

**ΔΗΜΟΣΙΟ ΙΕΚ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ,ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, ΓΛΥΦΑΔΑΣ,
ΠΕΙΡΑΙΑ**

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΙΕΚ ΑΛΦΑ

**ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ

Περιεχόμενα

1.Το ακτοπλοϊκό προβλημα.....	6
2.Επιβατηγος ναυτιλια.....	6
3. Ποιος οριζει το θεσμικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλιας.....	6
4. Νησιωτικότητα.....	7
5. Ποιες οι παράμετροι της νησιωτικότητας.....	7
6.Ιστορια ελληνικής ακτοπλοΐας.....	7
7. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας	8
8. Άδεια σκοπιμότητας.....	8
9. Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	8
10. Δομή πληρώματος ακτοπλοϊκού επιβατικών πλοίων.....	8
11. Παράδειγμα πληρώματος κρουαζιερόπλοιου:	9
12. Jobs Listed by Department	10
11.1 Οι διευθυντές κρουαζιέρας.....	10
11.2 Δραστηριότητες κρουαζιερας.....	10
11.3 Τμήματα καταστρώματος και μηχανής	11
11.4 Πληρωμα κατάστρωματος.....	11
11.6 Ιατρικά Τμήματα Προσωπικής Φροντίδας και Πλοίων	13
11.7 Θέσεις Εταιρικού Γραφείου στην ξηρά	13
11.7.1 Λογιστική γραφείου, πλοιου.	13
11.7.2 Διοικητικές θέσεις.....	13
11.7.3 Αεροπορικές πτήσεις	13
11.7.4 Μάρκετινγκ.....	13
11.7.5 Κρατήσεις / Πωλήσεις:	13
11.7.6 Οδηγίες για προσληψη	14
13. Άγωνα γραμμή.....	15
14. Προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών στην επιβατηγό ναυτιλία	16
15. Βιομηχανία επιβατηγών πλοίων	17
16. Τιμη προσφοράς θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας	17
17. Επιπλέον στόχοι	18
18. Τιμές συντελεστών παραγωγής	18
19. Τεχνολογικό επίπεδο και ανταγωνισμός.....	19
20. περιγραφή αγοράς- ανταγωνισμός η ολιγοπώλιο;.....	21

21.	Στην επιβατηγό ναυτιλία έχουμε ολιγοπώλιο:	22
22.	Ο ακτοπλοϊκός στόλος.....	23
23.	Ζήτηση στην επιβατηγό ναυτιλία	25
24.	Τιμολόγηση στην ακτοπλοΐα	27
25.	Τουρισμός.....	32
26.	Κύρια χαρακτηριστικά τουρισμού	32
27.	Τουρισμός- Η μεγαλύτερη βιομηχανία του κόσμου.....	33
28.	Τουριστικό πακέτο.....	34
29.	Κρουαζιέρα	34
30.	Είδη κρουαζιερας.....	36
31.	Βασικές γεωγραφικές περιοχές κρουαζιέρας	37
32.	Ελληνική αγορά κρουαζιέρας.....	40
33.	Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων ενδομεταφορών	42
34.	Δραστηριότητες του καπετάνιου στο κρουαζιερόπλοιο κατά την άφιξη του	43
35.	Κοινωνικό κόστος.....	44
36.	Νησιά με περισσότερα από ένα λιμάνι επιβατηγού ναυτιλίας.....	44
b.	Αναφέρετε παραδείγματα άγονων γραμμών.....	46
37.	Περιγράψτε την τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού	47
38.	Παράγοντες που επηρεάζουν τους ναύλους	47
39.	Χαρακτηριστικά θεωρίας ναυτολόγων.....	47
40.	Πρόσθετοι παράγοντες που επιδρούν στα ναυτολόγια.....	48
41.	Συγκριτικός πίνακας προσφοράς επιβατηγού και ποντοπόρου ναυτιλίας	48
42.	ISM code.....	49
43.	Στόχοι και πρότυπα ποιότητας του ISM Code	49
44.	Πρότυπα Ποιότητας	50
45.	Ποια τα καθήκοντα του DPA.....	52
46.	Τι αναφέρει ο ISM για το ανθρώπινο δυναμικό	52
47.	ISPS.....	53
48.	MARPOL.....	54
49.	SOLAS.....	57
50.	Ναυτιλία μικρών αποστάσεων	60
51.	Busiest passenger ports	62
52.	List of busiest cruise ports by passengers	62

53.	STCWΣύμβαση προτύπων εκπαίδευσης έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακής των ναυτικών	63
54.	STCW 78	63
55.	STCW 1994.....	64
56.	STCW2010.....	66
57.	Τι είναι υπερπόντια κρουαζιέρα	68
58.	Μειονεκτήματα ναυτιλίας μικρών αποστάσεων	68
59.	Τι ονομάζουμε εσωτερική ναυσιπλοΐα;.....	68
60.	Τα μειονεκτήματα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.	69
61.	Τι είναι φορτηγός ακτοπλοΐα.....	69
62.	Τομείςπαγκόσμιεςεπιβατηγούναυτιλίας.....	69
62.	Χαρακτηριστικά αγοράς επιβατικών πλοίων.....	69
63.	Χαρακτηριστικά της Μεσογειακής Ναυτιλίας;	70
64.	Τι αναφέρουν οι οδηγίες διαχείρισης ένοπλης ληστείας και πειρατείας - ,μέτρα ασφαλείας	70
65.	Τι θεωρείται συμβάν ασφαλείας	71
66.	Πειρατεία.....	71
67.	InternationalBargainingForum	71
68.	Παράρτημα: Εγκεκριμένες γραμμές για το 2018	71



1. Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με 88 νησιά με πάνω από 30 κατοίκους και πολλά λιμάνια στο ηπειρωτικό της μέρος και πάντοτε ήταν και είναι δομημένη με το στοιχείο της θάλασσας. Οι θαλάσσιες μεταφορές υπάρχουν από τα αρχαιότερα χρόνια. Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας οι μεταφορές μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας συστηματοποιήθηκαν. Η μεγάλη αλλαγή όμως άρχισε μετά την δεκαετία του 1960 σταδιακά με την άνοδο του τουρισμού στη χώρα.

Πάντοτε οι κάτοικοι των νησιών θέλουν να έχουν συνεχή σύνδεση με τα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας αλλά και με τα διπλανά τους νησιά. Αυτό όμως είναι αδύνατο σε καθημερινή βάση. Είναι γεγονός ότι το ακτοπλοϊκό πρόβλημα θα υπάρχει πάντα.

Η ελλιπής και πλημμελής κάλυψη των νησιών σημαίνει ανασφάλεια στους κατοίκους των νησιών και ειδικότερα σε αυτούς των μικρότερων όπου οι μεταφορές είναι ούτως ή άλλως λίγες. Συχνά ο πληθυσμός διαμαρτύρεται έντονα. Η διατήρηση του εθνικού ιστού σχετίζεται με την σωστή κάλυψη του των νησιών. Στα νησιά χωρίς μεταφορές προκαλούνται προβλήματα μετανάστευσης και οικονομικής παρακμής.

Η ελλιπής σύνδεση των νησιών σημαίνει κοινωνικά και οικονομικά πρόβλήματα. Προμήθειες, τρόφιμα, φάρμακα εξοπλισμός και οποιαδήποτε υλικά μεταφέρονται με το πλοίο.

Τα περισσότερα νησιά της άγονης γραμμής παρουσιάζουν μειωμένο μεταφορικό έργο και το κράτος επιδοτεί τις γραμμές που δεν είναι βιώσιμες και αποκαλούνται άγονες.

Οι επιδοτήσεις σώζουν το μεταφορικό έργο.

2. Επιβατηγός ναυτιλία

Η διακίνηση επιβατών την από ηπειρωτική χώρα σε ένα νησιωτικό λιμάνι και από νησί σε νησί, όπως και η θαλάσσια περιήγηση ονομάζεται επιβατηγός ναυτιλία. Είναι απαραίτητη για την οικονομική ζωή και τις ανάγκες των κατοίκων. Ο τουρισμός συνδέεται άμεσα με την επιβατηγό ναυτιλία.

3. Ποιος ορίζει το θεσμικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας

Η Ελλάδα έχει υπογράψει τη SOLAS και την MARPOL και τον ISM.

Ονομάζεται θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων ενδομεταφορών. Βασικές παράμετροι της νομοθεσίας είναι:

- Η διασφάλιση του κοινωνικού χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με την τακτική σύνδεση ηπειρωτικής χώρας και νησιών

- Η απελευθέρωση της αγοράς και λειτουργία σωστού ανταγωνισμού
- Η ποιότητα υπηρεσιών προς τον επιβάτη
- Η ενθάρρυνση των επενδύσεων

4. Νησιωτικότητα

Είναι τα εξωτερικά χαρακτηριστικά δηλαδή τα μειονεκτήματα που εμφανίζουν τα νησιά έναντι της ηπειρωτικής χώρας αλλά και οι πολιτικές για την άμβλυνση των μειονεκτημάτων των νησιών. Η κανονικότητα στις ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι απαραίτητη για κοινωνικούς, ιατρικούς, οικονομικούς και παραγωγικούς λόγους. Χωρίς ακτοπλοϊκές συνδέσεις με συνέχεια, τα νησιά απειλούνται με οικονομικό μαρασμό και πληθυσμιακή μείωση.

5. Ποιες οι παράμετροι της νησιωτικότητας

- Αδυναμία συνεχούς σύνδεσης με την ξηρά, μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις η απόσταση είναι μεγάλη
- προβλήματα στην οικονομική βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων γιατί στη χαμηλή τουριστική σαιζόν η επιβατική κίνηση δε καλύπτει ούτε το κόστος
- Εξάρτηση για αγαθά πρώτης ανάγκης και υπηρεσίες από την ηπειρωτική χώρα
- Ύπαρξη καιριών φαινομένων που διακόπτουν τα δρομολόγια το χειμώνα κυρίως
- Επιβάρυνση κατοίκων με μεταφορικό κόστος στα αγαθά που καταναλώνουν
- Ακριβότερες πρώτες ύλες
- Ευαισθησία σε προβλήματα προσφύγων και παρανομών μεταναστών
- Ελλείψεις παροχής υγείας
- Προβλήματα στη εξυπηρέτηση από δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις

6. Ιστορία ελληνικής ακτοπλοΐας

Μέχρι την κυριαρχία του ατμού ακτοπλοΐα στην Ελλάδα διενεργούνταν πλοία ιστιοφόρα γενικού και φορτίου και επιβατών Μικρά ιστιοφόρα μπρίκια . Με την δημιουργία του ελληνικού κράτους και λίγα χρόνια μετά ιδρύθηκε στην Ερμούπολη το 1857 η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία Ονομάστηκε Ελληνική Ατμοπλοΐα με κεφάλαια από την εθνική τράπεζα 1.000.000 δραχμές, η οποία και πτώχευσε κατόπιν υπεξαίρεσεων βοήθησε όμως το κρητικό αγώνα.

Τα πλοία ήταν ατμοπλοΐα με εξωτερικό τροχό για την πρόωση.

Με τις αρχές του 20^{ου} αιώνα είχαμε γιγαντισμό στα πλοία και απευθείας συνδέσεις με την Αμερική και την Αυστραλία. Χαρακτηριστική εταιρεία της εποχής ήταν του Χανδρή. Μετά την απελευθέρωση από το β παγκόσμιο πόλεμο έγινε βελτίωση του συστήματος και δρομολόγηση νέων πλοίων. Παράλληλα με τη δημιουργία λιμανιών μετρά το 1960. Τότε η ταχύτητα ήταν το ανωτέρω 12-14 knots.

Η επανάσταση ήρθε τη δεκαετία του 70 που τα ιπτάμενα δελφίνια ήρθαν στη Ελλάδα. από τη Ρωσία με την εταιρεία του Λιβανού. . Από το 1990 μετά ήρθαν τα καταμαράν και τα συμβατικά ταχύπλοα. Και πλέον οι συνδέσεις μετα νησιά ήταν ευχάριστες, γιατί από τα 12-14 knots πήγαμε στα 24.

7. Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας δημιουργεί ανάγκες μεταφορών απαραίτητες για την εθνική συνοχή της, οικονομική, κοινωνική, πολιτική και διαβίωσης.

Απαιτείται καθημερινή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, επειδή όμως αυτό είναι αδύνατο, συνδέονται τα μεγάλα νησιά καθημερινά. Τα μικρότερα νησιά συνδέονται καθημερινά με τα μεγάλα και κάποιες μέρες τη βδομάδα με την ηπειρωτική χώρα.

8. Άδεια σκοπιμότητας

Σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο για την δρομολόγηση ακτοπλοϊκών πλοίων χορηγείται άδεια σκοπιμότητας για την πραγματοποίηση δρομολογίων. Απαγορεύονται όμως οι έκτακτες δρομολογήσεις. Όταν ένα πλοίο δεν διαθέτει άδεια δρομολόγησης (νέα ονομασία για την άδεια σκοπιμότητας) δεν μπορείς να κάνει δρομολόγια. Οι εισηγήσεις για τα δρομολόγια γίνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες και επίσης από την τοπική αυτοδιοίκηση αφού όμως έχει γίνει προηγουμένως συνεννόηση με ναυτιλιακές εταιρείες. Ουσιαστικά τηρείται μια ισορροπία συμφερόντων νησιωτών και επιχειρηματιών.

9. Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Γνωμοδοτεί για δρομολόγηση πλοίων ακτοπλοϊας

- Μέλη:
- ΓΓ ΥΕΝ
- ΓΓ Λιμένων
- 3 εκπρόσωποι ΥΕΝ
- 1 ΓΓ νησιωτικής πολιτικής
- 2 Εκπρόσωποι πλοιοκτητών
- 1 Συγκοινωνιολόγος
- 1 Ένωση περιφερειών Ελλάδος
- Ναυτικό Επιμελητήριο
- Κεντρική Ένωση επιμελητηρίων
- Ξενοδοχειακό επιμελητήριο
- ΕΣ Αμεα
- Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
- Υπουργείο τουρισμού
- Ένωση πορθμείων Εσωτερικού
- Σύνδεσμος τουριστικών πρακτόρων
- Ένωση φορτηγών ΔΧ
- Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων

10. Δομή πληρώματος ακτοπλοϊκού επιβατικών πλοίων

1. Επιστασία καταστρώματος
Πλοίαρχος
Αξιωματικοί

- Ναύτες –κατώτερο πλήρωμα
- Ξενοδοχειακό Τμήμα (μαγειρεία-εστιατόρια-καμαρότοι)
- Λογιστήριο
- 2. Επιστασία μηχανής
 - Α Μηχανικός
 - Αξιωματικοί
 - Κατώτερο πλήρωμα μηχανής
 - Ηλεκτρολόγοι
 - Τμήμα συντήρησης ξενοδοχειακού

11. Παράδειγμα πληρώματος κρουαζιερόπλοιου:

- Deck Crew Ναύτες καταστρώματος
- Cruise Directors
- Disc Jockeys
- Expedition Leaders- Αρχηγοί Εκδρομών
- Hosts and Hostesses –Υποδοχή
- Naturalists-φυσιολόγοι
- Shore Excursion Managers – οργανωτές εκδρομών
- Water Sports Instructors- υδάτινων σπορ εκπαιδευτές
- Youth Counselors Σύμβουλοι για παιδιά και νέους
- Cosmetologist Αισθητικοί
- Fitness Directors Γυμναστές
- Medical Staff Ιατρικό προσωπικό
- Air/Sea Reservation Agents Υπάλληλοι κρατήσεων
- Bartenders μπουφетζήδες
- Gift Shop PositionsΠωλητές δώρων
- Photographers Φωτογράφοι
- Junior Assistant Pursers Βοηθοί πωλητών
- Information Technology Staff Πληροφορικά συστήματα ειδικοί σε αυτά
- Administration Assistants Βοηθοί διαχείρισης
- Customer Service RepresentativesΥπηρεσίες πελατών
- Casino Staff Κρουπιέρηδες
- Cruise Staff Υπάλληλοι κρουαζιερας
- Entertainers Διασκεδαστές
- Gentleman Host Καμαρώτοι για άνδρες μπατλερς
- Lecturers Διελέξεις
- Production Managers Ειδικοί υπάλληλοι παραγωγής
- Shore Excursion Staff Συνοδοι εδάφους
- Lifeguards ναυαγοσώστες
- Beauticians Καλωπιστές
- Massage Therapists Μασέζ
- Fitness Instructors Διαιτολόγοι
- Personal Trainers Προσωπικοί γυμναστές
- Bar Stewards Βοηθοί μπαρμαν
- Bedroom Stewards Βοηθοί καμαρώτων

- Hospitality or Hotel Managers προϊστάμενοι ξενοδοχειακού
- Deckhands προσωπικό καταστρώματος
- Pursers Ταμίες
- Dance Instructors Χορευτές
- Booking Agents υπάλληλοι κρατήσεων
- Sales and Marketing Positions υπάλληλοι μάρκετινγκ
- Engineering Department Crew Προσωπικό μηχανής

12. Jobs Listed by Department

Activity and Shipboard Entertainment Departments:

Αυτές οι θέσεις αφορούν την κράτηση των επιβατών απασχόληση και διασκέδαση και είναι οι άνθρωποι που έχουν την πρώτη θέση όταν οι επιβάτες ακούν τον όρο "προσωπικό κρουαζιερόπλοιων". Οι ηγέτες ή οι εκπαιδευτές των δραστηριοτήτων δουλεύουν με επιβάτες σε μικρές ομάδες, οδηγώντας τους σε μια συγκεκριμένη δραστηριότητα, είτε πρόκειται για καταδύσεις, χορούς ή γιόγκα. Οι διασκεδαστές παρέχουν μουσική (είτε παίζουν είτε ως δίσκοι αναβάτες), τραγουδούν, δρουν, ζωντανεύουν ή άλλες μορφές ψυχαγωγίας, είτε δίπλα στην πισίνα είτε σε πολλές λέσχες, καζίνο ή σε σκηνικά.

11.1 Οι διευθυντές κρουαζιέρων

Οι διευθυντές κρουαζιέρων είναι υπεύθυνοι για όλους αυτούς τους τομείς και διασφαλίζοντας ότι οι επιβάτες συμμετέχουν και απολαμβάνουν κάθε εμπειρία. Για μια λεπτομερέστερη επισκόπηση των θέσεων δραστηριότητας / ψυχαγωγίας και των απαιτήσεων της εργασίας τους

11.2 Δραστηριότητες κρουαζιέρων

- Δημοπράτης τέχνης
- Βοηθός Διευθυντή Κρουαζιέρων
- Βοηθός διαχειριστή εκδρομών
- Το προσωπικό του καζίνο
- Σύμβουλος κρουαζιέρων
- Διευθυντής κρουαζιέρων
- Εκπαιδευτής Χορού
- Jockey Disc
- Εκπαιδευτής καταδύσεων
- Λέκτορας / Ειδικός Επισκέπτης
- Φυσικιστής
- Φωτογράφος
- Λιμενάρχης
- Διαχειριστής Εκδρομών Shore

- Κοινωνική υποδοχή / οικοδέσποινα
- Συμβούλους Νεολαίας

Ψυχαγωγία

- Οπτικοακουστικός συντονιστής
- JockeyDisc
- Διασκεδαστές
- Διευθυντής παραγωγής
- Τεχνικός ήχου και φωτός

11.3 Τμήματα καταστρώματος και μηχανής

Αυτοί είναι οι υπεύθυνοι για την καλή διατήρηση του πλοίου, την ομαλή λειτουργία του και την πορεία του - διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ασφάλεια του καθενός, διατηρώντας λεπτομερή αρχεία και έχοντας γνώση των ναυτικών νόμων και κανονισμών. Ενώ ο καπετάνιος είναι συνήθως πολύ ορατός, ίσως να μην συνειδητοποιήσετε ότι υπάρχουν πολλά επιπλέον μέλη του πληρώματος, το καθένα με σημαντικά καθήκοντα. Για τις περισσότερες από αυτές τις θέσεις θα πρέπει να έχετε κάποια εμπειρία στο πλοίο και στην εξειδικευμένη εκπαίδευση. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια προγράμματα πρακτικής άσκησης ή / και μαθητείας που μπορούν να ξεκινήσουν τη σταδιοδρομία σας σε αυτό το τμήμα.

11.4 Πληρωμακατάστρωματος

- Ικανός ναυτικός
- Bosun-νεος νάυτης
- Καπετάνιος
- Ξυλουργός
- Διευθυντής
- Πρώτος αξιωματικός
- Δάσκαλος τριμήνου
- Ασφάλεια (security)
- Αξιωματικός ασφαλείας
- Καπετάνιος του προσωπικού

Μηχανικοί

- Βοηθός μηχανικού
- Αρχιμηχανικός
- Επιτεφαλής ηλεκτρολόγος
- Διευθυντής ραδιοφώνου
- Πρώτος Βοηθός Μηχανικός
- Motorman
- Πλυντήριο
- Υδραυλικός

11.5 Τμήματα υπηρεσιών και φιλοξενίας:

Αυτές οι θέσεις μπορούν επίσης να ονομάζονται "θέσεις διαχείρισης του ξενοδοχείου".

Ο κοινός παρονομαστής με όλες αυτές τις θέσεις εργασίας είναι ότι παρέχεται άμεση εξυπηρέτηση στους επιβάτες, είτε πρόκειται για φαγητό, για φαγητό ή για ποτά, για καμπίνες καθαρισμού, για πλυντήρια και για ένα ευρύ φάσμα άλλων καθηκόντων. Ο φέροντας επίσης εμπίπτει στην κατηγορία αυτή. Οι υπεύθυνοι της φετινής φυλακής είναι υπεύθυνοι για κάθε λογιστικό έλεγχο κατά τη διάρκεια κάθε κρουαζιέρας Φαγητο και

- Φουρναρης
- Μπαρ
- Διαχειριστής μπαρ
- Μπάρμαν
- Buffet Server
- Κρεοπώλης
- Σεφ του ζαχαροπλαστείου
- Κοκτέιλ μπαρμαν
- Σερβιτόρος
- Διευθυντής τραπεζαρίας
- Εκτελεστικός Σεφ
- Διαχειριστής τροφίμων και ποτών
- Γενικοί μάγειρες
- Maitred 'Hotel
- Ζαχαροπλάστης
- Sous Chef
- Διαχειριστής κρασιού
- Ταμίας πλοίου
- Προϊστάμενος του Διαδικτύου
- Steward / Cabinμαρλώτος
- Αρχηγός του Cabin Steward, καμαρώτων
- Αρχηγός / Οικονόμος
- Εργάτες πλυντηρίου
- Διοίκηση Ξενοδοχείου
- Λογιστής
- Bellman
- Διαχείριση συστημάτων πληροφορικής / IT
- Διαχείριση δώρων
- Βοηθός πωλήσεων κατάστημα δώρων
- Διευθυντής ξενοδοχείου
- Προσωπικό πληροφορικής
- Συντονιστής προγράμματος
- Υπεύθυνος υποδοχής

11.6 Ιατρικά Τμήματα Προσωπικής Φροντίδας και Πλοίων

Ιατρικά Τμήματα: Οι εργαζόμενοι σε αυτές τις θέσεις εργασίας παρέχουν επίσης άμεση φροντίδα στους επιβάτες, αλλά οι υπηρεσίες παρέχονται με τη μορφή μασάζ, περιποίησης μαλλιών, μανικιούρ, ή ακόμα και ιατρικής περίθαλψης. Φυσικά, θα πρέπει να έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά ή άδειες

- Σαλόνι / σπα / γυμναστήριο
 - Αισθητικός
 - Εκπαιδευτής γυμναστικής
 - Κομμωτής
 - Μανικιούρ
 - Μασάζ θεραπευτές
 - Συνεργάτης Spa
- Ιατροί
- Νοσηλεύτες

11.7 Θέσεις Εταιρικού Γραφείουστην ξηρά

Μερικοί άνθρωποι ενδιαφέρονται πολύ περισσότερο να είναι ένα σημαντικό μέρος των εσωτερικών εργασιών της βιομηχανίας - οι πολύ αναγκαίοι άνθρωποι που κρατούν την εταιρεία σε λειτουργία, όχι μόνο τα πλοία.

11.7.1 Λογιστική γραφείου, πλοίου. Εκτός από τις παραδοσιακές θέσεις λογιστικής, θα βρείτε επίσης θέσεις εργασίας που σχετίζονται με την κρουαζιέρα, όπως η λογιστική περιήγησης.

11.7.2 Διοικητικές θέσεις: Όπως και κάθε άλλη επιχείρηση, χρειάζονται πολλοί άνθρωποι στο "backoffice" για να διατηρήσουν την επιχείρηση να λειτουργεί ομαλά. Από τους επαγγελματίες του ανθρώπινου δυναμικού, τους εργαζόμενους στον τομέα των τεχνολογιών πληροφορικής, χωρίς τη δουλειά και την τεχνογνωσία αυτών των εργαζομένων, οι εργασίες επί του πλοίου θα ήταν πολύ δυσκολότερες.

11.7.3 Αεροπορικές πτήσεις: Χρειάζεται πολύς συντονισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών / του αεροδρομίου και του λιμανιού για να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες και οι αποσκευές τους φθάνουν και αναχωρούν με ασφάλεια, εγκαίρως και με όλες τις ανέσεις τους ανέπαφα. Αυτοί οι εργαζόμενοι είναι αυτοί που είναι υπεύθυνοι για αυτά τα σημαντικά καθήκοντα.

11.7.4 Μάρκετινγκ / PR: Η βιομηχανία κρουαζιέρας έχει γίνει πολύ πιο ανταγωνιστική από ό, τι στα προηγούμενα χρόνια. Υπάρχουν περισσότερες γραμμές κρουαζιέρας και περισσότερα πλοία που αγωνίζονται για επιβάτες. Οι επαγγελματίες μάρκετινγκ και δημοσίων σχέσεων έχουν ως καθήκον τη δημιουργία δημόσιων εκστρατειών που θα κάνουν τις επιχειρήσεις τους να ξεχωρίζουν από τον ανταγωνισμό. Η δημιουργικότητα είναι σημαντική στις θέσεις αυτές.

11.7.5 Κρατήσεις / Πωλήσεις: Αυτοί οι εργαζόμενοι στην ξηρά που έχουν συνήθως την μεγαλύτερη αλληλεπίδραση με τους επιβάτες. Είναι δική σας δουλειά να είστε ο πρώτος εκπρόσωπος της γραμμής κρουαζιέρας με την οποία έρχεται σε επαφή ο επιβάτης. Πρέπει να είστε πολύ προσανατολισμένοι προς την υπηρεσία, ενώ έχετε ακόμα κατά

νου ότι ο στόχος είναι να πουλήσετε εισιτήρια. Αυτές οι εργασίες είναι πολύ σημαντικές για τις γραμμές κρουαζιέρας.

11.7.6 Οδηγίες για προσληψη

Λάβετε υπόψη ότι μπορεί να χρειαστεί να επισκεφτείτε τις θέσεις εργασίας, είτε ενδιαφέρεστε για μια εργασία στην ξηρά είτε για εργασία στο πλοίο. Τα εταιρικά γραφεία των περισσότερων γραμμών κρουαζιέρας είναι είτε στο Λος Άντζελες είτε στη Φλόριντα. Ωστόσο, η Νέα Υόρκη, το Σιάτλ και διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν επίσης το μερίδιό τους. Ομοίως, αν έχετε συμβληθεί για να εργαστείτε στο πλοίο, θα πρέπει να ταξιδέψετε στο σημείο εκκίνησης της κρουαζιέρας. Αλλά προτού να μπορέσετε να φτάσετε σε αυτό το στάδιο, θα πρέπει να είστε σε θέση να φτάσετε σε μια συνέντευξη. Επομένως, η θέση πρέπει να αποτελεί βασικό παράγοντα όταν υποβάλλετε αίτηση για οποιαδήποτε από αυτές τις θέσεις. Για λεπτομερέστερη επισκόπηση των θέσεων του Office, κάντε κλικ εδώ!

Λογιστική

- Απασχολούμενοι Λογαριασμοί
- Λογιστής
- Αναλυτής λειτουργιών
- Ανώτερος Αναλυτής Επιχειρήσεων
- Σύμβουλος Προσωπικού
- Λογιστής Προσωπικού

Διοικητικό / Κλειστή

- Διοικητικοί Βοηθοί
- Διαχειριστής διαχείρισης
- Εξυπηρέτηση πελατών
- Ανθρώπινο δυναμικό
- IT Lead Developer
- Ανάπτυξη διαχειριστή και προγραμματισμός δρομολογίων
- Διαχειριστής λειτουργιών
- Εισαγωγή δεδομένων μερικής απασχόλησης
- Υπάλληλος μισθοδοσίας
- Μηχανικός λογισμικού

Αερομεταφορές

- Συντονιστής της Εταιρείας Αναφοράς Αεροπορικών Εταιρειών (ARC)
- Αποβάθρα / Αερομεταφορέας
- Εποχιακός πράκτορας αεροπορικών εισιτηρίων

Μάρκετινγκ / PR

- Υπεύθυνος λογαριασμού
- Υπεύθυνος καταστήματος
- Εκπρόσωπος πεδίου
- Αναλυτής έρευνας αγοράς
- Σχέσεις μέσων
- Πράκτορας αγορών
- Αντιπρόεδρος του Marketing

Κρατήσεις / Πωλήσεις

- Εσωτερικός αντιπρόσωπος πωλήσεων
- Εξωτερικοί αντιπρόσωποι πωλήσεων
- Κρατήσεις και εξυπηρέτηση κρατήσεων

13. Άγωνα γραμμή

Με τον όρο Άγωνα γραμμή (non profitline) χαρακτηρίζεται η δρομολογιακή εκείνη γραμμή πλοίου που δεν παρουσιάζει εμπορική ή επιβατική κίνηση με συνέπεια ούτε και επιχειρηματικό ενδιαφέρον εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών.

Προκειμένου όμως στην Ελλάδα, να τύχουν της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης οι περιοχές αυτών των δρομολογιακών γραμμών, που κυρίως είναι νησιωτικές, αναγκάζεται το κράτος να επιδοτήσει τις γραμμές αυτές και να δρομολογήσει πλοία κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού. Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ. τις άγονες γραμμές τις καθορίζει το Υπουργικό Συμβούλιο και αυτές διακρίνονται σε "κύριες", "ταχυδρομικές" και "τουριστικές".

Τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές διενεργεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), στη συνέχεια των οποίων και υπογράφονται σχετικές συμβάσεις μεταξύ του Δημοσίου και των πλοιοκτητών ή εφοπλιστών που μειοδότησαν για κάθε μία των αγόνων γραμμών.

Κύριες άγονες γραμμές σήμερα υφίστανται στις Κυκλάδες και στη Δωδεκάνησο.

14. Προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών στην επιβατηγό ναυτιλία

Προσφορά= Πλοία και μεταφορικές υπηρεσίες

Με τον όρο προσφορά εννοούμε τη συνολική ποσότητα του αγαθού ή της υπηρεσίας, που ο παραγωγός είναι διατεθειμένος να πωλήσει σ' όλες τις δυνατές τιμές σε μία δεδομένη χρονική περίοδο.⁹¹

Όπως και η Ζήτηση έτσι και η Προσφορά μπορεί να εκφρασθεί με δυο τρόπους:

- (α) τον αναδρομικό και
- (β) τον μελλοντικό.

Εμείς θα χρησιμοποιήσουμε τον αναδρομικό τρόπο για την Προσφορά. Μονάδες μέτρησης της Προσφοράς είναι οι διαθέσιμες θέσεις για επιβάτες, οι τόνοι νεκρού βάρους, κλπ.. Όμως είναι αδύνατο να μετρηθεί ακριβώς το μέγεθος της Προσφοράς σε μια δοσμένη χρονική περίοδο γιατί υπάρχουν μερικοί απροσδιόριστοι παράγοντες, που κάνουν την παραγωγική ικανότητα της υπάρχουσας καθαρής μεταφορικής χωρητικότητας να μεταβάλλεται.⁹²

Αλλά πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων της Προσφοράς πρέπει να διευκρινίσουμε τη διαφορά μεταξύ χωρητικότητας «ενεργούς» και «ανενεργούς». Το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας όλων των υπάρχοντων πλοίων μας δίνει την συνολική χωρητικότητα, που θεωρητικά σε δεδομένο χρόνο μπορεί να ικανοποιήσει τη Ζήτηση. Όμως πρακτικά δεν είναι δυνατόν όλα τα πλοία σε μια χρονική περίοδο να είναι έτοιμα να προσφέρουν τις μεταφορικές τους υπηρεσίες για λόγους επισκευής, συντήρησης ή παροπλισμού. Επομένως πρέπει να διακρίνουμε πάντοτε την ενεργό προσφορά από τη συνολική υπάρχουσα χωρητικότητα και να έχουμε υπ' όψιν μας ότι η μεταξύ τους διαφορά αποτελεί αποθεματικό για αντιμετώπιση έκτασης αύξησης της ζήτησης.⁹³

15. Βιομηχανία επιβατηγών πλοίων

Όλες οι παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε διαφορετικές επιχειρήσεις δεν συμμετέχουν σε μια και την ίδια αγορά. Έτσι η ναυτιλία μπορεί να διαχωριστεί σε διάφορες βιομηχανίες και τα Επιβατηγά Πλοία στο σύνολο τους αποτελούν την «Βιομηχανία των επιβατηγών πλοίων».

Η προσφορά πρέπει ν' ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Ζήτησης. Έτσι και στην περίπτωση της Επιβατηγού Ναυτιλίας οι διαφορετικές πηγές ζήτησης (όπως είδαμε και στην ιστορική αναδρομή) ήταν η αιτία για ναυπήγηση διαφορετικών τύπων και μεγεθών επιβατηγών πλοίων. Τα νέας τεχνολογίας πλοία προσφέρουν στον επιβάτη όλες τις ανέσεις που επιζητεί αυτός για ένα γρήγορο, ασφαλές και ευχάριστο ταξίδι.

Οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς χωρητικότητας στις θαλάσσιες μεταφορές γενικά αλλά και στη περίπτωση της σύνδεσης Ελλάδας Ιταλίας είναι:

- (α) Η τιμή στην οποία προσφέρεται η θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία.
- (β) Οι στόχοι των επιχειρήσεων.
- (γ) Οι τιμές των συντελεστών της παραγωγής.
- (δ) Το επίπεδο της τεχνολογίας.

Ας δούμε αυτούς τους παράγοντες πιο αναλυτικά.

16. Τιμή προσφοράς θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας

Από την Οικονομική θεωρία⁹⁴ προκύπτει ότι μία αύξηση της τιμής έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της προσφοράς της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, βραχυχρόνια ή μακροχρόνια (βραχυχρόνια μόνο με την αύξηση της πληρότητας, μακροχρόνια με την αύξηση του αριθμού των πλοίων ή του μεγέθους των)⁹⁵ εφ' όσον οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί (*ceteris paribus*). Και αυτό γιατί μία αύξηση της τιμής δημιουργεί

μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και επομένως οδηγεί στην αύξηση της παρεχόμενης μεταφορικής χωρητικότητας.

17. Επιπλέον στόχοι

Βασικός στόχος των επιχειρήσεων κατά την καθιερωμένη θεωρία είναι η μεγιστοποίηση των κερδών. Όσο μεγαλύτερες είναι οι αναλογίες του κέρδους τόσο πιο υψηλές είναι οι προσδοκίες για επίτευξη του στόχου αυτού, τόσο μεγαλύτερη θα τείνει να είναι και η προσφορά χωρητικότητας.

Εκτός όμως από τη μεγιστοποίηση του κέρδους, στόχος της ναυτιλιακής είναι η κοινωνική ευημερία, αν η επιχείρηση είναι δημόσια, ή (α) η περιφερειακή ανάπτυξη, (β) η εξασφάλιση ξένου συναλλάγματος, (γ) η απασχόληση εργατικού δυναμικού και (δ) η διατήρηση του εταιρδιακού γοήτρου. Η κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς έστω και αν βραχυχρόνια έχει μειωθεί το κέρδος λόγω επί πλέον εξόδων διαφήμισης ή αύξησης της παραγόμενης μεταφορικής υπηρεσίας πέραν του «άριστου σημείου παραγωγής». Τελικά ο στόχος αυτός αποβλέπει στη μεγιστοποίηση των κερδών της ναυτιλιακής επιχείρησης μακροχρόνια.⁹⁶

18. Τιμές συντελεστών παραγωγής

Μία αύξηση της τιμής ενός των συντελεστών της παραγωγής έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους παραγωγής και επομένως μείωση των κερδών της ναυτιλιακής επιχείρησης και τελικά την μείωση της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας (βραχυχρόνια). Σε περίπτωση που είναι δυνατή η υποκατάσταση μεταξύ των συντελεστών της παραγωγής, μία αύξηση της τιμής ενός συντελεστή οδηγεί τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην υποκατάσταση του απ' άλλον που δεν έχει αυξηθεί η τιμή του, ώστε να μη μειωθεί η παραγωγή (μακροχρόνια).⁹⁷

Στην περίπτωση της Επιβατηγού Ναυτιλίας οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σ' αυτό το κλάδο είναι εντάσεως εργασίας. Γι' αυτό υπάρχει τάση υποκατάστασης του εργατικού δυναμικού από κεφαλαιουχικό εξοπλισμό.

19. Τεχνολογικό επίπεδο και ανταγωνισμός

Είναι γεγονός ότι η τεχνολογική πρόοδος συντείνει στην αύξηση της προσφοράς. Ο ανταγωνισμός που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών είδαμε ότι γίνεται πάνω σε ποιοτικά κριτήρια, τα οποία επιτυγχάνονται μέσω των τεχνολογικών εξελίξεων. Με την απόκτηση πλοίων νέας τεχνολογίας η επιχείρηση προσπαθεί αφ' ενός ν' αυξήσει την ποιότητα της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας σε ασφάλεια, ταχύτητα, άνεση αλλά συγχρόνως να παράγει τις μεταφορικές της υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος. Ο Μεταφορέας με τα νέας τεχνολογίας πλοία επιδιώκει να προσφέρει ταυτόχρονα ποιοτικές υπηρεσίες σε χαμηλές τιμές και να είναι πιο ανταγωνιστικός έναντι των άλλων.⁹⁸

Οι τεχνολογικές εξελίξεις είναι περισσότερο απαραίτητες στη βιομηχανία της Επιβατηγού Ναυτιλίας απ' ότι σ' άλλες ναυτιλιακές

βιομηχανίες, γιατί πρέπει να εξυπηρετήσουν τις ιδιαίτερες ανάγκες της ζήτησης των επιβατικών μεταφορών. Είναι μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου για την απόκτηση νέων πλοίων και το κόστος επένδυσης απαιτεί προσεκτικούς χειρισμούς γιατί συμβάλλει στην αύξηση του συνολικού κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.⁹⁹

Οι οικονομολόγοι υποθέτουν δυστυχώς ότι η τεχνολογία ότι παραμένει αμετάβλητη. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας διαθέτει υψηλά ποσά επενδύσεων για νέα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ υψηλών ταχυτήτων τα οποία συμβάλλουν στη μείωση του κόστους και στην αύξηση της κίνησης. Επομένως αν η τιμολόγηση γίνεται με βάση το κόστος θα έπρεπε κανονικά να μειώνεται η τιμή των εισιτηρίων, αυτό όμως δεν γίνεται γιατί το όφελος από τη χρησιμοποίηση της νέας τεχνολογίας εκφράζεται με την άνοδο των κερδών της επιχείρησης. Σε περιπτώσεις που οι συνθήκες της αγοράς είναι ανταγωνιστικές η πτώση των τιμών των εισιτηρίων μπορεί να γίνει απότομα αφού οι τιμές ακολουθούν το κόστος. Σε περιπτώσεις όμως ολιγοπωλιακές αυτό γίνεται σταδιακά.¹⁰⁰

Όλες οι παραπάνω αναφορές για το τεχνολογικό επίπεδο βρίσκουν εφαρμογή στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, η οποία πρωτοπόρησε με τη χρησιμοποίηση πλοίων νέας τεχνολογίας ειδικά μετά το 1990, με την εμφάνιση εκτός των σύγχρονων ferries και με τα υπερσύγχρονα επιβατηγά - οχηματαγωγά fast-ferries, high speeds.* Οι τεχνολογικές εξελίξεις σ' αυτά τα σκάφη αναφέρονται τόσο στον εξοπλισμό, την ταχύτητα, τις ανέσεις αλλά και στο λειτουργικό κόστος ως προς την κατανάλωση καυσίμων κ.λπ.. Εξάλλου δεν πρέπει να παραλειφθεί ότι το σύγχρονο ferry αποτελεί συνέχιση του οδικού δικτύου και εξυπηρετεί εξίσου καλά τους επιβάτες με

βιομηχανίες, γιατί πρέπει να εξυπηρετήσουν τις ιδιαίτερες ανάγκες της ζήτησης των επιβατικών μεταφορών. Είναι μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου για την απόκτηση νέων πλοίων και το κόστος επένδυσης απαιτεί προσεκτικούς χειρισμούς γιατί συμβάλλει στην αύξηση του συνολικού κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.⁹⁹

20. περιγραφή αγοράς- ανταγωνισμός η ολιγοπώλιο;

Οι οικονομολόγοι υποθέτουν δυστυχώς ότι η τεχνολογία ότι παραμένει αμετάβλητη. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας διαθέτει υψηλά ποσά επενδύσεων για νέα πλοία Ε/Γ-Ο/Γ υψηλών ταχυτήτων τα οποία συμβάλλουν στη μείωση του κόστους και στην αύξηση της κίνησης. Επομένως αν η τιμολόγηση γίνεται με βάση το κόστος θα έπρεπε κανονικά να μειώνεται η τιμή των εισιτηρίων, αυτό όμως δεν γίνεται γιατί το όφελος από τη χρησιμοποίηση της νέας τεχνολογίας εκφράζεται με την άνοδο των κερδών της επιχείρησης. Σε περιπτώσεις που οι συνθήκες της αγοράς είναι ανταγωνιστικές η πτώση των τιμών των εισιτηρίων μπορεί να γίνει απότομα αφού οι τιμές ακολουθούν το κόστος. Σε περιπτώσεις όμως ολιγοπωλιακές αυτό γίνεται σταδιακά.¹⁰⁰

Όλες οι παραπάνω αναφορές για το τεχνολογικό επίπεδο βρίσκουν εφαρμογή στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, η οποία πρωτοπόρησε με τη χρησιμοποίηση πλοίων νέας τεχνολογίας ειδικά μετά το 1990, με την εμφάνιση εκτός των σύγχρονων ferries και με τα υπερσύγχρονα επιβατηγά - οχηματαγωγά fast-ferries, high speeds.* Οι τεχνολογικές εξελίξεις σ' αυτά τα σκάφη αναφέρονται τόσο στον εξοπλισμό, την ταχύτητα, τις ανέσεις αλλά και στο λειτουργικό κόστος ως προς την κατανάλωση καυσίμων κ.λπ.. Εξάλλου δεν πρέπει να παραλειφθεί ότι το σύγχρονο ferry αποτελεί συνέχιση του οδικού δικτύου και εξυπηρετεί εξίσου καλά τους επιβάτες με

τα οχήματά τους καθώς και τα φορτία με τα φορτηγά αυτοκίνητα, δηλαδή υπάρχουν συνδυασμένες μεταφορές.

Οι παραπάνω παράγοντες όπως προσφοράς είναι οι κυριότεροι χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και δευτερεύοντες¹⁰¹ όπως:

- (α) Οι τιμές των άλλων μεταφορικών μέσων που μπορεί να είναι υποκατάστατα ή συμπληρωματικά. Σ' αυτή την περίπτωση το σιδηροδρομικό, οδικό και το αεροπορικό δίκτυο.
- (β) Οι μελλοντικές προβλέψεις των παραγωγών μεταφορικών υπηρεσιών. Οι προβλέψεις αυτές μπορεί να αφορούν τις τιμές (π.χ. πιθανές αυξήσεις) ή μεταβολές στη τεχνολογία.
- (γ) Οι καιρικές συνθήκες, οι διάφορες απεργίες στα λιμάνια, τ' ατυχήματα κ.λπ. μπορεί προσωρινά να μειώσουν την προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας.

21. Στην επιβατηγό ναυτιλία έχουμε ολιγοπώλιο:

1. τα πλοία είναι πολύ ακριβά περιουσιακά στοιχεία έτσι απαιτούνται υψηλά κεφάλαια για αγορά πλοίου και είσοδο στην αγορά.
2. Για να μπει ένα συμβατικό πλοίο σε ακτοπλοϊκές γραμμές εντός τις χώρας υπάρχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την δρομολόγηση του με υποχρέωση εξυπηρέτησης των νησιών σχεδόν για όλο τον χρόνο.
3. Οι απαιτήσεις των επιβατών είναι πολλές με αποτέλεσμα η ποιότητα να συνδέεται με την τεχνολογία και να χρειάζεται για να παραμείνει η εταιρία στην αγορά να αγοράζει καινούργια πλοία ή μεταχειρισμένα υψηλής ποιότητας.
4. Λόγω της εποχικότητας και άλλων δυσχαιρών χαρακτηριστικών της αγοράς είναι απαραίτητη η συνεννόηση των πλοιοκτητών μεταξύ τους.
5. Η παραμονή στην αγορά είναι επίσης δύσκολη διαδικασία και απαιτεί υψηλού επιπέδου δυνατότητες διοίκησης και εξοικονόμησης κόστους παράλληλα με τη συμμόρφωση στους αυστηρούς κανόνες ασφάλειας και διοίκησης, ISM CODE, ISPS, "Εγγραφα πλοίου, SOLAS

22. Ο ακτοπλοϊκός στόλος

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ (ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ)

1.5.1 Είδη

Η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα στις ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών και τροχοφόρων αντικατοπτρίζεται στα παρακάτω χαρακτηριστικά του ακτοπλοϊκού στόλου. Η κωδικοποίηση σύμφωνα με το είδος του πλοίου πραγματοποιείται από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ) του ΥΕΝ, και είναι [1] :

Ε/Γ	:	Επιβατηγό
Ο/Γ	:	Οχηματαγωγό
Π/Κ	:	Πετρελαιοκίνητο (μικρά ξύλινα -κυρίως- σκάφη, τοπικών πλόων)
Υ/Γ	:	Υδροπτέρυγο
Κ	:	Catamaran

και συνδυασμοί αυτών, π.χ. Ε/Γ-Ο/Γ, που είναι τα γνωστά Ferries, πλοία με δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και οχημάτων.

Οι

Κατηγορίες

Οι

Οι κύριες κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, είναι [1] :

i. Πλοία άνω των 1000 GRT

Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται κατά βάση τα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου, με το διάστημα μεταβολής των αναφερόμενων χωρητικότητων να είναι αρκετά ευρύ. Το καθένα προορίζεται για να εξυπηρετεί μία συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, η ζήτηση της οποίας σε μεταφορικό έργο, καθορίζει το μέγεθος, και η απόσταση των λιμένων προσεγγίσεως την υπηρεσιακή ταχύτητα (διανυκτέρευση εν πλω ή μη).

ii. Πλοία έως 1000 GRT

Εδώ εμφανίζονται κατά κύριο λόγο Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου, δρομολογημένα κυρίως σε πορθμεία, αλλά και μικρού μεγέθους κλειστού τύπου, που εκτελούν τοπικούς πλόες. Ακόμα,

υπάρχουν τα Υδροπτέρυγα και τα Catamarans, τα οποία θα εξεταστούν παρακάτω ως ξεχωριστή κατηγορία των fast ships.

Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό και των δύο προηγούμενων κατηγοριών -δηλαδή ολόκληρου του συμβατικού στόλου- είναι ο υψηλός μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων, που για την πρώτη κατηγορία φτάνει τα 26,5 έτη, και για τη δεύτερη τα 23,5. Το σύνολο δηλαδή των πλοίων της ακτοπλοΐας ξεπερνάει σε ηλικία τα 2/3 του ορίου εξόδου τους από αυτήν (35 έτη).

iii. Σκάφη νέας Τεχνολογίας

Είναι μια κατηγορία πλοίων νεώτερης ηλικίας και εξελιγμένης τεχνολογίας που σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού μπορεί να δώσουν το έναυσμα για ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, σηματοδοτώντας έτσι νέα δεδομένα στην αγορά.

Με τον όρο "πλοία νέας τεχνολογίας" εννοούμε πλοία μη συμβατικής σχεδίασης, με λειτουργικά χαρακτηριστικά υψηλών προδιαγραφών, τα οποία κατά κανόνα επιτυγχάνουν σημαντικά υψηλές ταχύτητες υπηρεσίας. Αναλυτική εξέταση αυτής της κατηγορίας των σκαφών, καθώς και των προοπτικών εισόδου τους στην Ελληνική αγορά, πραγματοποιείται στο Κεφάλαιο 4. Στο σημείο αυτό αναφέρουμε -ενδεικτικά- μερικά από τα κυριώτερα και ευρύτερα χρησιμοποιούμενα είδη τέτοιων πλοίων, σε παγκόσμια κλίμακα :

CATAMARAN :	Πλοίο διπλής γάστρας (γενική κατηγορία)
CATAMARAN WAVE PIERCER :	Είδος Catamaran
SWATH :	Πλοίο διπλής γάστρας μικρής ισάλου επιφάνειας
HYDROFOIL :	Υδροπτέρυγο (γενική κατηγορία)
FOILCAT :	Υδροπτέρυγο - Catamaran
ACV :	Αερόστρωμνο σκάφος (hovercraft)
SES :	Αερόστρωμνο διπλής γάστρας
HIGH SPEED MONOHULL :	Μονόγαστρο μεγάλης ταχύτητας

23. Ζήτηση στην επιβατηγό ναυτιλία

Στο κεφάλαιο αυτό θ' αναλύσουμε τη ζήτηση⁶¹ για τη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας τόσο στο σύνολό της όσο και στις επιμέρους γραμμές που την απαρτίζουν. Δηλαδή θα αναφερθούμε ξεχωριστά για κάθε μία από τις γραμμές Πάτρα - Μπρίντεζι, Πάτρα - Ανκώνα, Πάτρα - Μπάρι, Πάτρα - Τεργέστη.

Βέβαια δε πρέπει να ξεχνάμε ότι αυτή τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά δεν είναι μοναδική αλλά συνυπάρχει τόσο με την αεροπορική, την σιδηροδρομική και την οδική μεταφορά. (Το μεγαλύτερο μέρος όμως αυτής της ζήτησης πραγματοποιείται από τις θαλάσσιες μεταφορές για λόγους που θα εξετάσουμε στη συνέχεια).

Είναι γνωστό ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση⁶¹ και τη διακρίνουμε σε αναδρομική (past demand) δηλαδή ζήτηση που εκδηλώθηκε στο παρελθόν σε συγκεκριμένο τόπο και σε μελλοντική (future demand).⁶²

Αφού περιγράψουμε τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές κοντινών αποστάσεων κατόπιν χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία θ' αναπτύξουμε τις ιδιαιτερότητές της.

Και στις δύο περιπτώσεις η ζήτηση εκφράζεται με τον αριθμό των επιβατών ή τον αριθμό των οχημάτων που μεταφέρονται σε κάποια συγκεκριμένη απόσταση. Στη περίπτωση των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων ένα μεγάλο ποσοστό των επιβατών θέλει να μεταφερθεί με τ' αυτοκίνητό του, άλλες ομάδες επιβατών μεταφέρονται με το λεωφορείο (πούλμαν) που θα τους εξυπηρετήσει μεταφορικά στο χερσαίο μέρος του ταξιδιού τους. Ας σημειωθεί ακόμα ότι στο ίδιο οχηματαγωγό μπορεί να

ζητείται χώρος για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων. Όλα αυτά τα στοιχεία της ζήτησης περιττό να σημειωθεί ότι είναι στοιχεία προσόδου για την επιχείρηση.

3.2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης της γραμμής της Αδριατικής

Οι παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές σε μία δεδομένη περίοδο είναι ενδογενείς κι εξωγενείς.⁶³

Ενδογενείς παράγοντες είναι:

- α) Η τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου.
- β) Η ύπαρξη ή μη υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών και ο βαθμός υποκατάστασης.
- γ) Το μέγεθος του πληθυσμού.
- δ) Το εισόδημα των επιβατών ή χρηστών και η κατανομή του εισοδήματος.
- ε) Η ποιότητα της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας.
- στ) Η εποχικότητα.

24. Τιμολόγηση στην ακτοπλοΐα

Ο μεταφορέας που ικανοποιεί μια συγκοινωνιακή ανάγκη με τακτική δρομολογιακή εξυπηρέτηση πουλάει τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, που έχει εντάξει σε μια γραμμή, έναντι κάποιου ναύλου. Για τον καθορισμό του ναύλου επομένως πρέπει να προσδιορισθεί τόσο το κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών όσο και οι συνθήκες της αγοράς, επιπλέον είναι απαραίτητη η γνώση του σταθερού και μεταβλητού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης¹⁹⁷.

Για τον καθορισμό της ναύλου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο βαθμός ελαστικότητας της ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας.

Πριν καθορισθούν οι ναύλοι είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί το επίπεδο των ναυτολογίων, δηλαδή να εκτιμηθεί το μέγεθος της συνολικής προσόδου. Αυτό που επιδιώκει η κάθε επιχείρηση είναι η μεγιστοποίηση των κερδών, που πραγματοποιείται όταν $OE=OK$.

Καθορισμός Ναύλων

Για τον καθορισμό του ναύλου λαμβάνονται υπόψη:

- 1) η μιλιομετρική απόσταση
- 2) η κίνηση των επιβατών κάθε γραμμής
- 3) το κόστος κάθε πλοίου

Όταν ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται με βάση την απόσταση αυτό σημαίνει ότι όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση τόσο πιο αυξημένη είναι η τιμή του εισιτηρίου όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες παραμένουν

αμετάβλητοι. Επίσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη του ότι το κόστος μεταφοράς επηρεάζεται από τα διανυθέντα μίλια, αλλά δεν γίνεται σαφής διαχωρισμός μεταξύ σταθερού και μεταβλητού κόστους. Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο του κόστους (κεφ 5), οι πολλές και συχνές προσεγγίσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια δημιουργούν επιπρόσθετα κόστη λιμενικών, και αύξηση του κόστους των καυσίμων, τα οποία σήμερα χαρακτηρίζονται από ασταθείς και αυξημένες τιμές. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζεται το συνολικό κόστος της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας.

✗ Για τον προσδιορισμό των ναύλων είναι απαραίτητη η ακριβής γνώση όλων των στοιχείων του κόστους της μεταφορικής υπηρεσίας. Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον στο μεταβλητό κόστος που είναι απαραίτητο για την βραχυχρόνια πραγματοποίηση του ταξιδιού. Ενώ οι μακροχρόνιοι ναύλοι πρέπει να δίνουν μια συνολική πρόσοδο που να καλύπτει το μεταβλητό κόστος + σταθερό κόστος να αποφέρει ένα εύλογο κέρδος στην επιχείρηση.

Η πρόσοδος μακροχρόνια πρέπει να είναι τόση ώστε να εξυπηρετεί την απόσβεση του επενδυόμενου κεφαλαίου και να δημιουργεί αποθεματικά για την αντικατάσταση των πλοίων.¹⁹⁸

Σημαντικό ρόλο στο καθορισμό του ναύλου παίζει και ο βαθμός ελαστικότητας της ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας. Εάν η ζήτηση είναι ελαστική μια αύξηση της τιμής του εισιτηρίου θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας. Στη περίπτωση της Αδριατικής επειδή η ζήτηση εξαρτάται

1) σε μεγάλο ποσοστό από τον τουρισμό (80%), ο οποίος χαρακτηρίζεται από μεγάλη ελαστικότητα, και λόγω ότι αυτή η ζήτηση είναι παράγωγος ζήτηση¹⁹⁹ θα έχει επίσης μεγάλη ελαστικότητα και από αυτό το λόγο.

2) Υπάρχουν ανταγωνιστές οι οποίοι διαθέτουν πλοία που παρέχουν ίδιας ποιότητας μεταφορική υπηρεσία, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν στενά υποκατάστατα. Σ' αυτή τη περίπτωση η ζήτηση είναι ελαστική και οι τιμές των εισιτηρίων είναι συγκριτικά μειωμένες. Εκτός όμως του "εσωτερικού" ανταγωνισμού από τις διάφορες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη γραμμή δεν πρέπει να παραληφθεί και ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου, του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

✗ Όσον αφορά τον καθορισμό του ναύλου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η εποχικότητα της ζήτησης (στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας), η οποία όπως είδαμε είναι ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της. Η σημασία της εποχικότητας είναι μεγάλη γιατί άλλα οικονομικά χαρακτηριστικά έχει η προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών στη περίοδο της αιχμής και άλλα στη περίοδο της αντιαιχμής. Στη συγκεκριμένη γραμμή η εποχικότητα λαμβάνεται σοβαρά υπ' όψη και γι' αυτό γίνεται

διαφορετική τιμολόγηση τη χαμηλή περίοδο, χαμηλότερη τιμή εισιτηρίου και ναύλου, απ'ότι στην υψηλή περίοδο (όπως αυτές έχουν καθοριστεί από τις επιχειρήσεις).²⁰⁰

Προκειμένου να καθοριστούν τα επίπεδα των εισιτηρίων ή των ναύλων πρέπει οι εταιρίες να γνωρίζουν καλά: α) τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών και τα χαρακτηριστικά τους όπως: την ηλικία τους, το επίπεδο του εισοδήματος και το σκοπό του ταξιδιού τους. Όσο πιο καλά είναι πληροφορημένες για τα “χαρακτηριστικά” των επιβατών τόσο πιο εύκολο είναι να δημιουργήσουν πακέτα προσφορών σε πιο χαμηλές τιμές (ανάλογα με την εποχή) ώστε να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες (και επομένως ν'αυξήσουν τα έσοδά τους). β)

Τον αριθμό των επιβατών οι οποίοι αποτελούν μεγάλες ομάδες προερχόμενοι από ταξιδιωτικά γραφεία, συλλόγους, κ.λ.π. Συνήθως οι ομάδες επιβατών επιτυγχάνουν μειωμένες τιμές γιατί καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων. γ) Τις ευκολίες λιμένων. Η ικανότητα των λιμένων να εξυπηρετήσουν την ναυτιλιακή επιβατική κίνηση διαφέρει από λιμένα σε λιμένα διαφόρων δρομολογιακών γραμμών ή της ίδιας δρομολογιακής γραμμής και μπορεί να προκαλέσουν αυξημένο συνολικό κόστος μεταφοράς (σε περίπτωση καθυστερήσεων). δ) Την ύπαρξη ή όχι επιβατικής κίνησης επιστροφής. Η κίνηση μεταξύ δύο λιμένων είναι οικονομικά υγιής όταν είναι του ίδιου μεγέθους και στο ταξίδι της επιστροφής. Συνήθως οι μεταφορείς προσπαθούν να εξασφαλίσουν την πληρότητα της μεταφορικής τους ικανότητας.

Για τον καθορισμό της τιμής του εισιτηρίου ή του ναύλου λαμβάνεται υπόψη η “αρχή της αξίας της παρεχόμενης υπηρεσίας”²⁰¹. Η εφαρμογή αυτής της αρχής τείνει στον καθορισμό του εισιτηρίου ή του

ναύλου στο ανώτατο δυνατό σημείο, όταν είναι δεδομένες οι συνθήκες της αγοράς. Επομένως η αξία της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας είναι το όριο πέρα του οποίου είναι αδύνατη η μεταφορά και έχει άμεση σχέση με την ελαστικότητα. Όπως στην περίπτωση του μονοπωλίου που ο καθορισμός της τιμής εξαρτάται βασικά από την ελαστικότητα της ζήτησης, έτσι και στην περίπτωση του ολιγοπωλίου η ελαστικότητα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν.



Η Οικονομική θεωρία για τη τιμολόγηση των επιβατικών μεταφορών

Σχετικά με την τιμολόγηση των μεταφορικών υπηρεσιών δεν υπάρχει κάποιο μέρος της Οικονομικής Θεωρίας του ν' ασχολείται ειδικά μ' αυτή.

Όμως γίνεται σαφής διαχωρισμός της τιμολόγησης για τη “μεταφορική υποδομή” και αυτής των “των μεταφορικών υπηρεσιών”. Σχετικά με την τιμολόγηση της παρεχόμενης υποδομής, δηλαδή λιμάνια, δρόμοι, διώρυγες, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, τις περισσότερες περιπτώσεις απασχολείται το κράτος γιατί η υποδομή του ανήκει.

Η τιμολόγηση των μεταφορικών υπηρεσιών είναι υπόθεση των επιχειρήσεων και το κράτος επεμβαίνει μόνο όταν υπάρχει ανάγκη ρύθμισης απαραίτητης για τη μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας, π.χ. ακτοπλοΐα, ταξί κ.λ.π. Οι ρυθμίσεις μπορεί να είναι εθνικές ή να προέρχονται από την Ε.Ε σε θέματα τιμολόγησης προκειμένου το κράτος ν' αντιμετωπίσει συνθήκες έντονου ανταγωνισμού ή μονοπωλίου, π.χ. καθορισμός τιμολόγησης σε οδικές και αεροπορικές μεταφορές ²⁰².

Για τον προσδιορισμό της τιμής είναι απαραίτητη η γνώση της αγοράς. Έτσι στην περίπτωση του τέλει ανταγωνισμού, όπου

συναντάται αυτή η μορφή αγοράς π.χ. ναυτιλία ελεύθερων πλοίων, η τιμή καθορίζεται στο σημείο τομής των καμπύλων της ζήτησης και της προσφοράς. Όμως στο μεταφορικό τομέα οι μορφές αγοράς που συναντώνται είναι η μονοπωλιακή ή η ολιγοπωλιακή.

μέρη είναι αναγκαίο να καθορισθεί η απόσταση που πιθανόν υπάρχει μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους. Είναι γνωστό ότι η ιδιωτική επιχείρηση τιμολογούν ώστε να επιτύχουν μεγιστοποίηση των κερδών της, όμως η οικονομική της ευημερία θεωρεί ότι μέσω της τιμολόγησης πρέπει να μεγιστοποιηθεί η κοινωνική ευημερία και όχι η ευημερία του μεταφορέα. Έτσι με ελέγχους ή διάφορα κίνητρα που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις η τιμολογιακή τους πολιτική μπορεί να μεγιστοποιεί την κοινωνική ευημερία παρά την ιδιωτική.

3) Η τιμολόγηση με βάση το οριακό κόστος πρέπει να λειτουργεί σαν αρχή για ολόκληρη την εθνική οικονομία γιατί αν αυτό δεν ισχύει τότε η εφαρμογή αυτής της τιμολόγησης θα έχει σαν αποτέλεσμα λανθασμένη κατανομή πόρων²⁰⁷. Ορισμένοι όμως οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι και αν ακόμη συμβαίνει λανθασμένη κατανομή πόρων είναι καλύτερα να συνεχισθεί η τιμολόγηση με βάση το οριακό κόστος στο μεταφορικό τομέα²⁰⁸.

4) Η εφαρμογή του ΟΚ στην τιμολόγηση δημιουργεί ελλείμματα του οποίου δεν επιτρέπουν νέες επενδύσεις με αποτέλεσμα η προσφερόμενη μεταφορική υπηρεσία να είναι χαμηλής ποιότητας. Ένας τρόπος αντιμετώπισης των ελλειμμάτων είναι η επιδότηση μέσω της φορολογίας.

25. Τουρισμός

Η πρόσκαιρη μετακίνηση ατόμων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε άλλον με αποκλειστικό σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών τους, καθώς και η οργανωμένη προσπάθεια για την προσέλκυση, υποδοχή και καλύτερη εξυπηρέτησή τους.

26. Κύρια χαρακτηριστικά τουρισμού

Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και η διαμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκαίσι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν απαραίτητα δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής των ανθρώπων που αποφασίζουν να μετακινηθούν για τουριστικούς λόγους. Η μετακίνηση ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινού και βραχυχρόνιου χαρακτήρα, που σημαίνει ότι πρόθεσή τους είναι να επιστρέψουν στον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους μέσα σε λίγες, μέρες βδομάδες ή μήνες άνθρωποι επισκέπτονται τουριστικούς προορισμούς για τουριστικούς λόγους, δηλαδή για λόγους άλλους από εκείνους της μόνιμης διαμονής τους ή της επαγγελματικής απασχόλησής τους.

Το 1941 οι καθηγητές Hunziker και Krapf του Πανεπιστημίου της Βέρνης υποστήριξαν την άποψη πως ο τουρισμός πρέπει να οριστεί σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού σε έναν προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν μη μόνιμων κατοίκων του.

Το 1937 η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων της Κοινωνίας των Εθνών σύστησε στις χώρες-μέλη της να υιοθετήσουν έναν ορισμό που χαρακτήριζε τον τουρίστα σαν ένα άτομο που ταξιδεύει για ένα χρονικό διάστημα 24 ωρών ή περισσότερο σε μια χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα.

Δυόμιση δεκαετίες αργότερα, το 1963 η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για Διεθνή Ταξίδια και Τουρισμό, που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη συμφώνησε ο όρος επισκέπτης να περιγράφει κάθε άτομο που επισκέπτεται μία χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα, για οποιοδήποτε λόγο εκτός από εκείνο της άσκησης ενός επαγγέλματος για το οποίο να αμείβεται με χρηματικούς πόρους της χώρας την οποία επισκέπτεται.

ΤΟΥΡΙΣΤΑΣ

Άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτήν τουλάχιστον επί ένα 24ωρο, και των οποίων οι λόγοι επίσκεψης είναι τις περισσότερες φορές διακοπές, επαγγελματικοί, υγείας, σπουδές, συμμετοχή σε αποστολή ή σύσκεψη ή συνέδριο, επίσκεψη φίλων ή συγγενών, θρησκευτικοί και άθληση.

ΕΚΔΡΟΜΕΑΣ

Άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτή λιγότερο από ένα 24ωρο. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιεροπλοίων, οι επισκέπτες που έρχονται και φεύγουν την ίδια μέρα χωρίς να διανυκτερεύσουν, καθώς επίσης και τα πληρώματα πλοίων, αεροπλάνων κλπ.

27. Τουρισμός- Η μεγαλύτερη βιομηχανία του κόσμου

Ο τουρισμός έχει μεγάλη συμβολή στη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και παραμένοντας σημαντικός οικονομικός τομέας με άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στις οικονομίες. Ένας μεγάλος και ταυτόχρονα αυξανόμενος αριθμός χωρών βασίζουν την οικονομία τους στον τουρισμό.

Πολλές επιστημονικές μελέτες έχουν αποδείξει ότι οι τουριστικές υπηρεσίες είναι ένας συνδυασμός οικολογικών, κοινωνικών και οικονομικών υποσυστημάτων¹.

Ο Τουρισμός έχει γίνει σημαντικός βιομηχανικός κλάδος. Για πολλές χώρες αποτελεί μία από τις κυριότερες πηγές εισοδήματος και για μερικές μάλιστα είναι ο σπουδαιότερος τομέας εξαγωγικού εμπορίου δηλαδή ο κυριότερος παράγοντας εισροής ξένου συναλλάγματος.

Η ανάπτυξη των σύγχρονων μεταφορικών μέσων καθώς και η επέκταση και διεθνοποίηση της υποδομής του τουρισμού (ξενοδοχεία, πρακτορεία, εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων κ.τ.λ.) οδήγησε και σε μια εντυπωσιακή αύξηση της ζήτησης με αποτέλεσμα τη σταδιακή μετατροπή του τουρισμού σε έναν τομέα με τεράστιες οικονομικές προοπτικές στον παγκόσμιο χώρο.

Οι τουριστικές μονάδες σήμερα, κατέστησαν σπουδαίες οικονομικές μονάδες με εντελώς δική τους φυσιογνωμία συγκρότησης και λειτουργίας και εξελίχθηκαν από απλές ερασιτεχνικές επιχειρήσεις σε σύνθετες επιχειρήσεις (COMPLEX OPERATION) που απαιτούν σοβαρή επαγγελματική κατάρτιση και πλατιές τεχνικές γνώσεις.

Η αύξηση των εισοδημάτων και του ελεύθερου χρόνου στη μεταπολεμική περίοδο συνδέεται άμεσα και με μια έντονη επαγγελματική και κοινωνική κινητικότητα στις ανεπτυγμένες κοινωνίες που οδήγησε σε μια διόγκωση των μεσαίων στρωμάτων που έχουν ως κύριο χώρο απασχόλησης τις υπηρεσίες. Οι κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες που εμπλέκονται σε αυτήν την πορεία διαμορφώνουν νέα κοινωνικά και καταναλωτικά πρότυπα που καταγράφουν και προβάλλουν συμβολικά την προσπάθειά τους για κοινωνική άνοδο και αποδοχή.

Ο τουρισμός αποτελεί έναν προνομιακό χώρο ενεργοποίησης αυτών των νέων καταναλωτικών κοινωνικών προτύπων αφού διαθέτει όλα τα στοιχεία που μπορούν να αποτελέσουν έκφρασή τους: ελεύθερο χρόνο, επιδεικτική κατανάλωση, δυνατότητα διαφορετικής ηθικά και κοινωνικά συμπεριφοράς, δραστηριότητες που τονίζουν τη φυσική και πνευματική υγεία (αθλητισμός, εκπαίδευση), πολιτισμικό περιεχόμενο, νέες εμπειρίες και κοινωνικές σχέσεις, υποδομές για ξεκούραση και ψυχαγωγία κ.ά.

Το γεγονός παράλληλα ότι όλα αυτά προσφέρονται σε τιμές που μπορούν να ικανοποιήσουν όλα τα επίπεδα εισοδήματος, ισχυροποιεί το ρόλο του τουρισμού ως κοινωνικού φαινόμενου το οποίο μπορεί να εκφράσει τα πρότυπα της ανερχόμενης μεσαίας τάξης.

¹ Tselentis B, Prokopiou D., Toanoglou M, Bousbouras D, Environmental impacts by the Tourist industry in Elafonisos island and the Neapoli District, Greece,, Ecosystems and Sustainable Development VI, WIT Transactions on Ecology and Environment, Volume 106, WIT Press Southampton-Boston 2007

Η πορεία ανάπτυξης του σύγχρονου τουρισμού ανατρέπει και ακυρώνει την περιθωριακή θέση που είχε αυτός ο τομέας στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του κόσμου ως το 1940.

Αναδεικνύεται ο σύγχρονος τουρισμός ως ένα πολυσχιδές κοινωνικό φαινόμενο, οι διαπλοκές της ανάπτυξης του οποίου επηρεάζουν την κοινωνία, την οικονομία, τον πολιτισμό και το περιβάλλον ενός πλήθους χωρών του κόσμου.

28. Τουριστικό πακέτο

Τι είναι Τουριστικό Πακέτο και τι περιέχει.Είναι ένα ενιαίο προϊόν τουριστικών υπηρεσιών που περιέχει:

- Τουριστικός Προορισμός
- Μεταφορικό Μέσο
- Κατάλυμα
- Σίτιση
- Μεταφορά

29. Κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα είναι θαλασσινό ταξίδι αναψυχής με πλοίοονομαζεταικρουαζιερόπλοιο, που διανύει μια συγκεκριμένη διαδρομή. Η κρουαζιέρα συνδυάζει την επίσκεψη διαφόρων παραθαλάσσιων πόλεων και λιμανιών υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, με την αναψυχή της διαμονής στο πλοίο.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας εντάσσεται στον κλάδο του Θαλάσσιου Τουρισμού. Αποτελεί δυναμική αγορά με σημαντικές επενδύσεις που γίνονται κυρίως σε λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως, αλλά και στη ναυπήγηση πολυτελών κρουαζιερόπλοιων. Αποτελεί αξιόλογη συναλλαγατοφόρο δραστηριότητα του Θαλάσσιου Τουρισμού, η οποία παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση ζήτησης.

Κρουαζιεροπλοία είναι η δραστηριότητα του Θαλάσσιου Τουρισμού που έχει ως αποκλειστικό αντικείμενο την παροχή του τουριστικού προϊόντος της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα ως έννοια είναι πολυσύνθετη και συνδυάζει ένα μεγάλο μέρος της γνωστής «τουριστικής αλυσίδας»: μεταφορά, εστίαση, τουρισμός, ψυχαγωγία και ταξίδι (Wild and Dearing, 2000). Η σημερινή οργανωμένη κρουαζιέρα συνδυάζει εκτός των παραπάνω και στοιχεία αγοράς προϊόντων (shopping), μορφωτικές και αθλητικές δραστηριότητες και αποτελεί από μόνη της ένα ιδιόμορφο «προορισμό». Τουρισμός κρουαζιέρας ορίζεται οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής, έναντι ναύλου, τον οποίο πληρώνουν οι φιλοξενούμενοι στο πλοίο επιβάτες, με κύριο σκοπό την εγκατάσταση των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψή τους σε ποικιλία προορισμών (Wild and Dearing, 2000).

Με τον όρο **Τουρισμός Κρουαζιέρας** εννοούμε την επιλογή ενός κατάλληλα διαμορφωμένου πλοίου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα, από ένα άτομο-τουρίστα, το οποίο αποδέχεται την ένταξή του σε ένα κοινό περιβάλλον, με ένα σύνολο ατόμων που συμμετέχουν στο κοινό πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, με σκοπό την αναψυχή.

Το Κρουαζιερόπλοιο προσφέρει τη δυνατότητα σε μεγάλο αριθμό περιηγητών να επισκέπτονται μεγάλα λιμάνια μετά από μεγάλες διαδρομές, σε αντίθεση με το ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο Yacht που δίνει την ευκαιρία της πρόσβασης μικρού αριθμού περιηγητών σε μικρά λιμάνια μετά από μικρές διαδρομές.

Η έμπνευση της Κρουαζιεροπλοΐας έχει τις ρίζες της στο 1835 και στην εταιρεία Peninsula & Oriental (P&O), με πρώτο προορισμό (το 1844) τη Μεσόγειο, που εξακολουθεί μέχρι σήμερα να αποτελεί μια από τις κυριότερες περιοχές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων (Λεκάκου Μ., Τζαννάτος Ε., 1998: 5) μαζί με την Καραϊβική και τελευταία τη Βαλτική.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι μια σχετικά νεαρή βιομηχανία. Από το 1980 μέχρι σήμερα (στοιχεία του οργανισμού

CLIA 2006¹⁾ υπολογίζεται ότι 100 εκ. επιβάτες έχουν πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα διάρκειας άνω των δύο (2) ημερών. Το 61% του συνόλου αυτού αφορά επιβάτες της τελευταίας δεκαετίας και το 37% επιβάτες των τελευταίων 5 ετών.

Το καθιερωμένο σήμερα μέγεθος των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων είναι γύρω στους 70.000 κ.ο.χ. (κόροι ολικής χωρητικότητας) με μεταφορική ικανότητα που υπερβαίνει τους 2.000 επιβάτες, ενώ καταγράφεται παράλληλα τάση γιγαντισμού των κρουαζιερόπλοιων με κατασκευές που προσεγγίζουν τους 150.000 κ.ο.χ. και ικανότητα μεταφοράς 3.000 επιβατών (www.mayfloweroceanlines.com).

Η σύγχρονη Κρουαζιεροπλοΐα είναι χαρακτηριστικό προϊόν του Θαλάσσιου Τουρισμού που αποτελείται από ένα μείγμα τουριστικών στοιχείων, αφού εκτός της προσέγγισης τουριστικών λιμένων και τη διαμονή του περιηγητή στο πλοίο, περιλαμβάνει διάφορες δραστηριότητες αναψυχής εν πλώ, όπως η παρακολούθηση και η συμμετοχή σε θεάματα, θεατρικές παραστάσεις, κινηματογράφο, μουσικές εκδηλώσεις, αθλοπαιδιές, συνέδρια, καθώς και δραστηριότητες στα λιμάνια προσέγγισης, όπως αθλητικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκδρομές, ξεναγήσεις.

30. Ειδικουαζιέρας

Τα Είδη της Κρουαζιέρας και Παρεχόμενες Υπηρεσίες

Οι κρουαζιέρες μπορούν γενικά να ομαδοποιηθούν στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με το συνδυασμό των προϊόντων που προσφέρονται, τη διάρκεια και τον εξειδικευμένο σκοπό τους:

1. Παραδοσιακή Κρουαζιέρα (Traditional Cruise)

Καλείται το ταξίδι αναψυχής ή η θαλάσσια περιήγηση που έχει το ίδιο λιμάνι ως αφετηρία και τελικό προορισμό. Οι κρουαζιέρες της κατηγορίας αυτής έχουν διάρκεια από 2 έως 3 εβδομάδες και συνήθως προσεγγίζουν 4-8 ενδιάμεσους προορισμούς. Ανάλογα με τη συνολική διάρκειά τους οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε μικρής διάρκειας κρουαζιέρες (short cruises) και σε μεγάλης διάρκειας (long cruises), οι οποίες μπορεί να ξεπεράσουν και τις 3 εβδομάδες.

2. Αεροπορικό ταξίδι και Κρουαζιέρα (Fly-Cruise)

Καλείται το τουριστικό «πακέτο» που περιλαμβάνει εκτός της κρουαζιέρας και το αεροπορικό ταξίδι. Οι επιβάτες από μακρινούς τόπους προέλευσης μεταβαίνουν αεροπορικώς στο λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας. Οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων, που αποτελούν μέρος του «τουριστικού πακέτου» της κρουαζιέρας, είναι σχετικά χαμηλότερες από τις συνηθισμένες.

3. Μικρή Κρουαζιέρα (Mini Cruise)

Καλείται η μικρότερης διάρκειας κρουαζιέρα, συνήθως 3-5 ημερών. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι περισσότερες κρουαζιέρες στο Αιγαίο.

4. Κρουαζιέρα και Παραμονή (Cruise and Stay)

Καλείται το τουριστικό «πακέτο» που περιλαμβάνει εκτός της κρουαζιέρας και την παραμονή των επιβατών σε συγκεκριμένο παράκτιο προορισμό, με σκοπό την επίσκεψη στα αξιοθέατα της περιοχής.

5. Εκπαιδευτική Κρουαζιέρα (Educational Cruise)

Το είδος της κρουαζιέρας αυτής απευθύνεται σε φοιτητές και σπουδαστές και ο σκοπός του ταξιδιού είναι η παράδοση μαθημάτων από τους καθηγητές τους που συμμετέχουν στην κρουαζιέρα. Συνδυάζεται με επισκέψεις σε προορισμούς που σχετίζονται με το εκπαιδευτικό αντικείμενο αλλά και με την αναψυχή που προσφέρει μια κρουαζιέρα.

Όπως προαναφέρθηκε, η κρουαζιέρα είναι ένα θαλάσσιο ταξίδι συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας που προσφέρεται από πολυτελή κρουαζιερόπλοια με σκοπό την αναψυχή των επιβατών. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους επιβάτες είναι υψηλού επιπέδου και ικανοποιούν όλες τις ανάγκες κατανάλωσης για αγαθά και υπηρεσίες σίτισης (εστιατόρια), διασκέδασης (μπαρ, νυχτερινό κέντρο, καζίνο, προγράμματα αναψυχής), ατομικής περιποίησης (οργανωμένο γυμναστήριο, κομμωτήριο), οικογενειακής φροντίδας (φύλαξη παιδιών, παιδική χαρά, πλυντήριο, τηλεπικοινωνίες, ιατρείο, υπηρεσία δωματίου), επιμόρφωσης (βιβλιοθήκη, αίθουσα συνεδρίων), περιήγησης (εκδρομές σε λιμάνια προσέγγισης), shopping (καταστήματα αφορολόγητων ειδών). Οι υπηρεσίες που προσφέρονται στα κρουαζιερόπλοια είναι τουλάχιστον εφάμιλλες με αυτές που παρέχονται στα πολυτελή ξενοδοχεία.

31. Βασικές γεωγραφικές περιοχές κρουαζιέρας
Ευρώπη-Μεσόγειος-Αλάσκα-Δυτικές ακτές ΗΠΑ-Χαβάη -Νότιος Αμερική -Κανάλι

Ελληνικά νησιά και Τουρκία
■ ΚοσμοΠολίτικο Αιγαίο ■ Αιγαιοπελαγίτικο Πανόραμα ■ Αιγαιοπελαγίτικη Εξερεύνηση ■ Σμύρνη - Κωνσταντινούπολη ■ Ελληνικά Νησιά & Σμύρνη από Ρόδο ■ Ελληνικά Νησιά & Σμύρνη από Ηράκλειο Κρήτης ■ Κύπρος & Ισραήλ από Ρόδο
» Μαύρη Θάλασσα
■ Black Sea ■ Black Sea & The Mediterranean
» Δυτική Μεσόγειος
■ Barcelona & Western Mediterranean ■ Grand Mediterranean (RP) ■ Mediterranean Enchantment ■ Mini Cruise from Barcelona ■ Spain Morocco Portugal ■ Mediterranean Glamour (EU3) ■ Mediterranean Glamour (EU2) ■ Mediterranean Medley (EU22) ■ Ancient Discoveries (EU10) ■ Cultural Mosaic (EU9) ■ Western Europe Discovery (EU6) ■ Spanish Serenade (EU4) ■ Mediterranean Spirit ■ Spain Morocco Portugal ■ Mediterranean Fascination ■ Mediterranean Fascination ■ Grand Mediterranean from Barcelona ■ Grand Mediterranean from Venice ■ Mediterranean Glamour ■ Riviera Romance (EUR5) ■ Spanish Rhapsody ■ Mediterranean Spirit ■ Grand Mediterranean (RP)
» Δυτική Μεσόγειος και Κανάρια Νησιά
■ Canary Islands & Morocco ■ Canary Islands I ■ Canary Islands ■ Canary Islands Explorer (EU11) ■ Canary Islands ■ Canary Islands ■ Canary Islands From Barcelona ■ Portugal, Spain & Canary Islands ■ Ελληνικά Νησιά & Τουρκία
» Νορβηγικά Φιορδ
■ The Fjords Of Norway (CF) ■ The Fjords Of Norway I (Costa) ■ Norwegian Interlude Roundtrip (OP) ■ North Cape (Costa Deliziosa) ■ North Cape (Costa Pacifica) ■ North Cape I (Costa Pacifica) ■ Fjords & Highlands (EU29) ■ North Cape Splendours (EU34) ■ Norwegian Fjords ■ Norwegian Fjords ■ Norwegian Fjords ■ The Fjords Of Norway II (Costa Luminosa) ■ The Fjords Of Norway II (Costa Luminosa) ■ North Cape (Costa Pacifica) ■ The Fjords Of Norway (CF) ■ The Fjords Of Norway (CF) ■ Norway & Iceland & Faroe Islands ■ Norwegian Fjords ■ Norwegian Fjords ■ Norwegian Fjords ■ Fjords & North Cape (EU30) ■ North Cape Explorer (EU35) ■ Scotland & Norway (EU41)
» Βαλτική
■ Baltic Capitals (NS) ■ Baltic Discovery I (Costa) ■ Baltic Discovery (CL) ■ Baltic Discovery (CP) ■ Baltic Discovery (CD) ■ Baltic & Fjords (CL) ■ Fjords & Baltic (CL) ■ Baltic Adventure (EU28) ■ Kiel Canal & Baltic Treasures (EU41) ■ Gems of the Baltic (EU26) ■ Scandinavia & Russia (EU32) ■ Scandinavia & Russia (EU33) ■ Baltic Jewels (EU27) ■ Northern Europe
» Καραϊβική
■ Classic Southern Caribbean (San Juan) ■ Southern Caribbean Grand Adventure ■ Florida & Bahamas (NCL NG) ■ Southern Caribbean Medley

(EP) ■ Eastern Caribbean - Voyager (EP) ■ Eastern Caribbean ■ Florida & Bahamas (NCL NJ) ■ Western Caribbean ■ Norwegian Epic & Eastern Caribbean ■ Miami & Bahamas II ■ Miami & Bahamas I ■ Eastern Caribbean ■ Southern Caribbean Cruise ■ Eastern Caribbean ■ Southern Caribbean Wayfarer ■ Panama Canal Sunfarer ■ Orlando & Western Caribbean (NS) ■ Miami & Southern Caribbean (ND) ■ New Orleans & Western Caribbean (NS) ■ Eastern Caribbean & New York ■ Eastern Caribbean ■ Pearls of the Caribbean ■ Miami & Western Caribbean ■ Tampa & Western Caribbean ■ Southern Caribbean ■ Southern Caribbean from Miami ■ Eastern Caribbean ■ Panama Canal Sunfarer ■ Western Caribbean (CAR3) ■ Western Caribbean (CAR5) ■ Western Caribbean (CAR4) ■ Southern Caribbean (CAR1) ■ Eastern Caribbean (CAR15) ■ Southern Caribbean (CAR17) ■ Southern Caribbean Seafarer (CAR12) ■ Eastern Caribbean - Voyager (EP)

» Αλάσκα και Καναδάς

■ Inside Passage with Tracy Arm Fjord ■ Voyage of the Glaciers - Vancouver to Whittier (IP) ■ Voyage of the Glaciers - Whittier to Vancouver (IP) ■ Classic Canada New England ■ Natural Wonder Alaska (NCL) ■ Voyage of the Glaciers - Whittier to Vancouver ■ Voyage of the Glaciers - Vancouver to Whittier ■ Inside Passage - Roundtrip Seattle (SP) ■ Inside Passage with Glacier Bay ■ Canada & Colonial America ■ Alaskan Explorer Tracy Arm ■ Glacier Bay Inside Passage ■ Vancouver & Alaska (NP) ■ Alaskan Explorer Tracy Arm ■ Glacier Discovery Northbound ■ Glacier Discovery Northbound ■ Glacier Discovery Southbound ■ Glacier Discovery Southbound ■ Explorer via Hubbard Glacier ■ Colonial America from Quebec City ■ Glacier Bay from Vancouver ■ Canada & New England Discovery (CN2) ■ Explorer via Glacier Bay ■ Explorer via Glacier Bay ■ Canada & New England (CN5) ■ Classic Canada New England

» Νότιος Αμερική

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

» Υπερατλαντικά Ταξίδια

■ Westbound Transatlantic ■ Eastbound Transatlantic ■ Eastbound Transatlantic Crossing to Germany ■ Transatlantic from Port Canaveral ■ The Azores & Transatlantic. ■ Eastbound Transatlantic ■ Transatlantic from Copenhagen ■ Transatlantic from New Orleans

» Παγκόσμιες Κρουαζιέρες

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

» Υπόλοιποι Προορισμοί

■ Hawaiian Islands ■ Roundtrip Hawaii ■ Panama Canal (IP) ■ New Orleans & Western Caribbean ■ Ireland & Scotland Interlude (OP) ■ Panama Canal - Ft Lauderdale to Los Angeles ■ Bermuda Cruise ■ Los Angeles & The Panama Canal ■ Iceland & North Cape ■ Jewels of the Emirates ■ Jewels of the Far East ■ Round Iberia ■ Circle Hawaii ■ Canada & New England Discovery (CN2) ■ Colours of Canada & New England (CN3) ■ Colours of Canada & New England (CN4) ■ The Atlantic Coast ■ The Atlantic Coast ■ Red Sea ■ South Korea & China ■ South Korea & China ■ South Korea & China ■ South Korea & China ■ South Korea & China ■ Eastern Canada & Quebec ■ Canada & New England from Boston ■ Canada & New England from Quebec ■ Panama Canal from Miami ■ Panama Canal from New York ■ The Atlantic Coast ■ Celtic

Enchantment (EU37) ■ Bordeaux Explorer (EU36) ■ Norway & British Isles (EU38) ■ Icelandic Adventure (EU39) ■ Iberian Explorer (EU16) ■ Panama Canal ■ Hawaiian Islands ■ Panama Canal (IP)

» Δαλματικές Ακτές και Βενετία

■ Venice & Greek Isles (NJ) ■ Venice & Classic Mediterranean (NJ) ■ Italy & The Adriatic Sea ■ Venice & Greece ■ Venice & The Aegean Sea ■ Adriatic Discovery ■ Mediterranean Romance ■ Mediterranean Empires ■ Mediterranean Tapestry (EU15) ■ Ancient Treasures ■ Adriatic Sea ■ Adriatic & Sicily from Barcelona ■ Venetian Empire ■ Rondo Veneciano from Piraeus ■ Rondo Veneciano to Piraeus

» Ανατολική Μεσόγειο

■ Ancient Treasures ■ Holy Land - Athens to Rome (PP) ■ Greek Isles - Venice to Rome ■ Holy Land - Venice to Athens (PP) ■ Egypt & Aegean Roundtrip Rome ■ Roman Empire (EU7) ■ Rome & Classic Mediterranean (NJ) ■ Rome & The Holy Land ■ Return to the Holy Land ■ Holy Land Voyage ■ Holy Land Explorer (EU19) ■ Κύπρος & Ισραήλ από Ηράκλειο



Η Ελληνική Αγορά Κρουαζιέρων

Η ελληνική αγορά των προϊόντων του Θαλάσσιου Τουρισμού εντάσσεται στην ευρύτερη αγορά της Μεσογείου και συγκεκριμένα σε αυτή της ανατολικής Μεσογείου στην οποία εντοπίζονται τέσσερις τοπικές αγορές (Lekakou M., Pallis A., Papadopoulos M., 2003).

- **Αιγαίο Πέλαγος**
- Εύξεινος Πόντος
- Λεβάντε (Κύπρος-Άγιοι Τόποι-Αίγυπτος)
- Βενετία-Αδριατική-Ιόνιο Πέλαγος;

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983-1997 ο αριθμός των επισκεπτών Κρουαζιερόπλοιας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5,5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών. Τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής τουριστών Κρουαζιέρων στο σύνολο των τουριστών που επισκέπτονταν την Ελλάδα είναι, για το 1998 4%, το 1999 και το 2000 3,5%, το 2001 αυξήθηκε στο 4,2%, το 2002 έφτασε στο 5%, το 2003 και το 2004 κυμάνθηκε στο 5,5%.

Οι αφίξεις περιηγητών κρουαζιερόπλοιας στην Ελλάδα, αν και αποτελούν μικρό ποσοστό του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δε διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίδρασης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες, όπως η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις χώρες προέλευσης των επισκεπτών, διενέξεις και κοινωνικο-πολιτικές αστάθειες σε γειτονικές χώρες, ταξιδιωτικές οδηγίες κ.ά.

Στις κρουαζιέρες που πραγματοποιεί η εταιρεία Louis Cruises (Κυπριακών συμφερόντων) στην Ανατολική Μεσόγειο (προσεγγίζοντας και ελληνικά λιμάνια) με αφετηρία την Ιταλία, η **κατανομή των επιβατών ανά εθνικότητα** για το 2004 και το 2005 είναι κατά σειρά, Γάλλοι, Ιταλοί, Γερμανοί, Αυστραλοί, ενώ οι Αμερικανοί βρίσκονται στη 13^η θέση. Στις κρουαζιέρες αυτές οι Έλληνες επιβάτες αποτελούν το 8,2% του συνόλου των επιβατών. Στις ελληνικές κρουαζιέρες της ίδιας εταιρείας, για τα έτη 2004 και 2005, τα ποσοστά των επιβατών ανά εθνικότητα είναι Αμερικανοί (46%), Καναδοί (14%), Έλληνες (11%)³.

3. Ειδική Έρευνα στην εταιρεία Louis Hellenic Cruises, Κανάρη 5-7, Πειραιάς, 2004 & 2005.

32. Ελληνική αγορά κρουαζιέρων

Η **Κρουαζιερόπλοια** στην Ελλάδα σήμερα προσφέρεται με:

- Σύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, με αφετηρία τον Πειραιά ή ξένα λιμάνια που εκτελούν περιηγήσεις προσεγγίζοντας εθνικά λιμάνια ή και άλλων γειτονικών χωρών.
- Μικρότερα πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, κατασκευασμένα από χάλυβα, ξύλο ή πλαστική ύλη, τα οποία έχουν αφετηρία ελληνικά λιμάνια, με ενδιάμεσους σταθμούς επίσκεψης επίσης ελληνικά λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ρόδος, Ηράκλειο, Κως, Πάτμος, Μύκονος, Σαντορίνη, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Σκιάθος κ.λπ.) και εκτελούν περιηγήσεις μικρότερων αποστάσεων από ό,τι η κύρια κρουαζιερόπλοια σε προορισμούς εντός της χώρας επί το πλείστον, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και σε λιμάνια γειτονικών χωρών όπως της Τουρκίας.

Κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία ή και ξένη σημαία πραγματοποιούν 3ήμερες, 4ήμερες, 7ήμερες και πολήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου.

Στα ελληνικά παράλια και νησιά πραγματοποιούν κρουαζιέρες με (ICAP, 2000: 28):

- Πλοία που φέρουν ελληνική σημαία, τα οποία μπορούν να έχουν ως προορισμούς των κυκλικών «λεισιτών» διαδρομών τους μόνον ελληνικά λιμάνια
- Πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ή των Ελβετίας) αλλοδαπών συμφερόντων. Τα πλοία αυτά δικαιούνται να χρησιμοποιούν ελληνικά λιμάνια –ως λιμάνια αφετηρίας ή/και τελικού προορισμού–, αλλά δε δικαιούνται να περιλαμβάνουν στα πλαίσια των κυκλικών διαδρομών τους παρά μόνο λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας και όχι νησιωτικά (εκτός εάν πρόκειται για πλοία άνω των 650 τόνων, τα οποία έχουν δικαίωμα να προσεγγίζουν και σε νησιωτικά λιμάνια).
- Πλοία με άλλη, εκτός των ανωτέρω, ξένη σημαία, τα οποία δικαιούνται να επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες μόνο στα πλαίσια κυκλικών διαδρομών με αφετηρία/τελικό προορισμό ξένο λιμένα.

Τα **κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία**, που κινούνται στον ελληνικό χώρο, ανήκουν σε εταιρείες-μέλη του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.), πρώην Ένωση Εφορτιστών Επιβατηγών Πλοίων (Ε.Ε.Ε.Π.). Στα τέλη της δεκαετίας του '70 συγκροτούσαν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο που αριθμούσε 32 κρουαζιερόπλοια. Το

2000 ο στόλος αυτός μειώθηκε σε 18 πλοία, συνολικής δυναμικότητας περίπου 11.000 επιβατών, το 2001 σε 15 πλοία, ενώ από το 2004 είχε παραμείνει μόνο ένα πλοίο που φέρει την ελληνική σημαία, το ελληνόκτητο «Aegean 1» (traveldailynews.gr, 2004: 15786 & subcategory_id7). Ο ελληνόκτητος στόλος των κρουαζιερόπλοιων για το 2005 αριθμούσε πέντε κρουαζιερόπλοια: Τέσσερα πλοία ιδιοκτησίας της κυπριακής εταιρείας Louis Cruise Lines, «The Emerald», Ν.Π. 10995, «The Calypso», πρώην υπό σημαία Μπαχάμες, «Perla», πρώην υπό σημαία Μπαχάμες, «Coral», πρώην υπό σημαία Παναμά, και το πλοίο «Aegean 1», της εταιρείας Golden Star Cruises (YEN, ΕΕΕΠ, 2005). Η μέση ηλικία των κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως είναι 18 έτη, ενώ των Ελληνικών 37 έτη (Douglas-Westwood Ltd, 2005: 41).

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ οι αφίξεις επιβατών με κρουαζιερόπλοια στα ελληνικά λιμάνια για το χρονικό διάστημα 1981-1998 σημείωσαν μείωση σε ποσοστό 9,3%. Συγκεκριμένα από 482.760 επιβάτες που εισήλθαν στη χώρα, συμμετέχοντας σε κρουαζιέρα το 1981, μειώθηκαν σε 447.776 επιβάτες το 1998. Στο διάστημα αυτό παρατηρήθηκαν διακυμάνσεις στον αριθμό των επιβατών με σημαντικότερες μειώσεις να εντοπίζονται στα έτη 1982, 1985, 1986, 1990, 1991, 1996, 1997, 1998 και 1999, συγκριτικά με το αμέσως προηγούμενο έτος. Το αρνητικό ρεκόρ -46,2% καταγράφηκε το 1991, με μόλις 235.131 επιβάτες κρουαζιερόπλοιων να προσεγγίζουν ελληνικά λιμάνια. Η σημαντική αυτή πτώση αποδόθηκε στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου. Στο ίδιο χρονικό διάστημα (1981-1998) οι συνολικές αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα σημείωσαν αύξηση άνω του 90%. Το 2001 ο αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανήλθε σε 621.357, σημειώνοντας αύξηση για το διάστημα 1999-2001 της τάξεως του 40%.

Από το τέλος του 2001 (μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη) μέχρι και το 2004 σημειώθηκε πτώση περίπου 50% στην παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας (traveldailynews.gr, 2004: 19235 & subcategory_id7). Αυτό αποδόθηκε στο γεγονός ότι η αμερικανική αγορά τροφοδοτεί το 78% του παγκόσμιου Θαλάσσιου Τουρισμού, όσον αφορά την κρουαζιέρα και τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής με πλήρωμα, ενώ το 12% προέρχεται από την ευρωπαϊκή αγορά και το υπόλοιπο 10% από άλλους προορισμούς (traveldailynews.gr, 2005: 20476 & subcategory_id7). Παρ' όλα αυτά, το 2006 ο αριθμός των αφιγθέντων στην Ελλάδα με κρουαζιερόπλοια διπλασιάστηκε σε σχέση με το 2001.

πίνακας 3.3: Τουριστικές κρουαζιέρες ανά λιμάνι εισόδου, 2004

2004	ΕΠΙΣΤΡΕΨΑΝΤΕΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΟΤ, MEDCRUISE, ΕΜΠΕΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ και προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ (δεν έχουν ανακοινωθεί τα τελικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ, μέχρι την ολοκλήρωση της έρευνας)	ΑΙΜΕΝΑΣ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ	ΠΟΣΟ-ΣΤΟ	ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ 8 ΚΥΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
ΚΩΔΙΚΟΣ					
GRANI	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ		3.246	0,34%	
GRAEG	ΑΙΓΙΝΑ		95	0,01%	
GRAXD	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ		1.910	0,20%	
GRAMO	ΑΜΟΡΓΟΣ (ΚΑΤΑΠΟΛΛΑ)		191	0,02%	
GREFL	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ		859	0,09%	
GRPER	ΑΡΧΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		191	0,02%	
GRVTH	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ		10.694	1,12%	
GRVOL	ΒΟΛΟΣ		5.538	0,58%	
GRGYT	ΓΥΘΕΙΟ		2.101	0,22%	
GR898	ΔΗΛΟΣ		1.146	0,12%	
GRZTH	ΖΑΚΥΝΘΟΣ		22.342	2,34%	
GRHER	ΗΡΑΚΛΕΙΟ		73.901	7,74%	73.901
GRSKG	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		7.638	0,80%	
GRJTR	ΘΗΡΑ		123.073	12,89%	123.073
GRITH	ΙΘΑΚΗ		1.241	0,13%	
GRITA	ΙΤΕΑ		3.915	0,41%	
GRKVA	ΚΑΒΑΛΑ		955	0,10%	
GRKAK	ΚΑΤΑΚΟΛΟ		60.438	6,33%	60.438
GRCFU	ΚΕΡΚΥΡΑ		30.458	3,19%	30.458
GRCRG	ΚΟΡΙΝΘΟΣ		8.880	0,93%	
GRKYP	ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ		95	0,01%	
GRNAV	ΛΑΥΡΙΟ		764	0,08%	
GRMON	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ		95	0,01%	
GRJMK	ΜΥΚΟΝΟΣ		105.886	11,09%	105.886
GRMJT	ΜΥΤΙΛΗΝΗ		1.241	0,13%	
GRJNX	ΝΑΞΟΣ		382	0,04%	
GRNAF	ΝΑΥΠΛΙΟ		4.965	0,52%	
GRNIS	ΝΙΖΥΡΟΣ		95	0,01%	
GRPAR	ΠΑΡΓΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ		95	0,01%	
GRPAS	ΠΑΡΟΣ		382	0,04%	
GRPMS	ΠΑΤΜΟΣ		93.283	9,77%	93.283
GRPIR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ		262.186	27,46%	262.186
GRPYT	ΠΥΛΑΓΟΡΙΟ		573	0,06%	
GRPYL	ΠΥΛΟΣ		95	0,01%	
GRRHO	ΡΟΔΟΣ		119.253	12,49%	119.253
GRSPE	ΣΠΕΤΙΣΣΕΣ		573	0,06%	
GRSYM	ΣΥΜΗ		573	0,06%	
GRJSY	ΣΥΡΟΣ		2.769	0,29%	
GRITN	ΤΗΝΟΣ		1.910	0,20%	
GRHYD	ΥΔΡΑ		573	0,06%	
GRHAL	ΧΑΛΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΟΥ		95	0,01%	
	ΣΥΝΟΛΟ		954.791	100,00%	868.573
					90,97%

33. Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων ενδομεταφορών

1. Με το Νόμο 2932/2001 "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (Α 145/27-06-01), απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

2. Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 (ΦΕΚ Α 145/01) , όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3153/2003 (ΦΕΚ Α'153/03), 3260/2004 (ΦΕΚ Α'151/04), 3409//2005 (ΦΕΚ Α'273/05), 3450/2006 (ΦΕΚ Α'64/06) 3482/2006 (ΦΕΚ Α'163/06) 3511/2006 (ΦΕΚ Α'258/06), 3569/2007 ΦΕΚ (Α'122), είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρερχομένων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

3. Με βάση τον Νόμο 2932/01 και σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 (ΕΟΚ), η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

4. Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν μέχρι την 31η Ιανουαρίου έκαστου έτους δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων για τις γραμμές που επιθυμούν να εξυπηρετούν για την δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει από την 1 Νοεμβρίου του ίδιου έτους και λήγει την 31 Οκτωβρίου του επομένου. Κατ' εξαίρεση δύνανται οι πλοιοκτήτες να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά την 31 Ιανουαρίου.

5. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παρεμβαίνει στο αναγκαίο μέτρο στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

- α) οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων
- β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

6. Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοϊά επαγγελματιών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

7. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυολόγιο και τη στελέχωση.

8. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

9. Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι η επιτροπή Ανταγωνισμού

34..Δραστηριότητες του καπετάνιου στο κρουαζιερόπλοιο κατά την άφιξη του

- Ελέγχει το δέσιμο των καβοδετών
- Το λιμεναρχείο ξέρει ήδη την άφιξη Estimated time of arrival με την οποία επιβεβαιώνει ο καπετάνιος
- Ανάλογα με το ποσό κράτησης –πληρωμής καθορίζεται και η θέση
- Ειδοποιεί στον ασύρματο ο καπετάνιος το λιμεναρχείο να του στείλουν πιλότο μια και είναι έτοιμος για προσόρμιση
- Επίσης έχει συνεχή επικοινωνία με το πράκτορα για άφιξη και αναχώρηση τουριστών αλλά και για ο,τιδήποτε άλλο
- Αλληλογραφία
- Προμήθειες
- Ανταλλακτικά
- Καύσιμα
- Ιατρικές υπηρεσίες
- Νερό
- Μόλις δέσει το πλοίο παραδίδει τα πιστοποιητικά για έλεγχο έγγραφα και τα στοιχεία του πλοίου

35. Κοινωνικό κόστος

Κοινωνικό κόστος= ιδιωτικό και εξωτερικό κόστος

Αναφερόμενοι στο κοινωνικό κόστος εννοούμε την ποσοτικοποιημένη επιβάρυνση παραγωγής ενός προϊόντος στην κοινωνία. Οι συμφορήσεις στα λιμάνια, η θαλάσσια ρύπανση, η πειρατεία, η αναμονή των πλοίων στα ράδα, η ρύπανση, η ρύπανση του αέρα στα λιμάνια και οι απορρίψεις των πλοίων είναι το κοινωνικό κόστος. Στα περιβαλλοντικά ατυχήματα στη θάλασσα πλέον ο ρυπαίνων καλύπτει το κόστος απορρύπανσης και αποκατάστασης. Η καταστροφή των βιοτόπων, η υποβάθμιση της πανίδας και οι επιπτώσεις στη χλωρίδα και στην ανθρωπινή ζωή είναι κοινωνικό κόστος. Οι παραγωγικές δομές σήμερα επιβαρύνονται με το κοινωνικό κόστος ενώ οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί θέσπισαν κανονισμούς για ελαχιστοποίηση του (ISM, MARPOL, SOLAS, ISPS). Η πειρατεία και η τρομοκρατία έχουν κοινωνικό κόστος.

36. Νησιά με περισσότερα από ένα λιμάνι επιβατηγού ναυτιλίας

Ρόδος, Μαντράκι, Εμπορικό Λιμάνι, Κάμιρος Σιάλα
Ικαρία, Αγ Κηρυκός, Ευδηλός
Σάμος, Βαθύ, Καρλόβασι Πυθαγόρειο
Λέρος, Λακκί, Αγία Μαρίνα
Λέσβος, Σύγρι, Μυτιλήνη
Χίος, Πόλη Χίου, Μεστά
Αμοργός, Αιγιαλή, Κατάπολα
Κως, πόλη Κω, Καρδάμaina, Μαστιχάρι, Κεφάλος (περιστασιακά)
Λευκάδα, Νυδρί, Βασιλική
Κέρκυρα, πόλη, Λευκίμμη
Σκόπελος, Γλώσσα και πόλη Σκοπέλου
Κρήτη, Σουδα, Καστέλι, Σητεία, Ηράκλειο

α. Άγονες γραμμές

Άγονες γραμμές

Το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα δρομολόγησης καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων της οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε τρία στάδια:

α) Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το Υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.

β) Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες (ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 έτη.

γ) Τέλος, εάν μετά το πέρας του δευτέρου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές χαρακτηρίζονται ως μη εμπορικές (άγονες) γραμμές, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος για να εξυπηρετηθούν. Η επιδότηση που δίνεται από το κράτος συλλέγεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον επίνευλο, ο οποίος είναι ενσωματωμένος στην τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και αποτελεί το 3%.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την παραπάνω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτηση τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει με την

απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί. Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στη εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής. (Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001))

b. Αναφέρετε παραδείγματα άγονων γραμμών

Νεάπολη, Κήθυρα, Αντικύθηρα

Λάυριο, Λήμνος, Σαμοθράκη, Αλεξανδρούπολη

Τήλο, Σύμη, Ρόδος

Πειραιάς, Ηράκλειο, Κάσος, Κάρπαθος, Διαφάνι, πηγάδια , Τήλος, Σύμη, Ρόδος

37. Περιγράψτε την τμηματοποίηση του θαλάσσιου τουρισμού

	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	
	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ		MOTOR YACHTS
		SALINIG YACHTS
ΔΙΕΘΜΗ- ΤΟΠΙΚΑ		
		MOTOR SAILERS
		ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ BAREBOAT

38. Παράγοντες που επηρεάζουν τους ναύλους

1. Η αξία της μεταφορικής υπηρεσίας δηλαδή οι διανυόμενες αποστάσεις
2. Η αξία του μεταφερόμενου φορτίου
3. Η μονοπωλιακή δύναμη των μεταφορέων
Ρίχνουν τιμές στα ογκώδη ανά τονο και ανεβάζουν τιμές στα υψηλής αξίας
Τα εισητηρια με τα ταχυπλοα είναι ακριβότερα
4. Η ελαστικότητα της ζήτησης ενός αγαθού δηλαδή πληθυσμός αριθμός των επιβατών
5. Αν η προσφορά του αγαθού είναι ανελαστική τότε ο εξαγωγέας είναι υποχρεωμένος να απορροφήσει το μεταφορικό κόστος για να εξακολουθήσει να εξάγει
6. Η περίπτωση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών να είναι ελαστική σημαίνει ότι μπορεί να μην είναι συμφέρουσα στον φορτωτή η μεταφορά αν και δεν είναι στα ίδια επίπεδα για όλους τους φορτωτές

39. Χαρακτηριστικά θεωρίας ναυτολόγιων

1. Εφαρμόζονται διακρισεις ναύλων (δηλαδή εκπτώσεις)
2. Οι conferences (εξωτερικό) λειτουργούν ως κλειστές ομάδες και αγορές και ο ανταγωνισμός αποκλείεται ή παρεμποδίζεται κυρίως σε αγαθά μεγαλύτερης αξίας ή ανελαστικής ζήτησης
3. Όταν υπάρχουν συνθήκες ανταγωνισμού η διάκριση ασκείται σε όφελος των φορτίων ελαστικής ζήτησης μεσω της εφαρμογής μειωμένων συγκριτικά ναύλων

4. Το κίνητρο για τα διακρισίσιμα ναύλων πρέπει να αναζητηθεί στο μεγάλο ύψος του σταθερού κόστους λειτουργίας των ναυτιλιακών μονάδων

40. Πρόσθετοι παράγοντες που επιδρούν στα ναυτολόγια

Παρά το ότι τα γενικά επίπεδα των ναυτολογίων των πλοίων γραμμών προσδιορίζονται στη βάση των εμπορικών παραγόντων υπάρχουν παράγοντες που διαφοροποιούν το κόστος

1. Η ποσότητα αυτοκινήτων ή ο αριθμός των επιβατών
2. Τα χαρακτηριστικά του φορτίου αυτοκινήτων
3. Η απόσταση
4. Οι ευκολίες των λιμένων και το κόστος
5. Η ύπαρξη ή όχι εμπορευματικής κίνησης επιστροφής

41. Συγκριτικός πίνακας προσφοράς επιβατηγού και ποντοπόρου ναυτιλίας

ΕΣΟΔΑ	ΕΛΕΥΘΕΡΑ	ΕΣΟΔΑ ΒΑΣΕΙ ΕΙΣΗΓΗΤΗΡΙΩΝ	
ΠΕΛΑΤΕΣ	ΕΝΑΣ	ΠΟΛΛΟΙ	
ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ	ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΩΤΑΤΑ ΟΡΙΑ	
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΟΧΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ	
ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ	ΤΑΞΙΔΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΑΚΤΙΚΑ	
ΜΟΡΦΗ ΑΓΟΡΑΣ	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΗΣ	ΟΛΙΓΟΠΩΛΙΟ ΚΑΙ ΕΝΙΟΤΕ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟ	
ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ	ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΕΝΟ ΣΕ ΛΙΓΟΥΣ	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΟΤ ΑΦΟΡΑ ΕΚΑΤΟΜΥΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ	ΠΟΝΤΙΠΟΡΟΣ ΣΥΝ ΤΜΗΜΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΚΑΙ	
ΔΙΑΧΙΕΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΥΚΟΛΗ ΜΕ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ – ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΟ ΔΥΣΚΟΛΟΤΕΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	

42. ISM code

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (ISM Code) είναι ένα διεθνές πρότυπο υπό την αιγίδα του IMO για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια του πληρώματος, καθώς και του εξοπλισμού.

Ο Κώδικας ISM είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία άνω των 500 κόντων, συμπεριλαμβανομένων των κινητών υπεράκτιων μονάδων γεώτρησης. Το πρότυπο ISO 9001/ 14001: 2008 καθορίζει τις απαιτήσεις για ένα σύστημα διαχείρισης ποιότητας το οποίο διασφαλίζει ότι η εταιρεία παρέχει προϊόντα / υπηρεσίες που ικανοποιούν τον πελάτη καθώς και τυχόν ισχύουσες νομοθετικές απαιτήσεις. Επιπλέον, το πρότυπο ISO 9001/ 14001 στοχεύει στην ενίσχυση της ικανοποίησης του πελάτη. Τόσο το πρότυπο ISO 9001/ 14001 όσο και ο Κώδικας ISM καθορίζει μια συστηματική προσέγγιση της διαχείρισης πλοίων από τους υπεύθυνους των εταιρειών.

Ο ISM Code με το πρότυπο ISO 9001/ 14001 παρέχει μια βάση για Πρότυπα Ποιότητας (ISO - ISM) και παρέχει την εξασφάλιση των συστημάτων διαχείρισης. Είναι επίσης ο τρόπος ικανοποίησης αναγκών των πελατών για τη συνεχή επιτυχία της ναυτιλιακής εταιρείας. Όσον αφορά τη διαχείριση του πλοίου, η εταιρεία υποχρεούται σύμφωνα με τον κώδικα ISM, καθώς και το πρότυπο ISO 9001/ 14001 να αναπτύξει μια σειρά από στόχους και πολιτικές.

Πιο συγκεκριμένα η προσέγγιση του κώδικα ISM απαιτεί η εταιρεία να αναπτύξει μια πολιτική ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία περιγράφει τους στόχους του Κώδικα ISM που πρέπει να επιτευχθούν, τον τρόπο εφαρμογής, ανατροφοδότησης και διατήρησης υψηλών προδιαγραφών.

43. Στόχοι και πρότυπα ποιότητας του ISM Code

Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να κατευθύνονται προς:

- τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα
- την πρόληψη του ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής ή υλικές ζημιές.
- την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος χωρίς να αποκλείεται βέβαια και άλλα συναφή περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως ο έλεγχος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ανακύκλωση κ.λπ.
- την βελτίωση των συνθηκών υγιεινής πάνω στα πλοία και υγείας των ναυτικών

Πρότυπα Ποιότητας

- την μεγιστοποίηση την ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών
- την απαγόρευση χρήσης ναρκωτικών ή άλλων ουσιών και οίνοπνεύματος στα πλοία

Για την επίτευξη των στόχων αυτών η εταιρεία θα πρέπει να παρέχει σαφείς οδηγίες για την ασφαλή πραγματοποίηση των εργασιακών πρακτικών στα πλοία (π.χ. είσοδος σε κλειστό χώρο, προετοιμασία για «ζεστή» εργασία κλπ), καθώς και για την συντήρηση του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στα πλοία και που οδηγεί στη διατήρηση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας επί του πλοίου.

Οι ανωτέρω διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές που πρέπει να εφαρμοστούν και να παρακολουθούνται, πρέπει να έχουν αναπτυχθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να είναι άμεσα αντιληπτές και κατανοητές απο τα πληρώματα, χωρίς δυσνόητες έννοιες και λέξεις.

Η εταιρεία θα πρέπει επίσης να παρέχει σαφείς οδηγίες για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν την άμεση ανταπόκριση:

σε περίπτωση κινδύνου ανθρώπινης ζωής, ασφάλειας πληρώματος, πλοίου ή φορτίου και περιβαλλοντικών ζητημάτων έκτακτης ανάγκης, όπως κίνδυνος ρύπανσης κλπ. Επιπρόσθετα, το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει συνεχώς να ανανεώνεται, να προσαρμόζεται σε καινούριους κανονισμούς και διατάξεις και να βελτιώνεται, μια απαίτηση η οποία αναφέρεται επίσης σε ένα παρόμοιο τρόπο με το πρότυπο ISO 9001/14001.

Όλα τα παραπάνω θα πρέπει πάντα να είναι σε συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς, τους ισχύοντες κώδικες, τις κατευθυντήριες γραμμές της εταιρείας και τα διεθνή πρότυπα όπως SOLAS, MARPOL, STCW 95, COLREGS

44. Πρότυπα Ποιότητας

Πρότυπα Ποιότητας (ISO - ISM) κανονισμών περί Πλοήγηση σε Διώρυγες (Panama, Suez) κλπ, που συνιστώνται από τον IMO, τη σημαία του κάθε πλοίου/κράτους Νηολόγησης, των Νηογνωμόνων και τους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Από την άλλη πλευρά, το πρότυπο ISO 9001/ 14001 απαιτεί από την εταιρεία να αναπτύξει μια πολιτική ποιότητας, η οποία μαζί με τους ανωτέρω στόχους θα παρέχει Πρότυπα Ποιότητας (ISO - ISM)

- Η υψηλή ποιότητα προσφερόμενης υπηρεσίας στους πελάτες (ναυλωτές κλπ), η οποία να μετριέται μετά από εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς ελέγχους στα πλοία, για την διαπίστωση συμμόρφωσης ή μη συμμόρφωσης του πλοίου με τους στόχους και πολιτικές της εταιρείας

- Η ικανοποίηση των πελατών, η οποία μπορεί να μετρηθεί μέσω ερευνών σε πελάτες και διαδικασιών διαχείρισης παραπόνων
- Η βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης των πληρωμάτων, η οποία μετρείται μέσω αξιολογήσεων της εκπαίδευσης που λαμβάνουν και μέσω επιθεωρήσεων στα πλοία
- Η καταγραφή και παρακολούθηση της εξέλιξης (μείωση, αύξηση) των παρατηρήσεων για ΜΗ συμμόρφωση των πλοίων με τους στόχους και πολιτικές της εταιρείας, η οποία μετράται μέσω εσωτερικών και εξωτερικών ελέγχων στα πλοία.

Τόσο ο κώδικας ISM και όσο και το ISO 9001/ 14001 απαιτεί υποχρεωτικές απαιτήσεις, νόμοι, και κανονισμούς και επίσης διεθνής διατάξεις πρέπει να τηρούνται και να εφαρμόζονται αναλόγως. Ο κώδικας ISM αναφέρει συγκεκριμένα ότι η ανάπτυξη του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να διασφαλίζει τη συμμόρφωση της εταιρείας και του στόλου με όλους τους διεθνής κανόνες και κανονισμούς καθώς επίσης με όλους τους ισχύοντες κώδικες, οδηγίες, κανονισμούς που έχουν προταθεί από τις αρχές σημαίας, των Νηογνωμόνων, του IMO κλπ.

Τόσο ο κώδικας ISM όσο και το ISO 9001/ 14001 απαιτούν καθορισμένα επίπεδα αρμοδιοτήτων τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία σχετικά με τα Πρότυπα Ποιότητας (ISO - ISM).

Καθήκοντα πληρώματος

Υπάρχουν γραμμές επικοινωνίας (εταιρεία-πλοίο, εταιρεία-εταιρεία, πλοίο – πλοίο, πλοίο - εταιρεία). Σύμφωνα με τις ευθύνες και τις αρχές του κώδικα ISM, το έργο και η περιγραφή της εργασίας τόσο των στελεχών του γραφείου, όσο και του πληρώματος στα πλοία, θα πρέπει να καθορίζεται και να τεκμηριώνεται με σαφήνεια. Για παράδειγμα στο πλοίο ο Αρχι-Μάγειρας (ChiefCook) είναι υπεύθυνος για να κρατήσει τη κουζίνα, το μαγειρείο, τα ψυγεία, τα παρασκευαστήρια και τους λοιπούς χώρους της κουζίνας σε καλή κατάσταση, καθαρά χωρίς υπολείμματα και είναι υπό την επίβλεψη του Υποπλοιάρχου.

Ο κώδικας ISM απαιτεί επίσης μια σαφή δήλωση στην οποία τονίζει επιτακτικά την απεριόριστη εξουσία του Πλοιάρχου πάνω στο πλοίο και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων τόσο όσον αφορά την ασφάλεια του πληρώματος (και επιβαινόντων), του πλοίου και του φορτίου, όσο και την πρόληψη της ρύπανσης.

Στο πρότυπο ISO 9001/ 14001 οι απαιτήσεις είναι παρόμοιες αν και η ποιότητα προσανατολίζεται και σχετίζεται περισσότερο με την ικανοποίηση του πελάτη. Τόσο ο κώδικας ISM όσο και το ISO 9001/ 14001, απαιτεί ένα πρόσωπο στην ξηρά (στέλεχος γραφείου) στο οποίο αναθέτει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων τους. Έτσι, ο κώδικας ISM απαιτεί ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο στην ξηρά (DPA – DesignatedPersonAshore), ο οποίος διασφαλίζει και

ελέγχει την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και της εταιρείας, καθώς επίσης είναι ο σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και εταιρείας σε θέματα ασφάλειας.

45. Ποια τα καθήκοντα του DPA

Ο DPA (Designated Person Ashore) υποχρεούται να έχει άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας, σε όλα τα τμήματα., καθώς επίσης και απεριόριστη πρόσβαση στα αρχεία και φακέλους τόσο της εταιρείας όσο και πλοίων.

Από την άλλη πλευρά, το πρότυπο ISO 9001/ 14001 απαιτεί τη θέση του ενός Εκπροσώπου της Διοίκησης της ναυτιλιακής εταιρείας στο οποίο αναθέτει την ευθύνη και την εξουσία να διασφαλίζει ότι οι διαδικασίες του συστήματος διαχείρισης ποιότητας που έχουν θεσπιστεί, εφαρμόζονται και διατηρούνται τόσο από την εταιρεία όσο και από τον στόλο της εταιρείας. Είναι επίσης υπεύθυνος προς στην ανώτατη διοίκηση της εταιρείας σχετικά με την επίδοση και εξέλιξη του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας.

46. Τι αναφέρει ο ISM για το ανθρώπινο δυναμικό

Όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό, ο κώδικας ISM αναφέρει ότι η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα και πιστοποιήσεις, σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις.

Επιπλέον, ο κώδικας ISM απαιτεί ότι οι ναυτικοί είναι επίσης ικανοί από ιατρική άποψη για την εργασία πάνω στο πλοίο. Μια άλλη απαίτηση του κώδικα ISM είναι ότι όλα τα μέλη του πληρώματος που έχουν καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξοικειωθούν κατάλληλα και επαρκώς τόσο με το πλοίο, όσο και με το εργασιακό του αντικείμενο και χώρο πάνω στο πλοίο, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι η εργασία στο πλοίο θα διεξαχθεί σε ένα ασφαλές περιβάλλον.

Αυτή η εξοικείωση διεξάγεται σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται από την εταιρεία. Περισσότερο να αναφέρουμε ότι για όλες τις ανωτέρω διαδικασίες διατηρούνται τα αντίστοιχα αρχεία τόσο πάνω στο πλοίο, όσο και στα γραφεία της εταιρείας. Επίσης τόσο ο κώδικας ISM όσο και το ISO 9001/ 14001, απαιτούν μια αξιολόγηση σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δράσεων που αναλαμβάνονται τόσο στο πλοίο όσο και το γραφείο κάνοντας το προσωπικό και το πλήρωμα να γνωρίζει πώς να συμβάλλει στην εξασφάλιση της ποιότητας και την επίτευξη των στόχων της εταιρείας.

Μια απαίτηση που δεν περιλαμβάνεται στο πρότυπο ISO 9001/ 14001, αλλά αναφέρεται στο πλαίσιο του κώδικα ISM είναι η ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης. Ο κώδικας ISM απαιτεί ότι οι υποχρεώσεις του δυναμικού του πλοίου και του γραφείου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, θα πρέπει να επισημαίνονται και να περιγράφονται

αναλυτικά, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η αποτελεσματικότητα της αντιμετώπισης της κατάστασης έκτακτης ανάγκης. Η ανωτέρω απαίτηση μπορεί να λάβει τη μορφή καταλόγων ελέγχου, υποχρεώσεων και διαδικασιών που πρέπει να είναι συγκεκριμένες και καταγεγραμμένες με απλές οδηγίες για το τι πρέπει να κάνει το κάθε μέλος του πληρώματος και του γραφείου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Περίληψη

Για να συνοψίσουμε, ο κώδικας ISM υπογραμμίζει το ρόλο της διαχείρισης της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης. Η εφαρμογή του κώδικα ISM είναι υποχρεωτική προκειμένου τόσο η ναυτιλιακή εταιρεία όσο και τα πλοία του στόλου της να είναι σε θέση να συμμετέχουν στην ναυτιλιακή αγορά. Από την άλλη πλευρά, η εφαρμογή του προτύπου ISO 9001/ 14001 στη ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να προσφέρει οφέλη που σχετίζονται με τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται από την εταιρεία, καθώς και την ενίσχυση της ικανοποίησης του πελάτη. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που εφαρμόζουν τον κώδικα ISM και το πρότυπο ποιότητας ISO 9001/ 14001 πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες, ώστε να αποφευχθούν υψηλά επίπεδα γραφειοκρατίας που μπορούν να κάνουν την εφαρμογή και τη διατήρηση ενός αποτελεσματικού συστήματος ολοκληρωμένης διαχείρισης προβληματική και αναποτελεσματική.

47. ISPS

Κύριος σκοπός του κανονισμού είναι η θέσπιση και η εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Αναλυτικότερα, στόχοι του παρόντος κώδικα είναι οι εξής:

- ✓ η θέσπιση διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, υπηρεσιών και διοικήσεων για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.
- ✓ ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων των μερών που εμπλέκονται στην ναυτική ασφάλεια.
- ✓ η διασφάλιση της έγκαιρης συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια.
- ✓ η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να εφαρμόζονται σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και
- ✓ η διασφάλιση της εφαρμογής επαρκών μέτρων ναυτικής ασφάλειας.

48. MARPOL

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι ένα από τα πλέον σοβαρά προβλήματα της σύγχρονης εποχής και η άμεση και αποτελεσματική καταπολέμησή της έχει κεφαλαιώδη σημασία γιατί: ι) η θάλασσα είναι ο τελικός αποδέκτης όλων σχεδόν των ρυπάνσεων που συμβαίνουν σ' οποιοδήποτε χώρο, και ιι) οι υπαίτιοι της θαλάσσιας ρύπανσης παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα στη θάλασσα, αλλοιώνοντας, με τις ενέργειές τους, το οικοσύστημα, ιδίως σε κλειστές και απομονωμένες θαλάσσιες περιοχές

Όπως είναι γνωστό, η Σύμβαση MARPOL του 1973 καλύπτει τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, χημικά, αποχετευτικά συστήματα, υλικά συσκευασίας,

απορρίμματα και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Η Σύμβαση αυτή σκοπεύει στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται είτε από ατύχημα είτε κατά συνήθεις επιχειρήσεις και είναι σε ισχύ από την 2.10.1983. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση MARPOL με το ν.1269 της 21.7.1982 (ΦΕΚ 89 Α'). Η Σύμβαση OPRC του 1990 σκοπεύει στην πρόληψη περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης μέσω της αυστηρής εφαρμογής της Σύμβασης MARPOL, με την προώθηση της υιοθέτησης επαρκών μέτρων αντιμετώπισης, στην περίπτωση που ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο όντως συμβεί και προβλέποντας την αμοιβαία βοήθεια και συνεργασία μεταξύ των Κρατών, για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών. Η Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ την 13.5.1995 και η Ελλάδα την κύρωσε με το ν. 2252/18.11.1994 (ΦΕΚ 192 Α').

Στην Ελλάδα, η πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία είναι μία επιχείρηση που απαιτεί το συντονισμό ανθρώπινων πόρων και κάθε διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως και καλή γνώση της σχετικής νομοθεσίας. Η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των αρχών για την πρόληψη της ρύπανσης που προκύπτουν από τις Συμβάσεις MARPOL και OPRC είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) και, ειδικότερα δύο υπηρεσίες του: η Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Δ.Π.Θ.Π.) και ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.), των οποίων το προσωπικό αποτελείται κυρίως από Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος.

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

καθηγητής: Δημήτρης Προκοπίου

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MAR/POL 73/78

Αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και την ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής απόρριψης του πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών. Καθιερώνει επίσης σταθερές και αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης σε ορισμένες διεθνώς καθορισμένες ειδικές περιοχές. Σε αυτές τις περιοχές κάθε απόρριψη πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοια και άλλα πλοία με *dw* απαγορεύεται πλήρως. Η Μεσόγειος Θάλασσα αναφέρεται ως ειδική περιοχή στη σύμβαση μαζί με περιοχές της βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας, της Ήρυθρας Θάλασσας και του περσικού Κόλπου.

Τα παραρτήματα είναι τα εξής:

- I Πετρελαιοειδή
- II Χύδην υγρές επιβλαβείς ουσίες
- III Συσκευασμένες επιβλαβείς ουσίες
- IV Λύματα πλοίων
- V Απορρίμματα πλοίων
- VI Ρύπανση από μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων

Πρωτόκολλα:

- 1 Η αναφορά περιστατικού ρύπανσης είναι υποχρεωτική
- 2 Διαιτησία επί διαφωνιών

Η εφαρμογή της σύμβασης επαφίεται για την ανοικτή θάλασσα στο κράτος της σημαίας του πλοίου ενώ για την αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος.

SOLAS- ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1974

Αναφέρεται σε θέματα όπως η κατανομή και η σταθερότητα των φορτίων, μηχανημάτων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, πρόβλεψη για εντοπισμό και εξουδετέρωση πυρκαγιών, σωσίβια εξαρτήματα, εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και άλλα.

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

- I Γενικές οδηγίες
- II Κατασκευή πλωτών μέσων μηχανές –μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις – πρόληψη και προστασία από πυρκαγιά, κατάσβεση
- III Σωστικά μέσα
- IV Ραδιοτηλεγραφία και ραδιοτηλεφωνία
- V Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
- VI Μεταφορά δημητριακών
- VII Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων IMDG code

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Οποιαδήποτε μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατόν να συμβεί σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής του πλοίου στην αρχή (χτίσιμο) στη λειτουργία του- κανονική οικονομική ζωή (συντηρήσεις-επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγίνσεις καυσίμων, ερματισμός-αφερματισμός και στο τέλος (διάλυση) του πλοίου.

49. SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

Η Σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές της μορφές θεωρείται γενικά ως η σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, ως απάντηση στην βύθιση του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η έκδοση του 1974 περιλαμβάνει τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής - η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ την ορισμένη ημερομηνία, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, έχουν παρατηρηθεί αντιρρήσεις σχετικά με την τροπολογία από συμφωνημένο αριθμό συμβαλλομένων μερών. Κατά συνέπεια, η Σύμβαση του 1974 ενημερώθηκε και τροποποιήθηκε επανειλημμένα. Η ισχύουσα σήμερα σύμβαση αναφέρεται μερικές φορές ως SOLAS, 1974, όπως τροποποιήθηκε.

Τεχνικές διατάξεις Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθοριστούν τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, συμβατά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους με τις απαιτήσεις τους και ορισμένα πιστοποιητικά προβλέπονται στη σύμβαση ως απόδειξη ότι αυτό έχει γίνει. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης - αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως έλεγχος από το κράτος του λιμένα.

Η ισχύουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν γενικές υποχρεώσεις, διαδικασία τροποποίησης Κ.Ο.Κ., ακολουθούμενη από ένα παράρτημα χωρισμένο σε 12 κεφάλαια Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις Περιλαμβάνει κανονισμούς που αφορούν την επιθεώρηση των διαφόρων τύπων πλοίων και την έκδοση εγγράφων που υποδηλώνουν ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Το κεφάλαιο περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο πλοίων σε λιμένες άλλων συμβαλλομένων κυβερνήσεων. Κεφάλαιο II-1 - Κατασκευές - Υποδιαίρεση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις Η υποδιαίρεση των επιβατηγών πλοίων σε υδατοστεγή διαμερίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε, μετά από ζημιά στον σκελετό του πλοίου, το πλοίο να διατηρεί την πλευστότητα του και σταθερότητα του. Προβλέπονται επίσης απαιτήσεις σχετικά με την στεγανότητα για τα επιβατηγά πλοία καθώς και τις απαιτήσεις ευστάθειας τόσο για τα επιβατηγά όσο και για τα φορτηγά πλοία. Ο βαθμός υποδιαίρεσης - ο οποίος μετράτε με τη μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση μεταξύ δύο γειτονικών διαφραγμάτων - ποικίλλει ανάλογα με το μήκος του πλοίου και την υπηρεσία στην οποία είναι τοποθετημένη. Ο υψηλότερος βαθμός υποδιαίρεσης ισχύει για τα επιβατηγά πλοία. Οι απαιτήσεις που αφορούν μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών και του πληρώματος σελ. 20 διατηρούνται υπό διάφορες συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Τα πρότυπα για τα πετρελαιοφόρα και τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην εγκρίθηκαν το 2010, απαιτώντας τα νέα πλοία να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται για συγκεκριμένη διάρκεια ζωής και να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, σε καθορισμένες

συνθήκες βλάβης καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα πλοία πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή, ακεραιότητα και σταθερότητα ώστε να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο απώλειας του πλοίου ή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω δομικής βλάβης, συμπεριλαμβανομένης της κατάρρευσης, με αποτέλεσμα την πλημμύρα ή την απώλεια υδατοστεγανότητας.

Κεφάλαιο II-2 - Πυρασφάλεια, ανίχνευση πυρκαγιάς και πυρόσβεση Περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για όλα τα πλοία και ειδικά μέτρα για τα επιβατηγά πλοία, τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια

Κεφάλαιο III - Διάφορα σωστικά μέσα και ρυθμίσεις

Κεφάλαιο IV - Ραδιοεπικοινωνίες Το κεφάλαιο ενσωματώνει το Παγκόσμιο Σύστημα Ναυτιλίας και Ασφάλειας (GMDSS). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 και άνω σε διεθνή δρομολόγια υποχρεούνται να φέρουν εξοπλισμό που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τις πιθανότητες διάσωσης μετά από ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων σημάτων ραδιοφωνικών σημάτων δορυφορικής θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRBs) και αναμεταδοτών αναζήτησης και διάσωσης (SARTs) για τη θέση του πλοίου ή του σωστικού σκάφους. **Κεφάλαιο V - Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας** Το κεφάλαιο V προσδιορίζει ορισμένες υπηρεσίες ασφάλειας πλοήγησης που πρέπει να παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη και θεσπίζει διατάξεις επιχειρησιακού χαρακτήρα που εφαρμόζονται γενικά σε όλα τα πλοία σε όλα τα ταξίδια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη Σύμβαση ως σύνολο, η οποία ισχύει μόνο για ορισμένες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό να φέρουν τα πλοία συσκευές καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) και αυτόματα συστήματα αναγνώρισης πλοίων (AIS).

Κεφάλαιο VI - Μεταφορά φορτίων Το κεφάλαιο καλύπτει όλους τους τύπους φορτίου (εκτός υγρών και αερίων χύδην) "τα οποία, λόγω των ιδιαίτερων κινδύνων που αντιμετωπίζουν τα πλοία ή τα άτομα επί του πλοίου, ενδέχεται να απαιτούν ειδικές προφυλάξεις". Οι κανονισμοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για στοιβασία και ασφάλιση φορτίου ή μονάδων φορτίου (όπως εμπορευματοκιβώτια). Το κεφάλαιο απαιτεί τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν σιτηρά να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Σιτηρών.

Κεφάλαιο VII - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων Οι κανονισμοί περιέχονται σε τρία μέρη: σελ. 21 **Μέρος Α - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή** - περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση, επισήμανση και επισήμανση, τεκμηρίωση και στοιβασία επικίνδυνων εμπορευμάτων. **Μέρος Α-1 - Μεταφορά χύδην επικίνδυνων εμπορευμάτων** Καλύπτει τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης, στοιβασίας και διαχωρισμού για τα εν λόγω εμπορεύματα και απαιτεί την αναφορά περιστατικών που αφορούν τέτοια εμπορεύματα. Το μέρος Β καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες υγρές χημικές ουσίες και απαιτεί να συμμορφώνονται τα χημικά δεξαμενόπλοια με τον διεθνή κώδικα χύδην χημικών (κώδικας IBC). Το μέρος Γ καλύπτει την κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύδην προκειμένου να συμμορφωθούν με τις

απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Μεταφορέων Αερίου (Κώδικας IGC). Το μέρος Δ περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά συσκευασμένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και ραδιενεργών αποβλήτων επί των πλοίων και απαιτεί από τα πλοία που μεταφέρουν τέτοια προϊόντα να συμμορφώνονται με τον διεθνή κώδικα για την ασφαλή μεταφορά συσκευασμένων πυρηνικών καυσίμων, ραδιενεργών αποβλήτων στα πλοία (κώδικας INF). Το κεφάλαιο απαιτεί τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Κώδικας IMDG). Κεφάλαιο VIII - Πυρηνικά πλοία Παρέχει βασικές απαιτήσεις για πυρηνικά πλοία και ασχολείται ιδιαίτερα με τους κινδύνους ακτινοβολίας. Κεφάλαιο IX - Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων Το Κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή κώδικα ασφαλούς διατήρησης (ISM), ο οποίος απαιτεί την καθιέρωση συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας από τον πλοιοκτήτη ή από οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη του πλοίου (η "Εταιρεία").

Κεφάλαιο X - Μέτρα ασφαλείας για τα ταχύπλοα σκάφη Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον διεθνή κώδικα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη (κώδικας HSC).

Κεφάλαιο XI-1 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα Το κεφάλαιο αποσαφηνίζει τις απαιτήσεις σχετικά με την εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών (που είναι υπεύθυνοι για τη διεξαγωγή ερευνών και επιθεωρήσεων σχετικά με τις συμπεριφορές των διοικήσεων). ενισχυμένες έρευνες · καθεστώς αναγνώρισης αριθμού πλοίου · και τον έλεγχο από το κράτος λιμένα στις επιχειρησιακές απαιτήσεις. Κεφάλαιο XI-2 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα σελ. 22 Κεφάλαιο XII - Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου Το κεφάλαιο περιλαμβάνει δομικές απαιτήσεις για φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μήκους άνω των 150 μέτρων.

Κεφάλαιο XIII - Επαλήθευση της συμμόρφωσης Καθιστά υποχρεωτική από 1ης Ιανουαρίου 2016 το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του IMO.

Κεφάλαιο XIV - Μέτρα ασφαλείας για πλοία που λειτουργούν σε πολιικά ύδατα Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική, από την 1η Ιανουαρίου 2017, την εισαγωγή και το μέρος I-A του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που λειτουργούν στα

50. Ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί τον κλάδο εκείνο της ναυτιλίας ο οποίος ασχολείται με τις μικρές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται από το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών της Οικονομικής και Κοινωνικής επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που δεν διασχίζουν ωκεανό. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιλαμβάνεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη. Σύμφωνα λοιπόν με αυτόν τον ορισμό, στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς, αλλά την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. (Γνωμοδότηση Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής – Ε.Ε αριθ. 96/C97/05.31.01.1996)

Στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων επομένως ανήκουν: α) η ακτοπλοΐα, β) η μεσογειακή ναυτιλία, γ) η φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία, δ) τα κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων και ε) κάθε άλλη ναυτιλία μικρών αποστάσεων όπως: των ρυμουλκών, των σκαφών αναψυχής, των πορθμείων και για ορισμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ποταμοπλοΐα.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την οδηγία 2000/Γ56/02 την οποία εξέδωσε στις 14 Φεβρουαρίου 2000, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον, το οποίο συμβάλλει στη βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την κοινοτική συνοχή και συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Α. Γουλιέλμος, Ε. Σαμπράκος, 2002)

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η ακτοπλοΐα ανήκει στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να οριστεί η έννοια της ακτοπλοΐας. Με τον όρο ακτοπλοΐα εννοούνται οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές μιας χώρας, οι οποίες διαχωρίζονται στη διακίνηση φορτίων (φορτηγός ναυτιλία) και στη μεταφορά επιβατών (επιβατηγός ναυτιλία).

Στην Ελλάδα, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες:

- Τη Μεγάλη/ Διεθνή ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών (π.χ. γραμμές Αδριατικής και πιο συγκεκριμένα τη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας).
- Τη Μεσαία ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας χώρας.
- Τη Μικρή ακτοπλοΐα/ Αγχιπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή εγγύς κόλπων (π.χ. Αργοσαρωνικός). Εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου (ferry-boats), θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο και τις εκμεταλλεύονται κυρίως μικρού μεγέθους ναυτικές εταιρείες ή κοινοπραξίες. (Wikipedia.org)

51. Busiest passenger ports

- Port of Helsinki, Finland
- Port of Dover, UK
- Port of Miami, United States, world's busiest cruise port.

1	Port of Dover	Dover	United Kingdom	13.1
2	Port of Helsinki	Helsinki	Finland	11.2
3	Port of Stockholm	Stockholm	Sweden	9.9
4	Port of Calais	Calais	France	9.8
5	Port of Tallinn	Tallinn	Estonia	9.3
6	Port of Piraeus	Piraeus	Greece	8.2
7	Port of Helsingborg	Helsingborg	Sweden	7.7
8	Port of Helsingør	Helsingør	Denmark	7.6
9	Port of Paloukia	Salamina	Greece	7.1
10	Port of Perama	Piraeus	Greece	7.1
11	Port of Messina	Messina	Italy	7.0
12	Port of Napoli	Napoli	Italy	6.5
13	Port of Puttgarden	Puttgarden	Germany	6.1
14	Port of Rødby	Rødby	Denmark	6.1
15	Port of Reggio	Reggio Calabria	Italy	6.1
16	Port of Palma de Mallorca	Palma de Mallorca	Spain	5.7
17	Port of Algeciras	Algeciras	Spain	5.5
18	Port of Cirkewwa	Cirkewwa	Malta	4.7
19	Port of Mgarr	Gozo	Malta	4.7
20	Port of Capri	Capri	Italy	4.4

52. List of busiest cruise ports by passengers

Annual cruise passengers

Rank 2016	Port	Country	2016
1	Port of Miami		4,980,490 ^[1]
2	Port Canaveral		4,248,296 ^[1]
3	Port Everglades		3,826,415 ^[1]
4	Port of Cozumel		3,636,649 ^[1]
5	Port of Nassau		3,521,178 ^[2]

Annualcruise passengers

Rank 2016	Port	Country	2016
6	Port of Barcelona		2,683,594 ^[3]
7	Ports of OutIslands		2,549,803 ^[2]
8	Port of Civitavecchia		2,339,676 ^[3]
9	Port of TheBalearic Islands		1,957,429 ^[3]
10	Port of Galveston		1,730,289 ^[1]
11	Port of GeorgeTown		1,711,853 ^[2]
12	Ports of St. Thomas/St. John		1,694,008 ^[2]
13	Port of Philipsburg		1,668,863 ^[2]
14	Port of Venice		1,605,660 ^[3]
15	Port of Marseille		1,597,213 ^[3]
16	Port of New York and New Jersey		1,537,695 ^[1]
17	Port of Southampton		1,529,000 (2013) ^[4]
18	Port of SanJuan		1,379,367 ^[1]
19	Port of Piraeus		1,094,135 ^[3]
20	Port of Naples		1,306,151 ^[3]
21	Port of NewOrleans		1,048,112 ^[1]
22	SwettenhamPier		1,020,000 ^[5]
23	Port of Genoa		1,017,368 ^[3]
24	Port of Juneau		1,004,774 ^[1]
25	Port of Seattle		983,539 ^[1]
26	Port of Basseterre		951,021 ^[2]

53. STCWΣύμβαση προτύπων εκπαίδευσης έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακής των ναυτικών

Η STCW (Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers) στην πρώτη της έκδοση το 1978, έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη μιας κουλτούρας ασφάλειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, προσδιορίζοντας τις ελάχιστες χρονικές περιόδους seagoing και τις ελάχιστες απαραίτητες γνώσεις και ικανότητες, που πρέπει να έχει το ναυτικό προσωπικό για τη χορήγηση πιστοποιητικών. «Ασχολείται με ζητήματα προσδιορισμού και επιβεβαίωσης των προσόντων των αξιωματικών και πληρώματος, έχοντας ως απώτερο στόχο, τον περιορισμό της εκτεταμένης πλαστογραφίας ναυτικών διπλωμάτων, που εκείνη την εποχή ήταν σε άνθιση».

54. STCW 78

Η STCW STCW/78 δικαιολογημένα μπορεί να λεχθεί ότι επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Εγκρίθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 στη διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στο Λονδίνο κι άρχισε να εφαρμόζεται το 1985. Σκοπός της ήταν όπως προλέχθηκε η καθιέρωση διεθνώς υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικών (ελάχιστα όρια) σε πλοίαρχους, αξιωματικούς και πληρώματα, ιδιαίτερα για εκείνα των αναπτυσσόμενων κρατών, που βρίσκονταν στο στάδιο ανάπτυξης των στόλων τους. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο ξένο πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος, όπως ορίζεται από τη σύμβαση. Η σύμβαση συγκροτείται από 17 άρθρα, με παράρτημα τεχνικών απαιτήσεων. Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σ' αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοίαρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια και στις ειδικές ικανότητες που απαιτούνται, όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διάσωσης.

Στη σύμβαση δεν προβλεπόταν το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να ασκήσει ποινική δίωξη σε ένα άτομο που υπέπεσε αδίκημα. Η πρώτη διευθέτηση αυτού του θέματος έγινε μερικά χρόνια αργότερα σε κοινοτικό επίπεδο, με τη δημιουργία του Μνημονίου του Παρισιού. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της σύμβασης είναι ότι θεωρεί απαραίτητο οι αξιωματικοί να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της ρύπανσης της θάλασσας και να λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τους διεθνείς και λιμενικούς κανονισμούς.

Η σύμβαση προβλέπει επίσης μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους, περιορίζεται όμως στην εξακρίβωση των πιστοποιητικών ικανότητας κι αν κάποιο γεγονός προκαλεί υποψίες ότι τα επίπεδα επάνδρωσης βρίσκονται σε χαμηλό επίπεδο. Η STCW/78 παρέμεινε ως είχε στο αρχικό της κείμενο μέχρι και το 1991, όπου και πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες επιμέρους τροποποιήσεις GMDSS

Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου).

55. STCW 1994

Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκλιση διάσκεψης με σκοπό να αναθεωρήσει τη σύμβαση STCW και να ανοίξει το δρόμο σε μια νέα σύμβαση για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων. Υπαίτιος για την πλειονότητα των θαλάσσιων ατυχημάτων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας και περιλαμβάνεται στα σημαντικά θέματα που απασχολούν τους διεθνείς οργανισμούς. Με την πάροδο του χρόνου έγινε αντιληπτό ότι η σύμβαση STCW/78 δε μπορούσε να φέρει σε πέρας τον κύριο σκοπό της, που ήταν η καθιέρωση και αποδοχή ομοιόμορφων διεθνών ελάχιστων προτύπων, με αποτέλεσμα να μειώνεται η αξιοπιστία της. Ο βασική αιτία ήταν ότι δε διέθετε ακριβή πρότυπα και χρησιμοποιούσε συχνά τη φράση «ικανοποιητικά για τη διοίκηση», γεγονός που συνέβαλε σε ευρέως ποικίλες ερμηνείες των προτύπων και στην άποψη ότι τα πιστοποιητικά που εκδίδονται δεν

είναι αξιόπιστα. Ένα άλλο μειονέκτημα της σύμβασης ήταν ότι οι απαιτήσεις της σε θέματα εκπαίδευσης και θαλάσσιας υπηρεσίας δεν καθόριζαν με ακρίβεια ποια ήταν τα προσόντα και οι ικανότητες που απαιτούνταν. Δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι η αποτελεσματικότητα της κατάρτισης επί του πλοίου υπονομευόταν από τις μειώσεις των πληρωμάτων, τη συντόμευση του χρόνου εκτέλεσης των καθηκόντων, τις συχνότερες αλλαγές πληρώματος και την πολυεθνική επάνδρωση που δημιουργούσε αναπόφευκτα διάφορες αναμίξεις πολιτισμικών και γλωσσικών υποβάθρων. Άλλωστε, τη δεκαετία του 1980 υπήρξαν αλλαγές στη διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου και η προσφορά ναυτικών μετατοπίστηκε από τα παραδοσιακά ναυτικά έθνη. Η οργάνωση των πλοίων ξέφυγε από το παραδοσιακό της πλαίσιο και υπήρχε, επιπλέον, ανάγκη να αντιμετωπιστούν

οι αιτίες ατυχημάτων, που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα. Έτσι, το 1994 ο IMO συγκάλεσε διάσκεψη με σκοπό την εκτενή αναθεώρηση της σύμβασης.

Οι βασικοί στόχοι της διαδικασίας αναθεώρησης ήταν:1)να μεταφερθούν όλες οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις σε ένα συγκεκριμένο κώδικα,2)να αποσαφηνιστούν τα επαγγελματικά προσόντα και οι ικανότητες που απαιτούνται και να ληφθούν υπόψη οι σύγχρονες μέθοδοι εκπαίδευσης,3)να ζητηθεί από τις διοικητικές αρχές να διατηρούν άμεσο έλεγχο και να εγγυώνται τα τυπικά προσόντα των πλοιάρχων, των αξιωματικών και του προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών, στους οποίους επιτρέπουν να ασκούν υπηρεσίες σε πλοία με τη σημαία τους,4)

να καταστεί υπόλογο έναντι των άλλων κάθε συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης, μέσω του IMO, για τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζει τη σύμβαση και για την ποιότητα της κατάρτισης που παρέχει και των πιστοποιητικών που

εκδίδει,5)να διασφαλιστεί ότι οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ το συντομότερο δυνατό σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης.Συνοπτικά, ο κύριος στόχος ήταν να διασφαλιστεί η ενημέρωση της σύμβασης STCWκαι, μέσω αυτής, η θέσπιση ενιαίων ελαχίστων επιπέδων επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Έτσι στις 7 Ιουλίου 1995 υιοθετήθηκε από τη Σύνοδο της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO η αναθεωρημένη σύμβαση του 1995, ενώ τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Η νέα σύμβαση επαναλαμβάνει και διατηρεί τα άρθρα της προηγούμενης, αντικαθιστά όμως πλήρως το κείμενο του παραρτήματος.

Επίσης γίνεται η διάκριση των επιπέδων ιεραρχίας στο πλοίο και ο ορισμός των αντίστοιχων καθηκόντων και λειτουργιών, με στόχο την καλύτερη διαχείριση της λειτουργίας του πλοίου και την παροχή εξειδικευμένης γνώσης. Αναγνωρίζονται τρία επίπεδα ιεραρχίας: 1. Διοικητικό (Πλοίαρχος -Υποπλοίαρχος, Α' και Β' Μηχανικός), 2. Επιχειρησιακό -Λειτουργικό (Λοιποί Αξιωματικοί), και 3. Υποστηρικτικό (Κατώτερο Πλήρωμα).Τα σημεία στα οποία διαφέρει η STCW/95 από την STCW/78 προάγουν ουσιαστικά το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Υιοθετούνται συγκεκριμένα κριτήρια, τα οποία προσδιορίζουν

το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων και ικανοτήτων των ναυτικών και τα κοινά πρότυπα πιστοποίησης. Αξιοσημείωτο στοιχείο είναι η αξιολόγηση της επαγγελματικής τους ικανότητας για την απόκτηση των αντίστοιχων πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας, σε προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και ραδιοεπικοινωνιών. Το Κράτος Σημαίας είναι ο αποκλειστικός αρμόδιος της υλοποίησης και της εφαρμογής προγραμμάτων ναυτικής εκπαίδευσης από τους αντίστοιχους φορείς (Σχολές Πλοιάρχων, Μηχανικών κτλ), όπως και της διασφάλισης της συμμόρφωσης με στάνταρντ που ορίζει η STCW. Εισάγεται υποχρεωτικά στην εκπαίδευση η χρήση SimulatorsRADAR& ARPA.

Για φορά το Κράτος Μέλος της σύμβασης αποκτά το δικαίωμα να διερευνά την ανεπάρκεια των προσόντων των ναυτικών και να επιβάλλει αυστηρές ποινές για παρατυπίες ως προς την εφαρμογή των απαιτήσεων της σύμβασης. Οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι φέρουν στοπλοίο τα πρωτότυπαπιστοποιητικά τους. Όταν τίθενται σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, το περιβάλλον ή περιουσία, το κράτος οφείλει να παρέμβει. Σ' αυτές τις περιπτώσεις το παράκτιο κράτος δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι.

Ακόμη προβλέπονται διαδικασίες που πρέπει ναακολουθούνται, έτσι ώστε να αναγνωρίζονται τα πιστοποιητικά ικανότητας όλων των πληρωμάτων ανεξαρτήτως εθνικότητας (μόνο κρατών μελών). Παράλληλα, θα γίνεται έλεγχος της ηλικίας, της ψυχικής και σωματικής υγείας και της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας, με σκοπό τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών. Έτσι οποιοσδήποτε ναυτικός θα αποκτά κύριες γνώσεις για την ασφάλεια πάνω στο πλοίο πριν ναυτολογηθεί.Αυτό που

καθιερώνει η νέα σύμβαση είναι οι άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών για την εξασφάλιση της εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα ελάχιστα πρότυπα των ναυτικών, όπως επίσης και η παρακολούθηση ενός προγράμματος εξοικείωσης αυτών με τον εξοπλισμό / θέματα ασφαλείας / διοικήσεως / ωρών ξεκούρασης, για το εκάστοτε πλοίο με το οποίο πρόκειται να ταξιδέψουν. Αξιοσημείωτο είναι ότι η STCW/95 καθιερώνει αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής γλώσσας από τους ναυτικούς.

Επιπροσθέτως περιέχει κανονισμούς με σαφέστερο ποιοτικό προσανατολισμό, όπως η τήρηση προτύπων ποιότητας για όλες τις δραστηριότητες που έχουν σχέση με την κατάρτιση και την πιστοποίηση των ναυτικών, καθώς και την υποχρέωση για τον έλεγχο τους κάθε πέντε χρόνια. Επίσης τα κράτη μέλη καθίστανται υπεύθυνα για την έκδοση πιστοποιητικών υγειονομικής καταλληλότητας των ναυτικών και την αρχειοθέτηση Πιστοποιητικών Ναυτικής Ικανότητας.

Ένα αυστηρό μέτρο που προβλέπει η σύμβαση είναι η απαίτηση από τις διοικήσεις των κρατών σημαίας και των παράκτιων κρατών να επιβάλλουν ποινές στις ναυτιλιακές εταιρείες, που έμπρακτα αρνούνται να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα να επιθεωρούν τα αλλοδαπά πλοία από τον Φεβρουάριο του 1997. Άρα η αναθεωρημένη σύμβαση του 1995 εισήγαγε αυστηρότερα μέτρα, παρόλο που τα

πιστοποιητικά που είχαν εκδοθεί από την STCW/78 ήταν αποδεκτά ως το 2002, αλλά η υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών, ακολουθούσε τις απαιτήσεις της νέας σύμβασης από το 1998 μέχρι την υλοποίηση των απαιτήσεων της σύμβασης της Μανίλα.

56. STCW2010

Η τελευταία αναθεώρηση της STCW έγινε το 2006. Την ακολούθησαν όμως πολλές συναντήσεις της υπο-επιτροπής Προτύπων Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών και Ναυτικών, από το 2007 ως και το 2009 σχετικά με την αναγκαιότητα συμπλήρωσης ή βελτιώσεων πάνω στα κείμενα της STCW/78 και STCW/95. Οι τροποποιήσεις της Μανίλας αποτελούνταν πρωτίστως από θέματα, τα οποία δε μπορούσαν ν' αντιμετωπισθούν από την υπο-επιτροπή. Οι τροποποιήσεις, που αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλας στην Σύμβαση και Κώδικα STCW», υιοθετήθηκαν τελικά την 25η Ιουνίου 2010 για να γίνει επικαιροποίηση των δύο κειμένων σύμφωνα με τις εξελίξεις στην υιοθέτηση της Σύμβασης το 1978 και την αναθεώρησή της το 1995. Αυτό έγινε για να αντιμετωπισθούν θέματα που αναμένεται να προκύψουν στο ορατό μέλλον. Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 από όλα τα Κράτη -Μέλη της STCW. Η νέα σύμβαση αποτελείται πλέον από 8 Κεφάλαια και 43 κανονισμούς.

Οι τροποποιήσεις της Μανίλας, δίνουν ακόμα πιο αυξημένη βαρύτητα στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση των γνώσεων του θαλάσσιου προσωπικού. Έτσι εισάγει νέες οδηγίες εκπαίδευσης προσωπικού πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολιτικά ύδατα και χειρίζονται Dynamic Positioning Systems. Επιπλέον καθίσταται υποχρεωτική η εκπαίδευση με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (ECDIS) και γίνεται αποδεκτή η μέθοδος e-learning. Ακόμα επικαιροποιεί τις απαιτήσεις για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα. Στο κεφάλαιο Βμάλιστα γίνεται διαχωρισμός των κανονισμών εκπαίδευσης και πιστοποίησης δεξαμενόπλοιων σε πετρελαιοφόρα και χημικά, και υγραεριοφόρα, ενώ αναθεωρούνται οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης σε βασική και προχωρημένη, ανάλογα με τον τύπο του δεξαμενόπλοιου.

Μια ακόμα τροποποίηση της Σύμβασης είναι οι νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν μια πειρατική επίθεση κατά του πλοίου τους.

Θεσμοθετούνται νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία.

Στο κεφάλαιο III θεσπίζονται επίσης νέες ειδικότητες και τα αντίστοιχα ελάχιστα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης για αυτούς: α) Ειδικευμένος ναυτικός καταστροφώματος, β) Ειδικευμένος ναυτικός μηχανής, γ) Ηλεκτροτεχνικός αξιωματικός και δ) Ηλεκτροτεχνικό μέλος πληρώματος.

Οι δύο τελευταίες ειδικότητες έχουν σχέση με τον χώρο του μηχανοστασίου. Για την αποφυγή δόλιων πρακτικών στην έκδοση των πιστοποιητικών θεσπίζονται βελτιωμένα μέτρα. Ορίζεται ότι τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης δεξαμενόπλοιων εκδίδονται η επικυρώνονται μόνο από τις διοικήσεις των Κρατών -Μελών. Επιπροσθέτως οι παλαιοί Κανονισμοί

περί επιβατηγών / οχηματαγωγών (RO -RO) (V/2) και επιβατηγών πλοίων (V/3), ενοποιούνται πλέον σε έναν ενιαίο Κανονισμό (V/2), που αφορά όλα τα επιβατηγά πλοία. Τα πιστοποιητικά Σωστικών –Πυροσβεστικών μέσων δεν θα είναι πλέον απεριορίστου ισχύος, αλλά θα υπόκεινται σε ανά πενταετία θεώρηση, μετά εκπαίδευση, αρχής γενομένης από 01-01-2017.

Επίσης εισάγει αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινόπνευματος και ναρκωτικών, καθώς και

επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών. Στη διάσκεψη της Μανίλας τα κράτη μέλη αποσκοπούσαν, μεταξύ άλλων, στη θέσπιση αντικειμενικών ορίων στις εξαιρέσεις από τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης για το προσωπικό τήρησης φυλακών και τους ναυτικούς που είναι επιφορτισμένοι με καθήκοντα που σχετίζονται με την προστασία, την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

Σύμφωνα με τις νέες διατάξεις σε όλα τα άτομα στα οποία ανατίθενται καθήκοντα αξιωματικού φυλακής ή κατώτερου μέλους πληρώματος που συμμετέχουν σε φυλακές και των οποίων τα καθήκοντα περιλαμβάνουν καθορισμένα καθήκοντα ναυτικής ασφάλειας, πρόληψης ρύπανσης και ασφαλείας θα παρέχονται περίοδοι ανάπαυσης που δε θα είναι μικρότερες από:—κατ' ελάχιστον 10 ώρες κατά τη διάρκεια οποιαδήποτε 24ωρης χρονικής περιόδου, και 77 ώρες κατά τη διάρκεια οποιαδήποτε 7ήμερης περιόδου.

Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να διαιρούνται σε μέχρι δύο περιόδους εκ των οποίων η μία πρέπει να είναι τουλάχιστον 6ωρης διάρκειας και τα διαλείμματα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η συνέχιση ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων σε εξαιρετικές συνθήκες επιτρέπονται ορισμένες εξαιρέσεις από τις ανωτέρω απαιτήσεις. Ειδικότερα, μπορούν να επιτραπουν εξαιρέσεις από τις απαιτούμενες ώρες ανάπαυσης υπό τον όρο ότι η περίοδος ανάπαυσης δεν είναι μικρότερη των 70 ωρών κατά την διάρκεια οποιουδήποτε 7ήμερου και υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δηλαδή:— η επιτρεπόμενη εξαίρεση δε θα επεκτείνεται πέραν των δύο διαδοχικών εβδομάδων,—τα διαλείμματα μεταξύ των περιόδων εξαίρεσης δε θα είναι μικρότερα από το διπλάσιο της διάρκειας της εξαίρεσης, οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να διαιρούνται σε μέχρι τρεις περιόδους, μία εκ των οποίων θα είναι τουλάχιστον 6ωρη και καμία από τις άλλες δύο περιόδους δε θα είναι μικρότερη της μιας ώρας, 10—τα διαλείμματα μεταξύ συνεχόμενων περιόδων ανάπαυσης δεν θα υπερβαίνουν τις 14 ώρες, και

—οι εξαιρέσεις δε θα επεκτείνονται πέραν των δύο 24ωρων περιόδων κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε 7ήμερης περιόδου.

Τα πιστοποιητικά ναυτικών που είχαν εκδοθεί πριν την 1η Ιανουαρίου 2012 θα ισχύσουν ή θα ανανεωθούν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017, εκτός εάν αυτοί εκπαιδεύονται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις. Το ίδιο θα ισχύσει και για ναυτικούς που άρχισαν την θαλάσσιουπηρεσία ή τηνεκπαίδευσή τους πριν την 1η Ιουλίου 2013. Οι νέες απαιτήσεις για την εφαρμογή τωναρχών τήρησης φυλακών γεφύρας καιμηχανής θα καταστούν υποχρεωτικές από την 1η Ιανουαρίου 2017, κατά την οποία θα ισχύσουν και οι απαιτήσεις για σχετική εκπαίδευση.Τέλος τα κεφάλαια VIIκαιVIIIέμειναν अपαράλλαχτα.

57. Τι είναι υπερπόντια κρουαζιέρα

Η κρουαζιέρα σχετικά με το χρόνο διάρκειας διαρκούν από τρεις μέρες μέχρι δυο εβδομάδες. Οι πλόες που είναι πάνω από μια βδομάδα και πραγματοποιούνται σε διαδρομές που συνδυάζουν δυο ηπείρους ονομάζονται υπερπόντιες. Δηλαδή οι γραμμές με αφετηρία το Μαϊάμι προς Δυτικές Ινδίες και Νότιο Αμερική όπως επίσης και οι γραμμές του Ειρηνικού. Η μορφή αυτή κρουαζιέρας γίνεται με πολύ μεγάλα πλοία πάνω από 5000 επιβατών και πληρώματος στο σύνολο.

58. Μειονεκτήματα ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

1. Δραστηριοποιούνται πλοία που δεν μπορούν να κάνουν εμπόριο υπερπόντια
2. Τα φορτία είναι περιορισμένα και συγκεκριμένα
3. Οι ναυλωτές είναι λίγοι λόγω γεωγραφικών χαρακτηριστικών (μικρή αγορά)
4. Ο ανταγωνισμός είναι έντονος
5. Λόγω θαλάσσιας μορφολογίας, οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι είναι μεγάλοι και τα ατυχήματα έχουν μεγαλύτερο κοινωνικό κόστος
6. Έχουμε μεγαλύτερο κόστος μεταφοράς ανά τόνο

59. Τι ονομάζουμε εσωτερική ναυσιπλοΐα;

Είναι η μεταφορά αγαθών ή επιβατών μέσω ποταμών ή θαλασσοποτάμιων οδών. Όταν αναφερόμαστε σε δύο ή περισσότερα κράτη αναφερόμαστε σε διεθνή εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Από τον 19^ο αιώνα άρχισε η ένωση των ευρωπαϊκών ποταμών μέσω διωρύγων. Είναι δυνατό από το Ρήνο να φτάσουμε στη Μαύρη Θάλασσα δεδομένου ότι έχει ενωθεί με το Δούναβη.

Μια νταλίκια μετέφερε ένα container, ενώ ένα ποταμόπλοιο 4-8container.

Επίσης στα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια γίνεται μεταφόρτωση και σε ποταμόπλοια.

Μεγάλα λιμάνια ποταμόπλοιων είναι στο Παρίσι, Βουδαπέστη, Στρασβούργο, Φρανκφούρτη.

60. Τα μειονεκτήματα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

1. Υψηλό κόστος μεταφόρτωσης μεγαλύτερο από το κόστος διέλευσης καναλιών.
2. Η ρύπανση των ποταμών που υδροδοτούν καλλιέργειες.
3. Η επιβράδυνση της κυκλοφορίας λόγω πληθώρας φραγμάτων
4. Συχνά μεταβάλλεται το βάθος των ποταμών

61. Τι είναι φορτηγός ακτοπλοΐα

Πλοία μέχρι 5000 dwt motorships διακινούν, καύσιμα, οικοδομικά υλικά, τσιμέντα μεταξύ των ελληνικών θαλάσσιων, συνήθως διαθέτουν μέσα φορτοεκφόρτωσης.

62. Τομείς παγκόσμιας επιβατηγού ναυτιλίας

- A) Κρουαζιερόπλοια
- B) Ακτοπλοΐα μεταξύ κρατών στην Ευρώπη
 - Γαλλία-βρετανία
 - Γαλλία-αλγερία
 - Ιταλία-μαρκα
 - Ιταλία-Γαλλία
 - Αλβανία-ιταλία
 - Ελλάδα-ιταλία
 - Βαλτικές-σκανδιναβικές χώρες
 - Ιρλανδία-Βρετανία
 - Ιταλία –Κροατία
 - Ελλάδα-Τουρκία (τουριστικός)
 - Δανία-Σουηδία

62. Χαρακτηριστικά αγοράς επιβατικών πλοίων

- Μεγάλος αριθμός πλοίων και μεγάλο κόστος επένδυσης
- Ανταγωνισμός όχι μόνο στους ναύλους αλλά και στις ώρες άφιξης και αναχώρησης
- Γραμμική ανάπτυξη με επιπτώσεις στα μικρά νησιά
- Εποχικότητα ζήτησης
- Μεγάλη εξάρτηση από τις τιμές των καυσίμων

- Μεγάλη εξάρτηση από λιμενικές υποδομές
- Ανταγωνισμός από αεροπορική μεταφορά
- Επιπτώσεις στην κοινωνία όταν δεν διενεργούνται πλότες προγραμματισμένοι
- Έχει διαπιστωθεί ευρεία εισφοροδιαφυγή και φοροδιαφυγή
- Το δυσκολότερο φορτίο είναι ο άνθρωπος από πλευράς ασφάλειας

63. Χαρακτηριστικά της Μεσογειακής Ναυτιλίας;

Υπάρχει συνταύτιση με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Η χωρητικότητα των πλοίων ξεπερνά τους 10.000 τόνους DW. Υπάρχει επιβατηγός και φορτηγός ναυτιλία. Η κρίση στη ναυλαγορά την έχει επηρεάσει έντονα. Τα λιμάνια συνδέονται με Τουρκία, Ιταλία, Κύπρο, Ισραήλ, Ισπανία, Αίγυπτο, Γαλλία.

Ο Μεσογειακός στόλος γηράσκει και υπάρχουν προβλήματα ποιότητας. Υπάρχει προσφορά στόλου με αποτέλεσμα οι ναύλοι να συρρικνώνονται. Οι πλόοι στον Δούναβη έχουν περιοριστεί. Η ελληνική σημαία δέχεται ανταγωνισμό από την Τουρκική και την Ιταλική. Η ζήτηση για διακίνηση φορτίων είναι φθίνουσα.

64. Τι αναφέρουν οι οδηγίες διαχείρισης ένοπλης ληστείας και πειρατείας - ,μέτρα ασφαλείας

Το YEN σύμφωνα με solas ορίζει για τα πλοία με ελληνική σημαία μέτρα ασφαλείας επιπέδου 2. Υποχρεούνται να ανταποκρίνονται να έχουν σχέδιο ασφαλείας με συγκεκριμένες διαδικασίες, στο κάθε πλοίο σύμφωνα με τον ISPS υπάρχει αξιωματικός ασφαλείας και αξιωματικός ασφαλείας εταιρείας οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας και τη διασφάλιση της συνεχούς επικοινωνίας πλοίου και εταιρείας

Η περιοχή του Άντεν είναι ειδικά χαρακτηρισμένη για τη εφαρμογή του International Bargaining Forum το οποίο ορίζει ειδική προστασία στην περιοχή.

Τα πλοία πρέπει να δηλώνουν την πρόθεση τους Να επισκεφτούν την περιοχή του Άντεν 48 ώρες προ του διάπλου. Επίσης για τα πλοία υπό ελληνική σημαία μπορούν να συμβουλευθούν το Διεθνές Γραφείο Αναφορών για πειρατεία της Κουάλα Λουμπόρ που διαθέτει πληροφορίες εκεί για τις τρέχουσες πειρατείες και για τα εβδομαδιαία συμβάντα.

Τα ραντάρ πρέπει να ελέγχονται συνεχώς και πρέπει να υπάρχει συνεχής επικοινωνία με άλλα πλοία και με τα σκοπούν πολεμικά στην περιοχή.

όταν έχουμε περιστατικό στέλνεται κωδικοποιημένο μήνυμα στην εταιρεία και από εκεί OCSO επιβεβαιώνει το συμβάν και δίνει τις κατάλληλες οδηγίες στον SSO και ενημερώνει το YEN

Αν το πλοίο καταδιώκεται πρέπει αυξήσει ταχύτητα και να χρησιμοποιήσει τα πυροσβεστικά μέσα.

Ένα η πειρατεία δεν αποτραπεί το πλήρωμα πρέπει να υπακούει στους πειρατές.

SSO Ship Security Officer

CSO Company Security Officer

65. Τι θεωρείται συμβάνασφαλείας

Κάθε ύποπτη ενεργεία ή κατάσταση η οποία απειλεί την ασφάλεια του πλοίου συμπεριλαμβανομένης και της πειρατείας

66. Πειρατεία

Είναι κάθε παράνομη πράξη βίας ή περιορισμού ή λεηλασίας που διαπράττεται από ιδιοτελείς σκοπούς, από το πλήρωμα ή επιβάτην ενός πλοίου προς άλλο, πλοίο, πρόσωπα ή ιδιοκτησία που βρίσκεται σε αυτό

67. International Bargaining Forum

Είναι μια επιτροπή που κρίνει ποια περιοχή είναι επικίνδυνη και χρειάζεται υψηλότερο επίπεδο προστασίας

68. Παράρτημα: Εγκεκριμένες γραμμές για το 2018

ΤΥ ΠΟ Σ ΠΛ ΟΙΟ Υ	ΟΝΟ ΜΑ ΠΛΟΙ ΟΥ	ΝΗΟΛΟ ΓΙΟ	ΕΤΑΙΡ ΕΙΑ	ΔΡΟΜΟ ΛΟΓΙΑΚ Η ΓΡΑΜΜ Η	
1	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΙΔΗΨ ΟΣ	Ν. ΘΕΣ. 229	ΑΙΔΗΨΟ Σ Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ - ΓΛΥΦΑ
2	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΑΙΟΛΟΣ	Ν.Π. 11472	ΠΡΕΒΕΖ Α Π Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ - ΓΛΥΦΑ
3	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΚΑΠΙΕΤ ΑΝ ΑΡΙΣΤΕ ΙΔΗΣ	Ν.Π. 10657	ΠΡΕΒΕΖ Α Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ - ΓΛΥΦΑ
4	Ε/Γ- Ο/Γ	ΠΡΩΤΕ ΥΣ	Ν.Π.4 007	ΑΝΕΣ Α.Ε.	Α) ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ Β) ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ Γ) ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ ΕΥΒΟΙΑΣ Δ) ΒΟΛΟΣ- ΣΚΙΑΘΟΣ-ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ- ΜΑΝΤΟΥΔΙ ΕΥΒΟΙΑΣ
5	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	ΧΑΪΣΠΙ ΝΤ ΤΖΕΤ	Ν.Π. 11736	ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	Α) ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ Β) ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-

					ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ- ΜΑΝΤΟΥΔΙ ΕΥΒΟΙΑΣ Γ)ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ- ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ- ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
6	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	ΑΚΟΥΑ ΤΖΙΟΥΕ Λ	Ν.Π. 11045	ΤΖΑΜΠ Ο ΤΖΕΤ Ν.Ε.	Α)ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ Β)ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΣΚΟΠΕΛΟΣ Γ)ΒΟΛΟΣ- ΣΚΙΑΘΟΣ-ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ Δ)ΒΟΛΟΣ- ΣΚΙΑΘΟΣ-ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ- ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
7	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ	Ν.Π.11 909	ΠΡΕΒΕΖ Α ΙV Ν.Ε.	ΕΡΕΤΡΙΑ - ΩΡΩΠΟΣ
8	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ	ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΙΙ	Ν.Π. 11173	ΕΥΑΓΓΕ ΛΙΣΤΡΙΑ Ν.Ε. ΡΙΟΥ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΚΕΡΚΥΡΑ
9	Ε/Γ- Τ/Χ	MEGAJ ET	Ν.Π.11 720	ΣΙ ΤΖΕΤΣ ΥΨΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗ ΤΑ Ν.Ε.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ- ΜΥΚΟΝΟΣ
10	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	CHAMP ION JET 1	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 151008	ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	Α)ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΙΟΣ- ΝΑΞΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ Β)ΡΕΘΥΜΝΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ Γ)ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ- ΜΥΚΟΝΟ
11	Ε/Γ- Ο/Γ	SUPERF ERRY	Ν.Α.62 0	ΓΚΟΛΝΤ ΕΝ ΣΤΑΡ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ- ΠΑΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ-ΡΑΦΗΝΑ Β)ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ- ΡΕΘΥΜΝΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Γ)ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΡΕΘΥΜΝΟ Δ)ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ-

					ΠΑΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ- ΡΑΦΗΝΑ Ε)ΡΑΦ ΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
12	Ε/Γ- Ο/Γ	SUPERF ERRY II	Ν.Π.9 939	ΓΚΟΛΝΤ ΕΝ ΣΤΑΡ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ- ΠΑΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ- ΡΑΦΗΝΑ Β)ΡΑΦΗΝΑ- ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ- ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ Γ)ΡΑΦΗΝΑ- ΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΡΕΘΥΜΝΟ Δ)ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ- ΠΑΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ- ΡΑΦΗΝΑ Ε)ΡΑΦΗΝΑ- ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
13	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑ ΣΙΟΣ		ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ ΑΚΤΟΠ ΛΟΪΚΗ Ν.Ε	Α)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ 31-10-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΠΡΙΝΟΣ ΑΠΟ 01-06-2019 ΕΩΣ 30-09- 2019
14	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- Α/Ν	ΣΤΕΛΙΟ Σ ΦΙΛΙΑΓ ΚΟΣ	Ν.Π. 11892	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ Ν.Ε	Α)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ 31-10-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΠΡΙΝΟΣ ΑΠΟ 01-06-2019 ΕΩΣ 30-09- 2019
15	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΝΙΚΗΤ ΗΣ	Ν.Π. 12354	ΝΙΚΗΤ ΗΣ Ν.Ε	Α)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ 31-10-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΠΡΙΝΟΣ ΑΠΟ 01-06-2019 ΕΩΣ 30-09- 2019
16	Ε/Γ- Ο/Γ	ΕΛΛΩΤΙ Σ (ΥΠΟ ΝΑΥΠΗ ΓΗΣΗ)	----- -----	ΠΟΡΘΜ ΕΙΑ Β ΕΛΛΑΔΟ Σ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ
17	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ- ΑΜΦΙ	ΑΝΑΞ	Ν.Π. 12457	ΙΣΙΔΩΡ ΟΣ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ

	ΔΡΟΜ Ο				
18	Ε/Γ- Ο/Γ	ΠΑΝΑΓ ΙΑ ΘΑΣΟΥ	Ν.Π. 8591	ΠΟΡΘΜ ΕΙΑ Β ΕΛΛΑΔΟ Σ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ
19	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΝΑΣΣ Α Μ	Ν.Π. 12263	ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ
20	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗ Λ	Ν.Π. 11070	ΙΣΙΔΩΡ ΟΣ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ
21	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- Α/Ν	ΠΛΑΤΥ ΤΕΡΑ ΘΑΣΟΥ	Ν.Π. 11234	ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ Ν.Ε	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ
22	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣ ΚΕΥΗ (ΥΠΟ ΝΑΥΠΗ ΓΗΣΗ)	Ν.Π. 11838	ΑΝΟΔΟ Σ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
23	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΑΛΚΙΝ ΟΟΣ	Ν.Π.1 0789	ΑΛΚΙΝΟ ΟΣ Ν.Ε	ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
24	Ε/Γ- Ο/Γ	ΝΑΝΤΗ	Ν.Π. 4464	ΝΟΣΤΟ Σ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
25	Ε/Γ- Ο/Γ	ΕΛΕΝΗ	Ν.Π. 9803	ΓΑΥΛΟΣ Ι Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
26	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΚΕΡΚΥΡ Α	Ν.Π. 10093	ΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
27	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΚΛ	ΝΙΚΟΛ ΑΟΣ	Ν.Π. 11041	ΙΟΝΙΕΣ ΓΡΑΜΜ ΕΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
28	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	Ν.Π. 9915	ΛΥΡΑ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
29	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΚΕΡΚΥΡ Α ΕΞΠΡΕ Σ	Ν.Π. 12219	ΚΕΡΚΥΡ Α ΕΞΠΡΕΣ Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
30	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΚΛ	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔ ΩΝ	Ν.Π. 10647	ΝΟΡΘ ΓΟΥΕΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ι Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
31	Ε/Γ- Ο/Γ	ΙΩΝΑΣ	Ν.Π.1 2458	ΙΩΝΑΣ ΙΙ Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

					Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
32	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩ ΡΑ	Ν.Π. 10653	ΚΕΡΚΥΡ ΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜ ΕΣ & ΚΡΟΥΑΖ ΙΕΡΕΣ Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
33	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΝΗΡΕΑ Σ	Ν.Π. 11816	ΟΡΙΖΟΝ ΤΑΣ Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
34	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΛΕΥΚΙ ΜΜΗ	Ν.Π. 10870	ΣΑΡΡΗΣ ΚΕΡΚΥΡ ΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜ ΕΣ Ν.Ε.	Α)ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΛΕΥΚΙΜΜΗ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
35	Ε/Γ- Υ/Γ	ΗΛΙΔΑ Π	Ν.ΚΕ ΡΚΥΡ ΑΣ 43	ΝΑΥΤΙΚ Η ΕΤΑΙΡΕΙ Α ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑ- ΠΑΞΟΙ
36	Ε/Γ- Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ ΟΝΙΑ	Ν.Π. 10280	ΚΕΦΑΛ ΟΝΙΑΝ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟ Β)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ
37	Ε/Γ- Ο/Γ	ΖΑΚΥΝ ΘΟΣ Ι	Ν.Π.9 684	ΚΕΦΑΛ ΟΝΙΑΝ ΛΑΙΝΣ 1 Ν.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟ Β)ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ
38	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΛΕΞΑ ΝΔΡΑ Λ	Ν.Π.9 465	ΛΥΚΟΥΔ ΗΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β)ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ
39	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΝΔΡΕ ΑΣ ΚΑΛΒΟ Σ	Ν.Π. 10801	ΑΝΩΝΥ ΜΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙ ΑΚΗ ΜΕΤΑΦ ΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙ Α ΖΑΚΥΝΘ ΟΥ Α.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ
40	Ε/Γ- Ο/Γ	ΦΙΟΡ ΝΤΙ ΛΕΒΑΝ ΤΕ	Ν.Π. 12207	ΛΕΒΑΝΤ Ε ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β)ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ

					ΚΕΦ/ΝΙΑΣ
41	Ε/Γ- Ο/Γ	ΜΑΡΕ ΝΤΙ ΛΕΒΑΝ ΤΕ	Ν.Π. 11117	ΙΟΝΙΣΣ ΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΚΥΛΛΗΝΗ- ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ Β)ΚΥ
42	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΜΕΝΕΚ ΡΑΤΗΣ	Ν.Π.1 0560	Ν.Ε.ΠΟ ΡΘΜΕΙΩ Ν ΓΛΥΦΑΣ - ΑΓΙΟΚΑ ΜΠΟΥ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
43	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	Ν.Π. 9888	ΛΕΥΚΙΜ ΜΗ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	ΛΕΥΚΙΜΜΗ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
44	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΜΑΚΕΔ ΟΝΙΑ ΙΙ	Ν.Π. 10537	ΜΑΚΕΔ ΟΝΙΑ ΙV Ν.Ε.	Α)ΛΕΥΚΙΜΜΗ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β)ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΚΕΡΚΥΡΑ
45	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓ.ΓΕΡ ΑΣΙΜΟ Σ	Ν.Π. 8597	ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙ ΜΟΣ Ι Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
46	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΙΝΟΣ	Ν.Π. 10722	ΠΟΡΘΜ ΕΙΑ ΚΕΦΑΛΛ ΗΝΙΑΣ Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
47	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓ.ΓΕΡ ΑΣΙΜΟ Σ ΙΙ	Ν.Π. 12405	ΛΗΞΟΥΡ Ι Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
48	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΛΕΞΑ ΝΔΡΟΣ (ΥΠΟ ΝΑΥΠΗ ΓΗΣΗ)	----- -----	STELLA MARE Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
49	Ε/Γ- Ο/Γ	ΒΑΣΟΣ Κ	Ν.Π. 10431	1.ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙ ΜΟΣ Ι Ν.Ε. 2.ΠΟΡΘ ΜΕΙΑ ΚΕΦΑΛΛ ΗΝΙΑΣ Ν.Ε.	Α)ΛΗΞΟΥΡΙ- ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ Β)ΠΕΣΣΑΔΑ(ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ)- ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΖΑΚΥΝΘΟΥ)
50	Ε/Γ- Ο/Γ	ΒΙΚΕΝ ΤΙΟΣ ΔΑΜΟΔ	Ν.Π. 11968	ΒΙΚΕΝΤ ΙΟΣ ΔΑΜΟΔ	Α)ΛΗΞΟΥΡΙ- ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ Β)ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ-

		ΟΣ		ΟΣ Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ
51	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑ ΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑ Σ	Ν.Π. 10532	ΑΝΩΝΥ ΜΗ ΝΑΥΤΙΑΙ ΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙ Α ΣΥΜΗΣ Α.Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ
52	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΑΧΑΙΟΣ	Ν.Π. 11228	ΑΧΑΙΟΣ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ
53	Ε/Γ- Ο/Γ	ΠΟΣΕΙ ΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ν.Π. 8129	ΠΟΣΕΙΔ ΩΝ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ- ΑΓΚΙΣΤΡΙ Γ)ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΑΙΓΙΝΑ- ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ
54	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΠΟΛΛ ΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ν.Π. 10631	ΑΠΟΛΛ ΩΝ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ
55	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΚΛ	ΦΟΙΒΟ Σ	Ν.Π. 11317	ΝΟΒΑ ΦΕΡΡΙΣ Ι Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ
56	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΔΑΜΑ ΝΤΙΟΣ ΚΟΡΑΗ Σ	Ν.Π.11 800	Α.Ν.Μ.Ε. Ζ. Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ- ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ
57	Ε/Γ- Ο/Γ	ΔΙΟΝΥ ΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜ ΟΣ	Ν.Π.1 0638	Α.Ν.Μ.Ε. Ζ. Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ- ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ
58	Ε/Γ- ΚΑΤ- Τ/Χ	FLYING CAT 3	Ν.Π. 10562	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ- ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ) Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ- ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΙΟΣ- ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΝΑΞΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ (ΚΑΤΑΠΟΛΑ)- ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ)
59	Ε/Γ- Δ/Ρ- ΚΑΤ	FLYING CAT 5	Ν.Π. 11350	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ- ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-

					Π.ΧΕΛΙ)
60	Ε/Γ- Δ/Ρ- ΚΑΤ	FLYING CAT 6	Ν.Π. 11345	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ- ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ) Β)ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ (ΒΟΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ- ΓΛΩΣΣΑ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ- ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ) Γ)ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ (ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ- ΣΚΙΑΘΟΣ-ΓΛΩΣΣΑ- ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ)
61	Ε/Γ- Υ/Γ	ΦΛΑΪΝ ΓΚ ΝΤΟΛΦ IN XVII	Ν.Π. 11483	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟΣ- ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ)
62	Ε/Γ- Υ/Γ	ΦΛΑΪΝ ΓΚ ΝΤΟΛΦ IN XVIII	Ν.Π. 11500	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟΣ- ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ)
63	Ε/Γ	ΦΛΑΪΝ ΓΚ ΝΤΟΛΦ IN XXIX	Ν.Π. 10232	ΧΕΛΛΕΝ ΙΚ ΣΗΓΟΥΕ ΪΣ Α.Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟΣ- ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ- ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ)
64	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΠΑΝΤΑ ΝΑΣΣΑ	Ν.Π.9 561	ΘΕΣΠΡ ΩΤΙΚΗ ΛΑΪΚΗ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΟΥΒΑΛΑ
65	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	BLUE POWER	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 127576	ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ
66	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	MASTE R JET	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:8 900012	ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ
67	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	SEASPE ED JET	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ	ΣΙ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ- ΚΟΥΦ/ΣΙ-ΑΜΟΡΓΟΣ

			IMO:8 903703		
68	E/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	PAROS JET	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 125255	ΣΙ ΤΖΕΤΣ N.E.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ- ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ- ΦΟΛ/ΡΟΣ-ΘΗΡΑ-ΙΟΣ
69	E/Γ- Τ/Χ	ΣΟΥΠΕ ΡΚΑΤ	N.Π.1 2518	ΠΙΣΩ ΓΥΑΛΙΑ N.E.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ- ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
70	E/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	KALI P	ΣΗΜ ΑΙΑ ΜΑΛΤ ΑΣ ΒΑΛΛ ΕΤΤΑ IMO:0 127643	ΚΙΑΡΑ N.E.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΝΑΞΟΣ- ΚΟΥΦ/ΣΙ-ΑΜΟΡΓΟΣ
71	E/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	ANDRO SJET	N.Π.1 2497	ΤΖΑΜΠ Ο ΤΖΕΤ N.E.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΕΥΔΗΛΟΣ- ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΕΥΔΗΛΟΣ-ΧΙΟΣ
72	E/Γ- Τ/Χ	SEAJET 2	N.Π.1 0571	ΣΙ ΤΖΕΤΣ ΣΙ ΤΖΕΤ Π N.E.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛ/ΡΟΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ Γ)ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛ/ΡΟΣ-ΘΗΡΑ- ΑΜΟΡΓΟΣ-ΚΟΥΦ/ΣΙ- ΝΑΞΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ Δ)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛ/ΡΟΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ-ΑΜΟΡΓΟΣ- ΚΟΥΦ/ΣΙ-ΝΑΞΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
73	E/Γ- Τ/Χ	ΣΟΥΠΕ ΡΣΠΗΝ Τ	N.Π.1 2507	ΑΧΛΑ N.E.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΡΑΦΗΝΑ Β)ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
74	E/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	CHAMP ION JET 2	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 135896	ΣΙ ΤΖΕΤΣ N.E.	Α)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ- ΘΗΡΑ Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ Γ)ΡΑΦΗΝΑ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ Δ)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΤΗΝΟΣ

75	Ε/Γ- Ο/Γ- Δ/Ρ- ΑΝ	ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 11745	ΠΡΕΒΕΖ Α ΙΙΙ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
76	Ε/Γ- Ο/Γ- ΑΝ	ΠΡΩΤΟ ΠΟΡΟΣ ΧΙΙΙ	Ν.Π.1 2412	ΕΥΒΟΪΚ ΟΣ ΙΧ Ν.Ε.	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ 01/11/2018 ΕΩΣ 18/04/2019 Β)ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΙΟΣ 19/04/2019 ΕΩΣ 31/10/2019
77	Ε/Γ- Ο/Γ	ΓΕΩΡΓΙ ΟΣ	Ν.Π. 11764	ΓΕΩΡΓΙ ΟΣ Β Ν.Ε	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ ΚΑΙ 05- 05-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ- ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 06- 05-2019 ΕΩΣ 31-10-2019
78	Ε/Γ- Ο/Γ	ΣΠΥΡΙΔ ΩΝ Σ	Ν.Π. 12292	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔ ΩΝ Ν.Ε	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ ΚΑΙ 05- 05-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ- ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 06- 05-2019 ΕΩΣ 31-10-2019
79	Ε/Γ- Ο/Γ	ΙΩΑΝΝ ΗΣ - ΣΟΦΙΑ Κ	Ν.Π. 12295	ΙΩΑΝΝ ΗΣ - ΣΟΦΙΑ Κ Ν.Ε	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ ΚΑΙ 05- 05-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ- ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 06-05-2019 ΕΩΣ 31-10-2019
80	Ε/Γ- Ο/Γ	ΠΑΡΑΛ ΟΣ	Ν.Π. 12283	ΝΕΑ ΤΕΥΚΡΟ Σ ΙΙ Ν.Ε	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ ΚΑΙ 05- 05-2019 Β)ΚΕΡΑΜΩΤΗ- ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΑΣΟΥ ΑΠΟ 06- 05-2019 ΕΩΣ 31-10-2019
81	Ε/Γ- Ο/Γ	ΩΡΙΩΝ ΙΙΙ (ΥΠΟ ΝΑΥΠΗ ΓΗΣΗ)	Ν.Π.1 2500	ΩΡΙΩΝ ΙΙ Ν.Ε.	Α)ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ 01/11/2018 ΕΩΣ 13/06/2019 ΚΑΙ 16/09/2019 ΕΩΣ 31/10/2019 Β)ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ- ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ 14/06/2019 ΕΩΣ 15/09/2019
82	Ε/Γ- Ο/Γ	ΑΛΚΥΩ Ν ΙΙ (ΥΠΟ ΝΑΥΠΗ ΓΗΣΗ)	Ν.Π. 12521	ΑΛΚΥΩ Ν Β Ν.Ε	Α)ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΑΠΟ 01-11-2018 ΕΩΣ 13-06-2019 ΚΑΙ 16-09- 2019 ΕΩΣ 31-10-2019 Β)ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ – ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ ΑΠΟ 14-06-2019 ΕΩΣ 15-09- 2019
83	Ε/Γ- Ο/Γ- Τ/Χ	SUPER RUNER	Ν.Α.62 5	ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΝ ΣΤΑΡ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α)ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ -ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ Β)ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
84	Ε/Γ- Ο/Γ	AQUA SOLUTI	ΣΗΜ ΑΙΑ	ΣΙ ΤΖΕΤΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-

		ON	ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 618560	N.E.	ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ
85	E/Γ- T/X	SUPERJ ET	N.Π.1 0328	ΤΣΑΜΠΙ ΟΝ ΤΖΕΤ N.E.	Α)ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ 26/04/2019 ΕΩΣ 30/05/2019 Β)ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΙΦΝΟΣ- ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΟΣ- ΙΟΣ-ΘΗΡΑ 01/10/2019 ΕΩΣ Γ)ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΠΟΡΟΣ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ- ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ 31/05/2019 ΕΩΣ 30/09/2019
86	E/Γ- Ο/Γ	ΘΕΟΛΟ ΓΟΣ Π.	N.Π.11 479	ΚΥΚΛΑΔ ΕΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
87	E/Γ- Ο/Γ	ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΑΝΔΡΟ Σ	N.Π.11 124	ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
88	E/Γ- Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕ ΡΙΝΗ Π.	N.Π.1 0668	ΕΛΛΗΝΙ ΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΝΑΞΟΣ
89	E/Γ- Ο/Γ	AQUA BLUE	N.Π.1 2393	ΚΙΑΡΑ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ- ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ- ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ
90	E/Γ- Ο/Γ- T/X	TERAJE T	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 179660	ΣΙ ΤΖΕΤΣ N.E.	Α)ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ Β)ΡΑΦΗΝΑ- ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
91	E/Γ- T/X	SIFNOS JET	ΣΗΜ ΑΙΑ ΚΥΠΡ ΟΥ IMO:9 204324	ΣΙ ΤΖΕΤΣ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ- ΘΗΡΑ
92	E/Γ- Ο/Γ- T/X	NAXOS JET	N.Π.1 2002	ΣΙ ΤΖΕΤΣ N.E.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ- ΘΗΡΑ
93	E/Γ- Ο/Γ-	IFT	ΣΗΜ ΑΙΑ	ΣΙ ΤΖΕΤΣ	ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ-ΝΑΞΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ

	T/X		ΚΥΠΡ ΟΥ	N.E.	
94	E/Γ- Ο/Γ	ΙΘΑΚΗ ΝΤΑΙΑ ΜΟΝΤ	N.Π.11 835	ΙΟΝΙΟ Π. Ν.Ε.	ΣΑΜΗ -ΙΘΑΚΗ ΣΑΜΗ- ΑΣΤΑΚΟ, ΙΘΑΚΗ-ΑΣΤΑΚΟ ΣΑΜΗ-ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΘΑΚΗ- ΛΕΥΚΑΔΑ
95	E/Γ- Ο/Γ	ΙΟΝΙΟ Ν ΠΕΛΑΓ ΟΣ	N.Π. 9344	ΙΟΝΙΟ Π. Ν.Ε.	ΣΑΜΗ -ΙΘΑΚΗ ΣΑΜΗ- ΑΣΤΑΚΟ, ΙΘΑΚΗ-ΑΣΤΑΚΟ ΣΑΜΗ-ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΘΑΚΗ- ΛΕΥΚΑΔΑ