

## **ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ**

(το πρώτο σε ιράς 2 άρθρων).

από τον Χαρίλαο Ν. Ψαραύτη<sup>1</sup>

Παρά την εκρηκτική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοία τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα, είναι γενική παραδοχή ότι το υπάρχον σύστημα χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες, που εμποδίζουν μια ορθολογική διαχείριση των σημαντικών πόρων που διατίθενται για τον κλάδο αυτό. Οι δυσλειτουργίες αυτές αρχίζουν από μία σχεδόν Βυζαντινή θεσμική δομή του συστήματος και προχωρούν σε ποιά ουσιαστικά προβλήματα, όπως κακή λιμενική υποδομή, κακή δομή συγκοινωνιακού δικτύου, χαμηλή συχνότητα σύνδεσης ορισμένων νησιών το χειμώνα, κλπ. Παρόμοια προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται (λόγω ελλείψεως ανταγωνισμού, ή άλλων ουσιαστικών κινήτρων για αναβάθμισή τους), και το κόστος στο οποίο οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται.

Την 1η Ιανουαρίου του 2004, το προνόμιο του *cabotage* στις Ελληνικές θάλασσες θα καταργηθεί πλήρως. Απο την ημερομηνία αυτή, ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Ελλάδα θα μπορούν να προσφέρουν και πλοία των άλλων χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα αυτό (πλοία υψηλών ταχυτήτων, τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, κλπ) είναι σίγουρο ότι θα αλλάξουν άρδην τον χαρακτήρα της ακτοπλοίας τα επόμενα χρόνια. Παρά τις πολλές γενικές συζητήσεις πάνω σε τέτοια θέματα, είναι γεγονός ότι δέν είναι ακριβώς προφανές ποιές μπορεί να είναι οι επιπτώσεις παρομοίων εξελίξεων (στους πλοιοκίητες, στους ταξιδιώτες/χρήστες του συστήματος, στη δομή του δικτύου, στην υποδομή του συστήματος, κλπ). Το γενικό ερώτημα που τίθεται είναι λοιπόν το εξής: Ποιός είναι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος να αναπτυχθεί ο κρίσιμος αυτός τομέας των θαλασσίων μεταφορών της χώρας μας εν όψει των προκλήσεων της εποχής;

Σκοπός της σειράς αυτής των δύο άρθρων είναι να δώσουν μια εμπειριστατωμένη αλλά κατα το δυνατόν συμυκνωμένη αποτύπωση της κατάστασης του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος και μια περιγραφή των προοπτικών ανάπτυξης του συστήματος στο μέλλον. Πηγή των άρθρων αυτών είναι το ερευνητικό πρόγραμμα που περάτωσε το Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων του ΕΜΠ για λογαριασμό της ΕΤΒΑ (στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος ΣΠΑ) και με αντικείμενο την σε βάθος ανάλυση των προβλημάτων του συστήματος και την διατύπωση σεναρίων και προτάσεων για το μέλλον. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, το σημερινό άρθρο περιγράφει την παρούσα κατάσταση του συστήματος, ενώ οι

---

<sup>1</sup> Καθηγητής και Πρόεδρος, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

προοπτικές θα περιγραφούν στο επόμενο άρθρο.

Προτού ξεκινήσουμε, ένα σχόλιο για τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στο έργο αυτό. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από πολλές πηγές, εγχώριες και ξένες. Βασικά χαρακτηριστικά των στοιχείων είναι η ανομοιογένεια και η παράθεσή τους σε μορφή μη χρήσιμη (πχ. πίνακες προέλευσης-προορισμού δεν συλλέγονται). Το 1993 που διεξήχθη η μελέτη, η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) μας διέθεσε τα πλέον πρόσφατα στοιχεία για τις ακτοπλοϊκές γραμμές, τα δρομολογημένα πλοία σ' αυτές και τους ναύλους (1993), αλλά η Στατιστική Υπηρεσία του ΥΕΝ είχε πλήρη στοιχεία κίνησης μόνο μέχρι το 1990, για δε το 1991 μόνο στοιχεία κίνησης επιβατών, και αυτά όχι σε όλες τις γραμμές. Επίσης, τα στοιχεία πλοίων στα αρχεία της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών δεν ήταν ακριβώς τα ίδια με αυτά των αρχείων της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ. Είναι τέλος χαρακτηριστικό ότι εν ετει 1993, το τελευταίο επίσημο τεύχος της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας με στοιχεία ναυτιλιακής κίνησης ("Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας"), αφορούσε το 1987. Με βάση τα ανωτέρω, η συλλογή και διασταύρωση αξιόπιστων στοιχείων αφέθηκε στον πατριωτισμό της ερευνητικής ομάδας και του αρμοδίου προσωπικού του ΥΕΝ.

## 1. Γενικά.

Η Ελληνική ακτοπλοία διακινεί επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος συνδέσεων μεταξύ λιμανιών στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμανιών στα νησιά. Παρόλο ότι ο συνολικός αριθμός των νησιών είναι της τάξεως των μερικών χιλιάδων, μόνο περίπου 70 νησιά είναι σημαντικά από οικονομικής πλευράς. Ο συνολικός αριθμός των πιο σημαντικών λιμανιών του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων η ηπειρωτική Ελλάδα (περιλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) έχει 42 λιμάνια, και τα νησιά τα υπόλοιπα 96 λιμάνια (η Κρήτη έχει 8 τέτοια λιμάνια).

Οι συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών του συστήματος γίνονται από ένα σύνολο τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών (ή, όπως επίσημα αναφέρονται, "δρομολογιακών γραμμών"). Η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) ορίζει και ελέγχει αυστηρά όχι μόνο ποιές είναι οι γραμμές, αλλά και ποιά πλοία είναι δρομολογημένα στην κάθε γραμμή. Υπό τον όρο "γραμμή" ουσιαστικά νοείται ένα σύνολο λιμανιών που συνδέονται μεταξύ τους μέσω της συγκεκριμένης γραμμής. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι γραμμές αυτές διαιρούνται σε 5 κατηγορίες. Ο συνολικός αριθμός γραμμών το 1993 ήταν 102, με την εξής κατανομή:

-16 κύριες γραμμές επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ).

-30 δευτερεύουσες γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.

- 11 τοπικές γραμμές Αργοσαρωνικού Ε/Γ-Ο/Γ.
- 39 υπόλοιπες τοπικές γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.
- 3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές φορτηγών-οχηματαγωγών (Φ/Γ-Ο/Γ).

Η έννοια της "γραμμής" είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του "δρομολογίου". Τα δρομολόγια ελέγχονται επίσης από το ΥΕΝ, σε στενή συνεργασία με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και τα διάφορα άλλα λιμεναρχεία της χώρας. Η συσχέτιση γραμμών και δρομολογίων είναι τέτοια ώστε ένα δρομολόγιο μπορεί να επισκέπτεται όλα, ή μόνο ορισμένα από τα λιμάνια που αναφέρονται σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή, με κάποια συγκεκριμένη σειρά προσέγγισης. Σαν παράδειγμα, στην γραμμή "Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Λήμνου-Καβάλας-Θεσ/νίκης" (η οποία κατά το ΥΕΝ είναι μία από τις 16 κύριες), μπορούν να θεωρηθούν τα εξής δρομολόγια: Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη-Χίο-Πειραιά, Πειραιά-Μυτιλήνη-Πειραιά, Θεσ/νίκη-Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Καβάλα-Θεσ/νίκη, κ.ο.κ. Δεδομένου εξ άλλου ότι κάθε δρομολόγιο έχει και μιά επιπρόσθετη παράμετρο, το συγκεκριμένο ωράριο εκτέλεσής του, είναι προφανές ότι στο πλαίσιο των γραμμών που έχουν εγκριθεί από το ΥΕΝ υπάρχει η δυνατότητα εκτέλεσης ενός πολύ μεγάλου αριθμού δρομολογίων. Βέβαια, κάθε δρομολόγιο υπόκειται στην έγκριση του ΥΕΝ.

Σημειώνουμε εδώ ότι η γραμμή "Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα" (που ανήκει στις 30 δευτερεύουσες του συστήματος) επεκτείνεται και προς την Ιταλία (Μπρίντιζι - Αγκώνα -Βενετία - Τεργέστη), και πολλά από τα πλοία που έχουν από το ΥΕΝ άδεια να εξυπηρετούν τη γραμμή αυτή πηγαίνουν και στα Ιταλικά λιμάνια. Από θεσμικής πλευράς όμως, η γραμμή Ελλάδος -Ιταλίας δεν περιλαμβάνεται στις διατάξεις περί ακτοπλοίας. Ετσι, η γραμμή αυτή δέν εξυπηρετείται μόνο από πλοία Ελληνικής σημαίας. Το καλοκαίρι του 1993, από τα 36 μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής Πάτρας- Ηγουμενίτσας- Αγκώνας, τα 2 ήταν Ιταλικής ιδιοκτησίας (και σημαίας) και τα 34 ήταν Ελληνικής ιδιοκτησίας, αλλά από αυτά μόνο τα 14 είχαν την Ελληνική σημαία. Το καλοκαίρι του 1994 οι Γραμμές Στρίντζη έβαλαν στη γραμμή αυτή Ε/Γ-Ο/Γ με Ιταλική σημαία.

Οι ναύλοι που χρεώνουν οι διάφορες ακτοπλοϊκές εταιρείες για μεταφορά προσώπων και οχημάτων είναι ομοιόμορφοι και καθορίζονται και αυτοί από το ΥΕΝ (η τοπικά λιμεναρχεία) για όλες τις πιθανές διαδρομές και τις κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται (μεταφορά επιβατών, οχημάτων, θέση, κλπ). Ομοιομορφία σημαίνει ότι για κάποια συγκεκριμένη διαδρομή και κάποια συγκεκριμένη θέση (πχ τουριστική), όλα τα πλοία (με εξαίρεση τα υδροπτέρυγα και τα *catamaran*, για τα οποία υπάρχει ειδικό ναυολόγιο) χρεώνουν τον ίδιο ναύλο. Σημειώνεται εδώ ότι στο ναυολόγιο του ΥΕΝ για συμβατικά πλοία δεν καθορίζονται οι ναύλοι της Α θέσης. Οι ναύλοι αυτοί "διαμορφώνονται ελεύθερα", με ανώτατο όριο το τετραπλάσιο των αντιστοίχων ναύλων Γ θέσης, αλλά στην πράξη είναι συνήθως 2,8 έως 3 φορές μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους ναύλους της Γ θέσης. Οι

συνήθεις προσαυξήσεις λόγω ΦΠΑ, NAT, λιμενικών τελών, κλπ. είναι περίπου 25% του ναύλου για ναύλους επιβατών και 32% - 33% του ναύλου για ναύλους οχημάτων.

## 2. Στόλος πλοίων

Η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα γίνεται από ένα σύνολο ανεξάρτητων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το 1993, τουλάχιστον 32 τέτοιες εταιρείες παρείχαν υπηρεσίες. Η πλέον σημαντική διαφοροποίηση των εταιρειών αυτών είναι μεταξύ ιδιωτικών και εταιρειών "λαϊκής βάσης". Οι τελευταίες δημιουργήθηκαν με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων συγκεκριμένων νησιών (π.χ. ANEK και Μινωικές Γραμμές για την Κρήτη, ΝΕ Λέσβου για τη Λέσβο, Δωδεκανησιακή ANE για τη Δωδεκάνησο, κλπ). Η λειτουργία των εταιρειών αυτών δεν στηρίζεται αναγκαστικά στα ίδια κριτήρια με εκείνα των άλλων (ιδιωτικών) εταιρειών. Έτσι, κριτήρια με βάρος τον κοινωνικό/δημόσιο χαρακτήρα της παροχής υπηρεσίας στους πληθυσμούς της περιφέρειας της Ελλάδας είναι πιθανώς περισσότερο σημαντικά για τις εταιρείες αυτές. Παρόλη βέβαια την πιθανή διαφοροποίηση με βάση τα ως άνω κριτήρια, οι ναύλοι που χρεώνουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης υπόκεινται ακριβώς στο ίδιο ναυολόγιο με αυτούς που χρεώνουν οι άλλες (ιδιωτικές) εταιρείες.

Η ανάλυση του στόλου των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ τα διακρίνει σε δύο κατηγορίες: (α) Πλοία άνω των 1000 κόρων (GRT), (β) πλοία μέχρι 1000 κόρους.

Πλοία άνω των 1000 GRT (μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ). Το όριο των 1000 κόρων (GRT) είναι κατ'αρχήν τεχνητό. Όμως, αποτελεί ένα λογικό διαχωριστικό όριο μεταξύ των μεγάλων πλοίων και των μικρών. Στατιστική ανάλυση 104 τέτοιων πλοίων καταλήγει στα εξής συμπεράσματα (διασταύρωση στοιχείων YEN με στοιχεία Lloyds Register, 1992):

(α) Η κατανομή χωρητικότητας (σε GRT) είναι αρκετά ευρεία, με μέση τιμή περί τους 4.000 κόρους, και μέγιστη τιμή 38.000 κόρων. Εφιστάται εδώ η προσοχή διότι το μέγεθος της χωρητικότητας το 1993 υπολογιζότανε διαφορετικά σύμφωνα με τους Ελληνικούς κανονισμούς από ότι σύμφωνα με τους διεθνείς (που τότε ίσχυαν μόνο για πλοία γραμμών εξωτερικού). Σαν αποτέλεσμα, δύο κατά τα άλλα όμοια πλοία μπορεί να εμφανίζουν διαφορετική χωρητικότητα.

(β) Ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος (τουλάχιστον τα Ε/Γ-Ο/Γ) είναι αρκετά γηρασμένος. Η μέση ηλικία (1992) ανέρχεται περίπου σε 25 έτη, ενώ υπάρχει ένα σκάφος με ηλικία άνω των 50 ετών. Σημειώνεται εδώ ότι η μέση ηλικία του στόλου το 1988 ήταν περί τα 21 έτη, το οποίο σημαίνει ότι παρόλο ότι ο στόλος ανανεώθηκε από το 1988 μέχρι το 1992, ουσιαστικά δεν εκσυγχρονίστηκε, άπαξ και η μέση ηλικία του αυξήθηκε και αυτή ισόποσα κατά περίπου 4 χρόνια. Εκτός ειδικών εξαιρέσεων (βλ. πιο κάτω) το όριο

ηλικίας για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της Ελληνικής ακτοπλοίας είναι τα 35 έτη, συνεπώς εντός της επόμενης δεκαετίας ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου (της τάξεως του 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί.

Πλοία κάτω των 1000 GRT. Σημειώνεται εδώ ότι πλοία με χωρητικότητα κάτω των 100 GRT δεν κατεγράφησαν. Εξαιρουμένων των τουριστικών, το 1993 οι πίνακες του ΥΕΝ (Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) περιελάμβαναν 276 τέτοια πλοία, κατανεμημένα στις εξής κατηγορίες : Επιβατηγό-οχηματαγωγά και πορθμεία μικρομεσαίου μεγέθους (149). Συμβατικά μικρά επιβατηγά (69). Υδροπτέρυγα (52). Catamaran (3). Διάφορα άλλα (3).

Συγκεντρωτικά ποσοτικά στοιχεία για τα ανωτέρω πλοία είναι τα εξής :

(α) Η κατανομή της χωρητικότητας (GRT) έχει μέση τιμή 380 κόρους. Το 85% των πλοίων έχουν χωρητικότητα κάτω από 600 κόρους. Η μέση χωρητικότητα των πλοίων νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και Catamaran) είναι περί τους 150 κόρους.

(β) Η κατανομή της ηλικίας του στόλου είναι παρόμοια με αυτή των πλοίων άνω των 1000 GRT. Η μέση ηλικία είναι πάλι περίπου 25 έτη, αλλά 32 πλοία είναι άνω των 35 ετών και 11 πλοία είναι άνω των 50 ετών.

(γ) Η κατανομή της ηλικίας των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι κάπως ευνοϊκότερη, με μέσο όρο τα 15 έτη, και μέγιστη ηλικία τα 23. Ο μέσος όρος αυτός αφορά κυρίως τα υδροπτέρυγα, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου των μικρομεσαίων επιβατηγών είναι η μεγάλη ηλικία των υπολοίπων πλοίων (πορθμείων, μικρών οχηματαγωγών και συμβατικών επιβατηγών). Πράγματι, με μέση ηλικία τα 28 έτη, ο στόλος των πλοίων αυτών είναι σε χειρότερη κατάσταση ακόμη και από αυτή των μεγάλων Ε/Γ-Ο/Γ από πλευράς εκσυγχρονισμού.

Εάν η κακή ηλικιακή δομή του επιβατηγού στόλου προκαλεί ανησυχίες, η κατάσταση του στόλου των μικρών φορτηγών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές εντός Ελλάδος είναι ακόμη χειρότερη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για 360 πλοία γενικού φορτίου μεταξύ 100 και 500 κόρων (η πολυπληθέστερη κατηγορία τέτοιου τύπου πλοίων) η μέση ηλικία είναι ακόμη πιο μεγάλη (35 έτη). Η κατηγορία αυτή των πλοίων είναι αδιαμφισβήτητα η πιο γηραλέα του όλου στόλου, με την πλέον συχνή ηλικία μεταξύ 40 και 50 ετών (72 πλοία), με περί τα 190 πλοία άνω των 35 ετών, και με περί τα 50 πλοία άνω των 50 ετών!

### 3. Στοιχεία κίνησης

Το 1990, η συνολική κίνηση επιβατών εντός του Ελληνικού ακτοπλοϊκού

συστήματος ήταν περίπου 12 εκατομμύρια μετακινήσεις. Συγκριτικά, το 1964 η κίνηση αυτή ήταν μόλις 3 εκατομμύρια μετακινήσεις, δηλαδή στη διάρκεια των 26 αυτών ετών η επιβατική κίνηση τετραπλασιάστηκε. Με εξαιρέσεις τα έτη 1974, 1982 και 1983, στα οποία σημειώθηκε μείωση της κίνησης, σε όλα τα υπόλοιπα έτη η πορεία ήταν ανοδική, με μέσο ρυθμό αύξησης 5,4% το χρόνο. Η τάξη μεγέθους της ως άνω κίνησης τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοία ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη.

Η πρώτη σε κίνηση γραμμή είναι η γραμμή του Αργοσαρωνικού (περί τα 3 εκατομ. μετακινήσεις /έτος), με υπερδιπλάσια κίνηση από τη γραμμή Πειραιά-Κρήτης (περί τα 1,4 εκατομ/έτος). Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, παρατηρείται μια γενική αυξητική τάση σε όλες τις γραμμές (με επί μέρους αυξομοιώσεις), πλην των γραμμών Πειραιά-Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσου-Ν.Αιγαίου-Καβάλας και Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου, στις οποίες παρατηρείται μείωση. Την μεγαλύτερη αύξηση στο διάστημα 1980-1991 παρουσιάζει η γραμμή Βόλου-Ευβοίας-Βορείων Σποράδων (περί το 112%), ενώ την μεγαλύτερη μείωση στο ίδιο διάστημα παρουσιάζει η γραμμή Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου (περί το 57%).

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι στη γραμμή Βόλου-Β. Σποράδων- Αγ. Κωνσταντίνου έχει σημειωθεί μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ-Ο/Γ κατά 19% μεταξύ των ετών 1982 και 1992. Το γεγονός της μεγάλης αύξησης της κίνησης στη γραμμή αυτή με παράλληλη μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ-Ο/Γ εξηγείται από την μαζική εισαγωγή υδροπτερυγών στην γεωγραφική αυτή περιοχή την τελευταία δεκαετία. Αυτό είχε δύο κύρια αποτελέσματα : Πρώτον, την απώλεια ζήτησης για μεταφορά με συμβατικά σκάφη, και δεύτερον την δημιουργία σημαντικής νέας ζήτησης για τα σκάφη της νέας τεχνολογίας.

Η εποχικότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της επιβατικής κίνησης. Ο βαθμός εποχικότητας ποικίλλει ανά γραμμή (πχ είναι πολύ πιο έντονος για τις γραμμές Αργοσαρωνικού από τις γραμμές της Κρήτης).

Σημαντική είναι και η κίνηση οχημάτων (αυτοκινήτων ΙΧ, δικύκλων, φορτηγών και λεωφορείων) εντός του συστήματος. Από πλευράς όγκου, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης έχει τα πρωτεία για τα επιβατηγά και για τα φορτηγά αυτοκίνητα, με δεύτερη τη γραμμή Αργοσαρωνικού. Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 48% μεταξύ 1980 και 1991 στα επιβατηγά αυτοκίνητα, και της τάξεως του 20% στα φορτηγά αυτοκίνητα για το ίδιο διάστημα. Η σημαντική παρατήρηση εδώ είναι ότι η αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των επιβατών στην ίδια γραμμή για το ίδιο διάστημα ήταν της τάξεως του 20%. Βλέπουμε δηλαδή ότι η κίνηση επιβατηγών αυτοκινήτων στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης αυξήθηκε με ρυθμό υπερδιπλάσιο του ρυθμού αύξησης των επιβατών. Αυτό εξηγείται από την εισαγωγή μεγαλύτερων Ε/Γ-Ο/Γ την τελευταία δεκαετία,

πράγμα που έκανε πολλούς επιβάτες πιο πρόθυμους να ταξιδέψουν με το αυτοκίνητό τους από ότι στο παρελθόν.

Γενικά, η εποχικότητα για τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πολύ πιο έντονη απο αυτήν των φορτηγών, που σε πολλές περιπτώσεις (πχ γραμμή Κρήτης) είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Υπάρχει δηλαδή μία σχεδόν σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω φορτηγών αυτοκινήτων στη γραμμή αυτή.

Ανταγωνιστής της ακτοπλοίας, τουλάχιστον όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών που ταξιδεύουν χωρίς κάποιο όχημα, είναι οι αεροπορικές μεταφορές. Οι παράγοντες που επιδρούν στην εκφραση της προτίμησης κάποιου επιβάτη μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου (συμβατικού η ταχύπλου) θα εξετασθούν στο επόμενο άρθρο. Εδώ αναφέρουμε ότι το δίκτυο των γραμμών εσωτερικού της Ο.Α. εξυπηρετεί συνολικά 34 αεροδρόμια, από τα οποία 9 βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα, ενώ τα υπόλοιπα 25 εξυπηρετούν 23 νησιά (η Κρήτη διαθέτει 3 αεροδρόμια).

Το 1991 στο δίκτυο εσωτερικού έγιναν περί τα 3,2 εκατομμύρια μετακινήσεις, εκ των οποίων περίπου οι μισές είχαν προέλευση (η προορισμό) την Αθήνα. Η γραμμή Αθηνών-Θεσ/νίκης παρουσιάζει την υψηλότερη κίνηση με περίπου 320 χιλιάδες μετακινήσεις ετησίως προς κάθε κατεύθυνση, αλλά η γραμμή αυτή δεν είναι ανταγωνιστική της ακτοπλοίας. Σημαντικές από άποψη κίνησης σε ότι αφορά την ακτοπλοία θεωρούνται οι γραμμές που συνδέουν την Αθήνα με το Ηράκλειο, τα Χανιά, την Ροδο, την Κω, τα νησιά του Αν. Αιγαίου, την Κέρκυρα, την Μύκονο και την Σαντορίνη.

#### 4. Θεσμικό πλαίσιο.

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

μια γεύση του θεσμικού πλαισίου, αλλά σχολιάζοντας επίσης μερικά σημαντικά σημεία.

Προνόμιο ακτοπλοίας (cabotage). Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως "ακτοπλοία" την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοία αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως ελληνικών. Το Άρθρο 5 του ΚΔΝΔ ορίζει:

"Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήτηκοντα εκατοστά εις Ελλάδας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Ελλάδας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν..."

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

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

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

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

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

Παρόμοια "μεταβατική διάταξη" περιείχε και το Π.Δ. 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124), το οποίο σημαίνει ότι κατά καιρούς η νομοθεσία έχει ουσιαστικά



επιτρέψει την καταστρατήγηση του ορίου των 20 ετών.

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

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

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

Σχόλια. Από τα διατάγματα αυτά καθίσταται εμφανές ότι ο νομοθέτης θεωρεί την ηλικία του πλοίου ως καθοριστικό μέτρο ασφάλειας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και επιθυμεί να περιορίσει την ηλικία του στόλου των επιβατηγών πλοίων. Ομως, η σχετική νομοθεσία είναι αυθαίρετη και μη τεκμηριωμένη, όπως και τα αριθμητικά όρια των 20 και 35 ετών (τα οποία μάλιστα ισχύουν μόνο για ορισμένα πλοία και υπηρεσίες). Ετσι, ένα πλοίο 10 ετών μπορεί να είναι σε χειρότερη κατάσταση και λιγώτερο ασφαλές από ένα άλλο 25 ετών, ενώ ένα πλοίο το οποίο συμπληρώνει το όριο της 35ετίας μπορεί άνετα να μετατεθεί στη γραμμή της Ιταλίας, η να γίνει τουριστικό, οπότε παύει ισχύει το όριο αυτό.

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

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

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

Τα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ. 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) ορίζουν τους γενικούς όρους βάσει των οποίων εγκρίνονται οι δρομολογήσεις, ως εξής:

"Άρθρον 3. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν διαμορφούνται κατά τας εκάστοτε υφισταμένας συγκοινωνιακάς ανάγκας, η περί των οποίων εκτίμησις διενεργείται επί τη βάσει: (α) Των στατιστικών στοιχείων περί της διακινήσεως του αριθμού των επιβατών και οχημάτων κατά προηγουμένας δρομολογιακάς περιόδους και της προβλεπομένης τοιαύτης κατά την υπό εξυπηρέτησιν περίοδον. (β) Της ιδιομορφίας της δρομολογιακής γραμμής αναλόγως της μιλλιομετρικής αποστάσεως και των προεχόντων χαρακτηριστικών της υπό εξυπηρέτησιν διακινήσεως (επιβατών-οχημάτων) και (γ) παντός ετέρου συντρέχοντος πραγματικού στοιχείου το οποίον άγει εξ αντικειμένου εις την τοιαύτην κρίσιν, πάντων τούτων ελευθέρως εκτιμωμένων."

"Άρθρον 4. Αι δρομολογήσεις εις εκάστην γραμμήν ως σκοπούσαι εις την πραγματικήν εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών, διενεργούνται επί τη βάσει των προσόντων των προσφερομένων πλοίων, ως ταύτα προκύπτουν εκ της συνολικής εκτιμήσεως: (α) της μεταφορικής των ικανότητος εις επιβάτας και οχήματα, (β) της ηλικίας των, (γ) της ταχύτητός των και (δ) της δυνατότητος ασφαλούς κατάπλου ή προσορμίσεως των εις τους λιμένας της δρομολογιακής γραμμής, άνευ λήψεως ιδιαιτέρων μέτρων, επιφυλασσομένης πάντοτε της ισχύος και των ειδικωτέρων ορισμών του παρόντος, των αναφερομένων εις την κατά κατηγορίαν πλοίων προς δρομολόγησιν εις εκάστην κατηγορίαν γραμμής."

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

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

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

εκάστοτε θιγόμενα συμφέροντα. Μερικά παραδείγματα είναι ενδεικτικά.

Παράδειγμα Νο. 1. Η παροχή άδειας σε σκάφος *catamaran* υπό την προϋπόθεση το σκάφος αυτό να κάνει 10 προσεγγίσεις (συν 10 στην επιστροφή) σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή, είναι εύλογο να προκαλέσει την εντύπωση ότι έγινε ακριβώς ώστε το σκάφος αυτό να μην κατορθώσει να αξιοποιήσει το μόνο του πλεονέκτημα απέναντι των συμβατικών πλοίων, την ταχύτητα. Ένα τέτοιο γεγονός είναι επίσης εύλογο να προκαλέσει την εντύπωση ότι το κράτος έχει, για διάφορους λόγους, αρνητική στάση απέναντι στην τεχνολογική εξέλιξη στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Παράδειγμα Νο. 2. Το πλήρες μονοπώλιο που έχουν οι Κρητικές ακτοπλοϊκές εταιρείες στην κερδοφόρα γραμμή της Κρήτης εύλογα δημιουργεί ερωτηματικά περί διακριτικής μεταχείρισης και αθέμιτου ανταγωνισμού, ιδίως όταν συνδυάζεται και με άδεια να μπορούν να εξυπηρετούν και ενδιάμεσα νησιά των Κυκλάδων, χωρίς όμως οι ανταγωνιστές τους στις Κυκλάδες να μπορούν να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους στην Κρήτη. Το 2004 τέτοιες καταστάσεις θα μπορούσαν εύκολα να χαρακτηρισθούν αντίθετες προς την Κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού και προς τον Κανονισμό της ΕΕ για το *cabotage*.

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

"Άρθρο 21. 1. Τα ανώτερα όρια των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων των επιβατηγών πλοίων των εκτελούντων ακτοπλοϊών υπόκεινται υπό τον έλεγχο του Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού και την έγκρισιν του [τότε] Υπουργού των Ναυτικών, ως θα καθορισθή διά Δ/τος.

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

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

Ο καθορισμός ανωτέρων και κατωτέρων ορίων ναύλων έχει σήμερα αντικατασταθεί από ένα συγκεκριμένο ύψος ναύλου (άρθρο 178 του ΚΑΝΔ), όπου στις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές, οι ναύλοι καθορίζονται με

απόφαση του Υπουργού (κατόπιν γνώμης της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), και στις τοπικές γραμμές οι ναύλοι καθορίζονται με απόφαση της αρμοδίας προϊσταμένης Λιμενικής Αρχής και έγκριση του Υπουργού.

Με την Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 100558/10903 της 5-12-67 (ΦΕΚ Β' 719) δόθηκε το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες "να παράσχουν έκπτωσης μέχρι 20% επί των εκάστοτε ισχυόντων ναύλων οχηματαγωγών επιβατηγών πλοίων κυρίων ακτοπλοϊκών γραμμών διά μεταφερόμενα οχήματα παντός τύπου δι' ά εκδίδεται φορτωτικόν έγγραφον μετ' επιστροφής". Της διατάξεως αυτής εξαιρούνται τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που εξυπηρετούν τοπικές δρομολογιακές γραμμές. Επί πλέον, με μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων έχει χορηγηθεί το δικαίωμα απαλλαγής ή καταβολής μειωμένου ναύλου σε διάφορες κατηγορίες επιβατών και εμπορευμάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, οι πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, τα μέλη των αναγνωρισμένων Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου όλης της χώρας, οι φοιτητές, οι στρατιωτικοί, το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, οι συνταξιούχοι του εμπορικού ναυτικού και ένας συνοδός τους, τα μέλη της οργανώσεως ΑΧΕΠΑ, τα μέλη των αθλητικών σωματείων, οι Πρόσκοποι και Αλκιμοί, οι θίασοι ηθοποιών, τα μέλη εκδρομικών σωματείων, τα μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης και του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, οι φύλακες των κρατικών φυλακών, οι πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, κλπ.

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

Άγονες γραμμές. Τα περί αγόνων γραμμών καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής νομοθεσίας, ρυθμίζονται δε από τον ΚΔΝΔ και μία σειρά Υπουργικών Αποφάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 91104/17-12-75 (ΦΕΚ Β' 1467) "περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως αγόνων ταχυδρομικών γραμμών" και η Απόφαση ΥΕΝ Αριθ. 90062/9-2-79 (ΦΕΚ Β' 112) "περί γενικών όρων διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μισθώσεως κυρίων αγόνων και αγόνων τουριστικών γραμμών". Παρακάτω παρουσιάζονται μόνο μερικές διατάξεις που περιέχονται στα άρθρα 176

και 177 του ΚΑΝΑ:

"Άρθρο 176. 1. Κατόπιν αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου επιτρέπεται όπως συνάπτονται υπό του Υπουργού ή του παρ' αυτού εξουσιοδοτημένου αρμοδίου οργάνου συμβάσεις μετά Ελλήνων Εφοπλιστών διά την δι' ελληνικών επιβατηγών ή φορτηγών πλοίων, επί αντιπαροχή, καταβαλλομένη υπό του Δημοσίου, εκτέλεσιν τακτικών δρομολογίων, εις αγόνους δρομολογιακάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών λιμένων προς εξυπηρέτησιν της μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή της τουριστικής κινήσεως της χώρας. Εν τη τελευταία ταύτη περιπτώσει επιτρέπεται η εκτέλεσις δρομολογίων και προς λιμένας της αλλοδαπής."

Άρθρο 177. 1. Μετά την έκδοσιν της αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου, περί ής η διάταξις της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου ως και της εγκρίσεως των οικείων πιστώσεων υπό του Υπουργού των Οικονομικών, προκηρύσσεται υπό του [τότε] Υπουργού Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός διά την μίσθωσιν των εν αυτή αγόνων γραμμών. Διά των οικείων διακηρύξεων, διατυπωμένων μετά γνώμην της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ορίζονται τα προσόντα των υπό μίσθωσιν πλοίων (χωρητικότητα, μεταφορική ικανότης εις επιβάτας και εμπορεύματα, ταχύτης, ανέσεις κ.λ.π.)."

Σχόλια. Το σύστημα των αγόνων γραμμών είναι βασικό για την διατήρηση ικανοποιητικού επιπέδου υπηρεσιών σε νησιωτικές περιοχές με μικρή κίνηση, ιδίως το χειμώνα. Παρά την εκτενή νομοθεσία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το κράτος διενεργεί μειοδοτικούς διαγωνισμούς για την μίσθωση τέτοιων γραμμών (τις οποίες ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος το δικό του στενό συμφέρον δεν θα ανελάμβανε), στην πράξη το ισχύον σύστημα των αγόνων γραμμών λειτουργεί ουσιαστικά χωρίς καμμία εκταμίευση απο το κράτος. Το ΥΕΝ, ως αντάλλαγμα για την παροχή άδειας σκοπιμότητας σε μια κερδοφόρα γραμμή (η πακέτο τέτοιων γραμμών), επιβάλλει στον πλοιοκτήτη την υποχρέωση υπηρεσίας σε μια άγονη γραμμή (η πακέτο τέτοιων γραμμών). Η λέξη "αντάλλαγμα" είναι συχνά ευφημιστικός όρος. Το ΥΕΝ καθορίζει πλήρως τις παραμέτρους όχι μόνο της άγονης γραμμής που δεν επιθυμεί ο πλοιοκτήτης (συχνότητα, προσεγγίσεις, κλπ), αλλά και της κερδοφόρας που επιθυμεί. Ετσι, η τελευταία δεν είναι αναγκαστικά ακριβώς αυτή που ο πλοιοκτήτης θα ήθελε, αλλά αυτή που κρίνει σκόπιμο το ΥΕΝ. Από αυτής της πλευράς, ουσιαστική λειτουργική διαφορά μεταξύ αγόνων και κερδοφόρων γραμμών δεν υπάρχει, άπαξ και τα δύο είδη ελέγχονται πλήρως από το κράτος. Στο σημείο αυτό δεν υπάρχει συμβατότητα με την Κοινοτική νομοθεσία περί ελεύθερου ανταγωνισμού και με τον Κανονισμό της ΕΕ για το *cabotage*.

Πληρώματα. Σύμφωνα με το άρθρο 87 του ΚΑΝΑ, "το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαίουν αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως

επαγγέλματος". Η σύνθεση των πληρωμάτων καθορίζεται από μία σειρά Διαταγμάτων και Υπουργικών Αποφάσεων. Ως γενική αρχή, το προσωπικό καταστρώματος καθορίζεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, το προσωπικό μηχανής βάσει της συνολικής ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών, το προσωπικό της ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας βάσει των πλόων που εκτελεί το πλοίο και του αριθμού επιβατών, το προσωπικό οικονομικών υπηρεσιών βάσει του αριθμού επιβατών, το προσωπικό τροφοδοσίας και ενδιαιτημάτων βάσει του αριθμού κλινών επιβατών και το προσωπικό μαγειρείου βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

Σχόλια. Η εμμονή της νομοθεσίας να καθορίζει επακριβώς τη σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος του πλοίου (πχ θαλαμηπόλοι η το προσωπικό του μαγειρείου) είναι αναχρονιστική, και θα οδηγήσει το 2004 τα Ελληνικά πλοία σε συγκριτικά μειονεκτήματα απέναντι των ξένων πλοίων. Σε πολλά απο αυτά οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες παρέχονται απο ξεχωριστές, εξειδικευμένες εταιρείες, και αποτελούν πολλές φορές τον κύριο πόλο έλξης του επιβάτη.

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

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

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

Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού για το cabotage είναι "Κανονισμός Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της

αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - *cabotage*)" και έχει ημερομηνία 7/12/1992.

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

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

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

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

Σχόλια. Ο Κανονισμός είναι ήδη σε ισχύ σε άλλες χώρες της ΕΕ. Ε/Γ-Ο/Γ των Γραμμών Στρίντζη (με Ελληνική σημαία) υπηρετεί, και μάλιστα με επιτυχία, τη γραμμή **Swansea- Cork** στην Ιρλανδική θάλασσα. Στην Ελλάδα, η ισχύουσα σήμερα νομοθεσία είναι σαφώς μη συμβατή με τον Κανονισμό, αρα θα πρέπει να αλλάξει. Το Άρθρο 4 του Κανονισμού στην ολότητά του παρέχει

κάθε δυνατή προστασία για την διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών στα νησιά καθ'όλη την διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης. Περισσότερα για τις γραμμές των "δημοσίων υπηρεσιών" και για τις επιπτώσεις άρσης του προνομίου του *cabotage* θα παρουσιασθούν στο επόμενο άρθρο.

## 5. Δυσλειτουργίες και προβλήματα

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

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

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



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

4) Ποιότητα υπηρεσιών. Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητό του, λίγο η ουδόλως λαμβάνεται υπόψη. Σαν αποτέλεσμα, και δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατεί στην αγορά, ο πελάτης αυτός είναι ουσιαστικά δέσμιος να γευθεί το συχνά κακόγευστο έδεσμα που του σερβίρεται. Σαν παράδειγμα, είναι αδιανόητο το γεγονός ότι είναι ακόμη αδύνατο να αγοράσει κάποιος εισιτήριο με επιστροφή για τον ίδιο ή το αυτοκίνητό του ή να κάνει κράτηση θέσεων για κάποια μελλοντική ημερομηνία. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου, αλλά στην απροθυμία πλοιοκτητών και πρακτόρων να παράσχουν αυτή τη στοιχειώδη υπηρεσία στον ταξιδιώτη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των όσων ταξιδεύουν, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Εκτός από τα προφανή οφέλη στον ταξιδιώτη, είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα θα έθετε επίσης τέρμα στην έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων (φαινόμενο που μαστίζει την ακτοπλοία το καλοκαίρι) και σε όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται. Είναι ενθαρρυντικό ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρείες που θα προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες θα αποκτήσουν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.

5) Θεσμικό πλαίσιο. Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοία καταλήγει στην προφανή διαπίστωση ότι αυτό είναι εξαιρετικά περίπλοκο. Η περιπλοκότητα αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την δυσκινησία ακριβώς εκείνων των διαδικασιών οι οποίες είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα

αποδοτικά. Εν όψει της απελευθέρωσης της αγοράς το 2004 είναι σαφές ότι μία καθολική εγκατάλειψη του ελέγχου του ΥΕΝ στον τομέα της παροχής αδειών και ναυτολογίου θα εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους συρρίκνωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε πολλές περιοχές της νησιωτικής Ελλάδος. Οι κίνδυνοι αυτοί μπορούν να αντιμετωπισθούν με τα όπλα που παρέχει στο ΥΕΝ ο Κανονισμός της ΕΕ για το **cabotage**. Είναι όμως επίσης σαφές ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο έχει ανάγκη άμεσης και ριζικής αναμόρφωσης, ώστε να μπορέσει να εναρμονισθεί με την Κοινοτική νομοθεσία και να εξυπηρετήσει τον στόχο της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες του ακτοπλοϊκού συστήματος στη δεκαετία του 2000 και μετά.

Στο επόμενο άρθρο: Οι προοπτικές της Ελληνικής ακτοπλοΐας.