώνει να είναι χρήσιμες, ώστε τα παιδιά μας να έχουν καλύτερες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από αυτές που έχουμε εμείς σήμερα.

Στα επόμενα 15 χρόνια (ή ίσως ακόμη και πιο πριν) θα δούμε κατά πόσο η ευχή αυτή θα έχει πραγματοποιηθεί ή όχι. Μέχρι τότε, καλές θάλασσες[35]!

[35] Για τις τελευταίες εξελίξεις στο χώρο της ακτοπλοΐας μετά την έκδοση του βιβλίου, βλέπε www.martrans.org (ενότητα «library», σελίδα «Greek coastal shipping», ή ενότητα «theses»).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Προφανώς πολλοί άλλοι έχουν ασχοληθεί με θέματα ακτοπλοΐας, ή με θέματα σε τομείς ευρύτερα συνδεδεμένους με την ακτοπλοΐα, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Κατωτέρω επιχειρώ να κάνω μια βιβλιογραφική αναφορά, η οποία σε καμμία περίπτωση δεν διεκδικεί εγκυκλοπαιδικότητα.

Διπλωματικές εργασίες και διδακτορικές διατριβές.

Προτάσσω τις βιβλιογραφικές αναφορές για τις διπλωματικές εργασίες και διδακτορικές διατριβές που εκπονήθηκαν από σπουδαστές της περιοχής των θαλασσίων Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, σε θέματα σχετικά με την Ελληνική ακτοπλοΐα.

Οι εργασίες αυτές είναι διαθέσιμες από το ΕΜΠ, και οι πιο πρόσφατες είναι αναρτημένες στο δικτυακό τόπο www.martrans.org (section «theses»).

Γιαμουρίδης, Δ., 1997, «Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα για την εσωτερική μεταφορά εμπορευμάτων: Κατάσταση και προοπτικές». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Δοξαράς, Δ., 1998, «Ελληνική ακτοπλοΐα: το δίκτυο των Κυκλάδων. Κατάσταση-εξέλιξη-προοπτικές, πλοία νέας τεχνολογίας». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Ζαχαριουδάκης, Π., Ε. Παπουτσής, 2000, «Μελέτη σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίων νέας τεχνολογίας και συστηματική ανάλυση οικονομικών σεναρίων». Διπλωματική εργασία, Διατμηματικό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα σε Θαλάσσια Τεχνολογία και Επιστήμη, ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Καραδημητρόπουλος, Γ., 1994, «Η Ελληνική ακτοπλοΐα και η εξέλιξή της σε σχέση με τις θεσμικές αλλαγές και την είσοδο σκαφών νέας τεχνολογίας». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Κύρκος, Β., 1997, «Το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ως πηγή χρηματοδότησης για την Ελληνική ακτοπλοΐα». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Λαΐνης, Σ., 2005, «Μελέτη και σχεδίαση συστήματος εξυπηρέτησης γραμμών δημοσίου συμφέροντος στην Ελληνική Ακτοπλοΐα». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Μπαλάσης, Γ., 2005, «Μελέτη ακτοπλοϊκού συστήματος κίνησης Νομού Δωδεκανήσου». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Δ. Λυρίδης).

Orfanidis, A., 2004, »Evaluation criteria of shipping enterprises for lending. An empirical approach of the Greek banking market». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης)- στα Αγγλικά.

Schinas, Ο., 2005, «Application of Multi-Criteria Decision Making Techniques in Finance: The Case of Greek Coastal Shipping Companies», Διδακτορική διατριβή, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης)- στα Αγγλικά.

Σούλιου, Μ., 1994, «Μελέτη της Ελληνικής ακτοπλοΐας, στατιστική ανάλυση κίνησης στις περιοχές του Αργοσαρωνικού και των Σποράδων, βελτιστοποίηση του δικτύου για την περιοχή των Σποράδων». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Σπυρόπουλος, Δ., 1999, «Άρση του δικαιώματος cabotage στην Ελληνική ακτοπλοΐα- αναδιάρθρωση του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου- προτάσεις προς εξέταση» . Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Σχινάς, Ο., 1994, «Οι μεταφορές προϊόντων μεταξύ Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρώπης: Κατάσταση, προοπτικές και προτάσεις». Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Ψαρρός, Α., 1997, «Ακτοπλοϊκό σύστημα κίνησης Ελλάδας-Επτανήσων-Ιταλίας» . Διπλωματική εργασία, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ (επιβλέπων Χ. Ψαραύτης).

Λοιπή ελληνική βιβλιογραφία.

ΑΔΚ, 1994, «Μελέτη Σκοπιμότητας για την Επιδότηση του Κόστους Μεταφοράς στα Νησιά του Αιγαίου», για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε., 1994.

Αρχοντάκης Κ.Σ., Ι.Σ. Βαβούρας, 1997, «Η Σύγχρονη Λαϊκή Εταιρεία: Οι Επιδόσεις της στην Ακτοπλοΐα», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Βαγγελάτος, Ι., 1993, «Διερεύνηση των δυνατοτήτων άμεσης σύνδεσης της Κρήτης με τις αγορές της Β. Ευρώπης», Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου, ΕΜΠ.

Βράτιτς, Π., 1993, «Εφαρμογή της Μεθοδολογίας Stated Preference», Πτυχιακή Εργασία Μεταπτυχιακού Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Γουλιέλμος, Α., 1996, «Η οικονομική διαδικασία μετάβασης της Ελληνικής ακτοπλοΐας στο καθεστώς της Αγοράς 1997-2004, Εισήγηση, 2η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα ακτοπλοΐας και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα».

Γουλιέλμος, Α., Ε. Σαμπράκος, 2002, «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.

Coopers & Lybrand, 1994, «Μελέτη Σκοπιμότητας για την Δημιουργία Συστήματος Αυτόματης Κράτησης θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων για τα Ακτοπλοϊκά Πλοία», μελέτη για λογαριασμό του ΥΕΝ.

Δοξιάδης, 1983, «Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων», μελέτη για λογαριασμό του ΥΕΝ, Γραφείο Δοξιάδη Α.Ε.

Δρόμος-Ρογκάν, 1993, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, «ΕΛΛΑΔΑ 2010- Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής», μελέτη για λογαριασμό του ΥΠΕΘΟ, ΔΡΟΜΟΣ ΑΕΜ – Α. ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΕ.

IMET, 2002, «Μελέτη σκοπιμότητας (κόστους-οφέλους) εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου (δικτύου άγονων γραμμών)», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, από Ινστιτούτο Μεταφορών.

IMPETUS, 1995, «Σχεδιασμός Συστήματος Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, IMPETUS Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ.

IOBE, 1984, «Η Οικονομική Κατάσταση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας», Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα.

Κορρές, Α., Χ.Ν. Ψαραύτης, 2005, «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.

Λεκάκου, Μ., 1994, «Οικονομικές Απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος - Η Τιμολογιακή Πολιτική», Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Λεκάκου, Μ., 1996, «Κοινωνικό Κόστος Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών», Πρακτικά Συνεδρίου «Ελληνικές Ακτές & Θάλασσες στο 2000», Πειραιάς, Εκδόσεις J&J Hellas.

Λιούκας, Σ., 1993, «Μελέτη Σκοπιμότητος του Επενδυτικού Προγράμματος του ΗΣΑΠ». Κέντρο Έρευνας Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Μαυρομμάτη, Κ., 2003, «Οι επιπτώσεις της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ακτοπλοΐας», Πειραϊκή Νομολογία, Τόμος 25, Τεύχος 1, 2003.

Παπανικολάου, Α., 1993, «Εισαγωγή Νέων Τεχνολογιών στα Θαλάσσια Μεταφορικά Μέσα», Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου, ΕΜΠ.

Παπανικολάου, Α., 1993, «Εισαγωγή Νέων Τεχνολογιών στις Θαλάσσιες Μεταφορές της Κρήτης», Διεθνές Συνέδριο «ΚΡΗΤΗ-2000», ΤΕΕ - Τμήμα Αν. Κρήτης, Ηράκλειο.

Παπανικολάου, Α., 1995, «Οι πρακτικές επιπτώσεις των νέων κανονισμών SOLAS για τα πλοία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και κριτική θεώρηση των νέων κανονισμών», ημερίδα ΕΛΙΝΤ.

Παπανικολάου, Α., 1998, «Πλοία Νέας Τεχνολογίας – Σημερινή Κατάσταση – Προοπτικές Εξέλιξης», περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Ιούνιος.

Παπανικολάου, Α., Γ. Ζαραφωνίτης, 1999, «Πλοία Νέας Τεχνολογίας, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Μεταπτυχιακού Προγράμματος», Τμήμα Ναυπηγών Μηχ/γων Μηχ/κών, ΕΜΠ.

ΠΡΑΞΙΣ, 1995, «Μελέτη Διάγνωσης Κατάστασης Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου», μελέτη για λογαριασμό του Υπουργείου Αιγαίου, ΠΡΑΞΙΣ Α.Ε. – Αθηναϊκή Αναπτυξιακή Α.Ε., 1995.

RCD, 1998, «ΑΡΙΑΔΝΗ: Πρόγραμμα Ανάπτυξης Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών», μελέτη για λογαριασμό Υπουργείου Ανάπτυξης και YEN, R.C.D. Engineering.

Ρογκάν, Α., 1992, «Επικαιροποίηση του Μητρώου των Λιμένων και Λιμενικών Εγκαταστάσε-

ων της Χώρας», μελέτη για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, Α. ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΕ.

Ρογκάν, Α., 1999, «Συμπληρωματικότητα της Λιμενικής και Αεροπορικής Υποδομής στο Χώρο του Αιγαίου», μελέτη για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, Α. Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε.

Σαμπράκος, Ε, Ν. Γκατζόλη, 1996, «Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα και οι επιπτώσεις από την ανταγωνιστικότητα των μέσων», Εισήγηση, 2η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα.

Τζαμουζάκης, Φ., 1996, «Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: ο ρόλος του κράτους στον ανταγωνισμό των δύο μεταφορικών μέσων», Εισήγηση, 2η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα.

TRADEMCO-TRUTH, 2001, «Μελέτη-έργο ανάπτυξης συστήματος διαχείρισης εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών (ΣΕΘΑΜ)», μελέτη για λογαριασμό ΥΕΝ, Υπουργείου Αιγαίου, Υπουργείου Ανάπτυξης, από TRADEMCO, TRUTH, σε συνεργασία με ALPHA MARINE, NEI/MERC (χρηματοδότηση ΕΤΒΑ).

ΥΕΝ, 2002, «Μελέτη Επιτροπής Ναυλολογίου», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Μάρτιος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 1993, «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες», τελική έκθεση προς την ΕΤΒΑ, Δεκέμβριος 1993.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 1994, «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ», ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, τεύχη 10 & 17 Νοεμβρίου.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 1998, «Ελληνική ακτοπλοΐα: Το 2004 πλησιάζει», ημερίδα ΕΛΙΝΤ, Σύρος, Οκτώβριος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2002α, «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ώρα μηδέν», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Νοέμβριος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2002β, «Περί εκπτώσεων και ανταγωνισμού», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Νοέμβριος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003α, «Ακτοπλοΐα: Ανασκόπηση 2002, Προοπτικές 2003», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003β, «Κάτω τα όρια ηλικίας!» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μάιος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003γ, «Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιούνιος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2004, «Θεσμικές Προκλήσεις στην Ακτοπλοΐα», ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, Ιούνιος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2006, «Ακτοπλοΐα: Waiting for Godot?», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.

Ψαραύτης, Χ.Ν., 2006, «θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα», Γ Διεθνές Σιφναϊκό Συμπόσιο, Σίφνος, Ιούνιος.

Λοιπή ξένη βιβλιογραφία.

Akagi, S., 1991, «Synthetic Aspects of Transport Economy and Transport Vehicle Performance with Reference to High- Speed Marine Vehicles», Proceedings, First International Conference on Fast Sea Transportation, Trondheim, Norway.

Akagi, S., 1993, «A Study of Transport Economy and Market Research for High Speed

Marine Passenger Vehicles», Second International Conference on Fast Sea Transportation, Yokohama, Japan.

Arena, G., L. De Martini, 1993, «Operational and Cost Analysis of Ficantieri's Fast Ferries», Second International Conference on Fast Sea Transportation, Yokohama, Japan, 1993.

Baird A.J., 2000, «The Japan Coastal Ferry System», Maritime Policy and Management, Volume 27, No 1.

Bouladon, G., 1970, «Technological Forecasting Applied to Transport», Journal Futures, March.

Bagchus, R.C., B. Kuipers, 1992, «Autostrade Del Mare», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Baird, A., 1996, «The Marine Motorway: Opportunities for coastal freight ferry services in the United Kingdom», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Booz-Allen & Hamilton, 1993, «Evaluation of actions in the fields of telecom and transport in Greece, Ireland, and Portugal». Sponsored by the CEC, DG XVI-B.

Breitzmann, K.H., 1992, «Ferry Transport in the Southern Baltic Sea and its Prospects», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Carlier M., 1992, «Analysis of the EEC national cabotage trades, as a part of the global European SSS market», Study sponsored by Spanish Shipowners Association (ANAVE).

Caspers, F.N., R. ter Brugge 1992, «Logistic Requirements and Shortsea Shipping», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Cheetham, C., P. Hornby, R. Papenhuijzen, 1992, «Recent Developments in Feeder Transport by Coasters», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Chlomoudis, C., A. Pallis, 1996, «Investment policies in ports' infrastructure in the perspective of the European Shortsea Shipping Networks: The case of Greece», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway.

Coleman, M., 1991, «Cross Channel Passenger Traffic 1960-1990», Project sponsored by the Statistical & Social Inquiry Society of Ireland.

Combimare, ADK Consulting Engineers, and Triton Consulting Engineers 1994, «Greece-Italy-Germany Multimodal FreightTransportation Corridor», Pilot Project, sponsored by CEC.

Consultrans, 1993, «Present situation and perspectives for the maritime cargo transport with the Canary and Balearic islands» (in Spanish), Study sponsored by Ministry of Public Works, Transport and Environment (MOPTMA).

COST320 1992, «The impact of EDI on Transport», Report of the Commission of the European Communities.

COST301 1987, «Shore-Based Marine Navigation Aid Systems», Report of the Commission of the European Communities (F. Fabre, A. Klose, R. Salvarani, eds).

Dobler, J.B., 1994, «Growth Prospects of High -Speed Car -Ferries utilization on European Short-Sea Routes», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June.

ECSA, 2002, «The liberalisation of Maritime Trade in the European Community», ECSA Publication 02-1, Brussels.

Everard, F.M., C.P. Boyle, 1994, «The Single Market and the Removal of Obstacles to the Greater Use of Shortsea Shipping», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Eurisles, 2003, «Island Transport and the EU in 2003», Study realised by the Eurisles network under the initiative of CPMR Islands Commission.

Forster, W., B. Zigic, W. Simon, 1994, «Prerequisities for Improvements of the Shipping in South-East European Regions», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Frederic Harris, 1995, «Short -Sea Shipping / Greek Case Study», Sponsor: CEC DGVII.

Giannopoulos, G. A. – Aifandopoulou-Klimis, G., 2004, «Inland maritime transport in Greece after the lifting of cabotage and full liberalization» Transport Reviews, Vol. 24, No. 4, July.

Grammenos, C. T., C.J. Choi, 1999, «The Greek shipping industry: regulatory change and evolving organizational forms» International Studies of Management and Organization, Vol. 29, No. 1, March.

Goulielmos, A., M. Lekakos, 1992, «The economic structure of Greek passenger coastal shipping», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands.

Goulielmos, A.M., M. Milliaraki, 1994, «The Economic and Social Impact on Greek Passenger Coastal Shipping of the Free Movement of Marine Labour in European Union», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Goulielmos, A., 1996, «The role of Greek shipping and ports in the Greek-Italian shortsea network», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway.

Goulielmos A.M., 1998, «Greek Coastal Passenger Shipping in Front of Liberalization», International Journal of Transport Economics, Vol. XXV, No 1, February.

Grosjean, P., J.L.J. Marchal, S. Rodriguez, 1995, «Optimum Design of a High Speed Ferry-Passengers Catamaran Vessel taking into account Operational Criteria and Cost», Third International Conference on Fast Sea Transportation, Lóbeck-Travemunde, Germany.

Hader, A, 1995, «Possibilities for the introduction of new transport concepts within the SSS traffic between Scandinavia and the Weser ports». Study for Senator of Bremen for Ports, Shipping and Foreign Trade.

Haralambides, H. E., 1996, «Current Challenges in European Shipping Policy» BIMCO Bulletin, Vol. 91, No. 1.

Heijveld, H., R. Gray, 1992, «U.K. Shortsea Ferry Services, a Baseline Model Approach for Policy Decision Making», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands.

Heirung, E., 1994, «Are Roro Ferries Subsidizing Lolos?», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Hiemstra F., R. Zwier, 1994, «Passenger Shipping System in the Aegean», Master's Thesis, Dept. of Economics and Econometrics, Free University, Amsterdam.

Hoogerbeets, J., P. Melissen, 1992, «Facilitation of Shortsea Shipping: Improvement in the Sea/Land Interface (the Dutch Case)», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands.

Hynds, P, 1996, «FAST FERRIES», The Lloyd's Business Intelligence Centre, London.

Igielska, J., ,1994, «An Alternative System for Shortsea Shipment of Road Vehicles», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Ingenieria de Asistencia, 1992, «Spanish Island Shortsea Shipping. Present and future plans» (in Spanish), Sponsored by PYMAR.

Jacobsen, U., J. Kristiansen, 1992, «Transport networks for peripheral regions», Transportation Research, pp. 198-210.

Joo, Y.R., K.Y. Nho, H.S. Jang, Y.K. Choi, D.R. Lavis, B.G. Forstell, 1993, «Parametric Design Trade-Off Study and Preliminary Design of an SES Passenger Car Ferry», Second International Conference on Fast Sea Transportation, Yokohama, Japan.

Kanerva, M., 1994, «A revolution in RoRo shipping», RORO94, Gothenburg.

Koumbis, A., H.N.Psaraftis, 1990, «On the Analysis and Modelling of the Hellenic Coastal Shipping System», IFORS-90 International Meeting, Athens, Greece, June.

Koyama, T., 1991, «State of the Art of Fast Sea Transportation in Japan», First International Conference on Fast Sea Transportation, Trondheim, Norway, 1991.

Kramer, H., 1995, «Possible improvements of the marketing in SSS», Study for the Transport Ministry of Lower Saxony, Germany.

Kramer, H., 1996, «A feasibility study for a market-supply-concept in SSS on identified relations within Northern Europe/Germany/Western Europe with the concideration of shift potentials». Study for the German Transport Ministry.

Levander, K. 1992, «The Potential for Fast Ships in European Freight Transport», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands.

Levander, K., 1996, «Fast at Sea – Fast in Port, But RoRo or LoLo?», RORO 96 Int. Conference, Lóbeck, Germany.

Linde, H., 1992, «Status and Perspectives of Technological Development in European Shortsea Shipping», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Lioukas, S., 1982. «Travel Modes and the Value of Time in Greece», Journal of Transport Economics and Policy, May.

Magirou, E., H.N. Psaraftis, N. Christodoulakis, 1992, «A Survey of Quantitative Methods in Shipping», Athens University of Economics and Business.

Marchal, J.L.J., 1994, «Shortsea Shipping from Hinterland Ports by Sea-River Going Vessels: Study of the Influence of a Free Cabotage Policy», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece.

Marcial Echenique y Cia, 1993, «Passenger Transport between the Gran Canaria and Tenerife islands» (in Spanish). Study sponsored by Ministry of Public Works, Transport and Environment (MOPTMA).

MERC, 1997, «The Impact and Socio-Economic Consequences of the Implementation of Council Regulation 3577/92 in the Member States of the European Union», Maritime Economic Research Centre, Rotterdam.

MERC, CETEMAR and other 4 consultant firms, 1994, «The impact of liberalization of maritime cabotage in the EU», Study.

Niini M., 1994, «A new generation of "standard" diesel -electric RoRo ferry», RORO94, Gothenburg.

Nijkamp, P. (ed.), 1994, «New Borders and Old Barriers in Spatial Development», Avebury, Aldershot, UK.

Nijkamp, P. and J. Vleugel, 1994, «Missing Transport Networks in Europe», Avebury, Aldershot, UK.

Norman D. V., 1994, «Speed and Transport Economics», Article, SIOS news 3/Sep/94.

OECD, 2000, «Regulatory reform in electricity, domestic ferries and trucking», OECD Reviews of Regulatory Reform- Regulatory Reform in Greece.

OECD, 2001, «Regulatory Issues in International Maritime Transport», OECD Report.

Ojala, L., S. Baciauskiene, 1996, «Maritime policies in the Baltic with special reference to short-sea shipping», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway.

Papanikolaou, A. D., H. Nowacki, G. Zaraphonitis, A. Kraus, and M. Androulakakis, 1989, «Concept Design and Optimisation of a SWATH Passenger/ Car Ferry. Proceedings», IMAS 89 Conference, Applications of New Technology in Shipping, May.

Papanikolaou, A. D., G. Zaraphonitis, and M. Androulakakis, 1991, «Preliminary Design of a High- Speed SWATH Passenger/ Car Ferry», Marine Technology Vol. 28.

Papanikolaou, A., M. Androulakakis, 1991, «Hydrodynamic Optimization of High- Speed SWATH», First International Conference on Fast Sea Transportation, Trondheim, Norway.

Papanikolaou, A., 1996, «Developments and Potential of Open Sea SWATH Concepts»,

Proc. WEGEMT Workshop on Conceptual Designs of Fast Marine Transportation, Glasgow, September.

Papanikolaou, A., D. Vassalos, I. Ostvik 1996, «Innovative fast ship designs for an integrated SSS system – IFSISS», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Papanikolaou, A., 1997, «Types of Small Craft and Design Methodology», Lecture Notes of the 25th WEGEMT Postgraduate School on Small Craft Technology, NTUA Athens, October.

Papanikolaou, A., E. Eliopoulou, M. Kanerva, D. Vassalos, D. Konovessis, 2000, «Development of a Technical Database for European Passenger Ships», 7th International Marine Design Conference (IMDC2000), May, Kyongju, Korea.

Papanikolaou, A., D. Spanos, E. Boulougouris, E. Eliopoulou, A. Alissafaki, 2004, «Investigation into the Sinking of the Ro-Ro Passenger Ferry Express Samina», International Shipbuilding Progress, Vol. 51, No. 2.

Peeters, C., G. Polo, 1993, «The impact of the Spanish mainland cabotage liberalization on the competitive position of the Spanish shipping industry», Study sponsored by CEC and Spanish Government.

Peeters, C., A. Verbeke, E. Declercq 1994, «The Future of European Policies for Shortsea Shipping», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece, 1994.

Peeters, C., A. Verbeke, E. Declercq, N. Wijnolst 1995, «Analysis of the Competitive Position of Shortsea Shipping: Development of Policy Measures», Study, Policy Research Corporation. Sponsor: CEC DGVII.

Peeters, C., A. Verbeke, E. Declercq, 1995, «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions», Study, Policy Research Corporation. Sponsor: CEC DGVII.

Peeters, C., T. Wergeland, 1996 (eds), «Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping», Bergen, Norway, June, proceedings published by Delft University Press.

Philips, S., 1996, «Review and Recent Developments in Fast Sea Transportation and Future Potential», Proc. WEGEMT Workshop on Conceptual Designs of Fast Marine Transportation, Glasgow, September.

Phillips, S., (ed), 1997, «Jane's High-Speed Marine Transportation 1996-1997», Jane's Information Group.

Plaza, F., K. Sekimizu 1993, «Towards the Adoption of an IMO High Speed Craft Code», Vol1, pp 917-928, Second International Conference on Fast Sea Transportation, Yokohama, Japan, 1993.

Psaraftis, H. N., 1992. «Freight Transport by Ferry to and from the Greek Islands: A Case Study», Report to the Commission of European Communities, Directorate General for Transport, COST 310 Programme (Freight Transport Logistics). February.

Psaraftis, H.N., 1993. «Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities», Final Report to ETBA (in Greek), December.

Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1992, «Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, the Netherlands, November.

Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou, 1994. «Modal Split in Greek Shortsea passenger/Car Transport», Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June.

Psaraftis, H.N., 1993, «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries in the Aegean», invited paper, International Conference on Overcoming Isolation, Plomari, Lesvos, March.

Psaraftis, H.N., 1993, «Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries», invited paper, THALASSA-1 Conference, Piraeus- Iraklio, April.

Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1993, «Waiting for 2004», ***NAFTILIAKI***, special issue on Mediterranean Passenger Shipping, October.

Psaraftis, H.N., 1994, «Lifting of Cabotage by 2004», invited paper, THALASSA-2 Conference, Piraeus, April.

Psaraftis, H.N., G.J. Nellas, V.F. Magirou, G.C. Nassos, 1994, «Greek Coastal Shipping System: Impact of New Technologies and Market Deregulation on Modal Split». TRISTAN-2 Conference, Capri, Italy, June.

Psaraftis, H. N., 1996 «Changing Tides: Countdown to 2004: Greek Shipping prepares for Deregulation and Colossal Changes», ***OR/MS TODAY***, June, pp. 30-34.

Psaraftis, H.N., O. D. Schinas, 1996, «Research in European Shortsea Shipping: the State of the Art», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June 1996.

Psaraftis, H.N., 2000, «Concerted Action on Shortsea Shipping- Public Final Report», report to Commission of European Communities, DG-VII.

Psaraftis, H.N., 2004, «The Chinese Curse of Greek Cabotage», ***Naftika Chronika***, June.

Psaraftis, H.N., 2005a, «EU Ports Policy: Where do we Go from Here?» ***Maritime Economics and Logistics*** 7, pp. 73-82.

Psaraftis, H.N., 2005b, «Tariff Reform in the Port of Piraeus: A Practical Approach'» ***Maritime Economics and Logistics*** 7, pp. 356-381.

Psaraftis, H.N., 2006, «Failure of "Port Package": A Big Fiasco, or a Blessing in Disguise?», ***Shipping International Monthly Review***, January.

Romanos, M., 2005, «Shipping, the State and the Market. The evolving role of the European Union in international & Greek shipping politics», Case study on coastal shipping in the 1990s, London School of Economics.

Sjöbris, A., 1992, «Coastal and Shortsea Shipping in Sweden: a Preliminary Study», First

European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Sjöbris, A., N. Wijnolst, C. Peeters 1994, «Fast Selfloading and Unloading Unitload Shipsystems for Coastal and Shortsea Shipping: Potential in North-East Europe», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece, 1994.

Sjöbris, A., 1996, «Building European shortsea networks», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Sjöbris, A., 1993, «Coastal and shortsea shipping», Technical feasibility study, MARITERM AB. Sponsored by the Swedish Transport Research Board (TFB).

Sjöbris, A, et al, 1995, «Coastal and Short Sea Shipping Market Study», MARITERM AB. Sponsored by the Swedish Transport and Communications Research Board (KFB), Provincial governments and major industries in north-east Sweden.

Schinas, O.D., H.N. Psaraftis, 1996, «The link between Greece and the rest of EU countries: Status and prospects», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June.

Strandenes S.P., 1994, «Competition between transport modes in deregulated European markets», Paper, prepared for Transport Econometrics, Calais, January.

Sturmey, S., G. Panagakos, H. N. Psaraftis, 1994. «Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services». Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens, June.

Trant, G., 1994, «Shipping Unitised Cargoes in Ireland», Nautical Enterprise Centre, Cork. Study sponsored by the Commission of European Communities, DGVII.

Trincas, G., C.Closca, R. Nabergoj, J.S. Popovici 1994, «Futura – a Fast Ro-Ro Ship for Mediterranean Coastal Trade», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece, 1994.

Trincas, G., A. Biriaco, I. Grubistic, A. Ponomarev 1995, «Feasibility Study on a High-Speed Catamaran: Comparison with Aquastrada», Third International Conference on Fast Sea Transportation, Lóbeck-Travemunde, Germany, 1995.

Trincas, G., R. Nabergoj, E. Curtis, V. Pistola 1996, «Forecasting the fleet to serve the South-East European shortsea transport», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Truau, J., 1994, «Metro-Coastal Shipping», Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, Greece, 1994.

Tollenaar R.L., 1987a, «Analyses of South European Cabotage Activities», Maritime Economic Research Centre, Rotterdam.

Tollenaar R.L., 1987b, «South European Cabotage», Maritime Economic Research Centre, Rotterdam.

Trillo, R. L., (ed), 1991, «Jane's High-Speed Marine Craft 1991», Jane's Information Group.

Trademco Consultants, 1988, «The role of transport in the movement of products to/from Crete», Study sponsored by the Greek Export Promotion Organization.

Trademco Consultants, 1993, «Pilot Action for a Pilot Operation of RoRo ships between NAVIPE (Gr) and Italy», Study sponsored by the Hellenic Industrial Development Bank (ETBA).

Vainio J., 1994, «Peripherality and logistics in the New Europe», Report, Provincial government of Turku and Pori, University of Turku, Center for Maritime Studies.

Vainio J., 1992, «Integrated transport and logistical developments in Europe», Report, University of Turku, Center for Maritime Studies.

Vainio J., 1994, «The nothern Sea route. A traffic potential study», University of Turku, Center for Maritime Studies.

Vainio J., 1993, «Baltic Sea – Mare Nostrum», Symposium Report, University of Turku, Center for Maritime Studies.

van Gunsteren, L.A., 1992, «Diffusion of Innovations in Coastal Shipping», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Vassalos, D., A. Papanikolaou, 2002, «Stockholm Agreement – Past, Present, Future (Part 1)», Marine Technology, Vol. 39, No. 3 July.

Vassalos, D., A. Papanikolaou, 2002, «Stockholm Agreement – Past, Present, Future (Part 2)», Marine Technology, Vol. 39, No. 4, October.

Wergeland, T., A. Osmundsvaag 1996, «Fast ferries in the European shortsea network - the potential and the implications», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Wijnolst, N., A. Sjöbris, C. Peeters, A. Verbeke, E. Declercq, T. Schmitter, 1995, «Multimodal Shortsea Transport; Coastal Superhighway: an indispensable link in the European transport network (Porthopper Study)», Study, University of Antwerp and Brussels, Policy Research Corporation, University of Delft, Maritem AB.

Wijnolst, N. H. B. van der Hoeven, C. J. Kleiwegt, A. Sjöbris, 1994, «Innovation in SSS: self loading and unloading unitload shipsystems», Study sponsored by CEC DG VII, the Swedish Transport and Communications Research Board (KFB), the Dutch Foundation for the Coordination of Maritime Research.

Wijnolst, N., C. Peeters, P. Liebman, 1992, (eds) «First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping», Delft, the Netherlands, November, proceedings published by Lloyds of London Press.

Wijnolst, N., C. Peeters, 1994, (eds) «Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping», Athens, Greece, June, proceedings published by Delft University Press.

Willigenburg, J.R.van., S. Hollander 1992, «Coastal Shipping, Opportunities in a Changing Market», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Winter N. et al, 1993, «The Regional Impact of the Free Maritime Transport in the Baltic

Sea», Research Report, the Maritime Foundation, University of Turku/Center for Maritime Studies.

Wright, C., 1990, «Operation and Cost of High-Speed Craft», Marine Technology, Vol. 27, No. 2, 1990.

Zachcial, M., 1992, «Assessment of Land/Sea Feeder Traffic Flows in Europe», First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft, The Netherlands, 1992.

Zachcial, M., 1996, «Land/Sea Transport Flows in Europe», Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, 1996.

Zachcial, M., 1991, «Short Sea Shipping Study 1991: Contribution of short sea shipping for transport-solutions in the internal market», Study for German Transport Ministry.

Zachcial, M., 1996, «Simulation-project with a transport modelling on shifting effects in SSS», Study for for the German Transport Ministry.

Zwier, R., F. Hiemstra, P. Nijkamp, K. van Monfort, 1994, «Connectivity and Isolation in Transport Networks: A Policy Scenario Experiment for the Greek island Economy», Research Memorandum 1994-55, Free University Amsterdam, November.

Οδηγίες, Κανονισμοί και άλλα κείμενα Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries.

Council Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty [*now Articles 81 and 82*] to maritime transport.

Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport.

Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades.

Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide sevices to maritime transport within Member States (maritime cabotage).

COM (1997) 678 final, Green Paper on sea ports and maritime infrastructure.

Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships (also known as EUROSOLAS Directive).

COM (2001) 0370 final. White Paper «European Transport Policy for 2010: Time to Decide».

Directive 2003/24/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 amending Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships.

Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships

COM (2003) 564 final. Amended proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council amending the amended proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council amending Decision No. 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Network.

Regulation (EC) No. 725/2004 of the European Parliament and of the Council on enhancing ship and port security.

COM (2004) 76 final. Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on enhancing port security.

COM (2004) 453 final. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, on Short Sea Shipping.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΒΕΛΤΙΣΤΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το παράρτημα αυτό αναφέρεται στο βασικό ερώτημα, πώς σχεδιάζεται το κατάλληλο ακτοπλοϊκό δίκτυο; Ερώτημα που ακούγεται εύκολο, αλλά προφανώς δεν είναι.

Με την απελευθέρωση της αγοράς, είναι σαφές ότι ο σχεδιασμός του δικτύου δεν ανήκει πλέον εξ ολοκλήρου στο ΥΕΝ, μια και ορισμένες γραμμές είναι (ή καλύτερα, πρέπει να είναι) ελεύθερες, δηλαδή της επιλογής του πλοιοκτήτη. Εξ ου και η αντιπαράθεση μεταξύ ακτοπλόων και ΥΕΝ αν το δίκτυο που αναφέρεται στο Νόμο 2932/2001 πρέπει ή όχι να είναι ενδεικτικό. Στις ελεύθερες γραμμές, σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/1992, κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία πρέπει να είναι ελεύθερη να ορίζει το δικό της δίκτυο. Όμως, ο Ν2932 δεν το επιτρέπει, παρέχοντας στο ΥΕΝ σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα παρέμβασης. Ανεξάρτητα από το πώς θα διευθετηθεί νομικά το θέμα (πολύ πιθανό στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο), το ερώτημα είναι, με ποια κριτήρια μπορεί να σχεδιασθεί ένα δίκτυο από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες; Από την άλλη πλευρά, ο σχεδιασμός του δικτύου δημοσίων υπηρεσιών είναι καθαρά θέμα ΥΕΝ (και Υπουργείου Αιγαίου). Το ερώτημα και εδώ είναι, με ποια κριτήρια θα γίνει ο σχεδιασμός του δικτύου αυτού;

Στο σύνολό του, το Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα, μπορεί να εξετασθεί από διάφορες οπτικές γωνίες. Το πρόβλημα της σχεδίασης κάποιου κατάλληλου τύπου πλοίου για το σύστημα αυτό είναι αυτό καθαυτό ένα σημαντικό κομμάτι του συνολικού προβλήματος. Το πρόβλημα της προτίμησης μεταφορικού μέσου (modal split-βλέπε Κεφάλαιο 2) είναι μια άλλη πτυχή. Το πρόβλημα της λιμενικής υποδομής επίσης. Και ούτω καθ' εξής. Η πτυχή της σχεδίασης του συγκοινωνιακού δικτύου του συστήματος είναι μια από τις πτυχές του ακτοπλοϊκού προβλήματος, και συνδέεται άμεσα με τις προηγούμενες.

Το σημερινό ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι σχεδιασμένο κατά κανόνα ακτινωτά από τον Πειραιά, με μικρή δυνατότητα σύνδεσης νησιών που δεν ανήκουν στην ίδια κύρια γραμμή. Το ζήτημα είναι πώς μπορεί να βελτιωθεί η δομή.

Είτε μιλάμε για δίκτυο κάποιας εταιρείας, είτε μιλάμε για δίκτυο ΥΕΝ-Υπ. Αιγαίου, οι παράμετροι που ορίζουν τη δομή του δικτύου είναι οι εξής :

1) Γεωμετρία του δικτύου: κόμβοι (λιμάνια) και κλάδοι (διαδρομές).
2) Δρομολόγια σε κάθε διαδρομή (συχνότητα, χρόνος αναχώρησης).
3) Στόλος πλοίων που εκτελούν τα δρομολόγια (χωρητικότητα, ταχύτητα, άλλες προδιαγραφές).
4) Χρονική περίοδος του δικτύου (π.χ., δίκτυο καλοκαιριού, δίκτυο χειμώνα κλπ.).

Θέματα που πρέπει να εξεταστούν σχετικά με το δίκτυο είναι τα εξής:

α) κριτήρια αξιολόγησης/βελτιστοποίησης,

β) βελτιστοποίηση μεμονωμένων διαδρομών,

γ) σφαιρικός σχεδιασμός του δικτύου.

Ας δούμε το κάθε ένα από αυτά.

Α) Κριτήρια αξιολόγησης/βελτιστοποίησης.

Μια κάτι παραπάνω από πρόχειρη θεώρηση μπορεί να διαπιστώσει ότι στο πρόβλημα της βελτιστοποίησης του δικτύου δεν είναι δυνατό να υπάρξει ένα και μοναδικό κριτήριο. Κάτι που είναι βέλτιστο (ή έστω, καλό) για τον πλοιοκτήτη δεν είναι αναγκαστικά βέλτιστο για το χρήστη του συστήματος (ταξιδιώτη) και αντιστρόφως. Έτσι, τα κριτήρια θα πρέπει κατ' αρχάς να διαφοροποιηθούν ανάλογα με το ποιον κυρίως αφορούν.

Μια πρώτη ταξινόμηση των κριτηρίων γίνεται στις εξής κατηγορίες:

1) Κριτήρια κόστους/απόδοσης.

Τα κριτήρια αυτά αφορούν κυρίως την πλευρά της προσφοράς του συστήματος, δηλαδή τα πλοία και τους πλοιοκτήτες. Έτσι, για έναν πλοιοκτήτη ο οποίος έχει κατανείμει τα πλοία του στόλου του σε διάφορες διαδρομές/δρομολόγια μέσα στο ακτοπλοϊκό δίκτυο, τα εξής κριτήρια είναι σημαντικά:

1α) Ολική απόσταση που πρέπει να διανυθεί για την κάλυψη της ζήτησης.

1β) Ολικό απαιτούμενο κόστος για την κάλυψη της ζήτησης.

1γ) Βαθμός πληρότητας του στόλου για την κάλυψη της ζήτησης.

Μεταβλητές απόφασης για τη βελτιστοποίηση των (1α, 1β, 1γ) ανωτέρω είναι οι εξής:

i) η διάρθρωση των διαδρομών και δρομολογίων,

ii) η συχνότητα των δρομολογίων και

iii) ποιο πλοίο θα αναλάβει το κάθε δρομολόγιο.

Σύμφωνα με το σύστημα πριν από τον Ν2932, ΟΛΕΣ τις αποφάσεις για τα (i, ii, iii) ανωτέρω τις έπαιρνε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω της περιβόητης ΓΕΑΣ και της διαδικασίας παροχής αδειών σκοπιμότητας. Από την 1/1/2004 και μετά, τις αποφάσεις αυτές υποτίθεται ότι θα μπορούσε να παίρνει ο πλοιοκτήτης και μόνος του, ανάλογα με το πώς θα εφαρμοζόταν ο Κανονισμός 3577/92 για το cabotage. Δυστυχώς, ο Ν2932 δεν παρέχει πλήρη ελευθερία στον πλοιοκτήτη για τα θέματα αυτά, ούτε και στις γραμμές που υποτίθεται ότι πρέπει να είναι ελεύθερες. Π.χ., σημαντικοί περιορισμοί εξακολουθούν να υπάρχουν σχετικά με τη διαφοροποίηση του δικτύου το χειμώνα από εκείνο του καλοκαιριού, μια και υπάρχει η υποχρέωση year-round service (με μόνη διακοπή την περίοδο επισκευών).

Ανεξάρτητα όμως από το ποιος παίρνει την τελική απόφαση για τα (i, ii, iii), είναι σαφές ότι αυτά επιδρούν άμεσα στα (1α, 1β, 1γ).

Παράδειγμα (υποθετικό και υπεραπλουστευμένο): Πλοιοκτήτης διαθέτει δύο πλοία χωρητικότητας 1.500 επιβατών το καθένα και σκοπεύει να διαθέσει και τα δύο για την εξυπηρέτηση της κίνησης με αφετηρία τον Πειραιά και από και προς το Ηράκλειο (Κρήτης) και

από και προς τη Ρόδο. Υποθέτοντας ότι η εταιρεία του μπορεί να προσελκύσει 5.000 επιβάτες την εβδομάδα μεταξύ Πειραιά και Ηρακλείου και 2.500 επιβάτες την εβδομάδα μεταξύ Πειραιά και Ρόδου, ποια λύση είναι η καλύτερη;

Λύση 1: Να βάλει το Πλοίο 1 στη διαδρομή Πειραιά-Ηρακλείου-Πειραιά με 4 δρομολόγια την εβδομάδα, και το Πλοίο 2 στη διαδρομή Πειραιά-Ρόδο-Πειραιά με 2 δρομολόγια την εβδομάδα.

Λύση 2: Να βάλει και τα δύο πλοία στη διαδρομή Πειραιά-Ηρακλείου-Ρόδου-Ηρακλείου -Πειραιά, με 3 δρομολόγια την εβδομάδα το καθένα (εναλλάξ μέρα παρά μέρα, πλην Κυριακής).

Λύση 3: Να βάλει το Πλοίο 1 στη διαδρομή Πειραιά-Ηρακλείου-Ρόδου-Πειραιά και το Πλοίο 2 στην αντίστροφη διαδρομή Πειραιά-Ρόδου-Ηρακλείου-Πειραιά, με 3 δρομολόγια την εβδομάδα το καθένα.

Διάφορες άλλες λύσεις είναι ίσως εφικτές, αλλά χάριν του παραδείγματος ας εξετάσουμε μόνο τις ως άνω τρεις. Έστω ότι οι αποστάσεις μεταξύ λιμένων είναι (σε ναυτικά μίλια - ν.μ.):

Πειραιάς - Ηράκλειο: 190
Ηράκλειο - Ρόδος: 160
Ρόδος - Πειραιάς: 270

Βέβαια, η υπόθεση για τους αριθμούς των επιβατών που μπορεί να προσελκύσει η εταιρεία σηκώνει αρκετή συζήτηση, μια και ο αριθμός αυτός εξαρτάται από πολλές παραμέτρους, που έχουν σχέση με τι ναύλους θα χρεώσει η εταιρεία, τι ναύλους θα χρεώσουν οι ανταγωνιστές της (περιλαμβανόμενου και του αεροπλάνου), και ένα σωρό άλλες (συχνότητα δρομολογίων κλπ.). Εξ ου και η σύνδεση του προβλήματος αυτού με τα υπόλοιπα. Αλλά για το παράδειγμα ας υποθέσουμε ότι ο αριθμός των επιβατών έχει εκτιμηθεί με κάποια αξιοπιστία.

Ας δούμε πώς αξιολογούνται οι 3 λύσεις.

Λύση 1: Το Πλοίο 1 διανύει 1.520 ν.μ. την εβδομάδα, ενώ το Πλοίο 2 διανύει 1.080 ν.μ. την εβδομάδα, δηλαδή και τα δύο μαζί 2.600 ν.μ./εβδομάδα. Για τις διαδρομές αυτές, η πληρότητα του κάθε πλοίου είναι 83,3%.

Λύση 2: Το κάθε πλοίο διανύει 2.100 ν.μ./εβδομάδα, δηλαδή συνολικά 4.200 ν.μ./εβδομάδα. Η πληρότητα του κάθε πλοίου είναι 83,3% στα σκέλη Πειραιά-Ηρακλείου και Ηρακλείου-Πειραιά, και 27,3% στα σκέλη Ηρακλείου-Ρόδου και Ρόδου-Ηρακλείου. Συγίζοντας το κάθε σκέλος με το μήκος του, έχουμε μια ολική πληρότητα για το κάθε πλοίο ίση με 57,9% για τη διαδρομή αυτή.

Λύση 3: Εδώ η κάθε διαδρομή είναι «μονής προσέγγισης» για τα ενδιάμεσα λιμάνια. Και τα δύο πλοία διανύουν από 1.860 ν.μ. την εβδομάδα, δηλαδή συνολικά 3.720 ν.μ./εβδομάδα. Για τον υπολογισμό της πληρότητας, υποθέτουμε ότι όλοι οι επιβάτες προτιμούν να ταξιδέψουν στον προορισμό τους χωρίς ενδιάμεσο σταθμό. Έτσι, όλοι οι επιβάτες από τον Πειραιά στο Ηράκλειο και από τη Ρόδο στον Πειραιά θα ήθελαν να ταξιδέψουν με το

Πλοίο 1, ενώ όλοι οι επιβάτες από το Ηράκλειο στον Πειραιά και από τον Πειραιά στην Ρόδο θα ήθελαν να ταξιδέψουν με το Πλοίο 2. Δυστυχώς, οι προτιμήσεις αυτές δεν είναι δυνατό να ικανοποιηθούν, καθόσον τα 3 δρομολόγια την εβδομάδα του Πλοίου 1 μπορούν να ικανοποιήσουν μόνο τους 9.000 από τους 10.000 επιβάτες από τον Πειραιά στο Ηράκλειο, και τα 3 δρομολόγια του Πλοίου 2 μπορούν να ικανοποιήσουν μόνο τους 9.000 από τους 10.000 επιβάτες από το Ηράκλειο στον Πειραιά. Ελλείψει άλλων δρομολογίων από άλλη εταιρεία, ή συμπληρωματικών δρομολογίων από την ίδια (4 την εβδομάδα), 1000 επιβάτες αναγκάζονται να μεταβούν από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με το Πλοίο 2 (μέσω Ρόδου), και 1000 επιβάτες αναγκάζονται να μεταβούν από το Ηράκλειο στον Πειραιά με το Πλοίο 1 (πάλι μέσω Ρόδου). Έτσι, οι πληρότητες διαμορφώνονται ως εξής: Πλοίο 1: 100% στο σκέλος Πειραιά - Ηρακλείου, 11,1% στο σκέλος Ηρακλείου - Ρόδου, 66,7% στο σκέλος Ρόδου - Πειραιά, και 62,5% ολική. Αντίστοιχα μεγέθη ισχύουν και για το Πλοίο 2 στα αντίστροφα σκέλη.

Ποια από τις τρεις λύσεις είναι η καλύτερη; Αναμφισβήτητα η Λύση 1 υπερτερεί των 2 και 3 και από πλευράς ολικής διανυθείσας απόστασης (λιγότερη) και από πλευράς πληρότητας (μεγαλύτερη). Καθόσον το κόστος (κριτήριο 1γ) είναι αύξουσα συνάρτηση της διανυόμενης απόστασης, η Λύση 1 υπερτερεί των 2 και 3 και από πλευράς κόστους.

Η ερώτηση ποια μεταξύ των Λύσεων 2 και 3 είναι η καλύτερη είναι πιο δύσκολη, καθόσον η Λύση 3 είναι καλύτερη από πλευράς πληρότητας και από πλευράς ολικής απόστασης. Επομένως η Λύση 3 υπερτερεί της Λύσης 2 για τον πλοιοκτήτη. Για το χρήστη όμως του συστήματος, δηλαδή τον επιβάτη, η Λύση 3 δεν είναι αναγκαστικά η καλύτερη, καθόσον ορισμένοι επιβάτες αναγκάζονται να διανύσουν μια εξαιρετικά μεγάλη απόσταση (430 ν.μ.) για να φτάσουν στον προορισμό τους που απέχει μόλις190 ν.μ. Έτσι, η ανάγκη για συμπληρωματικά κριτήρια γίνεται φανερή [βλέπε (2) πιο κάτω].

Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι από την πλευρά του πλοιοκτήτη μεγαλύτερη πληρότητα δεν σημαίνει αναγκαστικά μικρότερη ολική διανυόμενη απόσταση (δηλαδή μικρότερο κόστος). Αυτό μπορεί να φανεί από μια παραλλαγή της Λύσης 2 όπου η διαδρομή είναι Πειραιάς - Ρόδος - Ηράκλειο - Ρόδος - Πειραιάς και για τα δύο πλοία. Πηγαίνοντας πρώτα στη Ρόδο και μετά στο Ηράκλειο, η ολική πληρότητα και των δύο πλοίων ανεβαίνει από το 57,9% στο 62,7%. Όμως, η ολική εβδομαδιαία απόσταση ανεβαίνει και αυτή από 4.200 ν.μ. σε 5.160 ν.μ. την εβδομάδα.

Η σύνδεση μεταξύ κόστους και διανυόμενης απόστασης είναι κατά προσέγγιση γραμμική, καθόσον μεγάλο τμήμα του κόστους είναι τα καύσιμα που καταναλίσκονται για την κάλυψη της απόστασης που πρέπει να διανυθεί. Βέβαια, πλήρως γραμμική εξάρτηση δεν υπάρχει, καθόσον πρόνοια πρέπει να ληφθεί για το χρόνο στο λιμάνι, την είσοδο/έξοδο από το λιμάνι κλπ., που δεν μεταβάλλεται γραμμικά με την απόσταση της διαδρομής, αλλά εξαρτάται από το συνολικό αριθμό προσεγγίσεων. Μια άλλη σημαντική παράμετρος που συνδέει απόσταση και κόστος είναι η ταχύτητα, σημαντική μεταβλητή απόφασης για το επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρει ένα πλοίο. Με την άνοδο της τιμής του πετρελαίου, τα

τελευταία χρόνια είδαμε μείωση της υπηρεσιακής ταχύτητας σε πολλά πλοία, κατά κανόνα στα παλαιά συμβατικά, παρά την παράλληλη άνοδο των ναύλων[36]. Η μείωση αυτή μπορεί να καταγραφεί ως υποβάθμιση της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας στον επιβάτη (βλέπε και αμέσως επόμενη ενότητα).

2) Κριτήρια εξυπηρέτησης.

Αυτά είναι κριτήρια τα οποία αξιολογούν μια διαδρομή, ένα δρομολόγιο, και κατ' επέκταση ολόκληρο το δίκτυο, από την πλευρά του χρήστη του δικτύου, δηλαδή του επιβάτη που ταξιδεύει. Τα κριτήρια αυτά δηλαδή αφορούν την πλευρά της ***ζήτησης*** του συστήματος.

Ο επιβάτης που ταξιδεύει στο δίκτυο, εκτός από το ναύλο που πληρώνει, ενδιαφέρεται άμεσα για το πόσο γρήγορα μπορεί να φθάσει στον προορισμό του. ***Από πλευράς δομής δικτύου***, το θέμα του ύψους των ναύλων δεν έχει ***άμεσες*** επιπτώσεις και δεν θα μας απασχολήσει εδώ (παρ' όλον ότι οι ναύλοι, έχοντας άμεση επίδραση στη ζήτηση πάνω στο δίκτυο, μπορούν έμμεσα να προσδιορίσουν το βαθμό πληρότητας κλάδων του δικτύου). Εκεί που η δομή του δικτύου έχει άμεση εξάρτηση με το βαθμό ικανοποίησης του επιβάτη από τη χρήση του δικτύου είναι ο χρόνος μετάβασής του από το σημείο Α (από το οποίο ξεκινά το ταξίδι του) στο σημείο Β (στο οποίο το τελειώνει).

Ο χρόνος αυτός μπορεί να διαιρεθεί σε δύο συνιστώσες :

2α) χρόνος αναμονής για το επόμενο διαθέσιμο πλοίο και

2β) χρόνος ταξιδιού.

Είναι σαφές ότι ο χρόνος (2β) εξαρτάται άμεσα από τη δομή του δικτύου, δηλαδή ποια δρομολόγια και ποιες διαδρομές είναι διαθέσιμες, καθώς και από ποια πλοία ταξιδεύουν σ' αυτές τις διαδρομές (και πιο συγκεκριμένα, από τις ταχύτητες αυτών των πλοίων). Το παράδειγμα της προηγούμενης παραγράφου δείχνει ότι διαδρομές κακά σχεδιασμένες (ή κακά σχεδιασμένη χωρητικότητα στις διαδρομές αυτές) είναι δυνατόν να επιμηκύνουν πολύ το χρόνο (2β).

Ο χρόνος (2α) χρήζει ιδιαίτερης συζήτησης. Περιλαμβάνει όχι μόνο το χρόνο αναμονής στο λιμάνι (ή στα λιμάνια, αν υπάρχει μετεπιβίβαση σε κάποιο ενδιάμεσο λιμάνι), αλλά και το χρόνο που πρέπει ο επιβάτης να περιμένει μέχρι να υπάρξει διαθέσιμο πλοίο. Έτσι, ο χρόνος (2α) εξαρτάται από:

i) τη γεωμετρία του δικτύου (σε περίπτωση μετεπιβίβασης λόγω έλλειψης απ' ευθείας

[36] Στοιχειώδης γνώση ναυπηγικής μας υπενθυμίζει ότι η απαιτούμενη ιπποδύναμη (και κατ' επέκταση η κατανάλωση καυσίμου) δεν είναι γραμμική συνάρτηση της ταχύτητας, αλλά κινείται σαν συνάρτηση τουλάχιστον του κύβου της ταχύτητας. Προσεγγιστικά, μια φαινομενικά αθώα μείωση της ταχύτητας κατά 2 κόμβους, από τους 18 κόμβους στους 16 (11%), θα επιφέρει μείωση της απαιτούμενης ιπποδύναμης κατά 30%! Η παράλληλη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου, που τελικά καθορίζει τη μείωση κόστους στον πλοιοκτήτη, είναι και αυτή στα ίδια επίπεδα, και ποσοστιαία πολύ μεγαλύτερη από το ποσοστό μείωσης της ταχύτητας. Η μείωση επομένως της ταχύτητας είναι για τον πλοιοκτήτη ένα εργαλείο τουλάχιστον εξ ίσου σημαντικό με την αύξηση των ναύλων. Το σημείο αυτό δεν έχει τύχει της προσοχής που του αρμόζει στην πληθώρα συζητήσεων περί τα ακτοπλοϊκά.

σύνδεσης) και

ii) τη συχνότητα των υπηρεσιών που παρέχονται.

Σαν παράδειγμα, επιβάτης που θέλει να ταξιδέψει από την Κύθνο στη Σύμη θα πρέπει είτε να πάρει το πλοίο που συνδέει τα δύο αυτά νησιά, αν υπάρχει (κάποτε υπήρχε, μια φορά τη βδομάδα), είτε να γυρίσει στον Πειραιά και να μεταβεί στη Σύμη, πιθανόν μέσω Ρόδου (ίσως αεροπορικώς). Η γεωμετρία του δικτύου και η συχνότητα παίζουν ρόλο στο πότε ο επιβάτης αυτός θα μπορέσει να φτάσει στον προορισμό του.

Αξιολογώντας τώρα τις 3 λύσεις του παραδείγματος της προηγούμενης παραγράφου από της πλευράς του επιβάτη, έχουμε τα εξής:

Λύση 1: Εάν υποθέσουμε ότι η ταχύτητα των δύο πλοίων είναι 18 κόμβοι, ο επιβάτης μεταβαίνει στο Ηράκλειο σε 10,6 ώρες και στη Ρόδο σε 15 ώρες. Όμως, καθόσον υπάρχουν 4 δρομολόγια την εβδομάδα για το Ηράκλειο, είναι δυνατόν να χρειασθεί να περιμένει μέχρι και 2 ημέρες για να μεταβεί εκεί, ενώ μπορεί να χρειασθεί να περιμένει μέχρι και 4 ημέρες για να μεταβεί στη Ρόδο (2 δρομολόγια την εβδομάδα). Υποθέτουμε ότι τα δρομολόγια είναι κατανεμημένα όσο το δυνατόν ομοιόμορφα κατά τη διάρκεια της εβδομάδας.

Λύση 2: Η Λύση 1 είναι βέλτιστη για τον επιβάτη από πλευράς χρόνου μετάβασης, αλλά όχι τόσο καλή από πλευράς χρόνου αναμονής. Η Λύση 2 είναι σημαντικά καλύτερη στον τομέα αυτό, καθόσον ο επιβάτης έχει 6 δρομολόγια την εβδομάδα, δηλαδή θα χρειασθεί να αναμείνει το πολύ μία ημέρα για να βρεθεί πλοίο για τον προορισμό του. Δυστυχώς, ο επιβάτης της Ρόδου χάνει κάπως στον τομέα του χρόνου μεταφοράς (έναντι της Λύσης 1), αφού τώρα χρειάζεται τουλάχιστον 19,4 ώρες για τη μετάβασή του (4,4 ώρες επιπλέον για την παράκαμψη μέσω Ηρακλείου, συν το χρόνο στο λιμάνι του Ηρακλείου). Πιθανόν η επιπλέον αυτή καθυστέρηση να αντισταθμίζεται από το όφελος της συχνότερης ανταπόκρισης (6 δρομολόγια αντί 2 την εβδομάδα), καθόσον μάλιστα τμήμα του ταξιδιού αυτού γίνεται κατά τη διάρκεια της νύχτας. Υπενθυμίζουμε εδώ ότι η Λύση 1 είναι η καλύτερη από την πλευρά του πλοιοκτήτη: Ουσιαστικά το κάθε πλοίο περιμένει και «μαζεύει» όλους τους επιβάτες για κάθε προορισμό, και τους μεταφέρει με τον ελάχιστο αριθμό δρομολογίων.

Λύση 3: Εδώ τα πράγματα είναι κάπως πιο περίπλοκα, καθόσον το 10% των επιβατών του ζευγαριού Πειραιά - Ηρακλείου αναγκάζονται να ταξιδέψουν μέσω Ρόδου, και στις δύο κατευθύνσεις. Για τους επιβάτες αυτούς, ο χρόνος ταξιδιού είναι ιδιαίτερα μακρύς, και ίσος με τουλάχιστον 28,7 ώρες, έναντι 10,6 ωρών που απαιτεί το ίδιο ταξίδι για τους υπόλοιπους επιβάτες Πειραιά - Ηρακλείου (και αντιστρόφως). Ο χρόνος αναμονής για διαθέσιμο πλοίο είναι μέχρι 3 ημέρες (3 δρομολόγια για κάθε πλοίο).

Το παράδειγμα αυτό δείχνει ότι το σύστημα διαδρομών (και κατ' επέκταση το δίκτυο) που είναι το καλύτερο για τον πλοιοκτήτη, δεν είναι αναγκαστικά το καλύτερο για τον επιβάτη, και αντιστρόφως.

Δυστυχώς για τον επιβάτη, οι λήπτες των αποφάσεων που άμεσα καθορίζουν το χρόνο μετάβασής του στους διάφορους πιθανούς προορισμούς είναι κατά κύριο λόγο άλλοι και όχι ο ίδιος. Η μόνη επιλογή του επιβάτη επικεντρώνεται στο ποιο πλοίο (ή άλλο μεταφορικό

μέσο) θα διαλέξει, και τι δρομολόγιο θα ακολουθήσει. Στην επιλογή του αυτή είναι όμως περιορισμένος να δράσει μέσα στο πλαίσιο του δικτύου που υπάρχει. Το δίκτυο αυτό καθοριζόταν πριν τον Ν2932 πλήρως από το ΥΕΝ, ενώ μετά τον Ν2932 η κατάσταση είναι ερμαφρόδιτη, αλλά σε τελευταία ανάλυση και πάλι το ΥΕΝ έχει σχεδόν τον πλήρη έλεγχο· κακώς κατά τη γνώμη μου, ιδίως στις υποτιθέμενες ελεύθερες γραμμές. Στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, το ΥΕΝ (και το Υπουργείο Αιγαίου) διατηρούν τον πλήρη έλεγχο. Και στις δύο περιπτώσεις, ο επιβάτης δεν έχει άμεση πρόσβαση και επιρροή στη λήψη αποφάσεων σε θέματα που τον αφορούν άμεσα (εκτός βέβαια από το να μιλήσει με τους εκπροσώπους του στη Βουλή ή στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, και προφανώς από τη δυνατότητα να καταψηφίσει την Κυβέρνηση που του παρέχει κακές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες!).

Β) Βελτιστοποίηση μεμονωμένων διαδρομών.

Με βάση τα κριτήρια που ορίσθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, το πρόβλημα βελτιστοποίησης της δομής του δικτύου απλοποιείται κάπως εάν εστιασθούμε στο πρόβλημα ενός συγκεκριμένου πλοιοκτήτη, ο οποίος θέλει να αποφασίσει πώς θα διαθέσει το στόλο του ανάμεσα σε συγκεκριμένες διαδρομές, ώστε ο στόλος να επιτύχει μια επιθυμητή απόδοση για μια δεδομένη ζήτηση.

Το πρόβλημα αυτό είναι λιγότερο πραγματικό εάν ο έλεγχος και ο ορισμός του ποιες είναι οι προς κατανομήν διαδρομές γίνεται από το ΥΕΝ. Όμως, σε ένα πραγματικά απελευθερωμένο περιβάλλον, όπου οι πλοιοκτήτες θα έχουν αυξημένο βαθμό ελευθερίας να προσδιορίσουν εκείνοι τις διαδρομές που θα ήθελαν να εξυπηρετήσουν, το πρόβλημα γίνεται άμεσα υπαρκτό. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, εάν και όποτε αυτό καταστεί πραγματικότητα, όχι μόνο οι πλοιοκτήτες θα κληθούν να προσδιορίσουν τις βέλτιστες γι' αυτούς διαδρομές, αλλά και το ίδιο το ΥΕΝ θα κληθεί να προσδιορίσει ποιες διαδρομές θα είναι αυτές που θα χαρακτηρισθούν διαδρομές δημόσιας υπηρεσίας (κοινωνικού χαρακτήρα). Και στις δύο περιπτώσεις, το θέμα της βελτιστοποίησης υπεισέρχεται άμεσα.

Μοντέλα για το πρόβλημα βελτιστοποίησης μεμονωμένων διαδρομών υπάρχουν πολλά[37]. Στη συνέχεια θα περιγράψω ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Το μοντέλο αυτό βασίζεται στις εξής παραδοχές :

1) Υπάρχει ένας (και μόνο) λήπτης αποφάσεων. Αυτός μπορεί να είναι π.χ. το ΥΕΝ (που ευθύνεται για κάποιες συγκεκριμένες διαδρομές) ή ένας μεμονωμένος πλοιοκτήτης (που ευθύνεται για τις δικές του διαδρομές).

2) Κριτήριο βελτιστοποίησης είναι η ολική διανυόμενη απόσταση. Το κριτήριο αυτό

[37] Για μια πρόσφατη ανασκόπηση μεθόδων και εφαρμογών routing and scheduling στις θαλάσσιες μεταφορές, βλέπε Christiansen, M., K. Fagerholt, B. Nygreen and D. Ronen, 2006, «Maritime Transportation» in «Handbooks in Operations Research and Management Science» edited by C. Barnhart and G. Laporte, Elsevier.

υποκαθιστά το ολικό λειτουργικό κόστος, άπαξ και το τελευταίο είναι αύξουσα συνάρτηση της ολικής απόστασης.

3) Η συχνότητα παροχής υπηρεσιών δεν θεωρείται από το μοντέλο ως μεταβλητή απόφασης, αλλά ως εξωγενής παράμετρος.

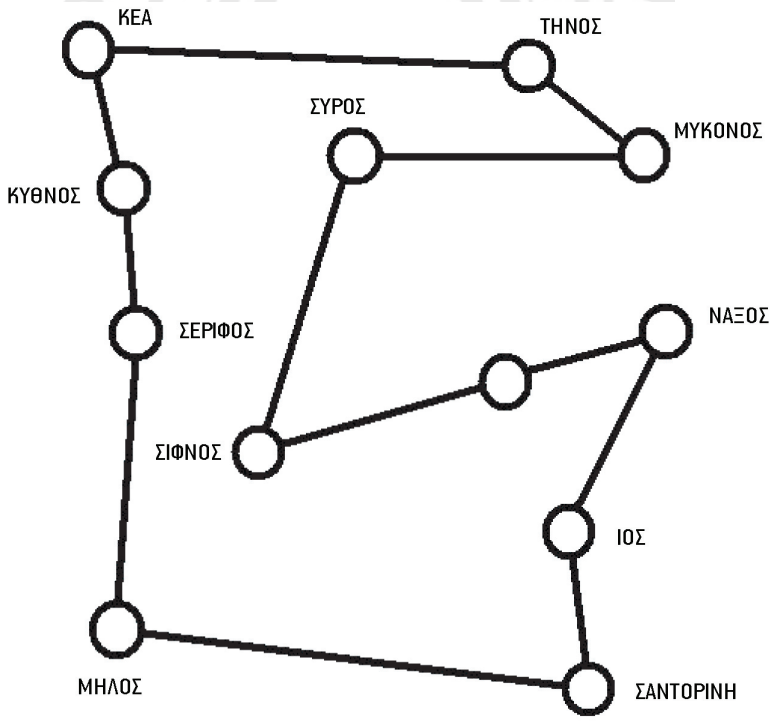
4) Οι διαδρομές πρέπει να υπακούουν ορισμένους περιορισμούς, όπως π.χ. μεταφορική χωρητικότητα του στόλου. Άλλοι περιορισμοί, όπως μέγιστος χρόνος μετάβασης, διασύνδεση κλάδων του δικτύου κλπ. μπορούν επίσης να ορισθούν.

5) Το μοντέλο υποθέτει ένα αρχικό σύνολο διαδρομών, που μπορεί να είναι αυτές που ισχύουν σήμερα, ή κάποιες άλλες αυθαίρετα ορισμένες.

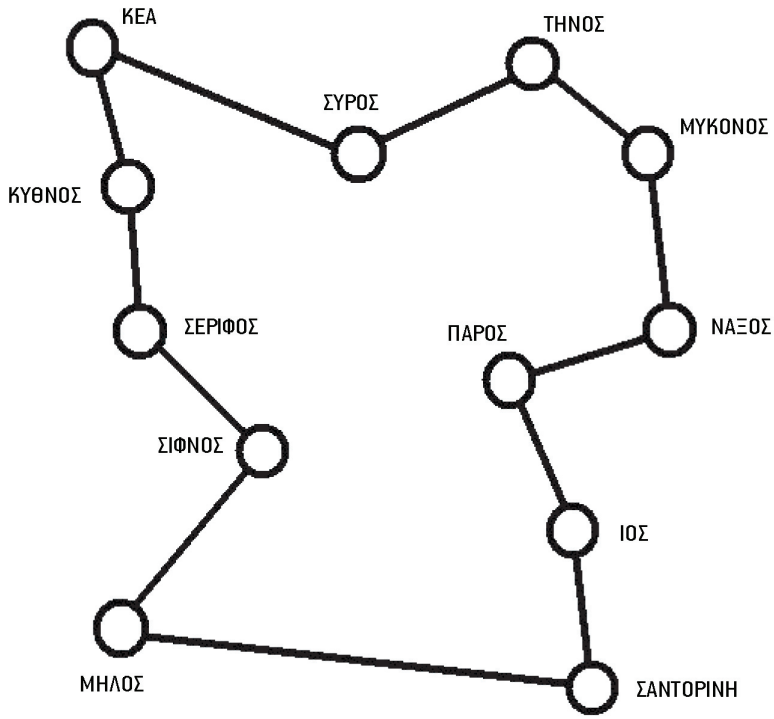
6) Η σύνθεση του στόλου είναι επίσης γνωστή, και είναι παράμετρος παρά μεταβλητή απόφασης.

Η μεθοδολογία βασίζεται στην αρχή της «k-ανταλλαγής» και συνίσταται στη σταδιακή και τοπική βελτίωση του συνόλου των διαδρομών, μέχρις ότου ένα τοπικό βέλτιστο να εμφανισθεί. k-ανταλλαγή σημαίνει την ανταλλαγή k κλάδων των αρχικών διαδρομών με k άλλους κλάδους, για διάφορες τιμές του k (συνήθως 2 ή 3, αλλά καμμία φορά το k μπορεί να είναι μεγαλύτερο, ή να αφεθεί ανοικτό).

Τα Σχήματα 1 και 2 δείχνουν μία 6-ανταλλαγή για μια συγκεκριμένη υποθετική κυκλική διαδρομή στις Κυκλάδες.



Σχ. 1. Μια κυκλική διαδρομή στις Κυκλάδες.



Σχ. 2. Μια εναλλακτική κυκλική διαδρομή.

Από το Σχήμα 1 μεταβήκαμε στο Σχήμα 2 ανταλλάσσοντας τους 6 κλάδους Κέα-Τήνος, Μύκονος-Σύρος, Σύρος-Σίφνος, Σίφνος-Πάρος, Νάξος-Ίος και Μήλος-Σέριφος με τους 6 κλάδους Κέα-Σύρος, Σύρος-Τήνος, Μύκονος-Νάξος, Πάρος-Ίος, Μήλος-Σίφνος και Σίφνος-Σέριφος.

Βέβαια, οι διαδρομές που εξετάσθηκαν πιο πάνω είναι υποθετικές, και αναφέρθηκαν μόνο για επίδειξη για το πώς μπορεί να εφαρμοσθεί η μέθοδος. Μια ρεαλιστική εφαρμογή θα έπαιρνε σαν inputs τις διαδρομές στις οποίες μια εταιρεία έχει τα πλοία της και θα παρήγαγε ένα νέο σύνολο διαδρομών, το οποίο θα είχε μικρότερη συνολική διανυόμενη απόσταση. Το ίδιο θα μπορούσε να γίνει και για τα δίκτυα άγονων γραμμών του Υπουργείου Αιγαίου.

Η μέθοδος αυτή μπορεί να εφαρμοστεί και για ανταλλαγή κλάδων μεταξύ δυο ή περισσοτέρων διαδρομών, και ανήκει στην ευρύτερη κατηγορία του neighborhood search στα προβλήματα vehicle routing and scheduling[38].

[38] Βλέπε και Psaraftis, H.N. ,1983, «k-Interchange Procedures for Local Search in a Precedence- Constrained Routing Problem», ***European Journal of Operational Research*** 13, No.4, 391-402 και Thompson, P.M., H.N. Psaraftis, 1993, «Cyclic Transfer Algorithms for Multi-Vehicle Routing and Scheduling Problems», ***Operations Research*** 41, No. 5, 935-946.

Γ) Σφαιρικός σχεδιασμός του δικτύου.

Η μέθοδος που περιέγραψα πιο πάνω μπορεί να εφαρμοσθεί για τη βελτιστοποίηση των διαδρομών ενός συγκεκριμένου πλοιοκτήτη, αλλά καθίσταται υπολογιστικά πιο δύσκολη για κάποιο «σφαιρικό» σχεδιασμό του δικτύου.

Όπως είχα τονίσει στις διάφορες εργασίες το 1992-1994, το 2004 το ΥΕΝ θα έπρεπε να ήταν έτοιμο να προσδιορίσει (μεταξύ άλλων) πώς ακριβώς εννοούσε το σύστημα της παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Κατά τον Κανονισμό 3577 (Άρθρο 4) αυτές είναι υπηρεσίες που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνοχής των νησιωτικών περιοχών της χώρας και της ευημερίας των κατοίκων τους.

Ένα ζήτημα που θα έπρεπε λοιπόν να είχε αναλύσει το ΥΕΝ (μαζί με το Υπουργείο Αιγαίου) αρκετά πριν από το 2004, είναι το ποιες διαδρομές θα ανήκαν στο εν λόγω σύστημα δημοσίων υπηρεσιών. Η συζήτηση στην επιτροπή Σαραντίτη το 2000 έθεσε το πρόβλημα υπό τον τύπον των ήλων, αλλά προφανώς δεν ήταν αρμοδιότητα της επιτροπής να σχεδιάσει το δίκτυο. Για τον προσδιορισμό του δικτύου, χρειαζόταν να σχεδιασθεί αυτό σύμφωνα με προδιαγραφές σφαιρικού χαρακτήρα.

Ο επακριβής καθορισμός τέτοιων προδιαγραφών θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ξεχωριστής ανάλυσης, που θα μπορούσε να ενταχθεί στο ευρύτερο πλαίσιο του τι θα έπρεπε να γίνει από την Πολιτεία για μια σωστή προετοιμασία για την απελευθέρωση. Από όσα ξέρω, η μελέτη του ΣΕΘΑΜ και η επέκτασή της για τις άγονες γραμμές του Υπουργείου Αιγαίου ασχολήθηκαν με το αντικείμενο, αλλά δεν είμαι σε θέση να σχολιάσω το αποτέλεσμα. Στο ΕΜΠ, η διπλωματική εργασία του Λαΐνη (2004) ασχολήθηκε επίσης με το αντικείμενο, καταγράφοντας την κατάσταση και αξιολογώντας τις προοπτικές.

Άποψή μου ήταν[39], και εξακολουθεί να είναι, ότι η ανάλυση αυτή πρέπει να εστιασθεί στα εξής τουλάχιστο σημεία:

1) Ο προσδιορισμός «μείζονων κομβικών σημείων» του δικτύου είναι απαραίτητος. Μείζων κόμβος είναι λιμάνι στο οποίο διασταυρώνονται γραμμές που οδηγούν σε διαφορετικές κατευθύνσεις στο δίκτυο. Το σημερινό δίκτυο, με κατ' εξοχήν μείζονα κόμβο τον Πειραιά, και με περιορισμένο αριθμό άλλων τέτοιων κόμβων, είναι προβληματικό. Το ζήτημα είναι ποια άλλα λιμάνια θα είναι τέτοιοι κόμβοι (σύστημα hub and spoke). Το θέμα αυτό σχετίζεται προφανώς και με το θέμα της λιμενικής υποδομής, μια και αν δεν υπάρχει τέτοια κατάλληλη, το σύστημα αυτό θα είναι ουσιαστικά ανεφάρμοστο.

2) Παράμετροι που έχουν σχέση με τη «συνδεσιμότητα» του δικτύου θα έπρεπε επίσης να προσδιορισθούν. Μία τέτοια παράμετρος θα μπορούσε να είναι για κάθε ζευγάρι λιμανιών το πηλίκον της απόστασης μεταξύ των λιμανιών χρησιμοποιώντας κλάδους του

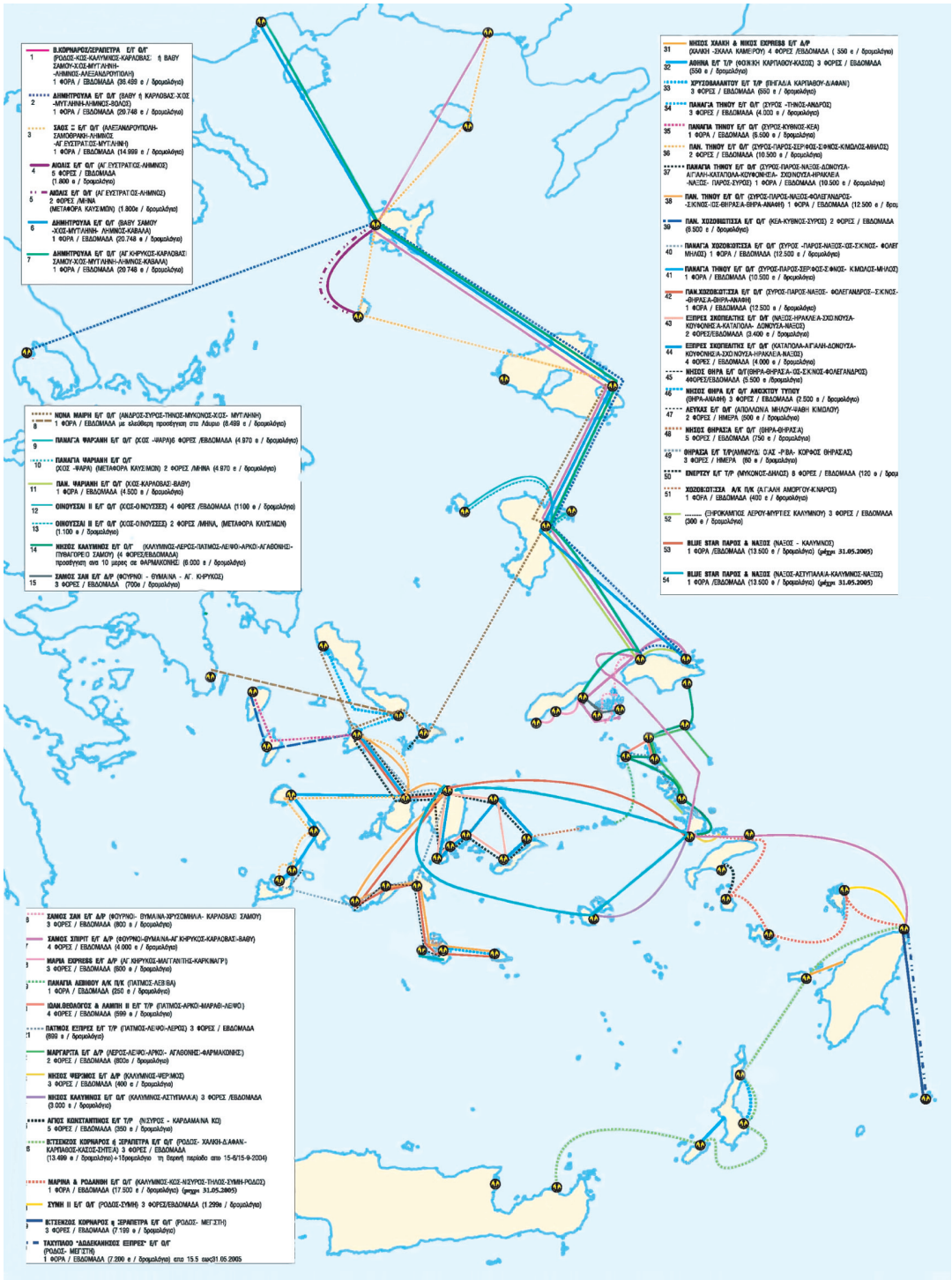
[39] Βλέπε και τελική έκθεση στο πρόγραμμα της ΕΤΒΑ το 1993.

δικτύου, διά της απευθείας απόστασης των δύο λιμανιών. Θα μπορούσε να εξετασθεί η επιβολή περιορισμού ώστε το πηλίκον αυτό να μην υπερβαίνει κάποιο δεδομένο επίπεδο (π.χ. 1,5).

3) Η «λειτουργικότητα» του δικτύου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους θα μπορούσε να ορισθεί ως η πιθανότητα ότι τα πλοία που έχουν ορισθεί να το εξυπηρετούν θα είναι λειτουργικά διαθέσιμα για τις καιρικές συνθήκες που εκάστοτε επικρατούν. Το Υπουργείο Αιγαίου έβγαλε κάποτε κάποιες προδιαγραφές για τις άγονες γραμμές (π.χ. πλοίο καταμαράν που να ταξιδεύει με 8 μποφόρ), αλλά από όσα ξέρω το θέμα δεν προχώρησε.

4) Η συχνότητα παροχής υπηρεσιών σε κάθε λιμάνι (ιδίως το χειμώνα) είναι βασική παράμετρος του δικτύου, όπως προφανώς και οι ταχύτητες των πλοίων που λειτουργούν σ' αυτό, και κατώτατα επιτρεπόμενα όρια θα ήταν επιθυμητό να θεσπιστούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ και Υπουργείο Αιγαίου).

Ωραία όλα αυτά. Τα είχα πει περίπου έτσι, από το 1992 και μετά. Το βασικό πρόβλημα είναι το εξής: Παρά τις διάφορες μελέτες που έγιναν ενδιάμεσα, και παρά το γεγονός ότι προφανώς σήμερα υπάρχει και λειτουργεί κάποιο δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών (βλέπε και Σχ. 3), εν έτει 2006 όλα τα ανωτέρω θέματα είναι εν πολλοίς ανοικτά, χωρίς να διαφαίνεται ούτε πώς ακριβώς θα κλείσουν, ούτε πότε.



Σχ. 3. Γραμμές δημοσίων υπηρεσιών Αιγαίου
(πηγή: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, 2006).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

Το παράρτημα αυτό αναφέρεται στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο πριν από την απελευθέρωση. Αν και η θεώρηση σαφώς δεν είναι εγκυκλοπαιδική, είναι τουλάχιστον μια προσπάθεια συλλογής των κυριοτέρων διατάξεων, η οποία, αν μη τι άλλο, αναδεικνύει την πολυπλοκότητα του προγενέστερου θεσμικού πλαισίου, όχι ότι το τρέχον είναι λιγότερο πολύπλοκο.

Όλες οι αναφορές σε ενεστώτα χρόνο αφορούν το καθεστώς που επικρατούσε όταν ψηφίστηκε ο Κοινοτικός Κανονισμός 3577/92. Έμφαση δίνεται σε θέματα λειτουργίας της αγοράς, σε αντιδιαστολή με άλλα θέματα (π.χ. ασφάλειας)[40].

0. Εισαγωγή.

1. Το θεσμικό καθεστώς που διέπει την ελληνική ακτοπλοΐα ορίζεται από την ελληνική νομοθεσία. Δεδομένης της πολυνομίας που χαρακτηρίζει το νομικό σύστημα της χώρας μας, η ενδελεχής εξέταση όλων των πηγών δικαίου (Προεδρικά Διατάγματα, Βασιλικά Διατάγματα, Νομοθετικά Διατάγματα, Νόμοι, Αναγκαστικοί Νόμοι, Πράξεις του Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές Αποφάσεις) είναι ίσως μάταιη. Στις αμέσως επόμενες παραγράφους (2 - 35) θα παρουσιασθούν περιληπτικά οι σημαντικότερες, κατά την άποψή μας, διατάξεις που αφορούν την ακτοπλοΐα. Ως πηγή πληροφοριών χρησιμοποιήθηκε το τμήμα του κώδικα Ραπτάρχη που ασχολείται με την εμπορική ναυτιλία. Δεν αποκλείεται, βέβαια, να υπάρχουν και άλλες σχετικές διατάξεις που διέφυγαν της προσοχής μας, εάν αυτές είναι καταχωρημένες σε άλλα τμήματα του κώδικα. Πέραν των παραπάνω νομοθετημάτων, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ. Περιληπτική αναφορά στους Κανονισμούς της ΕΕ που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα την ακτοπλοΐα γίνεται στις παραγράφους 36-46.

1. Ελληνική νομοθεσία.

2. Το **άρθρο 11** του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως «ακτοπλοΐα» τη μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Δεδομένου ότι η παρούσα μελέτη καλύπτει πέραν της ακτοπλοΐας και τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας, πρέπει να τονισθεί εξ αρχής ότι τα πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή αυτή δεν εμπίπτουν στις διατάξεις περί ακτοπλοΐας.

[40] Ο Γιώργος Παναγάκος ήταν ο κύριος υπεύθυνος της προσπάθειας αυτής, η οποία έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος της ΕΤΒΑ το 1993.

3. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώρισή τους ως ελληνικών. Το **Άρθρο 5** του ΚΔΝΔ ορίζει:

   «Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πεντήκοντα εκατοστά εις Έλληνας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...».

Ο μόνος ισχύων ειδικός νόμος περί αναγνώρισης πλοίων ως ελληνικών είναι το άρθρο 2 του Β.Δ. της 3-11-1836 όπως αυτό τροποποιήθηκε από την παρ. 2 του άρθρου 2 του Α.Ν. 136/1967, το οποίο όμως ασχολείται κυρίως με την προέλευση των ελληνικών πλοίων και πάντως δεν αντιτίθεται στο παραπάνω εδάφιο.

4. Ένα πλοίο χάνει την ελληνική εθνικότητα όταν εκλείψουν οι όροι κτήσης αυτής (παράγρ. 3). Η μεταβίβαση, όμως, σε αλλοδαπούς της κυριότητας των πλοίων, με τα οποία ασχολείται η μελέτη αυτή (είτε από συμβατική, είτε από μη συμβατική αιτία), δεν είναι παντελώς ελεύθερη, καθώς το άρθρο 15 του ΚΔΝΔ ορίζει πως:

   «Προκειμένου περί επιβατηγών σιδηρών ακτοπλοϊκών πλοίων, επιβατηγών, οχηματαγωγών, ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών, απαιτείται, οπωσδήποτε, άδεια του Υπουργού διά την συμβατικήν εκποίησιν ή υποθήκευσιν αυτών εις αλλοδαπούς».

5. Στο **άρθρο 1** του Π.Δ. 364/21-7-88 (ΦΕΚ Α' 159), όπως και σε άλλα σχετικά νομοθετήματα, ορίζονται οι τύποι των πλοίων ως εξής: επιβατηγό (Ε/Γ) είναι το πλοίο, το οποίο ναυπηγήθηκε ή μετασκευάσθηκε για να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες. Επίσης ορίζεται ως τουριστικό κάθε πλοίο που απασχολείται στην εκτέλεση κυκλικών πλόων θαλάσσιας περιήγησης και αναψυχής. Τα τουριστικά πλοία, επομένως, αποτελούν υποσύνολο των επιβατηγών, διακρίνονται δε σε επαγγελματικά και αναψυχής. Επαγγελματικό τουριστικό πλοίο είναι κάθε τουριστικό πλοίο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών με ναύλο, ενώ τουριστικό πλοίο αναψυχής είναι κάθε τουριστικό πλοίο που δεν είναι επαγγελματικό. Επίσης, το άρθρο 1 του Π.Δ. 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α' 107) ορίζει ως φορτηγό (Φ/Γ) κάθε πλοίο που δεν είναι επιβατηγό. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, οχηματαγωγό (Ο/Γ) είναι κάθε πλοίο που από κατασκευή ή μετασκευή και από τη διάταξη και το μέγεθος των χώρων του, προορίζεται κατά κύριο λόγο για την παραλαβή και μεταφορά οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται με τα ίδια τους μέσα ή με ρυμούλκηση. Τα οχηματαγωγά πλοία διακρίνονται σε επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ), εάν μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες, και φορτηγά οχηματαγωγά (Φ/Γ-Ο/Γ), εάν δεν είναι Ε/Γ-Ο/Γ. Τα οχηματαγωγά πλοία διακρίνονται, επίσης, ανάλογα με την κατασκευή τους, σε «οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου», όταν διαθέτουν σε όλο το μήκος του κύριου καταστρώματος κλειστή υπερκατασκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 10 (β) του Κανονισμού 3 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης του 1966, και σε «οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου», όταν δεν υπάγονται στην προηγούμενη κατηγορία.

6. Στο **άρθρο 3** του Π.Δ. 364/21-7-88 ορίζεται ότι:

> «Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως «επιβατηγό» πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 20 ετών από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι της νηολόγησής του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, και σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής ανεξάρτητα από αριθμό επιβατών».

Επίσης σύμφωνα με το **άρθρο 2**, το διάταγμα αυτό δεν εφαρμόζεται στα τουριστικά πλοία αναψυχής, ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν. Από το διάταγμα αυτό, όπως και τα περισσότερα από τα προηγούμενα νομοθετήματα με το αυτό αντικείμενο (όριο ηλικίας αναγνώρισης ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών έχει θεσπισθεί ήδη από το 1932 με το Νόμο 5304/14-1-32, ενώ δεν ίσχυσε για την περίοδο 1970-1986) καθίσταται εμφανές ότι ο νομοθέτης θεωρεί την ηλικία του πλοίου ως μέτρο ασφάλειας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και επιθυμεί να περιορίσει την ηλικία του στόλου των επιβατηγών πλοίων (ακτοπλοϊκών, κρουαζιεροπλοίων, πλοίων γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας κλπ.). Ο ίδιος νομοθέτης, όμως, με το **άρθρο 9** του αυτού διατάγματος εισάγει την εξής μεταβατική διάταξη:

> «Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της ελληνικής σημαίας, για να αναγνωρισθούν ως «επιβατηγά» σύμφωνα με το παρόν Π. Δ/γμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούται η απαίτηση της παρ. 1 του άρθρου 3 αυτού του Π. Δ/τος» [το όριο δηλαδή των 20 ετών],

πράγμα που επιτρέπει ουσιαστικά την καταστρατήγηση του ορίου των 20 ετών. Παρόμοια «μεταβατική διάταξη» περιείχε και το Π.Δ. 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124).

7. Εκτός από το όριο εισόδου επιβατηγών πλοίων, η ελληνική νομοθεσία προβλέπει και όριο εξόδου. Το **άρθρο 164** του ΚΔΝΔ ορίζει:

> «Ελληνικά επιβατηγά πλοία... απομακρύνονται υποχρεωτικώς εκ της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοιαν της παρ. 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών [ακτοπλοΐας] επί τη συμπληρώσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της καθελκύσεώς των. Ως αφετηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθελκύσεως».

Παρόμοιο είναι και το περιεχόμενο του Ν.Δ. 524/2-5-70 (ΦΕΚ Α' 100). Πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο εξόδου δεν εφαρμόζεται σε κρουαζιερόπλοια ή πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας[41].

[41] Το όριο της 35ετίας μειώθηκε στα 30 έτη με το άρθρο τρίτο, παρ. γ του Ν2932/2001 (βλέπε Παράρτημα Δ) και καταργήθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 124/2006 (ΦΕΚ 136/Α/6.7.2006, βλέπε Παράρτημα Ε), το οποίο παραπέμπει στις απαιτήσεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης, όπως αυτή περιγράφεται από τις Κοινοτικές Οδηγίες 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ.

8. Η αναγνώριση ελληνικού πλοίου ως επιβατηγού συνοδεύεται από πιθανές υποχρεώσεις της μορφής που ορίζει το **άρθρο 6** του Π.Δ. 364/21-7-88 (ΦΕΚ Α' 159):

   «Για εξυπηρέτηση ενδεχόμενης δημόσιας ανάγκης μπορεί να επιβληθεί με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στον πλοιοκτήτη ελληνικού πλοίου που τελεί υπό αναγνώριση ή έχει αναγνωρισθεί ως «επιβατηγό» η υποχρέωση εκτέλεσης ορισμένων διαρρυθμίσεων έναντι σχετικής αποζημίωσης ή και επιχορήγησης ... Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης αυτής δεν χωρεί η αναγνώριση του πλοίου «ως επιβατηγού» ή σε περίπτωση αναγνωρισμένου πλοίου αίρεται η αναγνώρισή του αυτή με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από πρόταση του Δ/ντή της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Η παραπάνω απόφαση επιφέρει και άρση της ισχύος του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου».

9. Τα της μεταφοράς επιβατών ρυθμίζονται από το **άρθρο 165** του ΚΔΝΔ, όπως αυτό τροποποιήθηκε από το **άρθρο 1** του Νόμου 603/10-6-77 (ΦΕΚ Α' 162), το οποίο λόγω της σημασίας του παρατίθεται αυτούσιο:

   «1. Το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα αναγνωριζόμενα ως τοιαύτα κατά την διάταξιν της παρ. 3 του άρθρ. 5 του παρόντος εν συνδυασμώ προς την του προηγουμένου άρθρ. 164.

   2. Υπό την επιφύλαξιν τηρήσεως της προηγούμενης παραγράφου, η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απ' ευθείας μεταφορά επιβατών, δύναται να διενεργήται και δι' υπό ξένας σημαίας επιβατηγών πλοίων υπό τον όρον της αμοιβαιότητος.

   3. Η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά επαγγελματιών οδηγών συνοδευόντων τα οχήματά των δι' ελληνικών φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων δεν αντίκειται εις το κατά την διάταξιν της παρ. 1 δικαίωμα μεταφοράς υπέρ των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

   4. Διά Π.Δ/των εκδιδομένων προτάσει του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων:

   α) τα της διενεργείας περιηγητικών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών επιβατηγών πλοίων,

   β) αι μεταφοραί επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων δι' ελληνικών πλοίων, αι διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία ή εκ των αναγκών εξυπηρετήσεως του θαλασσίου τουρισμού.

   5. Δι' αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται εκάστοτε κατά παρέκκλισιν των εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων τα της διενέργειας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων, εις περιπτώσεις:

α) μη εξυπηρετήσεως της συνδέσεως τούτων άπαξ τουλάχιστον της εβδομάδος διά πλοίων της κατηγορίας της παρ. 1,

β) εκτάκτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως διά πλοίων της αυτής ως άνω κατηγορίας,

γ) διακινήσεως προσώπων συνδεομένων προς το πλοίον και το φορτίον,

δ) μεταφοράς επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, μετά σύμφωνον γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού».

Επί πλέον, το άρθρο 3 του Νόμου 6059/20-2-34 (ΦΕΚ Α' 71), ο οποίος εξακολουθεί να ισχύει αν και σε ορισμένα σημεία διαφοροποείται από τον πολύ μεταγενέστερο ΚΔΝΔ, ορίζει:

«... Κατ' εξαίρεσιν, οσάκις μεταξύ ελληνικών λιμένων δεν υφίσταται τακτική συγκοινωνία δι' ελληνικών επιβατηγών ατμοπλοίων, άπαξ τουλάχιστον καθ' εβδομάδα, επιτρέπεται η μεταξύ τούτων μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων... υπό ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων...

... Εν πάση περιπτώσει επιτρέπεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά υπό των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων των συνοδών του φορτίου αυτών μέχρι δεκαπέντε κατ' ανώτατον όριον, του ναυτικού αυτών πράκτορος, πλοιοκτήτου, εφοπλιστού και του υπαλλήλικού και υπηρετικού προσωπικού του τελευταίου, ως και των μελών της οικογενείας του πλοιάρχου, πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού, συμπεριλαμβανομένων εις τον αριθμόν των δεκαπέντε, κατόπιν εγγράφου αδείας της λιμενικής αρχής του τόπου της επιβιβάσεώς των, μετά διαπίστωσιν υπό ταύτης της ως άνω ιδιότητος αυτών...».

10. Το **άρθρο 166** του ΚΔΝΔ ορίζει τα της μεταφοράς εμπορευμάτων, ως εξής:

«1. Το δικαίωμα της μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράς εμπορευμάτων, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς εμπορευμάτων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, διακινουμένων δυνάμει φορτωτικής συνεχείας, ανήκει εις ελληνικά φορτηγά πλοία μέχρι 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητος, κατά τα διά Π.Δ/τος, εφ' άπαξ εκδιδομένου, ειδικώτερον καθορισθησόμενα.

2. Η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απ' ευθείας μεταφορά εμπορευμάτων, δύναται να διενεργήται και διά φορτηγών πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητος, υπό ξένας σημαίας, υπό τον όρον της αμοιβαιότητος.

3. Ελληνικά φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία, διενεργούντα μεταφοράς μεταξύ ελληνικών λιμένων, δεν υπόκεινται εις το κατά την διάταξιν της παρ. 1 τιθέμενον ανώτατον όριον χωρητικότητος. Διά Π.Δ/τος, εφ' άπαξ εκδιδομένου, δύνανται να επεκτείνωνται εν όλω ή εν μέρει και εις τα πλοία της παρούσης παραγράφου τα καθορισθησόμενα διά τα φορτηγά πλοία, της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

4. Ελληνικά επιβατηγά πλοία, εξυπηρετούντα τας μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράς, περί ων η διάταξις της παρ. 1 του προηγουμένου άρθρου, δύνα-

νται να μεταφέρουν κατ' ανώτατον όριον εμπορεύματα μέχρι 5 τόννων κατά φορτωτήν. Του περιορισμού τούτου εξαιρούνται πλοία εξυπηρετούντα αγόνους γραμμάς. Επί μεταφοράς οχημάτων ή ετέρων μηχανημάτων δεν εφαρμόζεται ο ανωτέρω περιορισμός. Διά Π.Δ/των δύναται να αυξάνεται ή να μειούται το ανώτατον όριον των πέντε τόννων και να διαφοροποιήται κατά δρομολογιακήν γραμμήν.

5. Διά Π.Δ/τος εκδιδομένου προτάσει του Υπουργού, ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, αι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοραί εμπορευμάτων διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία.

6. Δι' αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, τα της διενεργείας μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων εις περιπτώσεις:

α) ανεπαρκείας των κατά τας προηγουμένας διατάξεις δικαιουμένων προς διενέργειάν των πλοίων,

β) εκτάκτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών,

γ) εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών (π.χ. χύδην φορτίων),

δ) μεταφοράς οχημάτων, αυτοκινήτων ή ρυμουλκουμένων, πλοιαρίων ή ετέρων μεταφορικών μέσων αναψυχής μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού διακινουμένων διά φορτωτικής ή φορτοαποδείξεως συνεχείας και συνοδευομένων υπό επιβατών ιδιοκτητών των, μετά σύμφωνον γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού».

Ειδικότερα, τα περί μεταφοράς φορτίων χύδην ορίζονται από την Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ. 90545/20-10-76 (ΦΕΚ Β' 1290), ως εξής:

«Επιτρέπεται η χρησιμοποίησις ελληνικών φορτηγών πλοίων και άνω των 1.000 κ.ο.χ. προκειμένου περί μεταφοράς:

α) χύδην τσιμέντου,

β) χύδην πετρελαιοειδών,

γ) πρώτων υλών τσιμεντοβιομηχανιών (γύψου, θηραϊκής γης κλπ.) εφ' όσον τα πλοία ανήκουν εις την πλοιοκτησίαν των χρησιμοποιουσών τας πρώτας ύλας τσιμεντοβιομηχανιών,

δ) μεταλλευμάτων πυξημένης υγρασίας διά την μεταφοράν των οποίων απαιτείται όπως τα χρησιμοποιούμενα πλοία έχουν διαφράγματα και

ε) μεταλλευμάτων και προϊόντων εκ τούτων εφ' όσον τα πλοία ανήκουν εις την πλοιοκτησίαν των οικείων βιομηχανιών».

Πρέπει να σημειωθεί ότι το προνόμιο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από τα Ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία καταργείται από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία (βλέπε παραγράφους 36 - 46).

11. Το Ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο αποτελείται από ένα σύνολο δρομολογιακών γραμμών, οι οποίες, σύμφωνα με το **άρθρο 2** του Π.Δ. 814/3-12-74 (ΦΕΚ Α' 359), εντάσσονται σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες:

«1. Κύριαι δρομολογιακαί γραμμαί: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, έχουσαι ως αφετήριον λιμένα τον Πειραιά και εκτεινόμεναι εις πλείονας του ενός Νομούς.

2. Δευτερεύουσαι δρομολογιακαί γραμμαί: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, έχουσαι ως αφετήριον λιμένα έτερον του Πειραιώς και εκτεινόμεναι εις πλείονας του ενός Νομούς.

3. Τοπικαί δρομολογιακαί γραμμαί: Αι συνδέουσαι 2 τουλάχιστον λιμένας, υπό τας κατωτέρω διακρίσεις:

α) αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως μέχρι 3 ναυτικών μιλλίων,

β) αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως άνω των 3 ναυτικών μιλλίων,

γ) αι εκτεινόμεναι εντός των ορίων του αυτού Νομού και επί αποστάσεως άνω των 3 ναυτικών μιλλίων, υφισταμένης όμως παραλλήλως και κυρίας ή δευτερευούσης δρομολογιακής γραμμής, συνδεούσης εν όλω ή εν μέρει τους αυτούς λιμένας και

δ) η γραμμή Αργοσαρωνικού ήτοι η συνδέουσα τον Πειραιά μετά των λιμένων Αιγίνης - Μεθάνων - Πόρου - Ύδρας - Ερμιόνης - Σπετσών - Π. Χελίου και Λεωνιδίου.

4. Ομοίως ως τοπικαί δρομολογιακαί γραμμαί θεωρούνται αι συνδέουσαι 2 χερσαίας οδικάς αρτηρίας διακοπτομένας διά λωρίδος θαλάσσης εύρους μέχρι 3 ναυτικών μιλλίων ή σημεία των ακτών της Ηπειρωτικής Ελλάδος μετά των έναντι νήσων, της αυτής ως ανωτέρω κατά μέγιστον αποστάσεως ανεξαρτήτως της υπαγωγής των συνδεομένων σημείων εις τα όρια του αυτού Νομού, εξυπηρετούσαι δε, κυρίως, την διακίνησιν οχημάτων».

Το άρθρο 3 του ιδίου Π.Δ/τος ορίζει ότι την αρμοδιότητα δρομολόγησης πλοίων και καθορισμού δρομολογίων στις κύριες και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, όπως και στις περιπτώσεις (γ) και (δ) των τοπικών, έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ για τις υπόλοιπες τοπικές γραμμές η αρμόδια Λιμενική Αρχή.

12. Το Β.Δ. 471/21-8-64 (ΦΕΚ Α' 137) ορίζει ότι για να δρομολογηθούν ελληνικά επιβατηγά πλοία στις δρομολογιακές γραμμές Πειραιώς-Κερκύρας (προεκτεινόμενη ή όχι στο εξωτερικό), Πειραιώς-Δωδεκανήσου, Πειραιώς-Κρήτης και Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης πρέπει να έχουν ολική χωρητικότητα τουλάχιστον 1.700 κόρων. Επίσης η ελάχιστη χωρητικότητα για τις γραμμές Πειραιώς-Σάμου και Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων είναι 1.000 κόροι. Οι παραπάνω περιορισμοί δεν ισχύουν για τις περιπτώσεις δρομολογίων αγόνων γραμμών.

13. Επίσης, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 5 του Π.Δ. 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α' 107), τα οχηματαγωγά

πλοία ανοικτού τύπου μπορούν να εκτελούν πλόες μόνο:

α) σε προστατευμένες περιοχές[42],

β) σε ειδικά προστατευμένες περιοχές[43], εφ' όσον οι περιοχές αυτές δεν έχουν τακτική σύνδεση με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, και

γ) μεταξύ ελληνικών λιμανιών ή όρμων, συνολικής διαδρομής όχι μεγαλύτερης από 6 ναυτικά μίλλια.

14. Οι διατάξεις που διέπουν την δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας περιέχονται στον ΚΔΝΔ και σε μια σειρά διαταγμάτων, το πλέον πρόσφατο των οποίων είναι το Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249), το οποίο λόγω της σπουδαιότητάς του θα παρατεθεί σχεδόν αυτούσιο στις επόμενες παραγράφους. Το **άρθρο 169** του ΚΔΝΔ διακρίνει τις δρομολογιακές περιόδους

«... εις χειμερινήν, ήτις περιλαμβάνει το από 1ης Νοεμβρίου μέχρι 31ης Μαρτίου χρονικόν διάστημα, εις θερινήν, ήτις περιλαμβάνει το από 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου διάστημα και εις ενιαύσιον, περιλαμβάνουσαν την χειμερινήν και την εν συνεχεία θερινήν».

15. Το **άρθρο 172** του ΚΔΝΔ παρέχει στον Υπουργό την δυνατότητα να καθορίζει πριν από την προβλεπόμενη προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες (βλέπε παράγραφο 16), για τις κύριες δρομολογιακές γραμμές και για την χειμερινή, θερινή ή ενιαύσιο περίοδο:

α) τη σειρά προσέγγισης στα λιμάνια κάθε δρομολογιακής γραμμής,

β) την απαιτούμενη πυκνότητα των δρομολογίων, και

γ) το ωράριο εκτέλεσης των δρομολογίων.

16. Το **άρθρο 171** του ΚΔΝΔ, αφού διακρίνει τις δρομολογήσεις σε:

i) τακτικές, που αφορούν την εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια μιας περιόδου,

ii) έκτακτες, που αφορούν δρομολογήσεις που αρχίζουν μετά την έναρξη μιας περιόδου και διαρκούν μέχρι τη λήξη της, και

iii) περιοδικές, που αφορούν δρομολογήσεις ακόμη μικρότερης διάρκειας, ορίζει τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων από τους πλοιοκτήτες ως εξής:

---

[42] Ως προστατευμένη περιοχή καθορίζεται εκείνη που συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 15%, και

β) η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά την διάρκεια του πλου τα 10 ναυτικά μίλλια.

[43] Ως ειδικά προστατευμένη περιοχή καθορίζεται εκείνη που συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 25%, και

β) η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά την διάρκεια του πλου τα 10 ναυτικά μίλλια.

«Επί των τακτικών δρομολογήσεων αι αιτήσεις των ενδιαφερομένων υποβάλλονται... εντός του πρώτου δεκαημέρου του μηνός Σεπτεμβρίου διά την χειμερινήν ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον και εντός του τελευταίου δεκαημέρου του μηνός Φεβρουαρίου δια την θερινήν δρομολογιακήν περίοδον.

Επί των εκτάκτων και των περιοδικών δρομολογήσεων αι σχετικαί αιτήσεις υποβάλλονται ωσαύτως εις τας αρμοδίας αρχάς εντός ευλόγου προθεσμίας προ της αιτουμένης δρομολογήσεως».

17. Το ίδιο άρθρο του ΚΔΝΔ ορίζει:

«Αι εις την αρμοδιότητα του Υπουργείου υπαγόμεναι περιπτώσεις δρομολογήσεως πλοίων και καθορισμού δρομολογίων [βλέπε παράγραφο 11] υπόκεινται εις την έγκρισιν του Υπουργού μετά γνώμην [της] Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών...».

Η σύνθεση και αρμοδιότητες της Γνωμοδοτικής Επιτροπής καθορίζονται με το Π.Δ. 259/3-6-88 (βλέπε παράγραφο 31).

18. Τα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) ορίζουν τους γενικούς όρους βάσει των οποίων εγκρίνονται οι δρομολογήσεις, ως εξής:

«**Άρθρον 3**. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν διαμορφούνται κατά τας εκάστοτε υφισταμένας συγκοινωνιακάς ανάγκας, η περί των οποίων εκτίμησις διενεργείται επί τη βάσει:

α) Των στατιστικών στοιχείων περί της διακινήσεως του αριθμού των επιβατών και οχημάτων κατά προηγουμένας δρομολογιακάς περιόδους και της προβλεπομένης τοιαύτης κατά την υπό εξυπηρέτησιν περίοδον.

β) Της ιδιομορφίας της δρομολογιακής γραμμής αναλόγως της μιλλιομετρικής αποστάσεως και των προεχόντων χαρακτηριστικών της υπό εξυπηρέτησιν διακινήσεως (επιβατών-οχημάτων) και

γ) παντός ετέρου συντρέχοντος πραγματικού στοιχείου το οποίον άγει εξ αντικειμένου εις την τοιαύτην κρίσιν, πάντων τούτων ελευθέρως εκτιμωμένων.

«**Άρθρον 4**. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν ως σκοπούσαι εις την πραγματικήν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, διενεργούνται επί τη βάσει των προσόντων των προσφερομένων πλοίων, ως ταύτα προκύπτουν εκ της συνολικής εκτιμήσεως:

α) της μεταφορικής των ικανότητος εις επιβάτας και οχήματα,

β) της ηλικίας των,

γ) της ταχύτητός των και

δ) της δυνατότητος ασφαλούς κατάπλου ή προσορμίσεώς των εις τους λιμένας της δρομολογιακής γραμμής, άνευ λήψεως ιδιαιτέρων μέτρων, επιφυλασσομένης πάντοτε της ισχύος και των ειδικωτέρων ορισμών του παρόντος, των αναφερομένων εις την κατά κατηγορίαν πλοίων προς δρομολόγησιν εις εκάστην κατηγορίαν γραμμής».

Επίσης, ο ισχύων Νόμος 5570/17-8-32 παρέχει την δυνατότητα στον Υπουργό (τότε Υφυπουργό Ε.Ν.) να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους πλοιοκτήτες δρομολόγια

«επί τω τέλει όπως:

α) μη συμπίπτη αναχώρησις περισσοτέρων του ενός πλοίων διά την αυτήν γραμμήν εφ' όσον αι ανάγκαι της συγκοινωνίας δεν υπαγορεύουν τούτο,

β) εναλλάσσηται ει δυνατόν καθ' ωρισμένην χρονικήν περίοδον, ουχί ελάσσονα του δεκαπενθημέρου, η ημέρα της εκ Πειραιώς αναχωρήσεως των εξυπηρετούντων την αυτήν γραμμήν ατμοπλοίων και

γ) διατίθηται το δι' εκάστην δρομολογιακήν γραμμήν κατάλληλον από απόψεως ασφαλείας, ανέσεως και ταχύτητος επιβατηγόν ατμόπλοιον».

19. Ειδικότερα, η δρομολόγηση πλοίων και ο καθορισμός δρομολογίων στις κύριες δρομολογιακές γραμμές διέπεται από τα άρθρα 5 και 6 του Π.Δ. 684/17-9-76:

«**Άρθρον 5.** 1. Κατά την χειμερινήν ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τας κυρίας δρομολογιακάς γραμμάς τα αναγκαιούντα προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών πλοία, προτιμωμένων κατά σειράν προτεραιότητος των διαθετόντων τα μείζονα προσόντα, ως ταύτα αναφέρονται εις το προηγούμενον άρθρον [βλέπε παράγραφο 18]. Επ' ίσοις όροις προσόντων προτιμώνται εις τας τοιαύτας δρομολογήσεις τα πλοία τα ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων, κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου, της μεταξύ πάντων τούτων μεταχειρίσεως προσδιοριζομένης εκ του ύψους των προσόντων των.

2. Επί των υποβαλλομένων αιτήσεων προς δρομολόγησιν εις τας εν τη προηγουμένη παραγράφω γραμμάς ο Υπουργός επί τω τέλει πληρεστέρας εξυπηρετήσεως των συγκοινωνιακών αναγκών δύναται, τηρουμένης της κατά τον Κώδικα διαδικασίας, να επιφέρη, καθ' ο μέρος δεν ήσκησεν πρότερον την κατά το άρθρον 172 του Κώδικος [βλέπε παράγραφο 15] αρμοδιότητά του περί του υποχρεωτικού καθορισμού των δρομολογιακών γραμμών, τροποποιήσεις, διορθώσεις, και προσαρμογάς ως προς

α) τας ημέρας και ώρας των αιτουμένων δρομολογίων,

β) την σειράν και τον αριθμόν των λιμένων προσεγγίσεως και

γ) την εξασφάλισιν παραμονής των πλοίων τουλάχιστον επί έξι (6) ώρας εις τον αφετήριον λιμένα μεταξύ δύο διαδοχικών δρομολογίων. Εάν δεν είναι εκ των πραγμάτων εφικτή η τοιαύτη επί εξάωρον παραμονή ο Υπουργός υπό την ως άνω διαδικασίαν, δύναται να επιβάλη διανυκτέρευσιν των πλοίων άπαξ της εβδομάδος εις τον αφετήριον λιμένα.

Άρθρον 6. 1. Πλοία δρομολογηθέντα δι' ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον συνεχίζουν τα εγκεκριμένα δρομολόγια και κατά το θερινόν τμήμα αυτής εφ' όσον, κατά το προηγηθέν χειμερινόν τμήμα της, δεν διέκοψαν τα δρομολόγιά των επί χρόνον μείζονα του εν άρθροις 173 και 175 του Κώδικος [βλέπε παράγραφο 24] προβλεπομένου άμα δε και ετήρησαν τας εκ του άρθρου 174

του αυτού Κώδικος [βλέπε παράγραφο 25] τυχόν απορρεούσας υποχρεώσεις των περί διατηρήσεως του πληρώματος κατά τους χειμερινούς μήνας, του γεγονότος τούτου δυναμένου να βεβαιωθή και δι' υπευθύνου δηλώσεως του εφοπλιστού κατά τας διατάξεις του Ν.Δ. 105/1969 «περί ατομικής ευθύνης του δηλούντος ή βεβαιούντος».

2. Εάν δεν υπάρχουν πλοία της προηγουμένης παραγράφου δυνάμενα να καλύψουν τας συγκοινωνιακάς ανάγκας γραμμής τινός κατά την θερινήν περίοδον, προτιμώνται επ' ίσοις όροις μεταξύ των, επόμενα τη τάξει τούτων, πλοία εξυπηρετήσαντα την ιδίαν γραμμήν κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον και τηρήσαντα, κατά την περίοδον ταύτην, τας εν τη προηγουμένη παραγράφω υποχρεώσεις.

3. Εάν δεν υπάρχουν πλοία των προηγουμένων παραγράφων δυνάμενα να καλύψουν τας συγκοινωνιακάς ανάγκας γραμμής τινός δρομολογούνται, υπό τους εν άρθρω 5 παρ. 1 όρους, έτερα πλοία.

4. Κατά τον καθορισμόν και την εν γένει διάρθρωσιν των θερινών δρομολογίων εφαρμόζονται αναλόγως οι ορισμοί της παραγράφου 2 του προηγουμένου άρθρου».

20. Αντίστοιχα, οι διατάξεις που διέπουν τη δρομολόγηση πλοίων και τον καθορισμό δρομολογίων στις δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές περιέχονται στα άρθρα 7,8 και 12 του ιδίου Π.Δ/τος για δρομολόγια εντός «προσπισμένων περιοχών»[44], και τα άρθρα 9, 10, 11 και 12 για δρομολόγια εκτός προσπισμένων περιοχών:

«**Άρθρον 7**. 1. Κατά την χειμερινήν ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τας εντός προσπισμένων περιοχών δευτερευούσας δρομολογιακάς γραμμάς, τα αναγκαιούντα προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών επιβατηγά οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) και επιβατηγά μη οχηματαγωγά (κοινά) πλοία, προτιμωμένων κατά σειράν προτεραιότητος εξ εκάστης κατηγορίας των διαθετόντων τα μείζονα προσόντα ως εν άρθρω 4 του παρόντος [βλέπε παράγραφο 18] ορίζονται. Επ' ίσοις όροις εξ εκάστης κατηγορίας πλοίων προτιμώνται εις την τοιαύτην δρομολόγησιν πλοία ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου.

2. Κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων εις τας γραμμάς της προηγουμένης παραγράφου δύναται η αρμοδία αρχή να εγκρίνη, αναλόγως των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών και των ειδικωτέρων χαρακτηριστικών εκά-

[44] Σύμφωνα με το Β.Δ. 93/2-2-70 (ΦΕΚ Α' 28), ως «προσπισμέναι περιοχαί» καθορίζονται οι εξής: Κερκύρας-Ηγουμενίτσας, Ακτίου-Πρεβέζης, Ληξουρίου-Αργοστολίου, Ρίου-Αντιρρίου, Ιτέας-Αιγίου, Πειραιώς-Πόρου, Περάματος-Παλουκίων, Φανερωμένης-Πάχης Μεγάρων, Ωρωπού-Ερετρίας, Γλύφας-Αγιοκάμπου, Κεραμωτής-Θάσου, Καβάλας-Πρίνου, Αρκίτσας-Αιδηψού, Πατρών-Κρυονερίου, Χίου-Οινουσών και Χίου-Τσεσμέ.

στης γραμμής, είτε ως προς εκάστην κατηγορίαν πλοίων κεχωρισμένως, είτε και δι' αμφοτέρας, τα ακόλουθα συστήματα δρομολογίων:

α) την ένταξιν εκάστης κατηγορίας εις ίδιον κύκλωμα δρομολογίων, καθοριζόμενον ως προς τας ημέρας και ώρας εξυπηρετήσεώς των υπό της αρμοδίας Αρχής. Εν τη περιπτώσει ταύτη άπαντα τα ανήκοντα εις την αυτήν κατηγορίαν πλοία, ασχέτως προσόντων και εφ' όσον εκτελούν τας αυτάς προσεγγίσεις, τυγχάνουν της αυτής μεταχειρίσεως, εναλλασσόμενα εν σειρά εις την εξυπηρέτησιν του κυκλώματος. Εις την περίπτωσιν λειτουργούντος του συστήματος τούτου, ήθελεν αναγνωρισθεί εις τινα των πλοίων του κυκλώματος η επέκτασις των πλόων των εις λιμένας πέραν αυτού, τα πλοία ταύτα δύναται να λαμβάνουν ίδια δρομολόγια εντός του κυκλώματος, εφ' όσον η τοιαύτη επέκτασις δεν παρακωλύει την λειτουργίαν του κυκλώματος, εις ο ούτω εξακολουθούν παραμένοντα,

β) την έγκρισιν εις άπαντα τα πλοία εκάστης κατηγορίας ιδίων [ιδιαιτέρων] δρομολογίων καθοριζομένων κατ' εκτίμησιν των καθ' έκαστα προσόντων των και των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών,

γ) ισχύοντος του εν εδαφ. (α) συστήματος δρομολογίων εις τινα γραμμήν δύναται να εγκριθεί διά τινα πλοία, διαθέτοντα ουσιωδώς μείζονα προσόντα ιδία εξ απόψεως μεταφορικής ικανότητος ή ταχύτητος, η εκτέλεσις ιδίων δρομολογίων εφ' όσον ούτω εξυπηρετούνται επί το πληρέστερον υφιστάμεναι τουριστικαί ανάγκαι και

δ) σε δρομολογιακές γραμμές που είναι δρομολογημένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου ή Ε/Γ πλοία, όταν απαγορεύεται η εκτέλεσις δρομολογίων ορισμένων κατηγοριών πλοίων εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών, διά την εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών της γραμμής, η αρμοδία διά την δρομολόγησιν Αρχή δύναται να επιβάλλει την εκτέλεσιν προσθέτων εκτάκτων δρομολογίων σε δρομολογημένα στην γραμμή αυτή πλοία, για τα οποία δεν ισχύει η απαγόρευσις[45].

3. Εάν τα δρομολογημένα πλοία καθ' υποχρέωσιν εκ κειμένων διατάξεων είναι πλείονα των αναγκαιούντων προς εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, τα δρομολόγια εκάστου συστήματος της αντιστοίχου γραμμής εκτελούνται εκ περιτροπής υπό ομάδων πλοίων κατά τα εν τούτω υπό της αρμοδίας αρχής οριζόμενα.

Άρθρον 8. 1. Πλοία δρομολογηθέντα δι' ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον εις τας εν παρ. 1 του προηγουμένου άρθρου γραμμάς δικαιούνται συνεχίσεως και κατά το θερινόν τμήμα αυτής των δρομολογίων των εντός του αντιστοίχου συστήματος της κατά την χειμερινήν περίοδον δρομολογήσεώς των εφ' όσον,

[45] Η περίπτωση (δ) προστέθηκε με το Π.Δ. 273/22-5-89 (ΦΕΚ Α' 129).

κατά την διάρκειάν της, δεν διέκοψαν τα δρομολόγιά των επί χρόνον μείζονα του εν άρθρω 173 του Κώδικος [βλέπε παράγραφο 24] προβλεπομένου, άμα δε και ετήρησαν την τυχόν ανακύπτουσαν υποχρέωσίν των περί διατηρήσεως του πληρώματος κατά τους χειμερινούς μήνας, του γεγονότος τούτου, δυναμένου να βεβαιωθή και δι' υπευθύνου δηλώσεως του εφοπλιστού κατά τας διατάξεις του Ν.Δ. 105/1969 «περί ατομικής ευθύνης του δηλούντος ή βεβαιούντος».

2. Εάν τα πλοία της προηγουμένης παραγράφου γραμμής τινος είναι δι' οιονδήποτε λόγον, ανεπαρκή προς εξυπηρέτησιν των αναγκών του αντιστοίχου συστήματος, δρομολογούνται εις τούτο και έτερα τοιαύτα εκ των προσφερομένων κατά λόγον των προσόντων των προς συμπλήρωσιν του αναγκαιούντος αριθμού. Επί ίσων προσόντων προτιμώνται εις τας τοιαύτας δρομολογήσεις τα πλοία τα ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώς μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ως και τα δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων, κατόπιν συνηγορίας του Υπουργείου, της μεταξύ τούτων μεταχειρίσεως προσδιοριζομένης εκ του ύψους των προσόντων των.

3. Εάν εις γραμμήν τινα εκ των εν παραγράφω 1 του προηγουμένου άρθρου αναφερομένων τα δρομολόγια είχον καθορισθή μόνον διά την χειμερινήν περίοδον, κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων της αμέσως επομένης θερινής περιόδου, προτιμώνται κατά την δρομολόγησιν προς εξυπηρέτησιν του αντιστοίχου συστήματος πλοία, άτινα εξετέλεσαν τα δρομολόγια του αυτού συστήματος κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εξεπλήρωσαν τας υποχρεώσεις των περί ων η παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

4. Εν ανεπαρκεία των κατά την προηγουμένην παράγραφον πλοίων προς εξυπηρέτησιν κατά την θερινήν περίοδον δρομολογίων εντός του αντιστοίχου συστήματος, δρομολογούνται και έτερα τοιαύτα υπό τας προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, εφαρμοζομένας αναλόγως.

5. Εφ' όσον η αρμοδία αρχή ήθελε κρίνει ότι, προς πληρεστέραν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών κατά την θερινήν περίοδον επιβάλλεται η μεταβολή του κατά την χειμερινήν περίοδον τηρηθέντος συστήματος δρομολογίων εις έτερον τοιούτον μετά την δρομολόγησιν των πλοίων άτινα πληρούν τας προϋποθέσεις της παρ. 1 του παρόντος, αναλόγως εφαρμοζομένας, δρομολογούνται και έτερα πλοία μέχρι συμπληρώσεως του αναγκαιούντος αριθμού, προτιμωμένων εν σειρά:

α) πλοίων δρομολογηθέντων κατά την χειμερινήν περίοδον και εκπληρωσάντων τας εν άρθροις 173 και 174 του Κώδικος [βλέπε παραγράφους 24-25] υποχρεώσεις των και

β) ετέρων πλοίων κατά λόγον των προσόντων των άμα δε και υπό τους λοιπούς όρους της παρ. 2.

Άρθρον 9. 1. Κατά την χειμερινήν ή ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον δρομολογούνται εις τας εκτός προησπισμένων περιοχών δευτερευούσας δρομο-

λογιακάs γραμμάs τα αναγκαιούντα προs εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών Ε/Γ-Ο/Γ και κοινά πλοία, προτιμωμένων εν σειρά εξ εκάστηs κατηγορίαs των διαθετόντων τα μείζονα προσόντα ωs εν άρθρω 4 του παρόντοs [βλέπε παράγραφο 18] ορίζονται.

Επ' ίσοιs όροιs δι' εκάστην κατηγορίαν, προτιμώνται εις την τοιαύτην δρομολόγησιν πλοία ναυπηγηθέντα ή ουσιωδώs μετασκευασθέντα εν Ελλάδι ωs και δανειοδοτηθέντα υπό ημεδαπών πιστωτικών φορέων κατόπιν συνηγορίαs του Υπουργείου.

2. Η κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων τηs προηγουμένηs παραγράφου 1 αρμοδία αρχή, κατ' εκτίμησιν των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών εν συναρτήσει προs τα προσόντα των προσφερομένων προs δρομολόγησιν πλοίων δύναται να εγκρίνη κατά κατηγορίαs πλοίων, είτε την εκτέλεσιν ιδίων [ιδιαιτέρων] δρομολογίων, είτε τον καθορισμόν ιδίου κυκλώματοs δρομολογίων καθορίζουσα τασ ημέραs και ώραs εκτελέσεωs αυτών.

Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώσει δύναται να καθορίζηται όπωs τα πλοία είτε εναλλάσσωνται εν σειρά κατά την εκτέλεσιν των δρομολογίων τούτων, είτε μετέχουν εις ταύτα ποσοστιαίωs κατά λόγον των προσόντων των.

Εν τη εκτελέσει των εναλλακτικών τούτων δρομολογίων εφαρμόζεται πάντοτε η διάταξιs τηs παρ. 3 άρθρου 7 του παρόντοs υπό τασ εν αυτή προϋποθέσειs και όρουs.

Άρθρον 10. Πλοία δρομολογηθέντα δι' ενιαύσιον δρομολογιακήν περίοδον εις ίδια, εναλλακτικά ή κατά ποσοστιαίαν συμμετοχήν δρομολόγια, δικαιούνται συνεχίσεωs τούτων και κατά το θερινόν τμήμα ταύτηs υπό τασ προϋποθέσειs τηs παρ. 1 του άρθρου 8 του παρόντοs, εφαρμοζομένασ αναλόγωs. Εν περιπτώσει ανεπαρκείαs τούτων διά την θερινήν περίοδον δρομολογούνται μέχρι συμπληρώσεωs του αναγκαιούντοs αριθμού κατά κατηγορίαν, πλοία εξυπηρετήσαντα την γραμμήν κατά την αμέσωs προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εκπληρώσαντα τασ εκ των διατάξεων των άρθρων 173 και 174 του Κώδικοs [βλέπε παραγράφουs 24 - 25] απορρεούσασ υποχρεώσειs. Εν ανεπαρκεία δε και των τελευταίων τούτων δρομολογούνται και έτερα πλοία υπό τασ προϋποθέσειs τηs παρ. 2 του άρθρου 8 του παρόντοs, εφαρμοζομένασ αναλόγωs.

Άρθρον 11. Κατά τον καθορισμόν των δρομολογίων τηs θερινήs περιόδου η αρμοδία αρχή δύναται, κατ' εκτίμησιν των υπό εξυπηρέτησιν συγκοινωνιακών αναγκών και εν συναρτήσει προs τα προσόντα των πλοίων, ν' αποφασίση την μεταβολήν εγκριθέντων δρομολογίων από τηs χειμερινήs περιόδου ωs ιδίων, εναλλακτικών ή κατά ποσοστιαίαν συμμετοχήν δρομολογίων εις έτερον εκ τούτων σύστημα εξυπηρετήσεωs. Εις την περίπτωσιν ταύτην πλοία έχοντα ενιαύσιον δρομολόγησιν ανεξαρτήτωs του συστήματοs δρομολογήσεώs

των και εφ' όσον εξυπηρέτησαν την γραμμήν κατά την προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εξεπλήρωσαν τας εκ των άρθρων 173 και 174 του Κώδικος υποχρεώσεις συνεχίζουν τα δρομολόγιά των κατά την θερινήν περίοδον εντός του υπό της αρμοδίας Αρχής καθοριζομένου συστήματος. Εν ανεπαρκεία τούτων δρομολογούνται μέχρι συμπληρώσεως του αναγκαιούντος αριθμού κατά κατηγορίαν πλοία εξυπηρετήσαντα την γραμμήν κατά την αμέσως προηγουμένην χειμερινήν περίοδον άμα δε και εκπληρώσαντα τας εκ των διατάξεων των άρθρων 173 και 174 του Κώδικος υποχρεώσεις. Εν ανεπαρκεία δε και των τελευταίων τούτων δρομολογούνται και έτερα πλοία υπό τας προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρου 8 του παρόντος.

Άρθρον 12. Κατά τον εν γένει καθορισμόν των δρομολογίων εις τας περί ων τα άρθρα 7 έως 12 δρομολογιακάς γραμμάς τηρούνται και αι ακόλουθαι αρχαί:

1. Δύναται να επιβάλλεται η εκτέλεσις και ιδίων δρομολογίων προς μεταφοράν οχληρών και επικινδύνων φορτίων, αναλόγως των υφισταμένων αναγκών.

2. Τα εκάστοτε δρομολογημένα πλοία δεν υποχρεούνται εις απομάκρυνσιν εκ των γραμμών, ας εξυπηρετούν, συνεπεία δρομολογήσεως ετέρων πλοίων, ανεξαρτήτως προσόντων των τελευταίων, εκτός εάν διέκοψαν την εκτέλεσιν των δρομολογίων των επί χρόνον μείζονα του προβλεπομένου υπό του άρθρου 173 του Κώδικος, ή άνευ εγκρίσεως της αρμοδίας αρχής, ήτις όμως εν πάση περιπτώσει δεν δύναται να υπερβαίνη τας δύο (2) συνεχείς δρομολογιακάς περιόδους ή μίαν ενιαύσιον τοιαύτην.

3. Πλοία εξυπηρετήσαντα δευτερευούσας γραμμάς εις ας η επιβατική ή οχηματική κίνησις εμειώθη ή εξέλιπεν συνεπεία αναπτύξεως παραλλήλων μέσων συγκοινωνίας (ως π.χ. η διάνοιξις οδικών αρτηριών) μεταδρομολογούνται τη αιτήσει των ενδιαφερομένων εις ετέρας τοιαύτας αίτινες κατά προτίμησιν απερρόφησαν την ανωτέρω επιβατικήν και οχηματικήν κίνησιν και εφ' όσον αι τελευταίαι αύται εξυπηρετούνται διά πλοίων ομοειδών κατηγοριών. Εφ' όσον αι αρμόδιαι αρχαί εις τας ανωτέρω γραμμάς είναι διάφοροι, αι μεταδρομολογήσεις συντελούνται δι' αποφάσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της [Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών].

4. Εφ' όσον εφαρμόζεται σύστημα εναλλακτικών ή εναλλακτικών κατά ποσοστιαίαν συμμετοχήν δρομολογίων η αρμοδία αρχή ανακοινοί εις τους ενδιαφερομένους εφοπλιστάς τα εις έκαστον πλοίον αντιστοιχούντα δρομολόγια διά χρονικόν διάστημα εκάστοτε, κατ' ελάχιστον δέκα (10) και κατά μέγιστον δέκα πέντε (15) ημερών, προκειμένου ούτοι να δύνανται να ανακοινούν ταύτα διά του τύπου ή δι' ετέρου προσφόρου μέσου προς πληροφόρησιν του κοινού και επιχειρηματικήν διαφήμισιν των πλοίων των».

Οι παραπάνω διατάξεις των άρθρων 7 έως 12 του Π.Δ. 684/17-9-76 ισχύουν και για τις τοπικές δρομολογιακές γραμμές εντός ή εκτός «προπσπισμένων περιοχών».

21. Τα περί αποδοχής των εγκεκριμένων δρομολογίων ορίζονται στο άρθρο 15 του ιδίου Π.Δ/τος:

«**Άρθρο 15**. 1. Εντός τριημέρου αποκλειστικής προθεσμίας από της κοινοποιήσεως εις τον ενδιαφερόμενον της πράξεως της αρμοδίας Αρχής περί εγκρίσεως των δρομολογίων, ούτος δικαιούται να δηλώσει εγγράφως εις την αρχήν την μη αποδοχήν των, προτείνων νέαν δρομολόγησιν του πλοίου του. Εν τη περιπτώσει ταύτη η αίτησίς του κρίνεται επί τη βάσει των διαμορφωθέντων και γενομένων αποδεκτών εις την γραμμήν δρομολογίων ετέρων πλοίων άτινα, εν πάση περιπτώσει δεν θίγονται εκ της δρομολογήσεως του πλοίου του αντιλέξαντος εφοπλιστού. Πάντως εφ' όσον ο ενδιαφερόμενος ήρξατο της εκτελέσεως των δρομολογίων και προ έτι της παρελεύσεως της ανωτέρω προθεσμίας, δεν δικαιούται εις υποβολήν αντιρρήσεως καθ' ο αποδεχθείς ταύτα.

2. Ο ενδιαφερόμενος εφοπλιστής δεν δικαιούται να αποποιηθή εγκριθέν δρομολόγιον εφ' όσον η κατά την παρ. 2 του άρθρου 5 ρυθμιστική αρμοδιότης του Υπουργού:

α) περιωρίσθη εις την προσθήκην ή περικοπήν μέχρι δύο (2) λιμένων κεχωρισμένως διά το τμήμα μεταβάσεως ή και επιστροφής του δρομολογίου και

β) η ανωτέρω προσθήκη ή περικοπή δεν υπερβαίνει το 1/10 της μιλλιομετρικής αποστάσεως της υπό του ενδιαφερομένου αιτηθείσης δρομολογιακής γραμμής».

22. Τα **άρθρα 16** και **17** του ιδίου Π.Δ/τος ορίζουν ότι οι δρομολογιακές γραμμές εξυπηρετούνται από Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που είτε κατά την δημοσίευση του διατάγματος (17-9-76) ήταν δρομολογημένα ή τελούσαν εν ακινησία λόγω της ετήσιας επιθεώρησης ή επισκευών, είτε ήταν αγορασμένα ή επρόκειτο να αγορασθούν στον επόμενο από την δημοσίευση μήνα ή είχε παρασχεθεί μέχρι την 17-9-76 συνηγορία του Υπουργού «περί παροχής πιστωτικών διευκολύνσεων υπό ημεδαπού πιστωτικού ιδρύματος ή οργανισμού ή παροχής συναλλαγματικών διευκολύνσεων». Συνάγεται από τα παραπάνω ότι όλα τα υπάρχοντα κατά την 17-10-76 ελληνικά Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοία είχαν δικαίωμα δρομολόγησης στο ακτοπλοϊκό δίκτυο, ανεξάρτητα από τις τότε επικρατούσες συγκοινωνιακές ανάγκες.

23. Τα της ένταξης νέων Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ορίζονται από το άρθρο 18 του ιδίου Π.Δ/τος, το οποίο έχει ως εξής:

«**Άρθρο 18.** 1. ... ενδιαφερόμενοι εφοπλισταί προς πρόσκτησιν πλοίων, εξαιρέσει των ξυλίνων πετρελαιοκινήτων, διά μελλοντικήν ένταξίν των, εις την εξυπηρέτησιν των εν γένει ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποχρεούνται όπως υποβάλουν αίτησιν εις την αρμοδίαν αρχήν, αιτούντες την χορήγησιν αδείας σκοπιμότητος περί της δρομολογήσεως των πλοίων των, είτε εις τας κυρίας γραμμάς εν γένει, είτε εις συγκεκριμένην κυρίαν, δευτερεύουσαν ή τοπικήν

δρομολογιακήν γραμμήν περιγράφοντες τα κύρια κατά προσέγγισιν στοιχεία πλοίου (κοινών ή Ε/Γ-Ο/Γ, ολική και καθαρά χωρητικότης, ταχύτης, έτος ναυπηγήσεως, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας κατά θέσεις και εν τω συνόλω ή εις οχήματα κατά κατηγορίας) ως και τον προβλεπόμενον χρόνον ετοιμότητός του προς δρομολόγησιν. Η εν λόγω άδεια σκοπιμότητος, ήτις δέον να παρέχεται πάντοτε είναι άσχετος, προς την υπό του Υπουργείου χορηγουμένην συνηγορίαν κατά τας εκάστοτε ισχυούσας διαδικασίας προς παροχήν πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων διά την απόκτησιν πλοίου[46].

2. Αι κατά το άρθρον 1. Π.Δ. 814/1974 αρμόδιαι Αρχαί [«αι Λιμενικαί Αρχαί, εις την τοπικήν δικαιοδοσίαν των οποίων υπάγονται οι αφετήριοι λιμένες των δρομολογιακών γραμμών»], εις ας πλην του Υπουργείου υποβάλλονται αι κατά την προηγουμένην παράγραφον αιτήσεις γνωμοδοτούν επί της σκοπιμότητος της αιτουμένης εντάξεως. Τόσον επί των αιτήσεων τούτων όσον και των υποβαλλομένων απ' ευθείας εις το Υπουργείον αποφασίζει ο Υπουργός, μετά γνώμην της... [Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών]..., εντός προθεσμίας εξήκοντα (60) ημερών από της περιελεύσεώς των εις το Υπουργείον καθορίζων άμα και τον χρόνον ετοιμότητος προς δρομολόγησιν του σκάφους, δυνάμενον να παραταθή διά μεταγενεστέρας αποφάσεως το πολύ μέχρις ενός (1) έτους.

3. Η κατά την παρ. 2 άδεια σκοπιμότητος διά την εξυπηρέτησιν συγκεκριμένης δρομολογιακής γραμμής, υποχρεοί τον οικείον εφοπλιστήν εις την διαρκή εξυπηρέτησιν διά του πλοίου του, κατά τας κειμένας διατάξεις, της γραμμής ταύτης. Κατ' εξαίρεσιν δύναται ο Υπουργός, μετά σύμφωνον γνώμην της ... [Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών]..., να εγκρίνη την πρόσκαιρον ή οριστικήν απαλλαγήν του εφοπλιστού εκ της ανωτέρω υποχρεώσεως μετά προσθέτων ή μη όρων, εφ' όσον τούτο δικαιολογείται, είτε προς ικανοποίησιν συγκοινωνιακών αναγκών ετέρας κυρίας γραμμής, είτε επί τω λόγω ότι η παραμονή του πλοίου εις την εκάστοτε υπ' αυτού εξυπηρετουμένην γραμμήν αποβαίνει όλως ασύμφορος εις τον οικείον εφοπλιστήν. Εφ' όσον η κατά τα ανωτέρω εκάστοτε μεταβολή των δρομολογιακών υποχρεώσεων του πλοίου συντελείται προ της εκπληρώσεως των εκ των παρασχεθεισών πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων απορρεουσών υποχρεώσεων, απαιτείται και

[46] Η τελευταία πρόταση της παραγράφου αυτής απαιτεί κάποια επεξήγηση. Με τη φράση «η ... άδεια σκοπιμότητος, ήτις δέον να παρέχεται πάντοτε ...», η σύνταξη της οποίας οδηγεί σε τελείως διαφορετική ερμηνεία, ο νομοθέτης εννοεί ότι η εγκεκριμένη άδεια σκοπιμότητος είναι αυστηρά προϋπόθεση δρομολόγησης. Σημειώνεται, επίσης, ότι με την ίδια πρόταση της διάταξης, είναι δυνατόν να χορηγηθεί από το Υπουργείο συνηγορία προς παροχή πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων αλλά να μην εγκριθεί άδεια σκοπιμότητος προς ένταξη στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Προφανώς ο νομοθέτης είχε υπ' όψιν του την παροχή διευκολύνσεων σε κρουαζιερόπλοια, πλοία γραμμής Ελλάδος-Ιταλίας κλπ.

η γνώμη του παράσχοντος τας εν λόγω διευκολύνσεις οικείου φορέως».

Επίσης στο αμέσως επόμενο άρθρο ορίζεται:

«Αι το πρώτον περί ων ... [το άρθρο 18] ... δρομολογήσεις είναι υποχρεωτικαί διά την αρμοδίαν αρχήν ασχέτως προσόντων των εν αυτοίς πλοίων και συγκοινωνιακών αναγκών, τηρούνται όμως ως προς την μεταχείρισιν των πλοίων τούτων εν τη δρομολογήσει αι οικείαι περί τούτου διατάξεις».

24. Σημαντικές θεωρούνται και οι διατάξεις περί διακοπής δρομολογίων, καθώς αυτές άπτονται της εποχικότητας που χαρακτηρίζει την ακτοπλοϊκή κίνηση της χώρας μας. Το **άρθρο 173** του ΚΔΝΔ ορίζει:

«1. Διακοπή εκτελέσεως των ... εγκρινομένων δρομολογίων επιτρέπεται εις τας κατωτέρω περιπτώσεις:

α) δι' ετησίαν επιθεώρησιν του πλοίου και επί χρονικόν διάστημα μέχρις 60 ημερών κατόπιν αιτήσεως του εφοπλιστού, γνωματεύσεως της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και εγκρίσεως του Υπουργείου,

β) προς αποκατάστασιν ζημίας ή βλάβης και επί χρονικόν διάστημα κρινόμενον προς τούτο ως αναγκαίον υπό τας αυτάς ως εν τη προηγουμένη διατάξει προϋποθέσεις,

γ) προς εκτέλεσιν μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάστασιν των κυρίων μηχανών προώσεως ή των λεβήτων. Αι εργασίαι αύται δέον να εκτελούνται μόνον κατά την διάρκειαν της ακινησίας λόγω ετησίας επιθεωρήσεως, εφ' όσον δε καθίσταται αναγκαία η συνέχισίς των και πέραν ταύτης, τηρουμένης της εν τη περιπτώσει α' διαδικασίας, επιτρέπεται η προς ολοκλήρωσίν των παράτασις της ακινησίας του πλοίου επί 30 εισέτι ημέρας μετά την λήξιν της ετησίας επιθεωρήσεως,

δ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανωτέρας βίας ή ετέρας σοβαράς αιτίας (π.χ. δυσμενείς καιρικαί συνθήκαι, έκτακτος επιθεώρησις, καθαρισμός, έκτακται εργασίαι συντηρήσεως). Προς δικαιολόγησιν της ακινησίας του πλοίου διά τας ανωτέρω αιτίας απαιτείται εγγραφή εν τω ημερολογίω του πλοίου, θεώρησις ταύτης υπό της Λιμενικής Αρχής του πρώτου κατάπλου και έγκρισις του Υπουργείου. Εφ' όσον η ακινησία ζητείται διά λόγους εκτάκτου επιθεωρήσεως, καθαρισμού ή εκτάκτων εργασιών συντηρήσεως υποβάλλεται αίτησις προς το Υπουργείον εφ' ης δέον η Επιθεώρησις Εμπορικών Πλοίων να ποιήται σχετικήν εγγραφήν περί των δικαιολογούντων την ακινησίαν λόγων.

2. Επί δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών η κατά τας διατάξεις των περιπτώσεων α, β, γ, και δ της παραγράφου 1 προβλεπομένη έγκρισις του Υπουργείου παρέχεται υπό της κατά περίπτωσιν αρμοδίας προς δρομολόγησιν και καθορισμόν δρομολογίων Αρχής, η δε γνωμάτευσις της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, μετ' απόφασιν του Υπουργού, υπό του τοπικού κλιμακίου της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων.

3. Ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία δρομολογούμενα εις γραμμάς χαρακτηριζομέ-

νας δι' αποφάσεως του Υπουργού ως ιδιάζοντος τουριστικού ενδιαφέροντος, δύνανται να εξυπηρετούν ταύτας επί περίοδον ουχί ελάσσονα των οκτώ μηνών ετησίως, εφ' όσον αι συγκοινωνιακαί ανάγκαι το επιτρέπουν. Κατά την διάρκειαν του υπολοίπου χρόνου, ήτοι της αργίας αυτών, υποχρεούνται εις την διατήρησιν ελαχίστου πληρώματος διά την συντήρησιν μηχανής και σκάφους, αποτελουμένου εξ ενός αξωματικού καταστρώματος, ενός αξιωματικού μηχανής και τριών ανδρών κατωτέρου πληρώματος. Εντός της ως άνω αργίας δέον να εκτελούνται αι εργασίαι περί ων αι περιπτώσεις α' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, των περιπτώσεων β' και δ' εφαρμοζομένων αναλόγως».

Επίσης, σύμφωνα με το **άρθρο 175** του ΚΔΝΔ:

«1. Επί δρομολογιακών γραμμών, η εξυπηρέτησις των οποίων συντελείται [διά εγκρινομένων δρομολογίων], επιτρέπεται ο υποχρεωτικός προγραμματισμός της ακινησίας ενίων ή απάντων των δρομολογουμένων πλοίων προς εκτέλεσιν της ετησίας επιθεωρήσεώς των, δι' αποφάσεως του Υπουργού, εκδιδομένης μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

2. Ο κατά την προηγουμένην διάταξιν προγραμματισμός αφορά εις τον χρονικόν προσδιορισμόν της δι' έκαστον πλοίον ακινησίας προς εκτέλεσιν της κατά την διάταξιν της περιπτώσεως α' της παραγράφου 1 και παραγράφου 3 του άρθρου 173 ετησίας επιθεωρήσεως και επιβάλλεται εν ανάγκη ανεξαρτήτως του χρόνου λήξεως της ισχύος του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου...

3. Δι' αποφάσεως του Υπουργού καθορίζονται αι περιπτώσεις, καθ' ας επιτρέπονται παρεκκλίσεις εκ του προγραμματισμού, ως και αι λοιπαί λεπτομέρειαι εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος άρθρου».

25. Σχετικές με τα παραπάνω είναι και οι διατάξεις που αφορούν την επάνδρωση των ακτοπλοϊκών πλοίων κατά την χειμερινή περίοδο. Το **άρθρο 174** του ΚΔΝΔ ορίζει:

«1. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων α', β' και γ' της παραγράφου 1 του **άρθρου 173** [βλέπε παράγραφο 24], ο εφοπλιστής πλοίου ολικής χωρητικότητος 100 κόρων και άνω, όπερ δρομολογείται διά την θερινήν δρομολογιακήν περίοδον διά τακτικής ή εκτάκτου δρομολογήσεως, υποχρεούται όπως διατηρή το πλοίον του επηνδρωμένον διά πλήρους της κατά τας εκάστοτε κειμένας διατάξεις οργανικής συνθέσεως του πληρώματός του κατά την επομένην χειμερινήν δρομολογιακήν περίοδον ανεξαρτήτως της παρ' αυτού εκτελέσεως ή μη πλόων.

2. Εάν ο εφοπλιστής αντικαταστήση το δρομολογηθέν πλοίο δι' ετέρου, η περί ης η προηγουμένη παράγραφος υποχρέωσις επανδρώσεως υφίσταται διά το αντικαταστήσαν πλοίον. Εν τη περιπτώσει ταύτη η μεταφορά του πληρώματος του αντικατασταθέντος εις το αντικαταστήσαν πλοίον, δεν συνιστά καταγγελίαν της συμβάσεως ναυτολογήσεως εκ μέρους του εφοπλιστού...

4. Πάσα παράβασις των κατά τας διατάξεις των προηγουμένων παραγράφων (1,2) υποχρεώσεων του εφοπλιστού επάγεται την παρ' αυτού υποχρέωσιν

καταβολής εις το παρά τω Ναυτικώ Απομαχικώ Ταμείω Κεφάλαιον Ανεργίας και Ασθενείας Εργατών Θαλάσσης του χρηματικού ποσού όπερ λόγω μισθοδοσίας θα κατεβάλλετο εις τους κατά παράβασιν των ως άνω διατάξεων ελλείποντας εκ της κανονικής και πλήρους συνθέσεως άνδρας του πληρώματος των ως άνω οριζομένων πλοίων και επί πλέον 20% επί του ποσού τούτου».

Με τις διατάξεις αυτής και της προηγουμένης παραγράφου, όπως και με αυτές των παραγράφων 19 και 20, επιδιώκει ο νομοθέτης αφ' ενός μεν την εξασφάλιση παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών κατά την χειμερινή περίοδο, αφ' ετέρου δε την αποφυγή αθέμιτου ανταγωνισμού. Δεδομένης της υψηλής ακτοπλοϊκής κίνησης και του συνεπαγόμενου υψηλού βαθμού πληρότητας των πλοίων κατά την θερινή περίοδο σε αντίθεση με τις χαμηλές επιδόσεις της χειμερινής, η βέλτιστη οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων πιθανότατα θα οδηγούσε σε ακινησία ή διαφορετική απασχόληση των πλοίων κατά την χειμερινή περίοδο. Οι προαναφερθείσες διατάξεις προφανώς επιχειρούν να αποτρέψουν το ενδεχόμενο αυτό.

26. Οι παραπάνω παράγραφοι 14-25 αφορούν την δρομολόγηση επιβατηγών και επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων. Η διενέργεια μεταφορών από τα φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία ρυθμίζεται από το Π.Δ. 850/25-11-78 (ΦΕΚ Α' 199), το οποίο έχει ως εξής:

«**Άρθρο 1**. Φορτηγά-οχηματαγωγά εν γένει πλοία δύνανται να εκτελούν μεταφοράς οχημάτων εν γένει (εμφόρτων ή κενών), μηχανημάτων (αυτοκινουμένων ή μη) μεταξύ Ελληνικών λιμένων κατόπιν αδείας του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας εκδιδομένης, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Άρθρο 2. 1. Η άδεια διά της οποίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις τελέσεως των εν λόγω μεταφορών χορηγείται, λαμβανομένων υπ' όψιν των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία υπό την απαραίτητον προϋπόθεσιν ότι δεν δημιουργείται κατάστασις κλονίζουσα τας συνθήκας οικονομικής εκμεταλλεύσεως μεταφορών διά των ήδη δρομολογημένων και καλυπτόντων τας μεταφορικάς ανάγκας, επιβατηγών-οχηματαγωγών και φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων.

2. Διά την διαπίστωσιν της συνδρομής των προϋποθέσεων της προηγουμένης παραγράφου συνεκτιμώνται υπό της Διοικήσεως κατ' ιδιολογημένην κρίσιν αι ανάγκαι ενός ή και πλειόνων νομών ως αύται εξυπηρετούνται υπό των, δρομολογημένων εις τους λιμένας των, ως άνω πλοίων.

Άρθρο 3. 1. Φορτηγά-οχηματαγωγά εν γένει πλοία εφοδιασμένα με άδεια περί ης το άρθρο 2 του παρόντος και διενεργούντα μεταφοράς, εφ' όσον μεταγενεστέρως δρομολογηθούν επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία μεταξύ των λιμένων των ήδη εξυπηρετουμένων υπό των πρώτων δύνανται να συνεχίσουν εκτελούντα δρομολόγια, εφαρμοζομένων αναλόγως ως προς τον καθορισμόν των δρομολογίων αμφοτέρων των κατηγοριών των πλοίων, των οικείων διατάξεων αίτινες ισχύουν διά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία.

2. Φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία διενεργούντα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Ελληνικών λιμένων μέχρι της ισχύος του παρόντος δικαιούνται να συνεχίσουν την εκτέλεσιν των μεταφορών μόνο εάν εφοδιασθούν διά της εν άρθρω 2 αδείας.

Άρθρο 4. Εκ της υπαγωγής της μεταφοράς των εν άρθρω 1 εμπορευμάτων εις τας διατάξεις του παρόντος δεν θίγονται τα εκ της κειμένης νομοθεσίας δικαιώματα των λοιπών κατηγοριών πλοίων, προς διενέργειαν μεταφορών εμπορευμάτων και λοιπών αντικειμένων».

27. Τέλος, η δρομολόγηση πλοίων μεταξύ Ελληνικών και άλλων Μεσογειακών λιμένων ρυθμίζεται με πολύ απλούστερες διατυπώσεις από το Ν.Δ. 288/11-11-69 (ΦΕΚ Α' 182), το άρθρο 2 του οποίου ορίζει:

«1. Προκειμένης δρομολογήσεως... [υπό ελληνικήν σημαίαν επιβατηγών πλοίων, εκτελούντων δρομολόγια μεταξύ Ελληνικών λιμένων και λιμένων ετέρων Μεσογειακών χωρών]..., ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή εξουσιοδοτημένος παρ' αυτού Ναυτικός Πράκτωρ, υποχρεούται όπως υποβάλη σχετικήν έγγραφον δήλωσιν εις Υ.Ε.Ν., τριάκοντα τουλάχιστον ημέρας προ της ενάρξεως των δρομολογίων.

2. Η δήλωσις αύτη δέον να περιλαμβάνη τα δρομολόγια, άτινα ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής προτίθεται να εκτελή, τους λιμένας αφετηρίας, προορισμού και ενδιαμέσους τοιούτους κατά σειράν προσεγγίσεως, ως και τας ημέρας και ώρας κατάπλου και απόπλου του πλοίου εκ του λιμένος αφετηρίας και των ενδιαμέσων λιμένων. Πάσα διά του ελληνικού ή αλλοδαπού τύπου ή άλλου μέσου δημοσιότητος ανακοίνωσις περί των χαρακτηριστικών του πλοίου δέον να ανταποκρίνεται απολύτως προς τα πραγματικά στοιχεία αυτού.

Εις την προς το Υ.Ε.Ν. δήλωσιν επισυνάπτεται υποχρεωτικώς έγγραφος υπεύθυνος δήλωσις του πλοιοκτήτου ή εφοπλιστού περί της καταλληλότητος του πλοίου προς εκτέλεσιν των εν αυτή αναγραφομένων δρομολογίων».

28. Ο καθορισμός των ναύλων (ναυλολόγιο) υπήρξε αντικείμενο της ελληνικής νομοθεσίας από το 1926. Ήδη από τότε ο νομοθέτης επεδίωκε αφ' ενός μεν την προστασία των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από πιθανή εκμετάλλευση εκ μέρους των πλοιοκτητών, αφ' ετέρου δε την προστασία των πλοιοκτητών από αθέμιτο ανταγωνισμό. Ο Νόμος 5304/14-1-32 συνοψίζει την προηγούμενη νομοθεσία ως εξής:

«**Άρθρο 21**. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοΐαν υπόκεινται υπό τον έλεγχον του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του [τότε] Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος.

2. Δύναται επίσης και τα κατώτερα επιτρεπόμενα όρια των ναύλων τούτων να τεθούν υπό τον ίδιον έλεγχον του Συμβουλίου και την έγκρισιν του Υπουργού καθ' όλας τας γραμμάς ή διά τινας μόνον εκ τούτων.

Άρθρο 22. 1. Τα κατά το προηγούμενον άρθρον εγκρινόμενα ναυλολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης οιασδήποτε αυξήσεως αυτών εις την πρώτην περίπτωσιν ή περαιτέρω μειώσεως εις την δευτέραν, ιδία επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού, άνευ προηγουμένης εγκρίσεως του Υπουργού των Ναυτικών, στηριζομένης εις γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού...».

Επίσης στο άρθρο 2 του Νόμου 4195/13-7-29, που εξακολουθεί να ισχύει σήμερα, όπως αυτό τροποποιήθηκε από το άρθρο 4 του Νόμου 4835/25-7-30, ορίζεται:

«Ως παράβασις των τιμολογίων ναύλων ή υποτίμησις των ναύλων... θεωρείται και η επιστροφή μέρους ή όλου του εισπραχθέντος ναύλου εις τον επιβάτην ή φορτωτήν είτε αμέσως είτε εμμέσως, υπό τύπον δώρου ή προμηθείας, καθ' υπερβολήν των κρατούντων περί ταύτης συνήθων ορίων, ενεργουμένη επί σκοπώ αθεμίτου ανταγωνισμού».

Ο καθορισμός ανωτέρων και κατωτέρων ορίων ναύλων έχει σήμερα αντικατασταθεί από ένα συγκεκριμένο ύψος ναύλου. Το **άρθρο 178** του ΚΔΝΔ ορίζει:

«1. Εις τας κυρίας και δευτερευούσας δρομολογιακάς γραμμάς, οι ναύλοι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων καθορίζονται δι' αποφάσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών [βλέπε παράγραφο 31].

2. Εις τας τοπικάς δρομολογιακάς γραμμάς οι ναύλοι καθορίζονται δι' αποφάσεως της αρμοδίας προϊσταμένης Λιμενικής Αρχής, εγκρινομένης υπό του Υπουργού.

3. Δι' αποφάσεων του Υπουργού, μετά γνώμην της ως άνω Επιτροπής, επιτρέπεται η παροχή εκπτώσεων διά την μεταφοράν ειδικών κατηγοριών επιβατών ή εμπορευμάτων επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων.

4. Ολικαί ναυλώσεις πλοίων προς μεταφοράν επιβατών δεν υπάγονται εις τας ανωτέρω διατάξεις.

5. Τα εγκρινόμενα κατά την ανωτέρω διαδικασίαν ναυλολόγια είναι υποχρεωτικά, απαγορευομένης διαφόρου συμφωνίας καθοριζούσης υψηλότερα ή χαμηλότερα τοιαύτα.

6. Η κατά το παρόν άρθρον προβλεπομένη διαδικασία καθορισμού ναύλου εφαρμόζεται επί πάσης μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων».

29. Με την Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ. 84401/13129 της 19-11-62 (ΦΕΚ Β' 415) προσαυξάνονται κατά 20% «τα επί των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων εκδιδόμενα εισιτήρια επιβατών πασών των θέσεων και διά πάσας τας ακτοπλοϊκάς γραμμάς της χώρας». Επίσης με την Απόφαση Υ.Ε.Ν. Αριθ. 100558/10903 της 5-12-67 (ΦΕΚ Β' 719) δόθηκε το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες «να παράσχουν έκπτωσιν μέχρι 20% επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων κυρίων ακτοπλοϊκών γραμμών διά μεταφερόμενα οχήματα παντός τύπου δι' α εκδί-

δεται φορτωτικόν έγγραφον μετ' επιστροφής». Της διατάξεως αυτής εξαιρούνται τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εξυπηρετούν τοπικές δρομολογιακές γραμμές. Επί πλέον, με μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων έχει χορηγηθεί το δικαίωμα απαλλαγής ή καταβολής μειωμένου ναύλου σε διάφορες κατηγορίες επιβατών και εμπορευμάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, οι πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, τα μέλη των αναγνωρισμένων Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου όλης της χώρας, οι φοιτητές, οι στρατιωτικοί, το προσωπικό του Λ.Σ., οι συνταξιούχοι του εμπορικού ναυτικού και ένας συνοδός τους, τα μέλη της οργανώσεως Α.Η.Ε.Ρ.Α., τα μέλη των αθλητικών σωματείων, οι Πρόσκοποι και Άλκιμοι, οι θίασοι ηθοποιών, τα μέλη εκδρομικών σωματείων, τα μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης και του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, οι άνδρες ΤΕ και ΤΕΧ, οι φύλακες των κρατικών φυλακών, οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υ.Ε.Ν., τα αγροτικά προϊόντα κλπ.

30. Τα περί «αγόνων γραμμών» καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της Ελληνικής νομοθεσίας, ρυθμίζονται δε από τον ΚΔΝΔ και μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η Απόφαση Υ.Ε.Ν. Αριθ. 91104/17-12-75 (ΦΕΚ Β' 1467) «περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως αγόνων ταχυδρομικών γραμμών» και η Απόφαση Υ.Ε.Ν. Αριθ. 90062/9-2-79 (ΦΕΚ Β' 112) «περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως κυρίων αγόνων και αγόνων τουριστικών γραμμών». Παρακάτω παρουσιάζονται μόνο οι γενικές διατάξεις που περιέχονται στα άρθρα 176 και 177 του ΚΔΝΔ:

«**Άρθρο 176**. 1. Κατόπιν αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου επιτρέπεται όπως συνάπτωνται υπό του Υπουργού ή του παρ' αυτού εξουσιοδοτημένου αρμοδίου οργάνου συμβάσεις μετά Ελλήνων Εφοπλιστών διά την δι' ελληνικών επιβατηγών ή φορτηγών πλοίων, επί αντιπαροχή, καταβαλλομένη υπό του Δημοσίου, εκτέλεσιν τακτικών δρομολογίων, εις αγόνους δρομολογιακάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών λιμένων προς εξυπηρέτησιν της μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή της τουριστικής κινήσεως της χώρας. Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώσει επιτρέπεται η εκτέλεσις δρομολογίων και προς λιμένας της αλλοδαπής.

2. Αι άγοναι γραμμαί, αναλόγως του προέχοντος χαρακτηριστικού των δι' αυτών εξυπηρετουμένων μεταφορών, διακρίνονται εις:

α) κυρίας αγόνους γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την μεταφοράν επιβατών ή εμπορευμάτων ή και αμφοτέρων,

β) αγόνους ταχυδρομικάς γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την μεταφοράν του ταχυδρομείου και

γ) αγόνους τουριστικάς γραμμάς, ήτοι τας εξυπηρετούσας την τουριστικήν κίνησιν της χώρας.

3. Διά των εν περιπτώσει α' και γ' γραμμών της προηγουμένης παραγράφου δέον να εξυπηρετήται συγχρόνως και η μεταφορά του Ταχυδρομείου.

4. Διά της εν παραγράφω 1 πράξεως του Υπουργικού Συμβουλίου καθορίζεται η σειρά των εξυπηρετουμένων λιμένων εκάστης αγόνου γραμμής, ο αριθμός των ανά εβδομάδα εκτελουμένων δρομολογίων, ως και η διάρκεια της μισθωτικής περιόδου, ήτις δεν δύναται να υπερβή τα 5 έτη.

5. Η κατά την διάταξιν της παραγράφου 1 απόφασις του Υπουργικού Συμβουλίου εκδίδεται κατόπιν εισηγήσεως του Υπουργού, μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών...

Άρθρο 177. 1. Μετά την έκδοσιν της αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου, περί ης η διάταξις της παραγράφου 1 του προηγουμένου άρθρου ως και της εγκρίσεως των οικείων πιστώσεων υπό του Υπουργού των Οικονομικών, προκηρύσσεται υπό του [τότε] Υπουργού Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός διά την μίσθωσιν των εν αυτή αγόνων γραμμών. Διά των οικείων διακηρύξεων, διατυπουμένων μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζονται τα προσόντα των υπό μίσθωσιν πλοίων (χωρητικότης, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας και εμπορεύματα, ταχύτης, ανέσεις κλπ.).

2. Δι' αποφάσεων του Υπουργού καθορίζονται οι γενικοί όροι διεξαγωγής των ανωτέρω διαγωνισμών οίτινες δύνανται να διαφοροποιούνται αναλόγως των κατηγοριών των αγόνων γραμμών, εις ας αφορούν. Διά των ως είρηται αποφάσεων ρυθμίζονται θέματα αναγόμενα εις τα της διακηρύξεως των διαγωνισμών, την δημοσιότητα, το δικαίωμα συμμετοχής, τα υποβλητέα δικαιολογητικά, τας επαναλήψεις των διαγωνισμών, τας διαδικασίας εγκρίσεως πρακτικών, τα της υπογραφής των συμβάσεων, τας υποχρεώσεις του αναδόχου, τας κυρώσεις, τα της εκπτώσεως του αναδόχου, τα των εγγυοδοσιών, τα της καταβολής των μισθωμάτων, τα των νομίμων κρατήσεων κλπ.

3. Αι κατά τα ανωτέρω υπογραφόμεναι συμβάσεις δύνανται να παρατείνωνται δι' αποφάσεως του Υπουργού και πέραν της εν παραγράφω 4 του προηγουμένου άρθρου καθοριζομένης περιόδου δι' ην έχουν συναφθή, ουχί όμως πέραν των 3 μηνών.

4. Διαρκούσης της μισθωτικής περιόδου και συνεναίσει των αναδόχων, δύναται ο Υπουργός να προβαίνη εις τας αναγκαιούσας εκάστοτε εκ των περιστάσεων τροποποιήσεις, διά την ενοποίησιν ωρισμένων γραμμών ή την προσθήκην ή αφαίρεσιν λιμένων προσεγγίσεως, εφ' όσον εκ τούτου ήθελον προκύψει οικονομίαι εις το Δημόσιον ή καλυτέρα εξυπηρέτησις των συγκοινωνιακών αναγκών».

31. Η αναφερθείσα στις προηγούμενες παραγράφους Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών συγκροτήθηκε με το Β.Δ. 493/31-5-65 (ΦΕΚ Α' 108). Ο πλέον πρόσφατος ορισμός της σύνθεσης και των αρμοδιοτήτων της περιέχεται στο Π.Δ. 259/3-6-88 (ΦΕΚ Α' 117), το **άρθρο 39** του οποίου έχει ως εξής:

«1. Η θητεία των μελών της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγ-

κοινωνιών είναι ετήσια [47].

Τα μέλη της διορίζονται το Σεπτέμβριο κάθε έτους. Γνωμοδοτεί στα θέματα που ορίζουν οι σχετικές διατάξεις.

2. Η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών αποτελείται:

α) από τον Γενικό Γραμματέα, ως Πρόεδρο,

β) από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων,

γ) από τον Προϊστάμενο του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων,

δ) από έναν (1) ανώτατο ή ανώτερο υπάλληλο του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ),

ε) από έναν (1) νομικό ή οικονομολόγο με ειδίκευση στα ναυτιλιακά ή ένα (1) συγκοινωνιολόγο,

στ) από έναν (1) εκπρόσωπο των εφοπλιστών ακτοπλοΐας και

ζ) από έναν (1) ανώτατο ή ανώτερο υπάλληλο του Υπουργείου Αιγαίου όταν συζητούνται θέματα που αφορούν νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου.

3. Όσες φορές συζητούνται θέματα:

α) ναυλολογίου κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών, συμμετέχει αντί του Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων, εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, καθώς και εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς,

β) ναυλολογίου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 3α αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων,

γ) δρομολογίων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων δευτερευουσών και τοπικών δρομολογιακών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2, αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των εφοπλιστών των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων,

δ) αγόνων ταχυδρομικών γραμμών, μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2 αντί του Προϊσταμένου του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων, ανώτατος ή ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Συγκοινωνιών (Διευθύνσεως Ταχυδρομείων ή Τηλεπικοινωνιών),

ε) ναυλολογίου ακτοπλοϊκών φορτηγών και πετρελαιοκινήτων-ιστιοφόρων πλοίων μετέχει στη σύνθεση της παραγράφου 2 αντί του εκπροσώπου των εφοπλιστών ακτοπλοΐας, εκπρόσωπος των ακτοπλοϊκών φορτηγών και πετρελαιοκινήτων-ιστιοφόρων πλοίων.

4. Ορισμός και αναπλήρωση μη υπηρεσιακών μελών:

[47] Σύμφωνα με το άρθρο 171 του ΚΔΝΔ «εν περιπτώσει δυσχερειών περί την ετησίαν ανασυγκρότησίν της, η θητεία της επιτροπής δύναται να παρατείνηται, δι'αποφάσεως του Υπουργού, επί χρονικόν διάστημα μέχρι 2 μηνών».

α) το μέλος που προβλέπεται από την παράγραφο 2ε καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας,

β) οι εκπρόσωποι του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, καθώς και οι αναπληρωτές τους ορίζονται από τους εν λόγω οργανισμούς,

γ) τα πιο κάτω μέλη και οι αναπληρωματικοί τους:

i) εκπρόσωπος των εφοπλιστών ακτοπλοΐας,

ii) εκπρόσωπος των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και

iii) εκπρόσωπος των ακτοπλοούντων φορτηγών πλοίων ορίζονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από υπόδειξη από τις οικείες και πιο αντιπροσωπευτικές Ενώσεις ή Οργανώσεις διπλάσιου αριθμού για κάθε περίπτωση για επιλογή από αυτά ενός (1) τακτικού και ενός αναπληρωματικού μέλους.

5. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις οποιονδήποτε υπάλληλο ή ιδιώτη για την παροχή υπηρεσίας ή γνώμης πάνω στα συζητούμενα θέματα.

6. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής, οι οποίες είναι δημόσιες μπορεί να προσκαλούνται και οι ενδιαφερόμενοι για τα συζητούμενα θέματα, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές ή εκπρόσωποι αυτών κλπ. ή άλλα πρόσωπα που μπορούν να δώσουν χρήσιμη βοήθεια στην εκτέλεση του έργου της. Η πρόσκληση των ενδιαφερομένων ή άλλων προσώπων ανήκει στη διακριτική ευχέρεια του Προέδρου της Επιτροπής. Η μη προσέλευση αυτών που προσκλήθηκαν δεν κωλύει τις εργασίες της Επιτροπής.

7. Σε περίπτωση απουσίας του Προέδρου, καθήκοντα Προέδρου εκτελεί ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος».

32. Ο ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών των επιβατηγών πλοίων καθορίζεται βάσει των τεχνικών προδιαγραφών του πλοίου από το Β.Δ. 644/11-11-67 (ΦΕΚ Α' 198). Το **άρθρο 44** του ΚΔΝΔ αναφέρει:

«1. Απαγορεύεται η παραλαβή και μεταφορά υπό επιβατηγού πλοίου αριθμού επιβατών μεγαλυτέρου του αναγραφομένου εις το οικείον πιστοποιητικόν, της λιμενικής ή προξενικής αρχής υποχρεουμένης να απαγορεύση τον απόπλουν του πλοίου.

2. Ο πλοίαρχος λαμβάνει πάντα τα ενδεικνυόμενα μέτρα και είναι υπεύθυνος διά την μη επιβίβασιν υπεραρίθμων επιβατών.

3. Επί μεταφοράς υπεραρίθμων επιβάλλεται υπό της οικείας αρχής πρόστιμον ίσον προς το πενταπλάσιον του εισπραττομένου εισιτηρίου, διά την καταβολήν του οποίου καθίστανται αλληλεγγύως υπόχρεοι ο εφοπλιστής, ο πράκτωρ και ο πλοίαρχος του πλοίου.

4. Από της κοινοποιήσεως της επιβαλλούσης το πρόστιμον αποφάσεως δύναται

να απαγορευθή ο απόπλους του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή καταθέσεως ισοπόσου εγγυητικής επιστολής Τραπέζης.

5. Η διαδικασία διαπιστώσεως της παραβάσεως και επιβολής του προστίμου καθορίζεται δι' αποφάσεως του Υπουργού».

Υπέρβαση του ως άνω ανωτάτου επιτρεπομένου αριθμού επιβατών επιτρέπεται μόνο σε περιπτώσεις εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών, σύμφωνα με το **άρθρο 21** του Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249):

«Εις περιπτώσεις εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών, νοουμένων, ως τοιούτων των προκυπτουσών, είτε εξ ομαδικής μετακινήσεως πολιτών προς άσκησιν των εκλογικών των δικαιωμάτων, είτε προς παραλαβήν επιβατών εξ ετέρου πλοίου υποστάντος ατύχημα, επιτρέπεται η μεταφορά επιβατών και κατά παρέκκλισιν των εκ του Κανονισμού ενδιαιτήσεως απορρεουσών απαιτήσεων, εντός του εκάστοτε καθοριζομένου υπό της ΕΕΠ αριθμού, τηρουμένων δε πάντοτε των ορίων ασφαλείας του πλοίου».

Η διαδικασία διαπίστωσης μεταφοράς υπεραρίθμων επιβατών καθορίζεται από την Απόφαση Υ.Ε.Ν. Αριθ. 63621/31-5-74 (ΦΕΚ Β' 572), ως εξής:

«1. Εις τον λιμένα της αφετηρίας εκάστης δρομολογιακής γραμμής, έκαστον ενδιάμεσον λιμένα προσεγγίσεως, ως και τον τελικόν λιμένα αυτής, ο πλοίαρχος του εκτελούντος την δρομολογιακήν γραμμήν πλοίου υποχρεούται όπως εγκαθιστά, προ της ενάρξεως επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως επιβατών, εις εκάστην κλίμακα επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως αξιωματικόν του πλοίου, ως αντιπρόσωπον αυτού, όστις βοηθεί τον επί της κλίμακος εκπρόσωπον της Λιμενικής Αρχής εις την καταμέτρησιν των επιβιβαζομένων και αποβιβαζομένων επιβατών.

2. Εις τους λιμένας τους παρουσιάζοντας μεγάλην κίνησιν η επιβίβασις και η αποβίβασις ενεργείται εκ χωριστών κλιμάκων.

3. Περί του αριθμού των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων, ο ενεργήσας την καταμέτρησιν εκπρόσωπος της Λιμενικής Αρχής παραδίδει εις τον προϊστάμενον αξιωματικόν του πλοίου ενυπόγραφον σημείωμα εμφαίνον τον αριθμόν των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων, κεχωρισμένως προς ενημέρωσιν του πλοιάρχου.

4. Εν περιπτώσει διαπιστώσεως, εκ της κατά τα ανωτέρω καταμετρήσεως, αποβιβάσεως αριθμού επιβατών, μεγαλυτέρου του προβλεπομένου υπό του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεωρήσεως επιβατηγού πλοίου, συντάσσεται Πρωτόκολλον Καταμετρήσεως, κατά το συνημμένον τη παρούση υπόδειγμα, υπογραφόμενον υπό του ή των ενεργησάντων την καταμέτρησιν και του παραστάντος αντιπροσώπου του πλοιάρχου.

5. Το Πρωτόκολλον Καταμετρήσεως παραδίδεται εις την Λιμενική Αρχήν, η οποία καλεί τον πλοίαρχον εις απολογίαν εντός τακτής προθεσμίας. Εάν η τα-

χθείσα προθεσμία παρέλθη άπρακτος ή η απολογία του πλοιάρχου κριθή ως μη ικανοποιητική, εκδίδεται απόφασις επιβολής προστίμου συμφώνως προς τας διατάξεις του άρθρου 44 παράγραφος 3 του Ν.Δ. 187/73».

33. Σύμφωνα με το **άρθρο 87** του ΚΔΝΔ, «το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαίον αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος». Η σύνθεση των πληρωμάτων καθορίζεται από μία σειρά Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων. Ως γενική αρχή, το προσωπικό καταστρώματος καθορίζεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, το προσωπικό μηχανής βάσει της συνολικής ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών, το προσωπικό της ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας βάσει των πλόων που εκτελεί το πλοίο και του αριθμού επιβατών, το προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών βάσει του αριθμού επιβατών, το προσωπικό τροφοδοσίας και ενδιαιτημάτων βάσει του αριθμού κλινών επιβατών και το προσωπικό μαγειρείου βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.
34. Η κατασκευή, ο εξοπλισμός, η επιθεώρηση και η λειτουργία των πλοίων, ρυθμίζονται, όπως και για όλα τα άλλα πλοία, από μία σειρά διεθνών και εθνικών τεχνικών κανονισμών, του IMO και άλλων φορέων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, η διεθνής σύμβαση αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας, η διεθνής σύμβαση γραμμής φόρτωσης (Load Line Convention), η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (SOLAS Convention), οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί καταμέτρησης χωρητικότητας εμπορικών πλοίων, οι κανονισμοί κατασκευής και κατάταξης των αναγνωρισμένων νηογνωμόνων και οι εθνικοί κανονισμοί που διέπουν τα προωστήρια μέσα, τον ναυτιλιακό εξοπλισμό, τα σωστικά μέσα, την πυρασφάλεια, τις τηλεπικοινωνίες, τα ανυψωτικά μέσα, το φαρμακευτικό-υγειονομικό υλικό, την ενδιαίτηση επιβατών, την ενδιαίτηση πληρώματος, την μεταφορά ειδικών φορτίων, την παρακολούθηση ναυπηγήσεων, μετασκευών και επισκευών, και τις ετήσιες και περιοδικές επιθεωρήσεις των πλοίων[48].
35. Εις ότι αφορά την οικονομική εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων, αξίζει να σημειωθεί το **άρθρο 58** του Νόμου 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α' 192), σύμφωνα με το οποίο:

    «2. Απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους και οιασδήποτε ετέρας επιβαρύνσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων:

    α) η διανομή κερδών και το καθαρόν προϊόν της εκκαθαρίσεως αυτής,

    β) η ανάληψις κεφαλαίου και αι σχετικαί εξοφλητικαί αποδείξεις,

    γ) αι εγγραφαί εις τα υπό της εταιρείας τηρούμενα βιβλία, τα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα τα αφορώντα εις πράξεις ενεργηθείσας υπό της εταιρείας εν

[48] Οι πλέον σχετικές με την ακτοπλοΐα Κοινοτικές Οδηγίες για την ασφάλεια των επιβατικών πλοίων και των Ε/Γ-Ο/Γ είναι οι 98/18/ΕΚ, 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ (βλέπε και βιβλιογραφία).

τη αλλοδαπή και εισερχόμενα εν Ελλάδι,

δ) αι καταθέσεις και τα προς την εταιρείαν δάνεια των μετόχων,

ε) η κεφαλαιοποίησις των κερδών και

στ) η μη ανάληψις υπό των μετόχων των εις πίστωσίν των κερδών.

3. Αι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται επί Ναυτικών Εταιρειών, αι οποίαι διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται πλοία ανήκοντα εις τρίτους, καθ' όσον αφορά τας εκ του φόρου εισοδήματος φορολογικάς υποχρεώσεις αυτών...».

Τέλος, σύμφωνα με το **άρθρο 187** του ΚΔΝΔ:

«... εξαιρούνται της υποχρεωτικής πλοηγήσεως [και της καταβολής των κεκανονισμένων πλοηγικών δικαιωμάτων]:

α) τα εκτελούντα δρομολόγια εις τας ακτοπλοϊκάς συγκοινωνίας ελληνικά επιβατηγά πλοία, και

β) τα κάτω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητος εκτελούντα ακτοπλοΐαν εν Ελλάδι ελληνικά φορτηγά πλοία...»,

ενώ στο **άρθρο 190** του Κώδικα προβλέπεται το:

«... δικαίωμα καταβολής ηλαττωμένων φαρικών τελών εν συνδυασμώ προς την υποχρέωσιν τηρήσεως δρομολογίων και δωρεάν μεταφοράς ταχυδρομείου...».

2. Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

36. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένα από τα θέματα που καλύπτονται από τους Κανονισμούς που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ. Αν και μόνο ένας Κανονισμός, αυτός που αφορά το προνόμιο ακτοπλοΐας (cabotage), ασχολείται ευθέως με την ακτοπλοΐα, η ύπαρξη των υπολοίπων νομοθετημάτων επί των θαλασσίων μεταφορών πρέπει επίσης να αναφερθεί, καθώς θα ήταν δυνατή η μελλοντική αναφορά στους Κανονισμούς αυτούς για θέματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στη ναυτιλία.
37. Η Συνθήκη της Ρώμης, βάσει της οποίας ιδρύθηκε η ΕΟΚ το 1957, περιλαμβάνει ένα κεφάλαιο που αφορά τις μεταφορές. Σε ένα από τα άρθρα του κεφαλαίου αυτού αναφέρεται ότι: «Το Συμβούλιο, κατόπιν ομόφωνης ψήφου των μελών του, μπορεί να αποφασίζει επί του κατά πόσον, μέχρι ποίου σημείου και με ποιες διαδικασίες είναι δυνατό να εκδοθούν διατάξεις που αφορούν τις μεταφορές διά θαλάσσης και αέρος». Μέχρι το 1979 επικρατούσε η άποψη ότι τα άρθρα περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης (Άρθρα 85, 86 και 87) δεν θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή επί των θαλασσίων μεταφορών, παρά μόνο μετά από ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών. Το 1979, όμως, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ότι και οι θαλάσσιες μεταφορές υπόκεινται στα άρθρα της Συνθήκης περί ανταγωνισμού.
38. Ο πρώτος Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές εξεδόθη τον ίδιο χρόνο. Ήταν ο Κανονισμός (ΕΟΚ) Αριθ. 954/79 του Συμβουλίου της 15ης Μαΐου 1979 και αφορούσε την επικύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών επί

του Κώδικα των θαλασσίων Κοινοπραξιών (Code of Conduct for Liner Conferences) από τα κράτη-μέλη, ή την προσθήκη τους σ' αυτήν. Ο Κανονισμός αυτός δεν αφορά την ακτοπλοΐα, θα μπορούσε όμως να εφαρμοσθεί στη γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας, εάν ποτέ τα οχηματαγωγά πλοία της γραμμής αυτής τεθούν υπό τη σκέπη κάποιας θαλάσσιας κοινοπραξίας, ή εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι μία οργανωτική δομή, συγγενής προς τις θαλάσσιες κοινοπραξίες, έχει ενεργοποιηθεί στη γραμμή αυτή.

39. Στο εισαγωγικό τμήμα αυτού του πρώτου Κανονισμού αναφέρεται ότι «... η Επιτροπή θα προωθήσει σχετικά στο Συμβούλιο πρόταση Κανονισμού που θα ρυθμίζει την εφαρμογή των κανόνων αυτών [δηλαδή αυτών που περιλαμβάνονται στον Κανονισμό 954/79] στις θαλάσσιες μεταφορές». (Η επεξήγηση εντός των αγκυλών είναι δική μας προσθήκη). Κατόπιν αυτού, τέσσερεις Κανονισμοί εξεδόθησαν την 22α Δεκεμβρίου 1986. Οι αριθμοί και οι τίτλοι τους είναι:
   - 4055/86 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών,
   - 4056/86 για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων που αφορούν την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές,
   - 4057/86 για τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις θαλάσσιες μεταφορές, και
   - 4058/86 για τη λήψη συντονισμένων ενεργειών προς εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε φορτία διακινούμενα διά θαλάσσης.

Οι τέσσερεις αυτοί Κανονισμοί αποτελούν το πρώτο μέρος της κοινής πολιτικής της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές.

40. Η Επιτροπή έχει περιγράψει τους παραπάνω τέσσερεις Κανονισμούς ως θίγοντες τις «εξωτερικές» μόνο πλευρές της ναυτιλίας. Υποστηρίχθηκε ότι προκειμένου να καλυφθούν πλήρως οι στόχοι της Κοινότητας στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών περαιτέρω μέτρα θα έπρεπε να ληφθούν. Τον Αύγουστο του 1989 η Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα τεσσάρων «θετικών», όπως τα αποκάλεσε, μέτρων, τα οποία αφορούν:
   - την ίδρυση ενός κοινοτικού νηολογίου (EUROS),
   - τη βελτίωση και ενίσχυση του ελέγχου που διενεργούν οι λιμενικές αρχές της Κοινότητας,
   - την υιοθέτηση ενός κοινού ορισμού του Κοινοτικού πλοιοκτήτη, και
   - την εφαρμογή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών.

Η ομοιότητα του τίτλου του τελευταίου μέτρου του προγράμματος αυτού με αυτόν του Κανονισμού 4055/86, που εξεδόθη τρία χρόνια νωρίτερα, είναι αξιοσημείωτη. Μέχρι σήμερα, αυτό αποτελεί και το μόνο τμήμα του προγράμματος θετικών μέτρων που έχει καταστεί επίσημος Κανονισμός του Συμβουλίου.

41. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού αυτού είναι Κανονισμός (ΕΟΚ) Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage). Το κείμενο του Κανονισμού αυτού, με ημερομηνία 7 Δεκεμβρίου 1992, παρατίθεται στο αμέσως επόμενο Παράρτημα Γ.
42. Όπως συνηθίζεται, ο Κανονισμός περιλαμβάνει δύο μέρη, το εισαγωγικό σημείωμα και τα ενεργά άρθρα. Το εισαγωγικό σημείωμα περιλαμβάνει στοιχεία ιστορικής αναδρομής, ακολουθούμενα από εδάφια που περιγράφουν τους επιδιωκόμενους σκοπούς και παρουσιάζουν γενικότητες που αφορούν τον τρόπο εφαρμογής. Τα αναφερόμενα στο εισαγωγικό σημείωμα είναι ανενεργά, αλλά το κείμενο αυτό καθίσταται συχνά χρήσιμο στην ερμηνεία των ενεργών διατάξεων. Το εισαγωγικό σημείωμα ακολουθείται από το ενεργό τμήμα, το οποίο αποτελεί και το κύριο σώμα του Κανονισμού.
43. Δύο σημεία στο εισαγωγικό σημείωμα του Κανονισμού είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Αμφότερα είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτονται πλήρως αντίστοιχα άρθρα στο κύριο μέρος του Κανονισμού. Το πρώτο αναφέρεται στην εφαρμογή του Κανονισμού, η οποία «... πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες». Το δεύτερο αναφέρει ότι: «η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά ...».
44. Καθώς το κείμενο του Κανονισμού παρατίθεται στο Παράρτημα Γ, δεν είναι απαραίτητη η λεπτομερής παρουσίασή του εδώ. Στις επόμενες δύο παραγράφους παρουσιάζονται μόνο τα βασικά σημεία του Κανονισμού που αφορούν την Ελληνική ακτοπλοΐα.
45. Το **Άρθρο 1** θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο EUROS, από την 1η Ιανουαρίου 1993. Το **Άρθρο 6**, όμως, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο-οικονομικής συνοχής, οι εξαιρέσεις γιά την Ελλάδα έχουν ως εξής:
    - για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
    - για τη μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
    - για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999,
    - για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 grt, έως την 1η Ιανουαρίου 2004.
46. Το **Άρθρο 4** ορίζει ότι ένα κράτος-μέλος «μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση

για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ τους». Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας. Το Άρθρο 4 στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για τη διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσίων υπηρεσιών στα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007 - 0010

Φινλανδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 6 τόμος 3 σ. 0203

Σουηδική ειδική έκδοση: Κεφάλαιο 6 τόμος 3 σ. 0203

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής (1),

τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες,

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές,

ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών-μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς,

ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων,

ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών,

ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι,

ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό,

ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος-μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους,

ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος-μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο,

ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης,

ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή,

ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις,

ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων,

ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτούμενη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1.

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος-μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος-μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως «υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους-μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά,

β) υπηρεσίες εφοδιασμού «off-shore»: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους,

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

– λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους,

– λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών,

2. Ως «πλοιοκτήτες της Κοινότητας» νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών-μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος-μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες,

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους-μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος-μέλος,

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους-μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους-μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

3. Ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους-μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

– υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

– συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

– υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

– προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

4. Ως «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

5. Ως «σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών» νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

– θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση,

– οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και

– συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας,

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

Άρθρο 3.

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπεριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 4.

1. Οποιοδήποτε κράτος-μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος-μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη-μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιο-

ρίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

Άρθρο 5.

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος-μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη-μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους-μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη-μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη-μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη-μέλη οφείλουν να ενημερώσουν πάραυτα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη-μέλη.

Άρθρο 6.

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

– υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
– μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
– υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
– τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσο-

γείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζορών και της Μαδέρας, καθώς και τη θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

Άρθρο 7.

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος-μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

Άρθρο 9.

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη-μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

Άρθρο 10.

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11.

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος.

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1992.
Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
J. MacGREGOR

(1) ΕΕ C 73 της 19. 3. 1991, σ. 27. (2) ΕΕ C 295 της 26. 11. 1990, σ. 687 και γνώμη που διατυπώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1992 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) (3) ΕΕ C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

Ο ΝΟΜΟΣ 2932/2001

Ο Νόμος αυτός ήταν κυριολεκτικά Νόμος-σκούπα του ΥΕΝ, μια και περιείχε και πλείστα όσα άλλα θέματα, όπως τη μετατροπή δέκα λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, την ίδρυση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, θέματα ΟΛΠ & ΟΛΘ, και άλλα πολλά. Παρατίθεται εδώ μόνο το κομμάτι του Ν2932 που αφορά την ακτοπλοΐα, περιλαμβανομένης και της ΡΑΘΕ. Περιλαμβάνονται επίσης κωδικοποιημένες όλες οι μέχρι στιγμής τροποποιήσεις του Νόμου (με πλάγια γράμματα).

Ν. 2932/27-6-01 (ΦΕΚ 145 Α΄): Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

(Με την παρ. 6 του άρθρου 17 του Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' ορίζεται ότι: «Όπου σε διατάξεις του ν. 2932/2001 ή άλλες διατάξεις νόμων γίνεται αναφορά στη Ρ.Α.Θ.Ε. σχετικά με την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού, εφεξής νοείται η Επιτροπή Ανταγωνισμού»).

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο πρώτο.

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών.

1. Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που:

α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός από την Ελβετία, και

β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», την οποία κύρωσε ο ν. 1373/1983 (ΦΕΚ 92 Α΄), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο Κράτος - Μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία, και φέρουν τη σημαία του.

2. Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)» - L 364/7-10/12-12-92.

3. Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτόν.

Άρθρο δεύτερο.

Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι.

1. Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. Όπου αναφέρεται στον παρόντα νόμο Υπουργός και Υπουργείο, νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ο Υπουργός Αιγαίου και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ή το Υπουργείο Αιγαίου, αναλόγως αρμοδιότητας.

3. Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

4. *[Αρχή Τροποποίησης] Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών – ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΔΑΦΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΡ. 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α' [Τέλος Τροποποίησης].*

Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους.

5. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμέ-

νες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγω δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

7. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο τρίτο.

Τακτική δρομολόγηση. Προϋποθέσεις.

1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2. Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος-μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου κράτους-μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του προηγούμενου άρθρου και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος,

β) το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής, που θα εξυπηρετεί,

γ) το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31η Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31η Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31η Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31η Δεκεμβρίου 2008. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά τη δρομολόγησή τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008,

δ) η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος:

αα) δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, διατάραξη της ασφάλειας πλοίων, έκθεση πλοίου σε κίνδυνο, πειρατεία, εμπορία ή μεταφορά ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, κιβδηλία, δόλια χρεωκοπία για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο α΄ του άρθρου 1 του ν. 2331/1995 (ΦΕΚ 173 Α΄),

καθώς και για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών κατά παράβαση του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού,

ββ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους-μέλους της Ε.Κ., του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία,

γγ) έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και με τη νομοθεσία της χώρας, όπου είναι εγκατεστημένος.

[Αρχή Τροποποίησης]

ε) ο πλοιοκτήτης να έχει καλύψει την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ρυθμίζονται νέοι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς - ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΕΡ. ε ΤΗΣ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

στ) ο πλοιοκτήτης να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση υπό στοιχείο αα΄ της περίπτωσης δ΄ ερευνάται στο πρόσωπο του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράττοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού.

[Αρχή Τροποποίησης]

4. Η ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη γίνεται σε ασφαλιστική επιχείρηση ή αλληλοασφαλιστικό συνεταιρισμό, που έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί νόμιμα σε κράτος-μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. Το ασφαλιστικό ποσό είναι τουλάχιστον ίσο με το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη, που καθορίζει η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου της 19ης Νοεμβρίου 1976 «Για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», η οποία κυρώθηκε με το ν. 1923/1991 (ΦΕΚ 13 Α΄) και, προκειμένου για απαιτήσεις από ρύπανση, η διεθνής σύμβαση «Περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», η οποία κυρώθηκε με το ν. 314/1976, όπως η διεθνής αυτή σύμβαση τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 27ης Νοεμβρίου 1992, το οποίο κυρώθηκε με το π.δ. 197/1995 (ΦΕΚ 106 Α΄) – ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ Η ΠΑΡ. 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΡΙΘΜΗΘΗΚΑΝ ΟΙ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2β ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

(Με το άρθρο 24 του ν. 3153/03, ΦΕΚ-153 Α' ορίζεται ότι : «Οι διατάξεις της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 2, καθώς και της παραγράφου 4 του άρθρου τρίτου του Ν. 2932/2001, αρχίζουν να ισχύουν έξι μήνες μετά από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου»).

4(5). Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και των μέσων διανομής αυτών, ειδικότερα ζητήματα εποπτείας και λειτουργίας αυτών, κατηγορίες πλοίων που εξαιρούνται, η συχνότητα διαβίβασης στοιχείων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανάλογα με την κατηγορία δρομολογιακής γραμμής και δρομολογίων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5(6). Ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων, για το οποίο συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Άρθρο τέταρτο.

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης.

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλει στο Υπουργείο δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του.

[Αρχή Τροποποίησης]

Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία του διορισμού αυτού – ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΕΔΑΦΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί, σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και για τα οχήματα, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της επόμενης παραγράφου.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και άλλα στοιχεία, που αποτελούν περιεχόμενο της δηλώσεως, τα έγγραφα που συνυποβάλλονται για να αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων του προηγούμενου άρθρου, οι περιπτώσεις που δικαιολογείται η υποβολή ορισμένων εγγράφων και μετά την προθεσμία που τάσσεται με την επόμενη παράγραφο, ο χρόνος υποβολής των εγγράφων αυτών, καθώς και οι διαδικασίες που απαιτούνται για τον έλεγχο όλων των εγγράφων που υποβάλλονται.

[Αρχή Τροποποίησης]

3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο του-

λάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας, για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20ή Φεβρουάριου να συμπληρώσει, να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει τις τροποποιήσεις αυτές μέχρι την 28η Φεβρουαρίου με δελτίο τύπου και με καταχώριση στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου, εφόσον υπάρχει. Μέχρι την 31η Μαρτίου η υπηρεσία κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή της δήλωσής του, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου - ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 3 ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 25 ΤΟΥ Ν. 3153/03, ΦΕΚ-153 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

4. Το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς μεν τα στοιχεία των δρομολογίων αν αιτιολογημένα κρίνεται:

α) ότι οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στο λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν,

β) ότι το πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στο χρόνο που δηλώνει και

γ) ότι η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών, ως προς δε το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι η ανώτατη τιμολόγηση που προτείνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1, σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

[Αρχή Τροποποίησης]

5. Υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού, επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού οχηματαγωγού πλοίου μετά την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού, αν ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. κριθεί ότι:

α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου,

β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή συμβάσεις του άρθρου όγδοου.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολόγιά του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες η αρμόδια Υπηρεσία έχει ανακοινώσει στον πλοιοκτήτη εγγράφως την αποδοχή εμπρόθεσμης δήλωσής του για τακτική δρομολόγηση, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμη δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης.

Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου.

Στις περιπτώσεις α΄ και β΄ της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολόγιά τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών.

Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου

Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 18 ΤΟΥ Ν. 3409/05, ΦΕΚ-273 Α/4-11-05. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

6. Ο πλοιοκτήτης μπορεί μέσα σε τριάντα ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν κάθε εκδιδόμενης σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους του άρθρου αυτού απόφασης, αν δεν αποδέχεται αυτή, να προσφύγει ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.) – ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ Η ΠΑΡ. 6 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο πέμπτο.

Μεταβολή πλοιοκτήτη.

Σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, εφόσον υποβάλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου τρίτου – ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΠΕΜΠΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 4α ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α. ΕΙΧΕ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 26 ΤΟΥ Ν. 3153/03 ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 19 ΤΟΥ Ν. 3409/05, ΦΕΚ-273 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

Άρθρο έκτο.

Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων.

1. Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική.

2. Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται αν υποβάλουν σχετικό αίτημα και με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., κριθεί ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος.

[Αρχή Τροποποίησης]

Το αίτημα αυτό και μέχρι συγκλήσεως Σ.Α.Σ. δύναται να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα μετά από απόφαση του Υπουργού για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών.

Με απόφαση του Υπουργού δύναται να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά

αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., καθορίζονται τα όργανα αυτά, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων αυτών, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα – ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΕΚΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α' [Τέλος Τροποποίησης]

3. Διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται:

α) για την προγραμματισμένη, σύμφωνα με το άρθρο τέταρτο, ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι εξήντα ημέρες,

β) για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο γι' αυτήν,

γ) για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου. Οι εργασίες αυτές πρέπει να εκτελούνται μόνο κατά τη διάρκεια της προγραμματισμένης ακινησίας για ετήσια επιθεώρηση και κατά παράταση αυτής για τριάντα ακόμα ημέρες, αν κρίνεται αναγκαία η συνέχισή τους και εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής το επιτρέπουν,

δ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανώτερης βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης. Αμέσως μετά την άρση του γεγονότος το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγιά του κατά τον ενδεδειγμένο σύμφωνα με τις περιστάσεις τρόπο.

4. Για την ακινησία του πλοίου στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου, απαιτείται εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και θεώρηση αυτής από τη Λιμενική Αρχή. Για τις περιπτώσεις β΄ και γ΄ απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και έγκριση του Υπουργείου, η οποία δίνεται ύστερα από γνωμάτευση του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, ότι συντρέχουν λόγοι που δικαιολογούν την ακινησία.

5. Εκτός από το χρονικό διάστημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων των περιπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 3, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ανεξάρτητα αν εκτελεί ή όχι πλόες. Αν ο πλοιοκτήτης παραβεί τις πιο πάνω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλεται κάθε μήνα στον πλοιοκτήτη, με απόφαση της Λιμενικής Αρχής του αφετήριου λιμένα δρομολογίων του πλοίου, πρόστιμο ίσο προς τη μισθοδοσία, που θα καταβαλλόταν με βάση την οικεία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, στους ελλείποντες από την οργανική σύνθεση πληρώματος ναυτικούς, προσαυξημένο κατά είκοσι τοις εκατό. Από το ποσό του προστίμου ποσοστό σαράντα τοις εκατό αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών.

6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να ορίζεται ειδικότερα η διακοπή δρομολόγησης:

α) για επιβατηγά υδροπτέρυγα ή ταχύπλοα πλοία,

β) πλοία σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων, με εποχιακή μόνο κίνηση. Στην περίπτωση υπό στοιχείο α΄ της παραγράφου αυτής και αν το χρονικό διάστημα ακινησίας του πλοίου υπερβαίνει το οριζόμενο στην παράγραφο 3, ο πλοιοκτήτης υποχρε-

ούται να έχει το πλοίο επανδρωμένο σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 5.

7. Οι ναυτικοί που απολύονται λόγω διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων δεν δικαιούνται την προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση, αν ναυτολογηθούν στο πλοίο αμέσως μετά τη λήξη του χρονικού διαστήματος διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων των περιπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 3 ή αν δεν αποδεχθούν την επαναυτολόγησή τους με τους ίδιους, όπως πριν την απόλυσή τους όρους.

[Αρχή Τροποποίησης]

8. Η μη ακριβής εκτέλεση των δρομολογίων, εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση διακοπής, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 6, συνεπάγεται μερική ή ολική κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής, αναλόγως με τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης, υπέρ του Λογαριασμού του άρθρου δέκατου – ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ Η ΠΑΡ. 8 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΕΚΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 4β ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 25 ΤΟΥ Ν. 3450/06, ΦΕΚ-64 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

Άρθρο έβδομο.

Έκτακτη δρομολόγηση.

1. Με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου τρίτου και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.

[Αρχή Τροποποίησης]

2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους - ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 2 ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 27 ΤΟΥ Ν. 3153/03, ΦΕΚ-153 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

Άρθρο όγδοο.

Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

1. Αν δεν υποβάλλονται εντός της προθεσμίας της παραγράφου 3 του άρθρου τέταρτου δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών στις προβλεπόμενες από το νόμο αυτόν περιπτώσεις, ο Υπουργός μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής.

2. Το Υπουργείο, το αργότερο μέχρι 30 Απριλίου, με πρόσκληση που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς και σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για τη δρομολόγηση πλοίου τους με σύναψη σχετικής σύμβασης. Η πρό-

σκληση αυτή μπορεί να δημοσιεύεται σε δύο μόνο από τα ως άνω έντυπα, καθώς και στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου στο Διαδίκτυο.

3. Στην πρόσκληση αναφέρεται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της συμβάσεως, η εγγυητική επιστολή, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάπτωσης αυτής, η σταδιακή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης απόδοσή της στον εγγυητή, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων και ο ναύλος.

4. Οι όροι της προσκλήσεως αποτελούν και όρους της σύμβασης, η οποία υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού ή του εξουσιοδοτημένου νόμιμα από αυτόν για την υπογραφή της και του πλοιοκτήτη.

[Αρχή Τροποποίησης]

5. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες προτάσεις δεν ικανοποιούν τις ανάγκες που περιγράφονται στην παράγραφο 1 ή προκύψουν ανάγκες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, προκηρύσσεται, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως έξι ετών.

Η προκήρυξη του διαγωνισμού δημοσιεύεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.

Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται στο άρθρο τρίτο. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς – ΑΝΤΙΚ. ΤΗΣ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΟΓΔΟΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ Ν. 3409/05, ΦΕΚ-273 Α/4-11-05. [Τέλος Τροποποίησης]

6. Στις γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας έχει εφαρμογή το άρθρο έβδομο.

7. Κατά την υπογραφή σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με την παράγραφο 1, καταβάλλεται το παράβολο που προβλέπεται στο άρθρο πέμπτο.

[Αρχή Τροποποίησης]

8. Μειοδοτικός διαγωνισμός μπορεί επίσης να προκηρυχθεί και μετά την 15η Ιουνίου με τις διαδικασίες των παραπάνω διατάξεων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Σε δρομολογιακή γραμμή που έπαυσε να εξυπηρετείται μετά από αθέτηση υποχρεώσεων πλοίου που δρομολογήθηκε είτε με τακτική δρομολόγηση σύμφωνα με το άρθρο τρίτο και τέταρτο είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο όγδοο ή

β) όταν, μετά από ειδικά αιτιολογημένη γνώμη του Σ.Α.Σ. κρίνεται ότι η κάλυψη των συ-

γκοινωνιακών αναγκών από έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους δεν καθίσταται δυνατή λόγω μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος από πλοιοκτήτες – ΠΡΟΣΘ. ΠΑΡ. 8 ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 28 ΤΟΥ Ν. 3153/03, ΦΕΚ-153 Α' – ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 3 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 19 ΤΟΥ Ν. 3409/05, ΦΕΚ-273 Α/4-11-05. [Τέλος Τροποποίησης]

Άρθρο ένατο.

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.). Πρόεδρος του Σ.Α.Σ. είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και μέλη του, ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου, τρεις εκπρόσωποι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Αιγαίου και από ένας εκπρόσωπος που υποδεικνύεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.), την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.), την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος (Κ.Ε.Ε.), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ξ.Ε.Ε.), την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.), την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), την Πανελλήνια Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων, την Ένωση Ομοσπονδιών Φορτηγών Αυτοκινήτων Εθνικών Μεταφορών και την αντιπροσωπευτικότερη Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχει εκπρόσωπος της Ιεράς Κοινότητας Αγίου Όρους, στις περιπτώσεις που συζητούνται θέματα ενδιαφέροντος της περιοχής Αγίου Όρους.

2. Τα μέλη του Σ.Α.Σ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με διετή θητεία. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα αναπλήρωσης του Προέδρου και των μελών, καθώς και γραμματειακής υποστήριξης του Σ.Α.Σ. Η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Το Σ.Α.Σ. συγκαλείται από τον Πρόεδρό του και γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητάς του σύμφωνα με το νόμο αυτόν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συμμετέχουν και άλλα μέλη ή να προβλέπεται διαφορετικός χρόνος θητείας.

Άρθρο δέκατο.

Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

1. Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνιστάται και λειτουργεί ειδικός «Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών», στον οποίο κατατίθενται ή αποδίδονται κατά περίπτωση:

α) οι χρηματοδοτήσεις και ενισχύσεις για τις γραμμές που καλύπτονται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας,

β) το κατά την παράγραφο 5 του άρθρου τέταρτου δικαίωμα,

γ) τα κατά την παράγραφο 1 του άρθρου πέμπτου παράβολα,

δ) το εξήντα τοις εκατό του κατά την παράγραφο 5 του άρθρου έκτου ποσού προστίμου,

ε) τα κατά το άρθρο ενδέκατο ποσά προστίμων,

στ) κάθε ποσό εγγυητικής επιστολής, που καταπίπτει σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού,

ζ) ποσοστό τρία τοις εκατό επί του καθαρού ναύλου μεταφοράς επιβατών και οχημάτων, στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

2. Τα έσοδα του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών διατίθενται κατά προτεραιότητα για τη χρηματοδότηση των γραμμών, που καλύπτονται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και για τη συμμετοχή του Δημοσίου σε έργα βελτίωσης της λειτουργίας των λιμένων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των εσόδων του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Άρθρο ενδέκατο.

Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις.

1. Όποιος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, κατά παράβαση των διατάξεων του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών.

2. Με την επιφύλαξη ισχύος της παραγράφου 5 του άρθρου έκτου, στους παραβάτες των λοιπών διατάξεων του Μέρους Πρώτου του νόμου αυτού και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, ΦΕΚ 261 Α΄).

3. Οι παραβάτες των διατάξεων, που αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, τιμωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Θ.Ε. με πρόστιμο από τριάντα χιλιάδες ΕΥΡΩ μέχρι τριακόσιες χιλιάδες ΕΥΡΩ, αναλόγως με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης. Πλοιοκτήτης, που τιμωρείται ως υπότροπος για σοβαρές παραβάσεις, μπορεί με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., να αποκλείεται από τις δρομολογήσεις με τον παρόντα νόμο.

4. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., μπορεί να αναπροσαρμόζεται το κατώτερο και το ανώτερο όριο του προστίμου.

5. Τα επιβαλλόμενα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου πρόστιμα αποδίδονται στο Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

6. Η επιβολή προστίμων κατά το παρόν άρθρο δεν αποκλείει την επιβολή άλλων κυρώσεων για την ίδια παράβαση, που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Θ.Ε.)

(Με την παρ. 7 του άρθρου 17 του Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' ορίζεται ότι: «Οι θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της καταργούμενης με την παρ. 1 αυτού του άρθρου Ρυθμιστικής Αρχής θαλάσσιων Ενδομεταφορών, που προκηρύχθηκαν με το ΦΕΚ 392/Α.Σ.Ε.Π./11.9.2003, μεταφέρονται και εντάσσονται αυτοδικαίως στον οργανισμό της Επιτροπής Ανταγωνισμού και η αρμοδιότητα για την

ολοκλήρωση της διαδικασίας ανατίθεται στον Υπουργό Ανάπτυξης»).

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο δωδέκατο.

Σύσταση της Ρ.Α.Θ.Ε.

1. Συνιστάται ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών» (Ρ.Α.Θ.Ε.) και έδρα τον Πειραιά.

2. Η Ρ.Α.Θ.Ε. έχει διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεών της.

3. Η Ρ.Α.Θ.Ε. συγκροτείται από επτά μέλη, τα οποία πρέπει να διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα και εμπειρία.

4. Τα μέλη της διορίζονται με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μετά από προκήρυξη που δημοσιεύεται σε δύο ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας. Μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. είναι δυνατόν να διορίζονται και υπάλληλοι που κατέχουν οργανικές θέσεις στο δημόσιο τομέα, οι οποίοι κατά τη διάρκεια της θητείας τους θεωρείται ότι τελούν σε απόσπαση, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, καθώς και προσωπικό του Λιμενικού Σώματος μέχρι το βαθμό του Πλοιάρχου. Αν είναι δημόσιοι υπάλληλοι συναποφασίζουν οι αρμόδιοι Υπουργοί. Με την ίδια απόφαση ορίζονται μεταξύ των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος, ύστερα από γνώμη της αρμόδιας Επιτροπής της Βουλής.

5. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. είναι πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους τα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. δεν ανακαλούνται. Μέλη προερχόμενα από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος διορίζονται για μία θητεία και η θητεία τους διακόπτεται αν κατά τη διάρκεια της θητείας τους προαχθούν στο βαθμό του Αρχιπλοιάρχου. Αν κενωθεί για οποιονδήποτε λόγο θέση μέλους, διορίζεται νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας του αποχωρήσαντος.

6. Τα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους σε περίπτωση που καταδικαστούν με αμετάκλητη απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή έκπτωση δημόσιου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα περί Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (ν. 2683/1999 ΦΕΚ 19 Α΄) ή έκπτωση στρατιωτικού, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις.

7. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται σε περίπτωση εκδόσεως τελεσίδικου παραπεμπτικού βουλεύματος για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου και μέχρις εκδόσεως τελεσίδικης αθωωτικής απόφασης. Στην περίπτωση αυτή διορίζεται αναπληρωματικό μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 4 για θητεία που αντιστοιχεί στο χρόνο αναστολής.

8. Τα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και απολαμβάνουν πλήρους προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας.

9. Απαγορεύεται στα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. κατά τη διάρκεια της θητείας τους να είναι εταί-

ροι, μέτοχοι, μέλη Διοικητικού Συμβουλίου, διαχειριστές, υπάλληλοι, τεχνικοί σύμβουλοι ή μελετητές ατομικής ή άλλης επιχείρησης, η οποία αναπτύσσει δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών. Αν μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. αποκτήσουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές των προαναφερόμενων επιχειρήσεων, κατά τη διάρκεια της θητείας τους, μόνον από κληρονομική διαδοχή, οφείλουν να υποβάλουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δήλωση, με την οποία αναλαμβάνουν την υποχρέωση να απέχουν, κατά τη διάρκεια της θητείας τους από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των επιχειρήσεων. Στην ίδια υποχρέωση υπόκεινται και οι σύζυγοί τους.

10. Μέλος της Ρ.Α.Θ.Ε., που κατέχει οργανική θέση υπαλλήλου του δημόσιου τομέα ή υπηρετεί στο Λιμενικό Σώμα, επανέρχεται αυτοδικαίως μετά τη λήξη της θητείας του στη θέση που κατείχε πριν το διορισμό του. Η θητεία του στη Ρ.Α.Θ.Ε. λογίζεται ως πραγματική υπηρεσία για όλες τις συνέπειες και κατά τη διάρκειά της δεν διακόπτεται η βαθμολογική και μισθολογική του εξέλιξη. Αν η θέση που κατείχε ως υπάλληλος δεν είναι κενή ή έχει καταργηθεί, θεωρείται ότι κατέχει ομοιόβαθμη προσωρινή θέση του κλάδου του, που συνίσταται αυτοδικαίως και καταργείται επίσης αυτοδικαίως, όταν αποχωρήσει. Οι υπηρετούντες στο Λιμενικό Σώμα τίθενται στη διάθεση της Διεύθυνσης Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

11. Τα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε. υποβάλλουν κατ' έτος στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου την προβλεπόμενη από το άρθρο 24 του ν. 2429/1996 (ΦΕΚ 155 Α΄) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

12. Οι αποδοχές του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.

13. Τα πειθαρχικά αδικήματα των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. κρίνονται, μετά από παραπομπή από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, από πενταμελές ειδικό πειθαρχικό συμβούλιο, συγκροτούμενο από τους Προέδρους του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου, του Ελεγκτικού Συνεδρίου, του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και του Τμήματος της Νομικής του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου, αναπληρουμένων νομίμως, υπό την προεδρία του αρχαιότερου από τα δικαστικά μέλη του συμβουλίου αυτού. Κατά τα λοιπά για την πειθαρχική ευθύνη των μελών της Ρ.Α.Θ.Ε. έχουν ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις του Κώδικα περί Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ., για μέλη δε με στρατιωτική ιδιότητα οι οικείες διατάξεις πειθαρχικού δικαίου.

14. Η Ρ.Α.Θ.Ε. έχει αυτοτελώς την ικανότητα να παρίσταται σε κάθε είδους δίκες, που δημιουργούνται από τη λειτουργία και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Εκπροσωπείται ενώπιον κάθε δικαστικής και διοικητικής αρχής από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος, με εξαίρεση τη δικαστική εκπροσώπηση, μπορεί με απόφασή του να αναθέτει την εκπροσώπηση της Ρ.Α.Θ.Ε. στον Αντιπρόεδρο ή άλλα μέλη της Ρ.Α.Θ.Ε., όπως επίσης μπορεί να εξουσιοδοτεί τους ανωτέρω ή και μέλη της Γραμματείας να ενεργούν για λογαριασμό του και να εκπροσωπούν τη Ρ.Α.Θ.Ε. για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

15. Η Ρ.Α.Θ.Ε. συνέρχεται σε πρώτη συνεδρίαση εντός μηνός από της δημοσιεύσεως

στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της αποφάσεως διορισμού των μελών της – Οι διατάξεις των άρθρων δωδέκατου έως δέκατου έκτου του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 45 Α), που αφορούν στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε), ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' . Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 703/1977 (ΦΕΚ 278 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο δέκατο τρίτο.

Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Θ.Ε.

1. Η Ρ.Α.Θ.Ε. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) παρακολουθεί και ελέγχει τη λειτουργία της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών και εισηγείται ύστερα από ερώτημα του Υπουργού στα αρμόδια όργανα τη λήψη των αναγκαίων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για τη λειτουργία της και την τήρηση των αρχών του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού,

β) επιλαμβάνεται αυτεπάγγελτα ή κατόπιν αιτήσεως αρχής ή ιδιώτη και διαπιστώνει αν υπάρχει παράβαση των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, που θέτει το κοινοτικό και εσωτερικό δίκαιο της ακτοπλοΐας και παρακολουθεί τη διαμόρφωση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών,

γ) ελέγχει αν υπάρχουν συμφωνίες ή εναρμονισμένες ακτοπλοϊκές πρακτικές, που μπορεί να έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό της λειτουργίας της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών,

δ) καλεί τους υπόχρεους να παράσχουν, εντός προθεσμίας που τους τάσσει, εξηγήσεις για κάθε παράβαση και επιβάλλει στους παραβάτες τα πρόστιμα που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του άρθρου ενδέκατου,

ε) επιλαμβάνεται προσφυγών σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου τέταρτου,

στ) συλλέγει, οργανώνει, επεξεργάζεται και αξιολογεί, υπό τον όρο της εχεμύθειας και της προστασίας του επιχειρηματικού απορρήτου, τα αναγκαία για την εκπλήρωση της αποστολής της τεχνικά, οικονομικά, λογιστικά, εμπορικά και άλλα συναφή στοιχεία, που αφορούν τα πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών,

ζ) ζητεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τον πλοιοκτήτη στοιχεία για το πλοίο, τα δρομολόγιά του, τη μεταφορική κίνηση, την τιμολόγηση των υπηρεσιών και ό,τι αφορά το πλοίο και τον πλοιοκτήτη σε σχέση με αυτό,

η) παρέχει στον Υπουργό γνώμη σε κάθε περίπτωση που προβλέπεται στον παρόντα νόμο, καθώς και σε κάθε θέμα για το οποίο ο Υπουργός ζητεί γνώμη.

2. Η Ρ.Α.Θ.Ε. κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της μπορεί να απευθύνει σε κάθε δημόσια αρχή και δημόσια υπηρεσία και σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, οδηγίες ή συστάσεις, σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, καθώς και να ζητεί για το σκοπό αυτόν τη συνεργασία και τη συνδρομή κάθε αρμόδιας ημεδαπής ή αλλοδαπής διοικητικής ή δικαστικής αρχής.

Η Ρ.Α.Θ.Ε. ειδικότερα συνεργάζεται με την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη γνώμη της σε θέματα ανταγωνισμού ή να παραπέμπει σε αυτήν υποθέσεις οι οποίες ενδέχεται να εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ν. 703/1977 και στην αρμοδιότητα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

3. Οι πράξεις και αποφάσεις της Ρ.Α.Θ.Ε. καταχωρίζονται σε ιδιαίτερο επίσημο βιβλίο, εκτός αν αφορούν την εθνική άμυνα και τη δημόσια ασφάλεια, οπότε καταχωρίζονται σε ειδικό απόρρητο βιβλίο.

4. Οι εκτελεστές πράξεις της Ρ.Α.Θ.Ε. κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο και στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Κατ' αυτών χωρεί αίτηση αναθεώρησης, η οποία ασκείται μέσα σε τριάντα ημέρες από τη γνώση ή την κοινοποίησή της, από τον ενδιαφερόμενο ή τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Η εκδιδόμενη επί της αιτήσεως αναθεώρησης απόφαση υπόκειται σε αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Πειραιά.

5. Η Ρ.Α.Θ.Ε. υποβάλλει στο τέλος κάθε έτους έκθεση δραστηριοτήτων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ανατίθενται στη Ρ.Α.Θ.Ε. και άλλες αρμοδιότητες στον τομέα της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών – Οι διατάξεις των άρθρων δωδέκατου έως δέκατου έκτου του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 45 Α), που αφορούν στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε), ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' . Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 703/1977 (ΦΕΚ 278 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο δέκατο τέταρτο.

Πόροι – Οικονομική διαχείριση.

1. Πόροι της Ρ.Α.Θ.Ε. είναι οι εγγραφόμενες από την 1η Ιανουαρίου του έτους 2002 και εφεξής πιστώσεις στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας [Αρχή Τροποποίησης] καθώς και πόροι που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων) ή από διεθνείς οργανισμούς – ΠΡΟΣΘ. ΕΔΑΦ. ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 20 ΤΟΥ Ν. 3049/02, ΦΕΚ-212 Α'. [Τέλος Τροποποίησης]

2. Η Ρ.Α.Θ.Ε. έχει υποχρέωση να τηρεί αρχεία, όπως ορίζεται ειδικότερα στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

3. Οι δαπάνες της Ρ.Α.Θ.Ε. εκκαθαρίζονται από την Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και υπόκεινται στον προληπτικό και κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις – *Οι διατάξεις των άρθρων δωδέκατου έως δέκατου έκτου του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 45 Α), που αφορούν στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε), ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' . Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 703/1977 (ΦΕΚ 278 Α), όπως*

κάθε φορά ισχύουν. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο δέκατο πέμπτο.

Γραμματεία της Ρ.Α.Θ.Ε.

1. Για τη διοικητική της υποστήριξη η Ρ.Α.Θ.Ε. επικουρείται από Γραμματεία και για τη νομική της υποστήριξη από γραφείο Νομικού Συμβούλου, το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις που διέπουν το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Του Γραφείου προΐσταται Πάρεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Για το σκοπό αυτόν αυξάνονται οι οργανικές θέσεις των Παρέδρων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους κατά μία.

2. Για τη στελέχωση της Γραμματείας συνιστώνται είκοσι πέντε θέσεις μόνιμου και με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου προσωπικού. Οι θέσεις διακρίνονται:

α) ειδικό επιστημονικό προσωπικό: δεκαπέντε θέσεις με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου,

β) μόνιμο προσωπικό: δέκα θέσεις εκ των οποίων: προσωπικό δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης: επτά θέσεις και βοηθητικό προσωπικό: τρεις θέσεις.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζεται η κατανομή των θέσεων του προσωπικού της παραγράφου 2 κατά κλάδο και ειδικότητα.

4. Για την αρχική στελέχωση της Γραμματείας της Ρ.Α.Θ.Ε., με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μπορεί να μεταφέρεται και να εντάσσεται, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, για την κάλυψη θέσεων της παραγράφου 2 του άρθρου δέκατου πέμπτου, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για το διορισμό στις θέσεις αυτές. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Ρ.Α.Θ.Ε. μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις.

5. Για την κάλυψη των αναγκών της Γραμματείας της Ρ.Α.Θ.Ε. μπορεί να αποσπάται σε αυτήν προσωπικό από υπουργεία, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, εξαιρουμένων των υπαλλήλων που υπηρετούσαν ως αποσπασμένοι στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, κατά τις διατάξεις του άρθρου 39 του ν. 2218/1994 και μετετάγησαν στη συνέχεια σε αυτές, με κοινή απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μετά από πρόταση της Ρ.Α.Θ.Ε, για χρονικό διάστημα δύο ετών που μπορεί να παρατείνεται, σύμφωνα με τον Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. Η μισθοδοσία του αποσπώμενου προσωπικού βαρύνει τη Ρ.Α.Θ.Ε.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση της Ρ.Α.Θ.Ε., καθορίζο-

νται οι αποδοχές του ειδικού επιστημονικού προσωπικού της υποπαραγράφου 2α και η τυχόν πρόσθετη αποζημίωση των απασχολούμενων στην Αρχή υπαλλήλων – Οι διατάξεις των άρθρων δωδέκατου έως δέκατου έκτου του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 45 Α), που αφορούν στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε), ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' . Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 703/1977 (ΦΕΚ 278 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν – ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ ΣΕ ΙΣΧΥ Η ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΕΔΑΦΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΔΕΚΑΤΟΥ ΠΕΜΠΤΟΥ, ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΠΑΡΕΔΡΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ. [Τέλος Τροποποίησης]

[Αρχή Τροποποίησης]

Άρθρο δέκατο έκτο.

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης (Κ.Ε.Λ.Δ.), με τον οποίο ρυθμίζονται:

α) η εσωτερική λειτουργία της Ρ.Α.Θ.Ε.,

β) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της,

γ) οι ειδικότητες των θέσεων του προσωπικού της Γραμματείας, η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των υπηρεσιακών μονάδων της, οι όροι εργασίας του προσωπικού της και

δ) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Θ.Ε. και της Γραμματείας της.

2. Ο Προϊστάμενος της Γραμματείας της Ρ.Α.Θ.Ε. και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Θ.Ε.. Ο Προϊστάμενος της Γραμματείας είναι πειθαρχικός Προϊστάμενος για το προσωπικό αυτής.

3. Για την ανάθεση έργων, προμηθειών και υπηρεσιών της Ρ.Α.Θ.Ε., εφαρμόζονται οι ισχύουσες για το Δημόσιο διατάξεις.

4. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Θ.Ε., ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης και υπόλογος, μπορεί να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και τίτλους πληρωμής, να διαχειρίζεται τον προϋπολογισμό της Αρχής, να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2362/1995 (ΦΕΚ 247 Α΄), του ν. 2286/ 1995 (ΦΕΚ 19 Α΄) και του π.δ. 394/ 1996 (ΦΕΚ 266 Α΄), όπως ισχύουν. – Οι διατάξεις των άρθρων δωδέκατου έως δέκατου έκτου του πρώτου μέρους του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 45 Α), που αφορούν στη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε), ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 17 ΤΟΥ Ν. 3260/04, ΦΕΚ-151 Α' . Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) είναι αποκλειστικά αρμόδια για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 703/1977 (ΦΕΚ 278 Α), όπως κάθε φορά ισχύουν. [Τέλος Τροποποίησης]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 124/2006

Π.Δ. 124/06 (ΦΕΚ 136 Α/6-7-2006) : Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101), β) του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261) και 22 του ν. 2789/2000 (Α΄ 21) και του άρθρου 48 του ν. 3427/2005 (Α΄ 312).

2. Το άρθρο 90 του Κώδικα που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του π.δ. 63/2005 «κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Την υπ' αριθμ. 125/23.5.2006 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε τα εξής:

Άρθρο 1.

Στο άρθρο 164 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973) προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Οι διατάξεις των παραπάνω εδαφίων δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (ΕΕL 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α΄ 110), υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18 ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/1924 (ΕΕL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2 παρ. 3 του π.δ.τος 66/2005 (Α΄ 100) καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ/τος 52/2005 (Α΄ 79).

Άρθρο 2.

Στην παράγραφο 2(γ) του άρθρου τρίτου του νόμου 2932/2001 (Α΄ 145) προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Οι διατάξεις των παραπάνω εδαφίων δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία για τα

οποία εφαρμόζεται το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 (ΕΕL 144/1998) όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του π.δ. 103/1999 (Α΄ 110), υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του άρθρου 6(α) της Οδηγίας 98/18 ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 (ΕΕL 123/2003) ΕΚ και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2 παρ. 3 του π.δ/τος 66/2005 (Α΄ 100) καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6, 8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6, 8 και 9 του π.δ/τος 52/2005 (Α΄ 79).

Άρθρο 3.

Η ισχύς του παρόντος προεδρικού διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 4 Ιουλίου 2006