



ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

*ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ*

ΘΕΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αγνή ΧΙΟΝΟΥ του Κωνσταντίνου
(Α. Μ. 032/02)

Επιβλέπων:
κ. Κουρτέσας Γεώργιος
Καθηγητής

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2008

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

“Ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια”.

Άγγλος ναύαρχος Κάννιγκαν.

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

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θάλασσας από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω της θάλασσας, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο.

Αιώνες τώρα η ναυτιλία αποτελεί το κυριότερη πηγή εσόδων για τη χώρα μας.

Η Ελλάδα ανέκαθεν υπήρξε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες, πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές, εκμεταλλευόμενοι αυτή τη εξέχουσα φυσική γεωγραφική θέση της χώρας ανέπτυξαν αρχικά το εμπόριο, ενώνοντας με ναυτικά μονοπάτια τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική και έπειτα με το πέρασμα ετών ανέπτυξαν τον τουρισμό που βασίζεται ως και σήμερα στα τρία S : Sun, Sea, Sand, (Ήλιος Θάλασσα Αμμουδιές).

Στην ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας συντέλεσαν καθοριστικό ρόλο τα πολυάριθμα νησιά που το καθένα ξεχωριστά αποτελεί πόλο έλξης.

Έτσι η ναυτιλία χωρίστηκε σε φορτηγός, που περιλαμβάνει: α) αλιευτικά σκάφη και β) βοηθητικά σκάφη και επιβατηγός που περιλαμβάνει α) τουριστικά, β) θαλαμηγά και γ) ιστιοπλοϊκά και ναυταθλητισμού.

Με τη σειρά τους τα σκάφη χωρίζονται ανάλογα: α) με το είδος των μεταφορών που εκτελούν, β) με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν, γ) με το υλικό κατασκευής τους και δ) με το μέσο πρόωσης.

Στην εργασία που θα ακολουθήσει θα ασχοληθούμε κυρίως με τον τομέα της ναυτιλίας που αφορά τον τουρισμό, και ως εκ τούτου με το επιβατηγό πλοίο.

Ως επιβατηγό πλοίο ορίζεται αυτό που έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του περασμένου αιώνα και ήταν προϊόν του ανταγωνισμού των ναυτιλιακών εταιρειών. Επίσης υπάρχουν και άλλοι τομείς υδάτινων μεταφορών όπως : μικρά κρουαζιερόπλοια (ultra yacht),

ιστιοφόρα και γιότ, φορτηγά πλοία, Ferry Boat, ποταμόπλοια, τροχήλατα ποταμόπλοια (Paddle Wheelers), πλωτά σπίτια, ακτοπλοϊκά, επιβατηγά μεσογειακών γραμμών, οχηματαγωγά, υπερωκεάνια και υποβρύχια.

Ο Πειραιάς, μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εξυπηρετεί παγκόσμιες ακτοπλοϊκές γραμμές και το κυριότερο μέρος των εγχώριων. Ακολουθούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας με σαφώς μικρότερη κινητικότητα αλλά με εξίσου σημαντική συμβολή στην εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών και του επιβατικού κοινού.

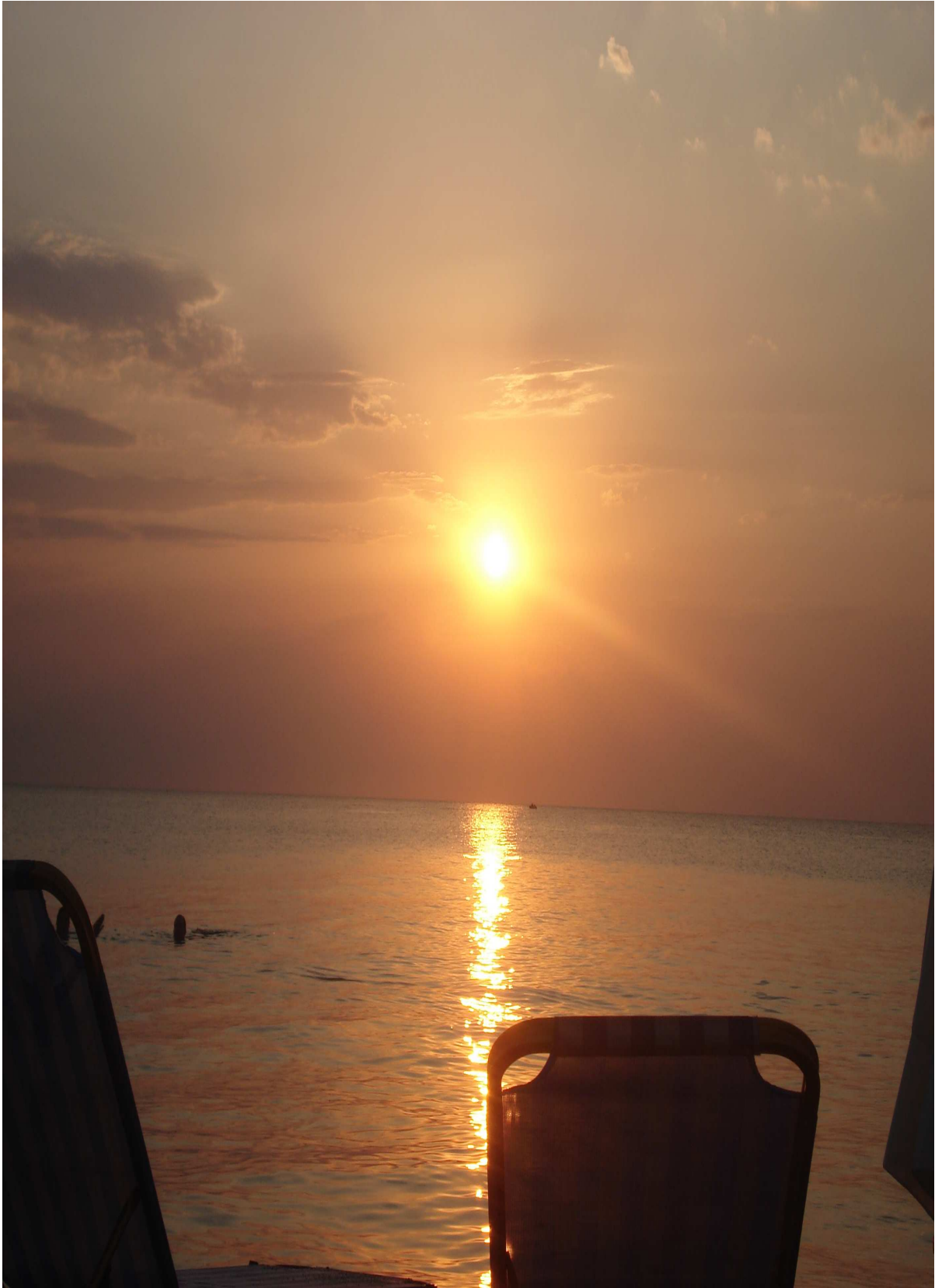
Η πληθώρα των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών μαρτυρεί την βαρύτητα των επενδυτών στην βιομηχανία της ναυτιλίας και του τουρισμού. Ακτοπλοϊκές εταιρείες με παράδοση χρόνων όπως : η Minoan Lines, η Anek Lines, η Bluestar Ferries, η Super fast Ferries, και η Agoudimos Lines, εκσυγχρονίζουν συνεχώς τους στόλους τους με νέας εξελιγμένης μορφής πλοία, και σκοπό την ασφάλεια και καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Ωστόσο, και παρόλο την συνεχή ανάπτυξη της τεχνολογίας, πάντα υποβόσκουν οι μνήμες, των μεγάλων και πολύνεκρων ναυαγίων του παρελθόντος, βλ. Βρετανικός, Τιτανικός, Lusitanian κ.λπ. αλλά και πρόσφατα ελληνικής σημαίας βλ. Express Samina και Sea Diamond, κ.λπ. συνεχίζοντας ακόμη και σήμερα να προκαλούν ανησυχία και ίσως φόβο κυρίως για υπερατλαντικά ταξίδια πολλών ωρών.

Η τραγική ειρωνεία...σήμερα πολλά γνωστά και άγνωστα ναυάγια έχουν ανακαλυφθεί στους βυθούς του ελλαδικού χώρου, και είναι μάλιστα επισκέψιμα, πράγμα που κρατάει σε εγρήγορση τους αρχαιολόγους για την εξερεύνηση "νέων" θησαυρών και χαροποιεί ιδιαίτερα τους λάτρεις του καταδυτικού τουρισμού.

Τέλος για να συνεχίσει να ανθίζει ο τουρισμός και η ζωή πρέπει να κρατηθεί όσο το δυνατόν ανέπαφος και καθαρός ο τόσο πολύτιμος θαλάσσιος χώρος. Παγκοσμίως γίνονται προσπάθειες από οργανώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος όπως λ.χ. Greenpeace, WWF, UNESCO, MEDSOS, Eco Crete, κ.λπ. να αφυπνίσουν τους πολίτες και να συμβάλλουν, ο καθένας με τον τρόπο του, στη διάσωση του πλανήτη μας, τη ΓΗ.





ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	σελίδα
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΝΑΥΤΙΛΙΑ	
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ.....	12
1.2 Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	13
1.3 ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΟΙΟΥ	
3.1 ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ.....	21
3.1.1 Διάρθρωση ανάλογα με το μέσο πρόωσης.....	21
3.1.2 Διάρθρωση ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους.....	21
3.1.3 <i>Hydrofoil craft Hovercraft</i>	21
3.1.4 Διάρθρωση ανάλογα με το υδατικό χώρο που διαπλέουν.....	21
3.1.5 Διάρθρωση ανάλογα με το είδος μεταφοράς που εκτελούν.....	21
3.2 ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ.....	22
3.2.1 Αμιγή Επιβατηγά πλοία.....	23
3.2.2 Μικτά Επιβατηγά Πλοία.....	24
3.2.3 Επιβατηγά περιηγητικών πλόων.....	24
3.2.4 Επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία.....	24
3.2.5 Επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών.....	25
3.3 ΆΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	25
3.3.1 Μικρά κρουαζιερόπλοια (<i>ultra yacht</i>).....	26
3.3.2 Κρουαζιέρες ιστιοφόρων, ενοικιασμένων ιστιοφόρων και ενοικιασμένων.....	26
3.3.3 Φορτηγά πλοία.....	27
3.3.4 <i>Ferry Boat</i>	27
3.3.5 Ποταμόπλοια.....	28

3.3.6 Τροχήλατα ποταμόπλοια (<i>Paddle Wheelers</i>).....	28
3.3.7 Πλωτά σπίατα.....	28
3.3.8 Υποβρύχια.....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

4.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	30
4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	34
4.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

5.1 MINOAN LINES.....	44
5.2 ANEK LINES.....	54
5.3 AGOUDIMOS LINES.....	58
5.4 BLUE STAR FERRIES – SUPER FAST FERRIES	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

6.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ.....	62
6.2 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ – ΠΡΟΒΟΛΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.....	63
6.3 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ – ΠΡΟΒΟΛΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ.....	64
6.4 ΜΕΓΑΛΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

ΜΕΡΟΣ Α΄: ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

7.1 ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ.....	72
7.2 ΧΕΙΜΑΡΡΑ	72
7.3 ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.....	73
7.4 ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ.....	74
7.5 ΑΛΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ.....	75
7.6 ΣΑΜΙΝΑ	76
7.7 SEA DIAMOND.....	76

ΜΕΡΟΣ Β΄: ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

7.1 MARY ROSE.....	77
7.2 TITANIC.....	79

7.3 LUSITANIA.....	81
7.4 BISMARC.....	83
7.5 BELGRANO.....	85

ΜΕΡΟΣ Γ΄ : ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

7.1 ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΚΤΕΣ.....	85
7.2 ΝΑΥΑΓΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΕΥΒΟΪΚΟΥ.....	88
7.3 ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΤΗΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ.....	92
7.4 ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗ ΧΙΟ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗ ΛΕΣΒΟ	93
7.5 ΕΘΝΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΘΥΣΑΥΡΟΥΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	93
7.6 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.....	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

8.1 ΟΠΩΣ ΛΕΜΕ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΟ ΝΕΡΟ.....	95
8.1.1 Πετρέλαιο.....	95
8.1.2 Ο θάνατος κάνει την εμφάνισή του: Νεκρές ζώνες στους ωκεανούς.....	95
8.1.3 Χαμένη ραδιενέργεια.....	96
8.2 ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	96
8.2.1 Σύμβαση Βαρκελώνης 1976	98
8.2.2 Σύμβαση Κουβέιτ 1978.....	98
8.2.3 Σύμβαση Λίμα 1981.....	98
8.2.4 Σύμβαση Τζέντα 1982.....	98
8.2.5 Σύμβαση Καραϊβικής 1983.....	98
8.2.6 Σύμβαση Ναϊρόμπι 1985.....	98
8.2.7 Σύμβαση Νουμέα 1986.....	98
8.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	99
8.3.1 Greenpeace.....	99
8.3.2 WWF.....	100
8.3.3 Eco Crete.....	102
8.3.4 MED SOS	104

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	107
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ.....	108

ΚΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μια πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες – πλοία – ναυτικός – ναυπηγείο – θάλασσα – θαλάσσιο περιβάλλον - ναυτικοί πράκτορες- λιμάνια- φορτωτές- τροφοδότες- ναυλωτές- ναυτιλιακό συνάλλαγμα- ναυτιλιακές εταιρείες- εφοπλιστές- ασφαλιστές- επιθεωρητές πλοίων- ναυτιλιακή χρηματοδότηση- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- Λιμενικό Σώμα- Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κ.λπ.

Ναυτιλία και Τουρισμός, είναι έννοιες αλληλένδετες για τη χώρα μας και αποτελούν δύο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς- συναλλαγματοφόρους τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρεύσε στη χώρα μας το 1995, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος ανήλθε στο ποσό των 2.189.771.000 δολαρίων Η.Π.Α.

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

Η ναυτιλία συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών διότι:

- A. εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο,
- B. συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα,
- Γ. συντελεί στην αύξηση εθνικού εισοδήματος, ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για την μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα,
- Δ. προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών- απασχόληση αλλοδαπών
- E. δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες- άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας- όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου

Επίσης η ναυτιλία συμβάλει στην πολιτιστική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποί του αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στη διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Αναπτύσσεται έτσι μια

σημαντική αμφίδρομη πολιτισμική σχέση, η οποία επηρεάζει και διαμορφώνει νέες διαπολιτισμικές μορφές προσέγγισης των λαών. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι' αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Παρατηρείται το φαινόμενο στην ιστορική διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας στη γη, μικρές χώρες όπως: Ελλάδα, Νορβηγία, Ολλανδία, να αναπτύσσουν σπουδαία ναυτιλία και μεγάλες χώρες όπως: Κίνα, Γαλλία να έχουν μικρότερη αναλογικά ναυτιλία. Από την παρατήρηση αυτή συνάγεται ότι για την ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν παίζει μονό ρόλο ο ανθρώπινος παράγοντας. Σπουδαίο ρόλο έχει παίξει η **ναυτική παράδοση**. Ο Άγγλος ναύαρχος Κάννιγκαν είπε "Ένα θωρηκτό φτιάχνεται σε δύο χρόνια, μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια". Σεβασμό στην παράδοση δεν σημαίνει περιφρόνηση της τεχνολογίας και επιστροφή στον ατμό αλλά σημαίνει την διατήρηση της συνοχής των γενεών και τη γονιμοποίηση επαφή με ξένες δημιουργίες. Ένας λαός που έχει χάσει την παράδοσή του είναι σαν τον άνθρωπο που έχει χαμένο το μνημονικό του τονίζει ο Φώτης Κόντογλου. Πολύ περισσότερο αυτό συμβαίνει στη ναυτική παράδοση που είναι το υπόβαθρο πάνω στο οποίο οικοδομείται κάθε νέο ναυτιλιακό δημιούργημα, η ασφαλής γέφυρα που ενώνει το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον.

1.2 Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ	ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εθνικό εμπόριο ▪ Χρηματοδότηση ▪ Ναυπηγική Βιομηχανία ▪ Ασφαλιστική κάλυψη ▪ Ανταγωνιστική ικανότητα 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γεωγραφική θέση ▪ Νησιωτικός χαρακτήρας ▪ Στενότητα φυσικών πόρων 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ναυτική παράδοση ▪ Απειλές

1.3 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Τρεις παράγοντες παραδοσιακά συντέλεσαν στην εμφάνιση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Οι **πλοιοκτήτες**, που διαθέτουν τα κεφάλαια τους για την ναυπήγηση πλοίων και αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι **ναυτικοί**, με την πνευματική και σωματική τους εργασία, πραγματοποιούν τη θαλάσσια μεταφορά και το **κράτος**, το οποίο, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως διοικητικού φορέα της εμπορικής ναυτιλίας, θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας και διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε οποιαδήποτε μορφή της.

Σήμερα όμως εμφανίζονται και διάφορα άλλα επαγγέλματα ναυτιλιακού χαρακτήρα που παρέχουν υπηρεσίες στην ξηρά αλλά στοχεύουν στην εξυπηρέτηση και στην καλή λειτουργία του πλοίου.(Ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, τροφοδότες, εταιρείες τεχνικού ελέγχου, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες ναυτιλιακής χρηματοδότησης, κ.λπ.)που ασφαλώς έχουν συμμετοχή και συμβολή στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

1.4 ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

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

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θάλασσας από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω της θάλασσας, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής, πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι τα παρακάτω:

- A. ο όγκος μεταφοράς
- B. η ταχύτητα
- Γ. ο βαθμός ασφάλειας
- Δ. η κανονικότητα εκτέλεσης της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)
- E. το κόστος μεταφοράς

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας. (τα 3/4 της γης καλύπτονται από θάλασσα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που είναι οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δεν παράγει ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Η τεράστια ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται σε δύο γεγονότα:

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

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

Επίσης ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών- Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Παναμά κ.λπ. Πολλά περιοδικά κάνουν λόγο για την ελληνική ναυτιλία όπως το γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο «Ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία» αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ε.Ε. φέρει ελληνική σημαία.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

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

Αρχίζει με την πρώτη πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αυτός αναζήτησε στη θάλασσα την τροφή του. Ιδιαίτερη σημασία έχει η θάλασσα για τη χώρα μας, διότι άσκησε σημαντική επιρροή στο πνευματικό πολιτισμό που δημιουργήσαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό τους στόλο διαδόθηκε σε όλο τον κόσμο.

Θα εξετάσουμε την πορεία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα.

1) Μινωική Εποχή: Οι Κρήτες στην 2^η χιλιετία π. Χ. κυριάρχησαν με τα πλοία τους στην Ανατολική Μεσόγειο λόγω της έλλειψης τειχών στη μεγαλόνησο. Χάρις στον εμπορικό τους στόλο οι Κρήτες έμποροι έφεραν στο νησί χαλκό από την Κύπρο, κασσίτερο από την Αδριατική, χρυσό και ασήμι από τα Αιγαία, αμέθυστο και ελεφαντοστό από την Αίγυπτο.

2) Μυκηναϊκή Εποχή: Τη 2^η χιλιετηρίδα π. Χ. όταν ο Μινωικός πολιτισμός βρισκόταν στην ακμή του, στην Ελλάδα ήρθαν οι Αχαιοί που κατόρθωσαν να επικρατήσουν στον ελλαδικό χώρο. Με την επίδραση του Μινωικού πολιτισμού δημιούργησαν δικό τους πολιτισμό, τον Μυκηναϊκό. Οι Αχαιοί μολονότι ήρθαν από τον Βορρά, εξοικειώθηκαν αμέσως με τη θάλασσα και με την κατάλυση της μινωικής θαλασσοκρατορίας επικράτησαν στη Μεσόγειο. Ανάμνηση της θαλασσοκρατορίας αυτής είναι η Αργοναυτική εκστρατεία.

3) Δωριείς: Την 1^η χιλιετηρίδα π.Χ. κατέρχονται στον Ελλαδικό χώρο οι Δωριείς και κυριαρχούν στην περιοχή στρέφοντας τους Αχαιούς προς την Ανατολή. Από ανάγκη την περίοδο αυτή παρατηρείται ιδιαίτερη κίνηση στην κατασκευή πλοίων που μετέφεραν τους Αχαιούς στα νησιά του Αιγαίου και τις Μικρασιατικές ακτές όπου ίδρυσαν αποικίες και επιδόθηκαν με επιτυχία στο θαλάσσιο εμπόριο.

4) Αρχαϊκή Εποχή: τον 8^ο με 9^ο αιώνα π.Χ. ο εμπορικός στόλος του Εύξεινου Πόντου, της Μ. Ασίας και της κάτω Ιταλίας μετάφερε τους αποίκους στις νέες εστίες τους. Ιδιαίτερα αναπτύχθηκε η Κόρινθος η οποία κατέστη σπουδαίο ναυτικό και εμπορικό κέντρο λόγω της προνομιούχας γεωγραφικής της θέσης. Αρχικά οι Κορίνθιοι κατασκεύαζαν τριήρεις. Επίσης η Αίγινα, η Μίλητος, η Χαλκίδα, η Ερέτρια κ.λπ. απέκτησαν σημαντικό εμπορικό στόλο.

5) Κλασσική Εποχή: Με την εμφάνιση των Περσών στο Αιγαίο πέλαγος η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Αποτέλεσμα της ναυτικής

αφύπνισης των Ελλήνων ήταν η ήττα των Περσών σε πολλές ναυμαχίες. Μετά το τέλος των περσικών πολέμων η Αθήνα αναπτύχθηκε σε μεγάλη ναυτική δύναμη και ο Πειραιάς κατέστη το σπουδαιότερο εμπορικό και ναυτικό κέντρο της Μεσογείου. Η Αθήνα έχασε όμως το γόητρό της ως ναυτική δύναμη μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο και όταν υποτάχθηκε στη Σπάρτη.

6) Αλεξανδρινή Εποχή: Τη σημασία της ναυτιλίας αντιλήφθηκε ο Μ. Αλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Ασία όπου πέτυχε σημαντικές νίκες επί των Περσών και έφτασε μέχρι το Δέλτα του Ινδού ποταμού. Οι απόγονοί του αντελήφθησαν τη σημασία του ναυτικού και πολλές πόλεις των ελληνιστικών κρατών αναπτύχθηκαν σε σπουδαία εμποροναυτικά κέντρα όπως η Αλεξάνδρεια. Επίσης η Ρόδος είχε ακμάσει σε μεγάλο βαθμό χάρις στους ναυτικούς της και τα πλοία της που ταξίδευαν στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

7) Ρωμαϊκή Εποχή: Κατά τη Ρωμαϊκή εποχή το ναυτικό των ελληνικών πόλεων παρακμάζει και το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται από το ρωμαϊκό ναυτικό που λόγω της βελτίωσης της ναυπηγικής τέχνης αποτελείται από πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

8) Βυζαντινή Εποχή: Με την ίδρυση της Κων/πόλης και τη ραγδαία ανάπτυξή της σε εμπορικό κέντρο αφυπνίστηκε η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων. Λόγω της γεωγραφικής θέσης βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλασσίων οδών που συνδέουν τις τρεις ηπείρους Ευρώπη-Ασία-Αφρική, η πόλη απέκτησε και οργάνωσε πολύ καλά το ναυτικό της.

9) Τουρκοκρατία: Με την άλωση της Πόλης το 1453 από τους Οθωμανούς το βυζαντινό ναυτικό καταλύθηκε αλλά το ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν εξαφανίστηκε. Οι Έλληνες των νησιών κατασκεύασαν μικρά σκάφη και θαλασσοπλοούσαν με αυτά. Η πειρατεία όμως που από τον 12^ο αιώνα λυμαινόταν τη θάλασσα και τα νησιά του Αιγαίου όπου είχε περισσότερα από 90 ορμητήρια, είχε αποκτήσει στις βορειοαφρικάνικες ακτές οργανωμένα κέντρα (Αλγέρι, Μαρόκο και Τύνιδα) και περιόρισε σημαντικά τη δράση του ελληνικού ναυτικού. Οι Τούρκοι δεν κατάφεραν να αποκτήσουν αυτοδύναμο ναυτικό και από τον 16^ο αιώνα αναγκάστηκαν να παραχωρήσουν σε χριστιανικά κράτη της Δύσης- Ενετούς, Γάλλους, Αγγλούς εμποροναυτικά προνόμια. Οι Ρώσο-τουρκικές διενέξεις και κυρίως η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή (1774) με την οποία επετράπη η ελεύθερη ναυσιπλοΐα κάτω από τη ρωσική σημαία. Μεγάλη ήταν η συμβολή του απόδημου Ελληνισμού σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις όπως Βενετία, Πίζα, Μασσαλία, Βιέννη, Βουκουρέστι και Οδησσό κ.λπ. όπου βοήθησαν στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτικού χρηματοδοτώντας την κατασκευή και επάνδρωση πλοίων στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας ελληνικά πληρώματα.

10) Ανεξάρτητο Ελληνικό Κράτος: Στην μετεπαναστατική περίοδο η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Σε ναυτιλιακή

πρωτεύουσα αναπτύσσετε η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση.

Επίσης μεγάλη ακμή γνώρισε και η ελληνική ναυτιλία στον Δούναβη ποταμό. Με την εισαγωγή του ατμού που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στην ναυτιλία με αργό ρυθμό. Κατά τους Βαλκανικούς πολέμους 1912-1913 η ελληνική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση στα διάφορα μέτωπα του αγώνα. Κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της.

Στο μεταξύ των 2 παγκοσμίων πολέμων χρονικό διάστημα έγιναν σημαντικές διαφοροποιήσεις στη ναυτιλία όπως:

A)μεγέθυνση του όγκου του πλοίου όπου τριπλασιάστηκε, άλλαξε η εξωτερική του δομή, η εσωτερική διαρρύθμιση και χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη

B)διαφοροποιήσεις επήλθαν και στους ναυλωμένους. Η νέα τεχνολογία απαιτεί περισσότερες γνώσεις, οι εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα όπως το Λονδίνο. Κατά τον Β παγκόσμιο πόλεμο η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της γερμανικής αεροπορίας και η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός και η επιβατηγός ναυτιλία.

➤ **Φορτηγός ναυτιλία** καλείται το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων. Διακρίνεται στα :

A) ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters)

B) φορτηγά πλοία γραμμών (cargo liners)

Γ) ελεύθερα φορτηγά (tramps)

Δ) δεξαμενόπλοια (tankers)

E) πλοία για τη μεταφορά ειδικών φορτίων

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

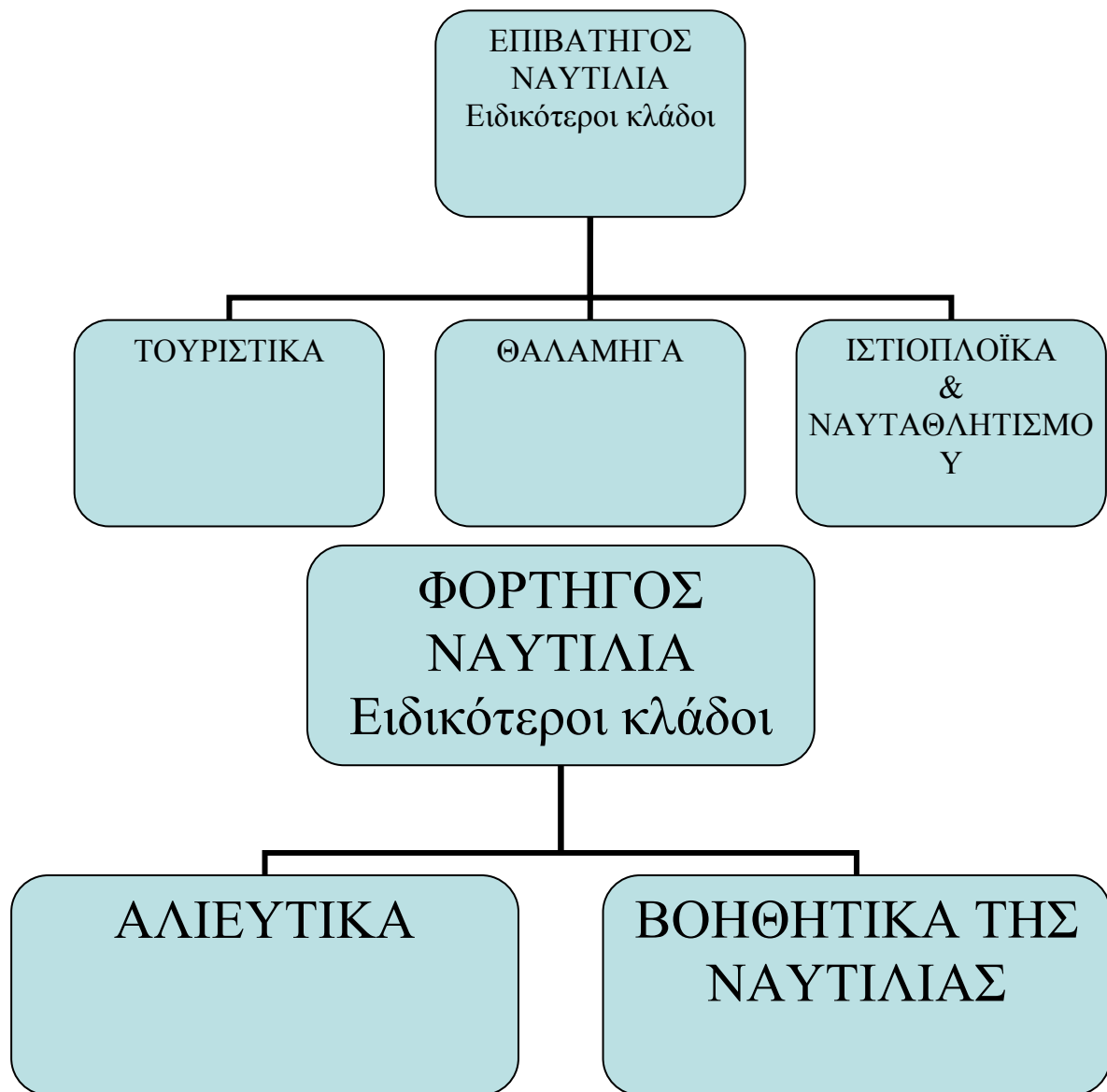
A)ακτοπλοϊκά (ferry boat)

B)επιβατηγά μεσογειακών γραμμών

Γ)οχηματαγωγά

Δ)υπερωκεάνια

Αυτές είναι οι δύο μεγάλες κατηγορίες της ναυτιλίας έτσι όπως αρχίζει να διαμορφώνεται μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι δύο αυτοί κλάδοι αποκτούν με την τεχνολογική πρόοδο στη ναυπηγική τέχνη αλλά και με την εξειδίκευση του προορισμού τους ειδικότερους κλάδους όπως :



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα πλοία ήταν κατασκευασμένα κατά κανόνα από σίδηρο και κινούνταν με ατμομηχανές χωρίς όμως να εκλείπουν τα ξύλινα σκάφη που κινούνταν με πανιά. Καθώς όμως η σιδηρά κατασκευή αποδεικνυόταν περισσότερο επικερδής στην εκμετάλλευση του πλοίου, επικράτησε με την πάροδο του χρόνου. Αρχίζει να γίνεται διάκριση μεταξύ φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και μάλιστα διαμορφώνεται η τάση για ναυπήγηση ειδικών για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η τάση αυτή για κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων προέκυψε από την ανάγκη για οικονομικότερη, αποδοτικότερη και ταχύτερη μεταφορά φορτίων. Οι νέες αντιλήψεις που επικράτησαν στη ναυτιλία για οικονομία χρόνου και χώρου, ήθελαν το πλοίο να έχει ταχύτητα για να περιορίζει στο ελάχιστο το χρόνο του ταξιδιού, να έχει γερή κατασκευή για να διαπνέει επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και να μην εξαναγκάζεται να λοξοδρομεί ή να καθυστερεί τον απόπλου μέχρι τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών, να έχει τέτοια διαρρύθμιση εσωτερικού χώρου για τη μεταφορά φορτίου και τέτοιο εξοπλισμό ώστε να διενεργούνται με ταχύτητα οι φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια, με την όσο δυνατόν χρονικά μικρότερη παραμονή τους σε αυτά.

Άρχισε να γίνεται αντιληπτή και στη θαλάσσια μεταφορά όπως και σε κάθε μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η επιδίωξη του άριστου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση με το μικρότερο κόστος. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης, με τις όποιες μορφές και δομές εμφανίζεται στη διάρκεια του χρόνου, είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μεταφορά φορτίου στον όσο δυνατό μικρότερο χρόνο και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.

Στην προσπάθεια για επίτευξη αυτού του στόχου, μεταπολεμικά διαμορφώνονται οι εξής τάσεις:

A) η τάση για γιγαντισμό των πλοίων

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

Γ) η τάση για τυποποίηση των πλοίων

Δ) η τάση για αυτοματισμό της κίνησης των πλοίων και της διεξαγωγής των εργασιών σε αυτά.

3.1 ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

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

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

3.1.1 Διαίρεση ανάλογα με το είδος μεταφοράς που εκτελούν

- Φορτηγά πλοία (cargo ships)
- Επιβατηγά πλοία (passengers ships)
- Πλοία ειδικού προορισμού (special purpose ships)
- Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (auxiliary ships)

3.1.2 Διαίρεση ανάλογα με το υδατικό χώρο που διαπλέουν

- Πλοία ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα
- Πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες
- Πλοία ακτοπλοϊκά
- Πλοία εσωτερικών υδάτων

3.1.3 Διαίρεση ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους

- Ξύλινα πλοία
- Μεταλλικά πλοία
- Πλοία μικτής κατασκευής

3.1.4 Διαίρεση ανάλογα με το μέσο πρόωσης

- Κωπήλατα
- Ιστιοφόρα
- Μηχανοκίνητα πλοία

3.1.5 Hydrofoil craft Hovercraft

Το hydrofoil craft έλαβε το όνομά του από τα πτερύγια με τα οποία είναι εφοδιασμένο. Όταν η ταχύτητα του φτάσει σε κάποιο όριο, η άνωση επιδρά στα πτερύγια με τον τρόπο που η αντίσταση του αέρα επιδρά στα φτερά του αεροπλάνου. Έτσι το σκάφος ανυψώνεται και μόνο τα πτερύγια του με το τμήμα της πρύμνης παραμένουν στο νερό με μείωση της αντίστασης και αύξηση της ταχύτητας.

Τα hovercraft είναι διασταύρωση πλοίου και αεροπλάνου. Την ονομασία του οφείλει στο ότι κινείται πάνω σε στρώμα αέρα που δημιουργείται από πίεση υπό το σκάφος.

3.2 ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ

Ως επιβατηγό πλοίο ορίζεται αυτό που έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του περασμένου αιώνα και ήταν προϊόν του ανταγωνισμού των ναυτιλιακών εταιρειών της εποχής για τη προσέλκυση όσον το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού επιβατών που μετακινούνται από τη γηραιά ήπειρο προς τη Βόρειο Αμερική και αντιστρόφως. Έτσι ο Βόρειος Ατλαντικός ωκεανός έγινε το πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών των Ηνωμένων Πολιτειών, Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας και Γερμανίας, που προσπαθούσαν με πλοία συνεχώς βελτιούμενης ναυπηγικής τεχνολογίας, να εκμεταλλευτούν τη συνεχώς αυξανόμενη τάση μετακίνησης των ανθρώπων.

Το 1890 το υπερωκεάνιο “Furst Bismarck” με σημαία Γερμανίας, υπερέβη σε πολυτέλεια τα με Βρετανική σημαία πλοία “Umbria” και “Etruria” της εταιρείας Cunard και υπήρξε το πρώτο πλοίο που διέπλευσε τον Βόρειο Ατλαντικό από το Σαουθάμπτον στη Ν. Υόρκη σε χρόνο λιγότερο των εξήμισι ημερών. Το 1892 δρομολογήθηκε το πλοίο “Touraine” με Γαλλική σημαία. Η Βρετανική ναυτιλιακή εταιρεία Cunard επανήλθε στο προσκήνιο με τη ναυπήγηση δύο αδελφών πλοίων, των υπερωκεάνιων “campania και lucania” τα οποία ανέπτυσαν ταχύτητα 22 κόμβων και θεωρήθηκαν τα ταχύτερα του Ατλαντικού με μήκος 600 πόδια και εκτόπισμα 20.00 τόνους, ωραία εξωτερική εμφάνιση και πολυτελείς εσωτερικούς χώρους. Η Γερμανία απάντησε στον ανταγωνισμό με την ναυπήγηση του υπερωκεάνιου “Kaiser Wilhelm der Grosse” που ήταν 50 πόδια μακρύτερο και ανέπτυσε ταχύτητα 23 κόμβων. Στη συνέχεια ακολούθησαν: η Βρετανία με το υπερωκεάνιο “Oceanic”, η Γερμανία με το “Kaiser Wilhelm II”, και πάλι η Βρετανία το 1907 με τα πλοία “Mauritania” και “Lusitania”. Η ναυτιλιακή εταιρεία White star απάντησε στην ανταγωνίστριά της Cunard με την ναυπήγηση 2 πλοίων, των Olympic και Titanic. Το 1912 η Cunard ναυπήγησε το πλοίο

Aquitania, 16 πόδια μακρύτερο από το Olympic. Το 1913 η Γερμανία ναυπήγησε τα πλοία Emperor και Vaterland που ήταν τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου μέχρι το 1914. Κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου τα μεγάλα επιβατηγά πλοία μετασκευάστηκαν σε οπλιταγωγά, καταδρομικά και σε πλωτά νοσοκομεία. Μετά τη λήξη του Α του η Γερμανία κατασκεύασε το πλοίο Bremen και Europa. Το 1933 η Ιταλία με την ναυπήγηση του πλοίου Rex μέσης ταχύτητας 29 κόμβων εισήλθε στο πεδίο του θαλάσσιου ανταγωνισμού. Το 1938 η Γαλλία ναυπήγησε το πλοίο Normandie που υπήρξε το πρώτο πλοίο στον κόσμο με μήκος 1029 πόδια, πλάτος 119 πόδια, ολική χωρητικότητα 80.000 κόρους και ταχύτητα 32 κόμβους. Διέθετε πολυτελέστατο εστιατόριο, αίθουσα θεάτρου και κινηματογράφου και μπορούσε να μεταφέρει περίπου 2.000 επιβάτες επιπλέον των 1.345 μελών του πληρώματος. Η Μεγάλη Βρετανία αντιπαρέθεσε στο “Normandie” το “Queen Mary”. Κατά τη διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου τα επιβατηγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν και πάλι για μεταφορά στρατιωτών και ως πλωτά νοσοκομεία. Μετά το τέλος του ναυπηγούνται πολυτελέστατα επιβατηγά πλοία από διάφορες χώρες όπως Ολλανδία (Y/K Rotterdam), Ιταλία(Y/K Leonardo Da Vinci, Michelangelo, Raffaello, Christoforo Colombo), Γαλλία (Y/K France), Ελλάδα (Αρκαδία, Λακωνία, Ολυμπία, Βασίλισσα Φρειδερίκη, Αμερικανίς, Αυστραλίσ, Ελληνίς κ.λπ.). Τα επιβατηγά πλοία συνέδεαν τη γηραιά με τη νέα ήπειρο εξυπηρετώντας τακτικές επιβατηγές γραμμές μέχρις ότου ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου περιόρισε την κίνησή τους και τα έστρεψε στην προσφορά υπηρεσιών αναψυχής (κρουαζιερόπλοια).

Τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- 1)Αμιγή Επιβατηγά
- 2)Μικτά Επιβατηγά
- 3)Επιβατηγά Περιηγητικών πλόων
- 4)Επιβατηγά-Οχηματαγωγά
- 5)Επιβατηγά Ειδικών Μεταφορών

3.2.1 Αμιγή Επιβατηγά πλοία

Είναι τα πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά επιβατών, Ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν διακρίνονται σε:

Α)Ωκεανοπόρα επιβατηγά ή υπερωκεάνια με μεγάλες διαστάσεις και συνδέουν χώρες της αυτής ή διαφορετικών ηπείρων διαπλέοντας ωκεανούς. Αποτέλεσαν, μέχρι την εμφάνιση και ανάπτυξη του αεροπλάνου, το μοναδικό συγκοινωνιακό μέσο των ηπείρων.

Β)Επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες περιορισμένης έκτασης, χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών σε λιμάνια κλειστών θαλασσών π.χ. Μεσόγειος, Καραϊβική ή σε νησιωτικά συμπλέγματα π.χ. Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία

Γ)Ακτοπλοϊκά Επιβατηγά πλοία μικρής χωρητικότητας που χρησιμοποιούνται για μεταφορά επιβατών σε λιμάνια αυτής της ηπειρωτικής χώρας νησιωτικού τμήματος ή γειτονικών χωρών. Εξυπηρετούν συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές γι' αυτό ναυπηγούνται με ανάλογες προδιαγραφές. Κατά κύριο λόγο μεταφέρουν επιβάτες αλλά και εμπορεύματα ιδιαίτερα σε νησιωτικά λιμάνια.

3.2.2 Μικτά Επιβατηγά Πλοία

Χαρακτηρίζονται τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων .Διαθέτουν διαμερίσματα για τη εξυπηρέτηση των επιβατών (Α και Β θέσης) και χώρο για παραλαβή περιορισμένης ποσότητας φορτίου. Τα πλοία αυτά είναι γνωστά και ως μεταναστευτικά πλοία επειδή χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τη μεταφορά μεταναστών από την Ευρώπη προς τις Η.Π.Α., Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Καναδά, Νότιο Αμερική

3.2.3 Επιβατηγά περιηγητικών πλοών

Ως επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλοών, τουριστικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίζονται τα πλοία που εκτελούν πλόες θαλάσσιας περιήγησης και προσφέρουν ψυχαγωγία στους επιβάτες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Εμφανίστηκαν μετά το Β Π.Π. και βρήκαν μεγάλη απήχηση στο κοινό ώστε σήμερα να γίνεται λόγος για ιδιαίτερο κλάδο της ναυτιλίας, την τουριστική ναυτιλία.

Το κρουαζιερόπλοιο είναι επιβατηγό πλοίο, προσεγγίζει σε λιμάνια χωρίς όμως να αποεπιβιβάζε επιβάτες παρά μόνο στο αφετήριο λιμάνι και εκτελεί κυκλικό ταξίδι περιήγησης- δηλαδή δεν εκτελεί συγκοινωνιακή γραμμή. Κατά κανόνα κινείται τους θερινούς μήνες χωρίς αυτό να αποκλείει την κίνησή του τον χειμώνα0 εξαρτάται από την περιοχή περιήγησης και το τουριστικό ρεύμα. Παρέχει στους επιβάτες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και γι' αυτό ο ναύλος διαμορφώνεται ελεύθερα και συνήθως ανέρχεται σε υψηλά επίπεδα.

3.2.4 Επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία

Χαρακτηρίζονται αυτά που διαθέτουν διαμερίσματα και χώρους ενδιαίτησης επιβατών καθώς και χώρο για τη μεταφορά οχημάτων. Αποτελούν την εξελιγμένη μορφή των

πορθμείων και είναι επινόηση των Βρετανών, οι οποίοι το 1924 με τα πλοία αυτά πέτυχαν τη σύνδεση της Μ. Βρετανίας με το Βέλγιο και 1936 της Γαλλίας με την Αγγλία.

3.2.5 Επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών

Η ονομασία αυτή δόθηκε το 1971 στα επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού Μωαμεθανών προσκυνητών στα διάφορα θρησκευτικά κέντρα κυρίως της Σαουδικής Αραβίας. Τα πλοία αυτά δεν διαθέτουν κλίνες και ιδιαίτερους χώρους ενδιαίτησης για τους επιβάτες και ο ναύλος τους είναι χαμηλός. Κινούνται κοντά στις ακτές και κυρίως σε περιοχές που λόγω γεωγραφικής θέσης δεν πλήττονται από σφοδρές θαλασσοταραχές.

Στα επιβατηγά πλοία πρέπει να αναφέρουμε και τους ιδιαίτερους τύπους πλοίων, Hydrofoil Craft, Hove raft και Catamaran.

3.3 Άλλοι τομείς υδατινών μεταφορών

Οι υδατινες μεταφορές, που κάποτε αποτελούσαν ένα κυρίαρχο στοιχείο στα σχέδια οποιουδήποτε διηπειρωτικού ταξιδιώτη, εμφανίζονται για άλλη μια φορά σε κυρίαρχη θέση στην τουριστική βιομηχανία. Τα επιβατηγά πλοία μιας παλαιότερης εποχής αντικαταστάθηκαν από τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια τα οποία προσφέρουν κάθε τύπο υπηρεσίας και άνεσης που μπορεί κάποιος να φανταστεί. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας των κρουαζιέρων ήταν έντονη κατά τις 2 τελευταίες δεκαετίες, ενώ το μέλλον της φαίνεται να εξασφαλίζεται από ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων που διαθέτουν χρήματα και χρόνο για μια κρουαζιέρα. Για τους συμμετέχοντες σε αυτή τη βιομηχανία, τα επόμενα χρόνια θα είναι γεμάτα προκλήσεις.

Το μάρκετινγκ των κρουαζιέρων γίνεται ολοένα και πιο εξεζητημένο με την εντεινόμενη τμηματοποίηση της αγοράς, τη στρατηγική τιμολόγηση μέσω του μανάτζμεντ απόδοσης (yield management), τη μεγαλύτερη χρήση της καταναλωτικής διαφήμισης και τη στενή συνεργασία με τουριστικά γραφεία. Η βιομηχανία των κρουαζιέρων διακρίνεται σε κρουαζιέρες αναψυχής, de lux/πολυτελείας και περιπέτειας/εξωτικές.

Οι εταιρείες κρουαζιέρων βιώνουν σημαντικές αλλαγές καθώς το μέγεθος των στόλων αυξάνεται και εμφανίζονται μεγάλα πλοία.

3.3.1 Μικρά κρουαζιερόπλοια (ultra yacht)

Η ανάπτυξη της αγοράς των μίνι κρουαζιερόπλοιων προωθήθηκε μετά την ανάπλαση των μαρίνων και τον νέων κανονισμών της ακτοφυλακής σχετικά με την ασφάλεια των ελαφρών σκαφών. Τα μικρά κρουαζιερόπλοια πλέουν κατά μήκος των ακτών του Ειρηνικού από την Αλάσκα μέχρι την Καλιфорνία και από τις ακτές του Ατλαντικού από το Μέην μέχρι την Καραϊβική.

Μια έρευνα για τα χαρακτηριστικά των επιβατών των σκαφών αυτών έδειξε τα εξής:

- Οι επιβάτες είναι κυρίως ηλικιωμένα παντρεμένα ζευγάρια με σχετικά υψηλά εισοδήματα.
- Πολλοί ταξιδεύουν με μη-οικογενειακά γκρουπ.
- Πολλοί έχουν ταξιδέψει παλαιότερα με μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια
- Οι επιβάτες έμαθαν για τα κρουαζιερόπλοια μέσα από περιοδικά ή προφορική διαφήμιση
- Τα έξοδα των επιβατών των μικρών κρουαζιερόπλοιων στη στεριά σε ξενοδοχεία και φαγητό είναι αρκετά υψηλά γεγονός που ωφελεί τους άλλους τομείς της τουριστικής βιομηχανίας.

3.3.2 Κρουαζιέρες ιστιοφόρων, ενοικιασμένων ιστιοφόρων και ενοικιασμένων γιότ

Οι κρουαζιέρες με ιστιοφόρα (sail cruising) προσφέρονται από εταιρείες όπως η Wind Star Sail Cruises of Miami με δύο ηλεκτρονικά ελεγχόμενα ιστιοφόρα, γαλλικής κατασκευής, που το κάθε ένα κόστισε 62 εκατομμύρια δολάρια. Κάθε σκάφος διαθέτει 75 πολυτελείς εξωτερικές καμπίνες και μπορεί να φιλοξενήσει 150 επιβάτες. Πέρα από τα ιστία, τα σκάφη διαθέτουν και μηχανές ντίτζελ.

Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα και προμήθειες (Bareboat charters) διατίθενται προς ενοικίαση μόνο σε ορισμένα σημεία στον κόσμο. Πρόκειται για σκάφη που οι επιβάτες τους φροντίζουν οι ίδιοι τις λεπτομέρειες του ταξιδιού. Η Rainbow Pacific Ltd., του Auckland της Νέας Ζηλανδίας, για παράδειγμα, διαθέτει ένα στόλο από αυτά τα σκάφη στο κόλπο Islands.

Οι κρουαζιέρες με γιότ (yachting), είναι μια δραστηριότητα που έχει συνδεθεί κατά παράδοση με τους πολύ πλούσιους. Σήμερα, η δραστηριότητα είναι διαθέσιμη και σε πολλές άλλες εισοδηματικές ομάδες με την ενοικίαση charter yacht. Οι ιδιοκτήτες ναυλώνουν το σκάφος τους σε ιδιώτες ή εταιρείες, για συναντήσεις πωλητών πάνω στο σκάφος, εκδρομές, ταξίδια κινήτρων ή άλλους σκοπούς. Υπάρχουν τουριστικά γραφεία που ειδικεύονται στις ενοικιάσεις θαλαμηγών.

3.3.3 Φορτηγά πλοία

Μια από τις παλαιότερες και πιο ρομαντικές ιδέες σχετικά με τα υπερωκεάνια ταξίδια είναι το ταξίδι με φορτηγό πλοίο (Cargo Liner ή Freighter). Είναι το πλοίο που χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά αγαθών και το οποίο επιτρέπεται να μεταφέρει ένα μέγιστο αριθμό 12 επιβατών. Οι καμπίνες είναι άνετες και μπορούν να συγκριθούν με τις αντίστοιχες Α κατηγορίας που βρίσκουμε σε ένα κρουαζιερόπλοιο, σε πολύ όμως χαμηλότερη τιμή. Οι άνθρωποι μπορούν να επισκεφτούν λιμάνια σε όλο τον κόσμο και να δουν τόπους όπου τα κρουαζιερόπλοια δεν σταματούν ποτέ.

Στα φορτηγά πλοία δεν παρέχονται ιατρικές υπηρεσίες, αν ο επιβάτης είναι άρρωστος θα πρέπει να μεταφερθεί στο πλησιέστερα λιμάνι. Ένα μειονέκτημα επίσης είναι η απουσία ψυχαγωγίας στα πλοία αυτά, καθώς και οι ξαφνικές αλλαγές πορείας ή προγράμματος εξαιτίας του καιρού ή του χρόνου.

Κάνουν από ελάχιστη έως μηδενική διαφήμιση και εξαρτώνται κυρίως από τη διάδοση μεταξύ επιβατών, τα βιβλία-οδηγούς και τα τουριστικά γραφεία. Οι κρατήσεις γίνονται από τα τουριστικά γραφεία ή απευθείας από τη ναυτιλιακή εταιρεία.

3.3.4 Ferry Boat

Εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών στη θάλασσα, λίμνες ή ποτάμια. Τα σύγχρονα ferry boat επιτρέπουν στους επιβάτες να συνδυάσουν τη χρήση του αυτοκινήτου με ένα ταξίδι κατά μήκος μιας μεγάλης υδάτινης έκτασης, αφού έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν αυτοκίνητα και άλλα τροχοφόρα. Για τη διευκόλυνση των επιβατών παρέχουν σνακ μπαρ, εστιατόρια και καμπίνες πολυτελείας.

3.3.5 Ποταμόπλοια

Διαθέτουν καμπίνες πολυτελείας εστιατόρια και ψυχαγωγία και αποτελούν ένα δημοφιλή τρόπο μετακίνησης σε πολλές χώρες, όπως η Αγγλία, η Γαλλία και η πρώην Γιουγκοσλαβία, όπου τα πλοία ενώνουν τις παράκτιες δημοκρατίες της Αδριατικής με τα ιταλικά και ελληνικά λιμάνια.

3.3.6 Τροχήλατα ποταμόπλοια (Paddle Wheelers)

Κατασκευάστηκαν για πρώτη φορά το 1811 για τη μεταφορά επιβατών και φορτίου στους εθνικούς ποταμούς, και ειδικότερα στο Mississippi, Missouri, Ohio, Texas Red River, Louisiana.

3.3.7 Πλωτά σπίτια

Τα πλωτά σπίτια είναι ιδιαίτερα δημοφιλή στις Η.Π.Α. Μπορούν να ενοικιαστούν, συνήθως σε εβδομαδιαία βάση, σε διάφορους ποταμούς και μεγάλες λίμνες, όπως οι τεχνητές λίμνες στον ποταμό Κολοράντο. Προσφέροντας όλες τις ανέσεις, τα πλωτά σπίτια είναι πολύ δημοφιλή για οικογενειακές διακοπές. Τα περισσότερα κατασκευάζονται πάνω σε φορηγίδες με επίπεδο πυθμένα για προσφέρουν σταθερότητα και περιλαμβάνουν μια μεγάλη καμπίνα με κουζίνα και ξεχωριστούς χώρους ύπνου και διαμονής.

3.3.8 Υποβρύχια

Είναι το υποθαλάσσιο ισοδύναμο των εκδρομών με αερόστατα. Δεν πάει πολύ μακριά ή πολύ γρήγορα, προσφέρει όμως μια συναρπαστική νέα εμπειρία. Από το 1985 έγιναν πάνω από 2 εκ. τουριστικές υποβρύχιες διαδρομές με 40 σκάφη. Ο μεγαλύτερος διαχειριστής υποβρυχίων, η Atlantis Submarines έχει γραφεία σε Aruba, Guam, St Thomas, Cancun, Nassau, Waikiki, Maui, Kona. Μια Γερμανική εταιρεία –Brucker και μια εταιρεία της Φινλανδίας αναλαμβάνουν την κατασκευή υποβρυχίων αναψυχής. Πολλά ξενοδοχεία και εταιρείες κρουαζιερόπλοιων προσφέρουν εκδρομές με υποβρύχια ως συστατικό στοιχείο τουριστικών πακέτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



4.1 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ



Το 2004 ήταν μία χρονιά κατά την οποία ο Ο.Λ.Π Α.Ε έθεσε ως κυρίαρχο στόχο την άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία - πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά. Η επιτυχία του προγράμματος Ολυμπιακής Φιλοξενίας στο λιμάνι του Πειραιά άφησε εκτός από θετικό απόηχο και μία σειρά υποδομών που καθιστούν τον Πειραιά ένα σύγχρονο και ελκυστικό προορισμό για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Η ανάπτυξη της Εταιρείας συνδέεται με τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητας, την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης και την αύξηση της κερδοφορίας μέσω της αύξησης των εσόδων και του αυστηρού ελέγχου των δαπανών.

Η Διοίκηση της Εταιρείας λαμβάνει συνεχώς μέτρα βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα και θέτει τις βάσεις για τη μετεξέλιξη του Ο.Λ.Π Α.Ε σε μία σύγχρονη και δυναμική Εταιρεία, που θα δικαιώνει τους επενδυτές και τους πολίτες οι οποίοι την εμπιστεύονται.

Τα μέτρα αυτά αφορούν κυρίως την επέκταση της υποδομής, την προσαρμογή των τιμολογίων, την προσέλκυση νέων πελατών, την αναβάθμιση των συνεργασιών με τους υπάρχοντες πελάτες και τη βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου μέσω του ανασχεδιασμού των λειτουργικών διαδικασιών.

Αναβάθμιση εγκαταστάσεων & Υπηρεσιών

- Πεζογέφυρα που συνδέει το επιβατικό λιμάνι με τον Προαστιακό και τον Η.Σ.Α.Π.
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC με εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες
- 4χλμ διάδρομοι πεζών και για άτομα με ειδικές ανάγκες

- Ασύρματη, γρήγορη και δωρεάν πρόσβαση στο Internet που καλύπτει ολόκληρη την περιοχή του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά με το Piraeus Port WI-FI. Οδηγίες σύνδεσης παρέχονται στο φυλλάδιο.
- Έγκυρη και άμεση ενημέρωση για την ακριβή ώρα άφιξης και αναχώρησης των δωρεάν λεωφορείων του Ο.Λ.Π. από ειδικές στάσεις τηλεματικής.
- Σύστημα ηλεκτρονικών πινακίδων, εξωτερικού και εσωτερικού χώρου, για απ' ευθείας (on line), άμεση και έγκυρη ενημέρωση του επιβατικού κοινού αναφορικά με τις αναχωρήσεις/ αφίξεις πλοίων, τυχόν καθυστερήσεις, έκτακτα δρομολόγια, πύλες εισόδου κ.τ.λ.
- Κλειστοί χώροι αναμονής με κλιματισμό και ψύκτη νερού.
- Περιοχές στάθμευσης ταξί με κατάλογο ενδεικτικού κόστους για διαδρομές από το λιμάνι προς κύρια σημεία της Αττικής.
- 24ωρη άμεση και έγκυρη ενημέρωση στο 14541 σχετικά με τα δρομολόγια των επιβατικών πλοίων.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως).

Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής **Ελλάδας** με τα νησιά του **Αιγαίου** και την **Κρήτη** αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της **Ευρωπαϊκής Ένωσης** στο νοτιοανατολικό της άκρο.

Τα όρια του **Κεντρικού Λιμανιού** αποτελούν οι μόλτοι **Θεμιστοκλέους** και **Κράκαρη**.

Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την **Ακτοπλοΐα** και σε χώρους υποδοχής **Κρουαζιερόπλοιων**

Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού **αναβαθμίσθηκε** ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων **υπηρεσιών**.

- Έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους. Έργα ασφάλειας για τους επιβάτες των πλοίων.
- Σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας στην Ακτή Βασιλειάδη.
- Κατασκευή δύο νέων θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων στο χώρο μεταξύ Δεξαμενών και Ακτής Βασιλειάδη.
- Νέες υποδομές ύδρευσης - αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή Φιλοξενία.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης, η Εταιρεία διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου.



Σήμερα λειτουργούν 5 σταθμοί για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας, που διαθέτουν αναγκυτήρια και αίθουσες αναμονής.

Η Εταιρεία αναλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών από την πύλη πλησίον του σταθμού ΗΣΑΠ μέχρι τις αποβάθρες των ακτών Αγ. Διονυσίου, Ηετιώνειας και Βασιλειάδη. Επιπλέον διαθέτει εντός της λιμενικής ζώνης στην πλατεία Καραϊσκάκη υπόγειο χώρο στάθμευσης οχημάτων, δυναμικότητας 500 θέσεων.



ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου, διαθέτοντας 12 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων και έχοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους.

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών εξωτερικού λειτουργεί Σταθμός Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίο λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Σε παραπλήσιο χώρο λειτουργεί υπαίθριο γκαράζ για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων.



Η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός.

Μετά τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων το λιμάνι διαθέτει υπερσύγχρονη υποδομή για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Στα πλαίσια του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας το λιμάνι του Πειραιά υποδέχθηκε ταυτόχρονα 11 κρουαζιερόπλοια - πλωτά ξενοδοχεία μεταξύ των οποίων και το Queen Mary II το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ





4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Ιστορία

Η ιστορία της Θεσσαλονίκης αρχίζει στα 316 π.Χ. με την ίδρυση της από τον Κάσσανδρο, Βασιλιά της Μακεδονίας, ο οποίος και της έδωσε το όνομα της γυναίκας του, αδερφής του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται περίπου την ίδια περίοδο. Από τότε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμπορεύεται με την ιστορία της πόλης και αναδεικνύεται ως κομβικό σημείο Δύσης και Ανατολής.

Σταθμοί στη σύγχρονη ιστορία του λιμανιού

Κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές στο λιμάνι.

Σταθμοί υπήρξαν :

1904 : Σύμβαση μεταξύ Τουρκίας και Γαλλίας και σύσταση της εταιρίας Societe Ottomane d' Exploitation du Port de Salonique, η οποία αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του λιμένα

1914 : Ίδρυση της Ελευθέρας Ζώνης

1923 : Ίδρυση του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) «Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης»

1925 : Έναρξη λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης

1930 : Ίδρυση του Ν.Π.Δ.Δ. «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης»

1953 : Ενοποίηση των «Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» με την επωνυμία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης»

1970 : Ανάθεση της διαχείρισης του λιμένα στο Ν.Π.Δ.Δ. «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (Ο.Λ.Θ.)

1999 : Μετατροπή του ΟΛΘ σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)

2001 : Εισαγωγή της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών

Επιβατικός Σταθμός "Μακεδονία"

Σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπολικών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης και η εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Οι ακτοπολικές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πολλαπλασιασμό των δρομολογίων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εξυπηρετώντας τους εξής προορισμούς:

- Νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου,
- Δωδεκάνησα και Σάμο,
- Κυκλάδες και Κρήτη,
- Βόρειες Σποράδες.

Η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή (Δίον, Πέλλα, Βεργίνα), αποτελούν πόλους τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς τις στολίζουν μνημεία από διαφορετικές ιστορικές περιόδους (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο). Το Άγιο Όρος με τη μοναστική κοινότητα των 1000 και πλέον ετών αποτελεί μοναδικό μνημείο σε όλο τον κόσμο. Η Χαλκιδική και η Πιερία με την απερίγραπτη φυσική ομορφιά και τις γαλάζιες θάλασσες αποτελούν ασύγκριτους τουριστικούς πόλους.

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μ. από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία» στεγάζεται σε ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen. Με καταστήματα Duty Free, Infokiosk και Wireless Access Points προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε όλους τους επιβάτες.

Ο σταθμός λειτουργεί από το 1987 σε ισόγειο τμήμα νεοκλασικού κτιρίου στην είσοδο του λιμένος και εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια, με προορισμούς σε όλη τη Μεσόγειο.

Για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κριπηδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού, ο οποίος πληρεί τη συνθήκη Σένγκεν.

Στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες συμπεριλαμβάνονται: δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλικεία, καρτοτηλέφωνα, χειράμαξες μεταφοράς αποσκευών, στάση ταξί, χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων, μεγάφωνα αναγγελίας πλοίων, περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών των τουριστικών γραφείων.

Εντός του Επιβατικού Σταθμού θα βρείτε επίσης ένα Infokiosk με οθόνη αφής και πρόσβαση στο Διαδίκτυο καθώς και ένα Σημείο Ασύρματης Πρόσβασης (Wireless Access Point) που δίνει τη δυνατότητα σε όλες τις συσκευές, που είναι εξοπλισμένες με κάρτα 802.11b συμβατή, να συνδεθούν στο Διαδίκτυο. Και οι δύο υπηρεσίες διατίθενται δωρεάν σε όλους τους επιβάτες.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, φυσική διέξοδος της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών:

- Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού
- Νότου-Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε.

- Των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Διαθέτει 600.000 τ.μ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

Φωτογραφίες Επιβατικού Σταθμού



Αεροφωτογραφίες



4.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ



Οργανισμός Λιμένος Πατρών

Σύντομη Ιστορία του Λιμανιού της Πάτρας

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μάρμε το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και τη δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα.

Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική, ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική 'Hambourg American Line' και κυρίως η αυστριακή 'Austro Americana' που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μααρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας -Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον των 40F/B.

Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1928 δημιούργησε την ανάγκη στους Πατρινούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς την θάλασσα ακόμη μια φορά. Σκοπός αυτής της

κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς την θάλασσα. Ακόμα και χωρίς λιμάνι η Πάτρα είχε έντονη κίνηση εμπορικών πλοίων από όλο τον κόσμο. Τα πλοία αυτά εξήγαγαν από την Πάτρα κυρίως σταφίδα αλλά και μετάξι, δέρματα, δημητριακά. Οι Πατρινοί εισήγαγαν οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας αλλά και ζάχαρη, καφέ. Οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες εδραίωσαν το **'λιμάνι' της Πάτρας** ως το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και δημιούργησαν τις πρώτες γραμμές πλοίων που συνέδεαν με δρομολόγια την Πάτρα με την Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη κ.λ.π.

Μια ιστορική απόφαση

Ήταν εμφανέστατη πια η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού το οποίο θα εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στον φυσικό αυτό όρμο της Πάτρας. Έτσι παρά την δυσμενή οικονομική κατάσταση του Δήμου Πατρών αποφασίστηκε να εισηγηθεί ο Νομάρχης στην Γραμματεία Εσωτερικών για την δημιουργία του λιμανιού λόγω αυξημένων εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η **ιστορική απόφαση** πάρθηκε στις **22 Αυγούστου 1836** και ήταν μια αληθινή οικονομική δοκιμασία για τους Πατρινούς. Ύστερα από έντονες διαφωνίες ως προς την πηγή εσόδων για την δημιουργία του νέου λιμανιού, τελικά πραγματοποιείται το πρώτο ξύλινο κομμάτι του μήκους 35 μέτρων.



Απομνημόνιο από της έξοδου



Νέο Λιμάνι-Το Μέλλον

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.



Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού Λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές.

Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη από το 1997 άρχισε η κατασκευή Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1 χλμ. νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το Νέο Λιμάνι θα συνδέεται με την βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Συνοχή / συνεργεία με άλλα έργα

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η ζήτηση από/προς Ιταλία / Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μέχρι το έτος 2 010.

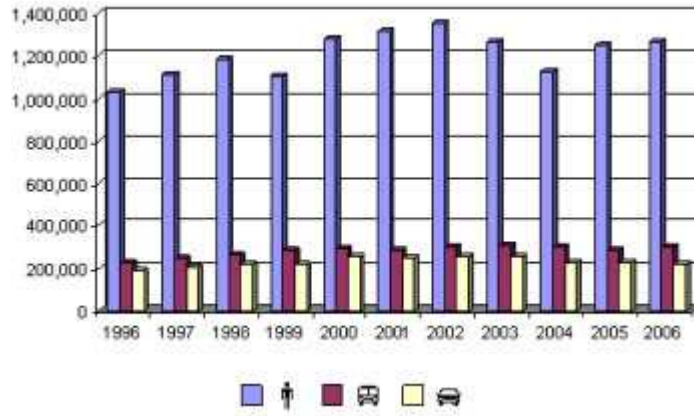
Σκοπιμότητα & αποτελέσματα

Το λιμάνι αποτελεί δυτική πύλη της Χώρας μας και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί σε κατάσταση υπερκορεσμού λόγω της αλματώδους αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως μετά τα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Το προτεινόμενο έργο σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στοχεύει στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρόμων στον άξονα Δύσης - Ανατολής.

Στατιστικά - Διαφημιστικές Δαπάνες

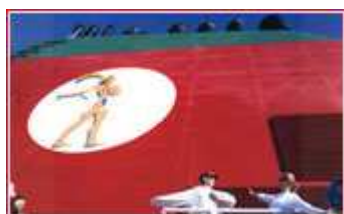
Η παρούσα σελίδα παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία σχετικά με το Λιμάνι της Πάτρας. Το Λιμάνι συγκεντρώνει τη μισή περίπου από τη συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοία. Κατά το διάστημα 1996-2006 διακινήθηκαν από το Λιμάνι της Πάτρας:

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Φ ΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ
1996	1,027,978	224,613	186,232
1997	1,107,073	246,052	202,306
1998	1,182,391	257,562	217,665
1999	1,106,293	284,030	217,297
2000	1,275,987	292,661	251,242
2001	1,315,019	280,689	248,309
2002	1,355,350	296,964	255,626
2003	1,263,124	304,979	249,345
2004	1,125,159	298,833	222,486
2005	1,247,991	283,778	226,269
2006	1,264,274	295,206	216,186



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ



1972

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



1974

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



1976

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



1978

Το **F/B Κνωσός** μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς.

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



1981

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



1985

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



1986

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



1987

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



1988

Το τρίτο πλοίο της **Minoan Lines** στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα είναι γεγονός.

Το **F/B Κίνγκ Μίνως** κάνει ακόμα πιο πλούσια τα δρομολόγια για την Ιταλία και η **Minoan Lines** βάζει πλώρη για την κορυφή.



1990

Μια ακόμα πρωτιά για τη **Minoan Lines**. Δρομολογείται το **F/B Αριάδνη** στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία - Τουρκία ενώνοντας έτσι τα παράλια της Ιονίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη.

Το υπερσύγχρονο **F/B Ν. Καζαντζάκης** δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς και η **Minoan Lines** θέτει νέα δεδομένα ποιότητας στη γραμμή αυτή.



1991

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



1992

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



1993

Είναι η χρονιά που αρχίζει να εφαρμόζεται το πιο φιλόδοξο, για την εταιρεία, επενδυτικό πρόγραμμα. Η ναυπήγηση του πλέον σύγχρονου, σύμφωνα με τις νέες εξελιγμένες προδιαγραφές ασφάλειας, ταχύτητας και πολυτέλειας πλοίου, του **Highspeed Ferry Αρετούσα**, φέρνει τη **Minoan Lines** για μια φορά ακόμη, στην πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων της **ελληνικής ναυτιλίας**.



1994

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



1995

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



1996

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



1997

Το **H/S/F Ίκαρος** στις 5 Μαΐου κατελκύεται στα νερά Νορβηγικών ναυπηγείων και φτάνει στην Ελλάδα μέσα σε κλίμα μεγάλης υπερηφάνειας και ενθουσιασμού.

Την ίδια χρονιά η **Minoan Lines** ιδρύει από κοινού με άλλους Έλληνες εφοπλιστές και επιχειρηματίες τη **Minoan Lines Highspeed Ferries**, και αμέσως δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς - Κυκλάδες το υπερσύγχρονο **Catamaran Ferry Highspeed 1** και το **F/B Αριάδνη**.



1998

Νέο ρεκόρ για τη **Minoan Lines**. Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η καθολική συμμετοχή και εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, συμβάλλει στο σχεδιασμό ακόμα πιο φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων.

Το τρίτο Highspeed Ferry της εταιρείας, το **Πασιφάη** παραδίδεται στη **Minoan Lines** και μαζί με τα H/S/Fs **Ίκαρος** και **Αρετούσα** αντιπροσωπεύουν με 80 δις δρχ. τη μεγαλύτερη επένδυση μέχρι τώρα στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Την ίδια χρονιά ένας ακόμα φιλόδοξος στόχος μπαίνει σε εφαρμογή. Τα ταχύτερα, πολυτελέστερα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο αρχίζουν να κατασκευάζονται στην Ιταλία για λογαριασμό της **Minoan Lines**. Τα **Highspeed Ferries**, **Κνωσός Παλάς** και **Φαιστός Παλλάς** θα μειώσουν την ταχύτητα από τον Πειραιά στο Ηράκλειο σε 6 μόνο ώρες!!! Σχεδιαστής τους; Το διάσημο αρχιτεκτονικό γραφείο "De Jorio".

Οι φιλοδοξίες όμως της εταιρείας "δεν βρίσκουν λιμάνι". Δύο ακόμα ταχύτερα **Highspeed Ferries** για τις γραμμές της Αδριατικής παραγγέλλονται στην Ιταλία.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει ακόμα δύο **Highspeed Ferries**. Τα **Ro-Pax Ferries** που παραγγέλλονται στο ναυπηγείο **Samsung** της Ν. Κορέας θα είναι σε θέση να αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων!!!

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

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



1999

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

Η **AIR GREECE** και η **AEGEAN AIRLINES** συνεργάζονται και δημιουργούν τη μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα.

Η στιγμή της απογείωσης έχει φτάσει για τη **Minoan Lines**. Μετά τη συνεργασία και τελικά συγχώνευση των δύο αεροπορικών εταιριών, τη **Minoan Lines** βρίσκει να κατέχει ένα μεγάλο πακέτο των μετοχών της ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας **AIR GREECE**. Έτσι, η δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο επιβατικό κοινό αποκτά νέα διάσταση.

Παραγγέλλεται ένα ακόμη HIGHSPEED FERRY στα ναυπηγεία SAMSUNG και δύο ακόμη HIGHSPEED FERRIES στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος του επενδυτικού προγράμματος από το 1995, σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.



2000

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

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

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



2001

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

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

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

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

Μετά την παραλαβή του νεότευκτου πλοίου **Highspeed Ferry Festos Palace**, ανακοινώνεται η στρατηγική συνεργασία των **Μινωικών Γραμμών** με τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών της Ιταλίας, **Grimaldi**. Με τη συνεργασία αυτή, οι **Μινωικές Γραμμές** θα επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους, πέρα των γραμμών της Αδριατικής, στο χώρο της Δυτικής Μεσογείου, συνδέοντας τη Δυτική Ιταλία με την Τυνησία σε πρώτη φάση, και στη συνέχεια με Γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου.

Η πορεία των **Μινωικών Γραμμών** προς την επιτυχία συνεχίζεται με την παραλαβή του **Highspeed Ferry Ωκεανός** από τα ναυπηγεία **Samsung**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.



2002

Η **Minoan Lines** συνεχίζοντας το επενδυτικό της πρόγραμμα παραλαμβάνει στις 10 Μαΐου 2002 το **H/S/F Ευρώπη Παλάς** από τα ναυπηγεία **Fincantieri** της Ιταλίας. Πρόκειται για ένα ακόμη υπερσύγχρονο πλοίο, που έρχεται να ενισχύσει τη θέση της εταιρείας στις **γραμμές της Αδριατικής** και να συμβάλλει στην αναβάθμιση της **ελληνικής ακτοπλοΐας** αλλά και στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

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

Με την παραλαβή και του **H/S/F Αριάδνη Παλλάς** ολοκληρώνεται ένα σημαντικό και αξιόλογο επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 νέων πλοίων, συνολικού ύψους 670 εκατ. Ευρώ και η εταιρεία μπαίνει σε μία νέα περίοδο, έχοντας ανανεώσει πλήρως το στόλο της με νεότευκτα πλοία, που συνδυάζουν τις μεγάλες ταχύτητες με την **άνεση και την πολυτέλεια στα ταξίδια**.

Στις 31.5.2002 ξεκίνησε τα δρομολόγια του το **H/S/F Αριάδνη Παλλάς** πρώην **Ωκεανός** στη νέα γραμμή ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΛΤΑ - ΤΥΝΗΣΙΑ, που επεκτείνεται η **Minoan Lines** σε συνεργασία με τον Ιταλικό όμιλο **Grimaldi**.

2003

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

Με στόχο την πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, η εταιρία υλοποίησε μέσα στο 2003 δύο νέες, πρωτοποριακές και άκρως πελατοκεντρικές υπηρεσίες: **τις κρατήσεις και πληρωμή εισιτηρίου μέσω τηλεφώνου και την κράτηση μέσω Internet**.

Τον Αύγουστο του 2003 η **Minoan Lines** πιστοποιήθηκε σε όλα τα πλοία νέας τεχνολογίας, με το σύστημα υγιεινής και ασφάλειας τροφίμων HACCP, στο πλαίσιο των μέτρων που εφαρμόζονται, προκειμένου να προστατευτεί η υγιεινή των τροφίμων και κατά συνέπεια να διασφαλιστεί και να βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στους επιβάτες μέσα στα πλοία της εταιρίας. Η **Minoan Lines** είναι η μοναδική εταιρία στον κλάδο που έχει πιστοποιηθεί με το σύστημα αυτό.

2004

Με ιδιαίτερη επιτυχία η διοίκηση της **Minoan Lines**, εφαρμόζοντας αυστηρά τη στρατηγική που έχει χαράξει, κατάφερε να πετύχει θεαματική αύξηση στη λειτουργική κερδοφορία καθώς και εντυπωσιακή βελτίωση σε όλους τους χρηματοοικονομικούς δείκτες. Έχοντας πρωταρχικό μέλημα την καλύτερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού η **Minoan Lines** υλοποιεί ένα καινοτόμο πελατοκεντρικό πρόγραμμα τακτικών επιβατών με την ονομασία «**Minoan Ev Πλω**». **The Minoan Lines Club!** Επικεντρώνοντας τις επιχειρηματικές δραστηριότητές στον αμιγώς ναυτιλιακό τομέα η εταιρία συμφώνησε την πώληση της συμμετοχής της στην Αεροπορία Αιγαίου (Aegean). Αύξηση της συμμετοχής της **Minoan Lines** σε 33,31% με αγορά μετοχών της Hellas Flying Dolphins



F/B "ELEFTHERIOS VENIZELOS"	
Προώθηση	40.000 ίπποι
Ταχύτητα	22 κόμβοι
Μήκος	176 m.
Πλάτος	29 m.
Επιβάτες	2.500
Οχήματα	1.100
Ανέσεις	Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Piano Bar / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Telex-telefax



F/B "ARIADNE"	
Ταχύτητα	27,5 knots
Μήκος	196 m.
Πλάτος	27 m.
Επιβάτες	1.845
Οχήματα	560
Ανέσεις	Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Piano Bar / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Telex- telefax



F/B "KRITI I"

Προώθηση	32.000 ίπποι	
Ταχύτητα	23 κόμβοι	
Μήκος	191.8 m.	
Πλάτος	29.44 m.	
Επιβάτες	1.600	
Οχήματα	1.200	
Ανέσεις	Κάμπινγκ στο πλοίο / Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Telex - Telefax	


F/B "ΛΑΤΟ"

Προώθηση	28.000 ίπποι	
Ταχύτητα	22 κόμβοι	
Μήκος	188 m.	
Πλάτος	24 m.	
Επιβάτες	2.000	
Οχήματα	850	
Ανέσεις	Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Τέλεξ - Τέλεφαξ	

F/B "LEFKA ORI"		
Προώθηση	35.600 ίπποι	
Ταχύτητα	25 κόμβοι	
Μήκος	192 m.	
Πλάτος	27 m.	
Επιβάτες	1.600	
Οχήματα	1.100	
Ανέσεις	Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Piano Bar / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Telex - Telefax	

F/B "LISSOS"		
Προώθηση	20.000 ίπποι	
Ταχύτητα	20 κόμβοι	
Μήκος	165 m.	
Πλάτος	26.5 m.	
Επιβάτες	1.900	
Οχήματα	600	
Ανέσεις	Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Disco / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα Duty free / Πισίνα / παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχές μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Τέλεξ - Τέλεφαξ	

F/B "SOFOKLES V"

Προώθηση	35.600 ίπποι	
Ταχύτητα	25 κόμβοι	
Μήκος	192 m.	
Πλάτος	27 m.	
Επιβάτες	1.600	
Οχήματα	1.100	
Ανέσεις	<p>Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Piano Bar / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό Κέντρο / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Περιοχή μη καπνίσματος / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Κλιματισμός / Τέλεξ - Τέλεφαξ</p>	

F/B "HELLENIC SPIRIT"

Προώθησ η	69.000 ίπποι	
Ταχύτητα	32 κόμβοι	
Μήκος	204 m.	
Πλάτος	25,8 m.	
Επιβάτες	1.850	
Οχήματα	1.100	
Ανέσεις	<p>Κάμπινγκ στο πλοίο / Εστιατόριο / Self service / Bar cafe / Piano Bar / Disco / Καζίνο / Ηλεκτρονικά τυχερά παιχνίδια / Βίντεο-TV / Εκκλησία / Κατάστημα-Duty free / Πισίνα / Παιχνιδούπολη / Ιατρικό κέντρο / Περιοχή μη καπνίσματος / Καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες / Κυλιόμενες σκάλες / Ανελκυστήρες / Σταθεροποιητές / Κλιματισμός / Telex - Telefax</p>	



ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΝΓ

ΕΛΛΑΔΑ-ΙΤΑΛΙΑ / ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΔΑ

ΠΑΤΡΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΜΠΑΡΙ (και αντίστροφα)

Φωτογραφίες



ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΥ

ΕΛΛΑΔΑ-ΙΤΑΛΙΑ / ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΔΑ

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΜΠΡΙΝΤΕΖΙ (και αντίστροφα)

Φωτογραφίες



ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α

ΕΛΛΑΔΑ

ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Φωτογραφίες



ΠΗΝΕΛΟΠΗ

ΕΛΛΑΔΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ/ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Β.ΑΙΓΑΙΟ

Φωτογραφίες



ΚΑΡΕΤΑΝ ALEXANDROS

ΙΤΑΛΙΑ -ΑΛΒΑΝΙΑ / ΑΛΒΑΝΙΑ-ΙΤΑΛΙΑ

ΜΙΡΙΝΤΕΖΙ-ΑΛΒΑΝΙΑ(και αντίστροφα)



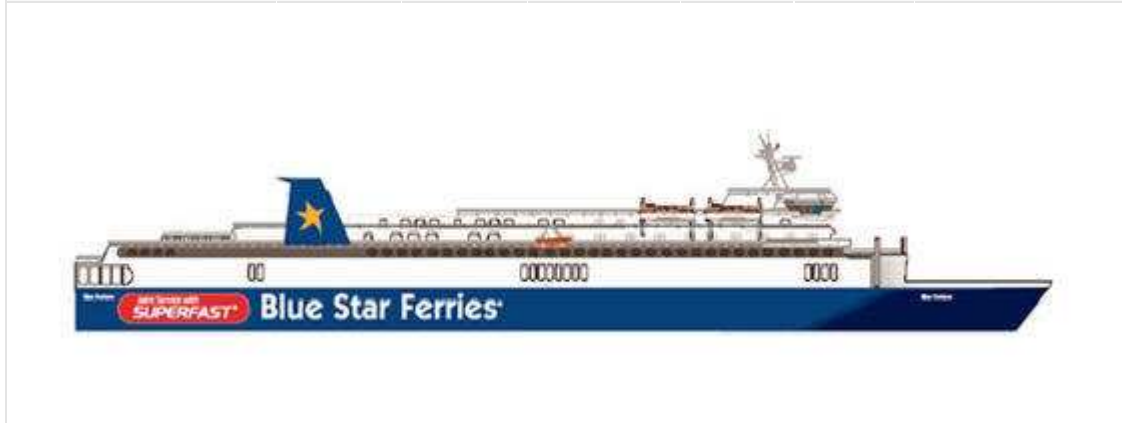
SUPERFAST V,VI	Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα (kn)	Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
Κατασκευασμένα στη Γερμανία το 2001	1.595	1.000	28,9	203,9	25	10



SUPERFAST XI,XII	Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα (kn)	Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
Κατασκευασμένα στη Γερμανία το 2001	1.639	900	31,25	199,9	25	10



Blue Horizon	Επιβάτες	Οχήματα	Ταχύτητα (kn)	Μήκος (m)	Πλάτος (m)	Καταστρώματα
Κατασκευασμένα στην Ιαπωνία	1.500	900	23	187,13	27	9



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

6.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Οι κρουαζιέρες κατατάσσονται σε **Παραθερισμού (Resort)** , **Πολυτελείς-Αναψυχής (Deluxe-Luxury)**, **Περιπέτειας-Εξωτικές(Adventure-Exotic)**

Οι κρουαζιέρες παραθερισμού αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των ταξιδιών των εταιρειών Carnival Cruise Lines, Norwegian Cruise Lines, Royal Caribbean Cruise Lines, που αποτελούν και τους ηγέτες στην κατηγορία αυτή.

Οι κρουαζιέρες παραθερισμού χαρακτηρίζονται από τα εξής στοιχεία:

- Τα πλοία είναι μεγάλα: 1000-2000 και πλέον επιβάτες.
- Το φαγητό και τα ποτά είναι άφθονα, όχι όμως πάντα κατηγορίας γουρμέ.
- Οι προορισμοί είναι συνήθως περιοχές με ευχάριστα ζεστό κλίμα.
- Η αγορά είναι έντονα τμηματοποιημένη και διαφοροποιημένη, όπως για παράδειγμα οικογένειες με παιδιά και εισοδηματίες.
- Δίνεται έμφαση σε δραστηριότητες πάνω στο πλοίο, όπως ψυχαγωγία, αερόμπικ και μπίνγκο.
- Τα δρομολόγια είναι σύντομα, 3-7 ημερών.

Οι **πολυτελείς** κρουαζιέρες χαρακτηρίζονται από τα εξής στοιχεία:

- Υψηλό επίπεδο προσωπικής εξυπηρέτησης.
- Η δυναμικότητα κυμαίνεται από 125 έως 950 επιβάτες.
- Τα γεύματα είναι πολυτελή με κρυστάλλινα ποτήρια και πιάτα από λεπτή πορσελάνη.
- Οι καμπίνες είναι συνήθως σουίτες.
- Τα δρομολόγια διαρκούν 14 ημέρες ή και περισσότερο, φθάνοντας μερικές φορές και τον ένα μήνα.
- Η ψυχαγωγία αποτελείται από κλασική μουσική, παραστάσεις και εκπαιδευτικές διαλέξεις.
- Υπάρχει υψηλή αναλογία προσωπικού ανά πελάτη.

Οι **κρουαζιέρες περιπέτειας ή εξωτικές** χαρακτηρίζονται από τα εξής στοιχεία:

- Αναζητούν μικρούς ορμίσκους και επιτρέπουν στους πελάτες να βαδίσουν στα αβαθή της παραλίας.
- Προσφέρεται η εκπαίδευση ως τμήμα της διασκέδασης από εκπαιδευτές με ειδικευση σε διάφορους τομείς, καλύπτοντας θέματα σχετικά με το ταξίδι.
- Τα πλοία μπορεί να είναι μικρότερα και πιο παλιά ή να ήταν προηγουμένως κρουαζιερόπλοια παραθερισμού.
- Τα λιμάνια που επισκέπτονται είναι ασυνήθιστα.
- Ο τουριστικές αγορές και τα αξιοθέατα δεν έχουν τόση σημασία όσο η εξερεύνηση των νέων τόπων και η αναζήτηση νέων εμπειριών
- Τα γεύματα είναι βασικού τύπου, με μικρή σχετικά ποικιλία.
- Οι επιβάτες είναι πιο ηλικιωμένοι και καλύτερα μορφωμένοι. Πολλοί, είναι επαγγελματίες και ενδιαφέρονται για το περιβάλλον ή άλλα διεθνή θέματα.

6.2 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ – ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων είναι νέα και βασίζεται στους ανθρώπους εκείνους που αποφασίζουν να συμμετάσχουν σε μία κρουαζιέρα για πρώτη φορά. Αντίθετα με την αγορά των άλλων ταξιδιωτικών υπηρεσιών, οι περισσότεροι υποψήφιοι πελάτες έχουν ελάχιστη εμπειρία όταν αγοράζουν μία κρουαζιέρα. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι τουριστικοί πράκτορες που πουλάνε τις κρουαζιέρες, μπορεί να έχουν ακόμη σχετική κατάρτιση ή πείρα σχετικά με αυτές.

Η ανάγκη πληροφόρησης πριν την αγορά μίας κρουαζιέρας στη βιομηχανία αυτή, είναι ίσως εντονότερη από κάθε άλλο τομέα της τουριστικής βιομηχανίας. Πληροφορίες σχετικά με τις κρουαζιέρες και τα πλοία μπορούν να βρεθούν σε εκδόσεις, όπως το *The complete handbook to cruising* από την Διεθνή Ένωση Επιβατών Κρουαζιερόπλοιων. Τα βιβλία αυτά αξιολογούν τα πλοία και δίνουν συμβουλές στους επιβάτες. Άλλες εκδόσεις περιλαμβάνουν το *The Ocean Ferrylines of Europe: The Southern Seas International*, το οποίο καταγράφει τις κρουαζιέρες με πολυτελείς μαούνες σε κανάλια, τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις υπηρεσίες *fairly boat* (επιβατηγά και φορτηγά) και τα λιμάνια, το *The World-Wide Cruise and Shipline Guide*, που εκδίδονται από τις εκδόσεις OAG. Το *Fort's Freighter Travel Guide*, το οποίο καλύπτει όλες τις υπηρεσίες φερρυμπότ στον κόσμο.

Για πολλά χρόνια, οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων προτιμούσαν να ξοδεύουν το μεγαλύτερο μέρος του διαφημιστικού τους προϋπολογισμού προσπαθώντας να προσελκύσουν τα τουριστικά γραφεία και όχι τους καταναλωτές. Σήμερα, οι εταιρείες δαπανούν εκατομμύρια δολάρια για την προβολή στους καταναλωτές μέσω της τηλεόρασης, των εφημερίδων και άλλων επιλεγμένων μέσων μαζικής επικοινωνίας. Παρά τις εντεινόμενες προσπάθειες μάρκετινγκ, πολύ καταναλωτές εξακολουθούν να αμφιταλαντεύονται εξ αιτίας της μεγάλης ποικιλίας σε διαθέσιμα προϊόντα κρουαζιέρων και λόγω της ομοιότητας των ονομασιών.

6.3 ΠΡΟΒΟΛΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Ταξιδέψτε με πολυτελή κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα και στην μεσόγειο. Ταξίδια από το Γιβραλτάρ έως και την Αίγυπτο και την Κωνσταντινούπολη!!.



Θησαυροί της Μεσογείου

8/9ήμερη αναχώρηση

με το κρουαζιερόπλοιο CORAL

8/9-ήμερη κρουαζιέρα από τη Γένοβα (Ιταλία) προς Μασσαλία (Γαλλία), Πάλμα ντι Μαγιόρκα, Αλμερία (Γρανάδα / Ισπανία), Μάλαγα (Ισπανία), Ταγγέρη (Μαρόκο), Γιβραλτάρ, Ίμπιζα (Ισπανία), Βαρκελώνη (Ισπανία), Γένοβα (Ιταλία).



Θησαυροί της Μεσογείου

8/9ημερη "Πασχαλινή αναχώρηση "

από 25 Απριλίου έως 3 Μαΐου

με το κρουαζιερόπλοιο CORAL

8/9-ήμερη κρουαζιέρα από τη Γένοβα (Ιταλία) προς Μασσαλία (Γαλλία), Πάλμα ντι Μαγιόρκα , Αλμερία (Γρανάδα / Ισπανία), Μάλαγα (Ισπανία), Ταγγέρη (Μαρόκο), Γιβραλτάρ, Ίμπιζα (Ισπανία), Βαρκελώνη (Ισπανία), Γένοβα (Ιταλία).



Κρουαζιέρες από Πειραιά

3/4/7/10ήμερες αναχωρήσεις από Πειραιά

προς τα νησιά του Αιγαίου την Τουρκία την Αίγυπτο και την Ιταλία.

Επιλέξτε την κρουαζιέρα που σας ενδιαφέρει... ανάλογα με το κρουαζιερόπλοιο που επιθυμείτε να ταξιδέψετε...

»Aegean Pearl

»Aquamarine

»Blue Monarch

»Carribbean Princess

»Coral

»Coral Princess

»Costa Allegra

»Costa Atlantica

»Costa Classica

»Costa Concordia

»Costa Europa

»Costa Fortuna

»Costa Magica

»Costa Marina

»Costa

»Costa Romantica

Mediterranea

<u>»Costa Serena</u>	<u>»Cristal</u>	<u>»Crown Princess</u>	<u>»Crystal Serenity</u>
<u>»Crystal Symphony</u>	<u>»Dawn Princess</u>	<u>»Diamond Princess</u>	<u>»Emerald</u>
<u>»Golden Princess</u>	<u>»Grand Princess</u>	<u>»Island Princess</u>	<u>»Norwegian Crown</u>
<u>»Norwegian Dawn</u>	<u>»Norwegian Dream</u>	<u>»Norwegian Gem</u>	<u>»Norwegian Jade</u>
<u>»Norwegian Jewel</u>	<u>»Norwegian Majesty</u>	<u>»Norwegian Pearl</u>	<u>»Norwegian Spirit</u>
<u>»Norwegian Star</u>	<u>»Norwegian Sun</u>	<u>»Ocean Countess</u>	<u>»Orient Queen</u>
<u>»Pacific Princess</u>	<u>»Pride of Aloha</u>	<u>»Pride of America</u>	<u>»Pride of Hawaii</u>
<u>»Queen Elizabeth 2</u>	<u>»Queen Mary 2</u>	<u>»Queen Victoria</u>	<u>»Regal Princess</u>
<u>»Sapphire</u>	<u>»Sapphire Princess</u>	<u>»Sea Princess</u>	<u>»Star Princess</u>
<u>»Sun Princess</u>	<u>»Tahitian Princess</u>		

Επιλέξτε την κρουαζιέρα που σας ενδιαφέρει... ανάλογα με τον προορισμό που επιθυμείτε να ταξιδέψετε...

» [Ελληνικά νησιά και Τουρκία](#)

▪ [Αιγαιοπελαγίτικη Εξόρμηση](#) ▪ [Αιγαιοπελαγίτικο Πανόραμα](#) ▪ [ΚοσμοΠολίτικο Αιγαίο](#) ▪ [Αιγαιοπελαγίτικη Εξερεύνηση](#) ▪ [Αιγαιοπελαγίτικο Πανόραμα 2](#) ▪ [Ancient Mediteranean](#) ▪ [Aegean Classic](#) ▪ [Aegean Discovery](#)

» [Μαύρη Θάλασσα](#)

▪ [Crimean Coasts](#)

» [Δυτική Μεσόγειος](#)

▪ [Θησαυροί της Μεσογείου](#) ▪ [Barcelona & Western Mediterranean](#) ▪ [Mediterranean Magic](#) ▪ [Riviera Highlights](#) ▪ [Riviera Rendezvous](#) ▪ [North African Odyssey](#) ▪ [Mediterranean Explorer](#) ▪ [Mediterranean Mosaic](#) ▪ [Mediterranean Delights](#) ▪ [Jewels of The Mediterranean \(V812\)](#) ▪ [Classical Mediterranean \(QV\)](#) ▪ [Legends of the Mediterranean \(QV\)](#) ▪ [Greek Isles & Aegean Shores](#) ▪ [Connoisseurs Mediterranean](#) ▪ [Mediterranean Adventure \(QE2\)](#) ▪ [Mediterranean Splendour](#) ▪ [Taste of The Mediterranean I \(QE2\)](#) ▪ [Mediterranean Sojourn \(QE2\)](#)

✦ Δυτική Μεσόγειος και Κανάρια Νησιά

- Canary Islands ■ Canary Islands I ■ Canary Islands Splendour ■ Atlantic Isles Idyll

✦ Νορβηγικά Φιορδ

- Land Of The Midnight Sun ■ Norwegian Wonders ■ Norwegian Fjords ■ Norwegian Fjords (V806) ■ Voyage of the Vikings (QV) ■ Lands of Fire & Ice (QE2)

✦ Βαλτική

- Baltic Capitals II ■ Baltic Capitals ■ Russian Rendezvous (V807) ■ Κρουαζιέρα στη Βαλτική

✦ Καραϊβική

- Miami & Eastern Caribbean ■ Eastern Caribbean - Roundtrip Fort Lauderdale ■ Eastern Caribbean I - Roundtrip Fort Lauderdale ■ Western Caribbean Roundtrip Fort Lauderdale ■ Connoisseur Caribbean ■ Panama & The Caribbean ■ Caribbean Adventure (QM) ■ Southern Caribbean Calypso (M844) ■ Southern Caribbean Calypso ■ Caribbean Celebration (M901)

✦ Αλάσκα και Καναδάς

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

✦ Νότιος Αμερική

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

✦ Υπερατλαντικά Ταξίδια

- Westbound Transatlantic ■ Eastbound Transatlantic ■ Spring Adventure

✦ Παγκόσμιες Κρουαζιέρες

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

✦ Υπόλοιποι Προορισμοί

- Hawaiian Islands ■ The Beauties of Hawaii ■ Waikiki & Volcanoes ■ Polynesia & Cook Islands ■ Caribbean Celebration ■ Summer Splendours ■ Autumn Sojourn ■ Splendours of the Autumn ■ Autumn Colours (QE2)

✦ Δαλματικές Ακτές και Βενετία

Δεν βρέθηκαν σχετικές κρουαζιέρες

✦ Ανατολική Μεσόγειο

- Ancient Treasures ■ Θησαυροί της Φαραώ ■ Ancient Wonders ■ 3 Continents - 5 Countries
- Ancient Wonders of the Mediterranean I ■ Ancient Wonders of the Mediterranean II

6.4 ΜΕΓΑΛΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ



Aegean Pearl



Aquamarine



Blue Monarch



Carribbean Princess



Coral



Coral Princess



Costa Allegra



Costa Atlantica



Costa Classica



Costa Concordia



Costa Europa



Costa Fortuna



Costa Magica



Norwegian Majesty



Costa Mediterranea



Costa Romantica



Costa Serena



Cristal



Norwegian Star



Norwegian Sun



Ocean Countess



Orient Queen



Pacific Princess



Pride of Aloha



Pride of America



Pride of Hawaii



Queen Elizabeth



Queen Mary 2



Queen Victoria



Regal Princess



Sapphire



**Sapphire
Princess**



Sea Princess



Star Princess



Sun Princess



Tahitian Princess



Crown Princess



Crystal Serenity



Norwegian Pearl



Dawn Princess



**Diamond
Princess**



Emerald



Golden Princess



Grand Princess



Island Princess



**Norwegian
Crown**



Norwegian Dawn



**Norwegian
Dream**



Norwegian Gem



Norwegian Jewel



Norwegian Spirit

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΜΕΡΟΣ Α: ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

7.1 «ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ»

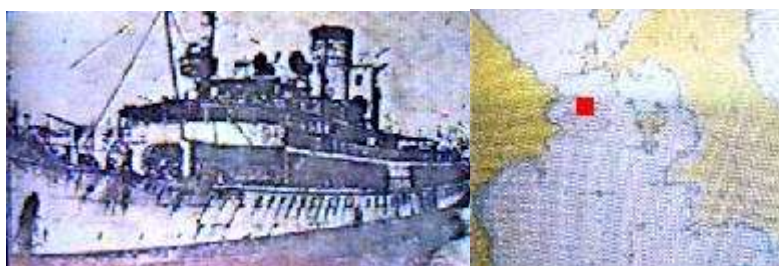


Ο «Βρετανικός», το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο παγκοσμίως, ο αδερφός του «Τιτανικού», βυθίστηκε 21 Νοεμβρίου 1916, ημέρα Τρίτη, ακριβώς έξω από το λιμάνι της Κέας. Τότε εχρησιμοποιείτο ως πλωτό νοσοκομείο σε εκστρατεία, κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου. Στην πραγματικότητα δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ ως υπερωκεάνιο γραμμής.

Η βύθισή του ήταν αποτέλεσμα μιας έκρηξης που δεν διαπιστώθηκε μέχρι σήμερα από τι προήλθε. Πιθανώς торπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο.

Τότε χάθηκαν πολλές εκατοντάδες άτομα.

7.2 «ΧΕΙΜΑΡΡΑ»



Το πιο πολύνεκρο, μετά το 1940, ναυάγιο στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο έγινε στις 20-1-1947.

Είναι το ναυάγιο του ατμοπλοίου «ΧΕΙΜΑΡΡΑ» που έγινε ξημερώματα της μέρας αυτής στον Ευβοϊκό κόλπο, κοντά στη νησίδα «Γαΐδαρος». Είναι από τα λιγότερο γνωστά, δεδομένου ότι έγινε κατά την περίοδο του εμφυλίου.

Από τους 612 επιβάτες του πνίγηκαν 391 και διασώθηκαν 221. Ανάμεσα στους διασωθέντες και ο διατελέσας δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Ντίνος Κοσμόπουλος.

Ανάμεσα στους πνιγέντες ο φωτορεπόρτερ της Νίκης του 40, Ακερμανίδης, ο διατελέσας Δήμαρχος Πόρου Δημήτριος Αριστ. Σαμπάνης, μέλη της φρουράς του τότε διαδόχου, πολιτικοί εξόριστοι και άλλοι.

Μέχρι σήμερα δεν έχει διευκρινιστεί αν το πλοίο προσέκρουσε σε μαγνητική θαλάσσια νάρκη, αν έγινε σαμποτάζ, ή αν λόγω της ομίχλης που επικρατούσε, έπεσε στα βράχια.

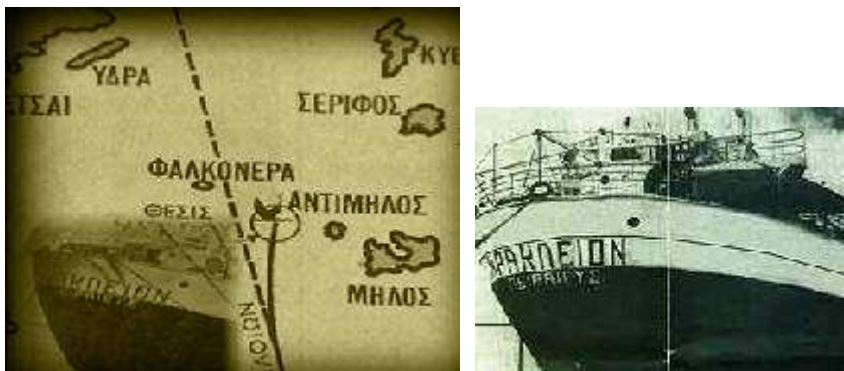
Το πλοίο προερχόταν από τις γερμανικές επανορθώσεις προς την Ελλάδα, και το εκμεταλλευόταν το Ελληνικό Δημόσιο.

Για την απώλεια του πλοίου το Ελληνικό Δημόσιο εισέπραξε 70.000 λίρες Αγγλίας από την Ασφάλεια.

Στη δίκη που έγινε ο β πλοίαρχος Μπέρτολς τιμωρήθηκε με φυλάκιση είκοσι μηνών και ο α πλοίαρχος Μπελέσης με φυλάκιση 15 μηνών με αναστολή.

Ο τότε Ποριώτης Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Θεόδωρος Κιζάνης τους τιμώρησε με στέρηση του διπλώματος, 9 μήνες τον πλοίαρχο και έξι μήνες τον ύπαρχο. Μικρότερες ποινές επέβαλε σε μηχανικούς.

7.3 «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»



8 Δεκεμβρίου 1966.

Μία από τις μεγαλύτερες τραγωδίες των μεταπολεμικών ετών που είδαν οι ελληνικές θάλασσες εκτυλίχτηκε στα ανοιχτά του Αιγαίου, κοντά στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, για να βυθίσει στην οδύνη τα Χανιά, αλλά και όλη την Ελλάδα, που θρήνησαν το χαμό των εκατοντάδων ανθρώπων.

Διακόσιοι σαράντα επτά άνθρωποι χάθηκαν στην παγωμένη θάλασσα, ενώ μόλις 47 ανασύρθηκαν ζωντανοί.

Ανάμεσα σ αυτούς που χάθηκαν και η φοιτήτρια Αλκηστις Αγοραστάκη, που έσωσε πολλούς, αλλά η ίδια, τελικά, πνίγηκε.

Το πλοίο του Τυπάλδου «Ηράκλειον» απέπλευσε στις 7,20 μ.μ. της 8ης Δεκεμβρίου 1966 από το λιμάνι της Σούδας με προορισμό τον Πειραιά.

Στη βραχονησίδα Φαλκονέρα, στο μέσο περίπου της διαδρομής από τη Σούδα προς τον Πειραιά, στα όρια του Κρητικού με το Μυρτώο Πέλαγος, η σφοδρή θαλασσοταραχή αρχίζει να προμηνύει την καταστροφή. Το "Ηράκλειο" κλυδωνίζεται πλέον επικίνδυνα. Ένα μεγάλο φορτηγό ψυγείο προσκρούει με δύναμη στα πλαϊνά του πλοίου, καθώς έχει τοποθετηθεί εγκάρσια στο γκαράζ, και χωρίς - όπως κατέθεσαν εκ των υστέρων και μέλη του πληρώματος - να έχουν ληφθεί όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφαλή πρόσδεσή του.

Στις 2 τα ξημερώματα το φορτηγό ψυγείο από τους κλυδωνισμούς σπάει σαν καταπέλτης τη δεξιά από τις δύο πόρτες οχημάτων του πλοίου, προκαλώντας ρήγμα 17 τ.μ. Η εισροή των υδάτων είναι συνεχής. Τα λεπτά κυλούσαν και οι μανούβρες του καπετάνιου δεν έφερναν αποτέλεσμα - σύμφωνα πάντα με τις καταθέσεις όσων μελών του πληρώματος διασώθηκαν - κι έτσι το πλοίο οδηγήθηκε γρηγορότερα στη βύθιση.

Τέσσερα σήματα κινδύνου από τον ασυρματιστή του πλοίου έφτασαν στον παράκτιο σταθμό της Βάρης...

7.4 « ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ»

1983.- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Χρυσή Αυγή» του Αυγουστή Πολέμη, βυθίζεται προκαλώντας τον θάνατο 28 ανθρώπων. Η ΔΑΝ ζήτησε την απόδοση ευθυνών στον πλοίαρχο, τον Α' μηχανικό, την πλοιοκτήτρια εταιρεία, έναν άνδρα του Λιμενικού Σώματος και την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

7.5 ΑΛΛΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

1991.- Το επιβατηγό - τουριστικό «Πήγασος» καίγεται στη Βενετία, χωρίς ευτυχώς να υπάρξουν θύματα. Σύμφωνα με τη ΔΑΝ τα αίτια του δυστυχήματος παραμένουν ανεξακριβωτα.

1991.- Το Ελληνικό επιβατηγό - τουριστικό «Ωκεανός» βυθίζεται στο ακρωτήριο της Καλής ελπίδος -Ν.Αφρική. Η ΔΑΝ ζήτησε την απόδοση ευθυνών για αμέλεια στον πλοίαρχο, τον υποπλοίαρχο, τους Α' και Β' μηχανικούς. Άγνωστη παραμένει η εξέλιξη της υπόθεσης.

1995.- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Θεόφιλος» προσκρούει στην προβλήτα του λιμανιού της Χίου κατά τη διάρκεια των χειρισμών πρόσδεσης. Η ΔΑΝ ζητεί απόδοση ευθυνών για αμέλεια του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού.



1996.- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ποσειδών Εξπρές» προσκρούει σε ύφαλο έξω από το λιμάνι της Πάρου. Ύστερα από εισροή υδάτων το πλοίο βυθίζεται. Η ΔΑΝ ζητεί απόδοση ευθυνών στον πλοίαρχο του πλοίου και στον πλοίαρχο του «Ναϊάς», θεωρώντας πως ήταν συνυπεύθυνος για την πρόσκρουση, καθώς και στον Α' μηχανικό και τους νηογνώμονες που παρακολουθούσαν τον πλοίο. Άγνωστο ποιοι τιμωρήθηκαν τελικά.

1996.- Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Πήγασος» προσκρούει στη βραχονησίδα Πάτροκλος στον Σαρωνικό. Η ΔΑΝ ζητεί την απόδοση ευθυνών για αμέλεια του πλοίαρχου, του υποπλοίαρχου.

1999.- Τα αμπάρια του «Σούπερφαστ Φέρις III» πιάνουν φωτιά, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 14 Κούρδοι λαθρομετανάστες. Η υπόθεση εκκρεμεί.

7.6 «ΣΑΜΙΝΑ»



26 Σεπτεμβρίου 2000, γίνεται το ναυάγιο του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου "Εξπρές Σαμίνα" στην Πάρο, στη θαλάσσια περιοχή πόρτες, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους 80 επιβάτες και μέλη του πληρώματός του.

7.7 «SEA DIAMOND»



Το κρουαζιερόπλοιο "Sea Diamond" προσκρούει σε ξέρα έξω από τη Σαντορίνη 5/4/07 και την επομένη βυθίζεται, λόγω εισροής υδάτων. Σώζονται 1386 άτομα, επιβάτες και πλήρωμα, εκτός από δύο ένα 45χρονο Γάλλο και τη 16χρονη κόρη του. Τραγική ειρωνεία: η γυναίκα του και ο γιος του σώθηκαν.

ΜΕΡΟΣ Β: ΝΑΥΑΓΙΑ ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Σαν πλοία έγραψαν ιστορία για την πολεμική τους ισχύ, το μέγεθος τους, τη γλιδή που προσέφεραν και τις τεχνολογικές τους καινοτομίες. Αργά ή γρήγορα όμως βρέθηκαν στο πυθμένα των θαλασσών τροφοδοτώντας το μύθο που είχαν δημιουργήσει με δοξασίες και παραδοξολογίες.

7.1 «MARY ROSE»





Ναυπηγημένο μεταξύ 1509 και 1511, το Mary Rose ήταν ένα από τα πρώτα πλοία του Βασιλικού Ναυτικού με τη δυνατότητα να βάλει ομοβροντίες. Ήταν το αγαπημένο πλοίο του Ενρίκου Ζ και σηματοδότησε την αλλαγή του βρετανικού στόλου από τα μεσαιωνικά πλωτά φρούρια στις γαλέρες που κυριάρχησαν επί Ελισάβετ Α. Στις 19 Ιουλίου 1545, ο Ενρίκος Ζ βρισκόταν στο Σάουθσι για να παρακολουθήσει τον απόπλου του Mary Rose που θα συμμετείχε σε ναυμαχίες εναντίον γαλλικών καταδρομικών. Αντίθετα, αυτό που παρακολούθησε ήταν μια καταστροφή. Το βαρύ σκάφος πήρε κλίση εξαιτίας των δυνατών ανέμων, άρχισε να παίρνει νερό από τις κάτω πόρτες των κανονιών και σύντομα αναποδογύρισε. Από τα 700 μέλη του πληρώματος μόνο τα 40 επιβίωσαν. Οι επιχειρήσεις ανέλκυσης ξεκίνησαν την ίδια χρονιά ανασύροντας κάποια από τα κανόνια, τα κατάρτια και τα πανιά αλλά σταμάτησε το 1550 αφού το πλοίο είχε ήδη καλυφθεί από τη λάσπη που θα το διατηρούσε στους επόμενους αιώνες. Η πρώτη σύγχρονη προσπάθεια για την εξερεύνηση του

ναυαγίου έγινε στα μέσα του 1960 από την ομάδα του Αλεξάντερ Μακ Κι. Το 1982, περίπου εξήντα εκατομμύρια παρακολούθησαν την ανέλκυση του Mary Rose ζωντανά στην τηλεόραση. Σήμερα το πλοίο βρίσκεται σε διαδικασία συντήρησης και ψεκάζεται με ειδικά χημικά για να εμποδιστεί η διάβρωση του ξύλου. Η διαδικασία θα ολοκληρωθεί εντός του 2008 και μετά θα υποστεί μια διαδικασία αργής ξήρανσης. Μέχρι τότε οι επισκέπτες του ιστορικού ναυπηγείου του Πόρτσμουθ μπορούν να θαυμάσουν τη Mary Rose που εκτίθεται σε γυάλινη προθήκη.

7.2 «TITANIC»

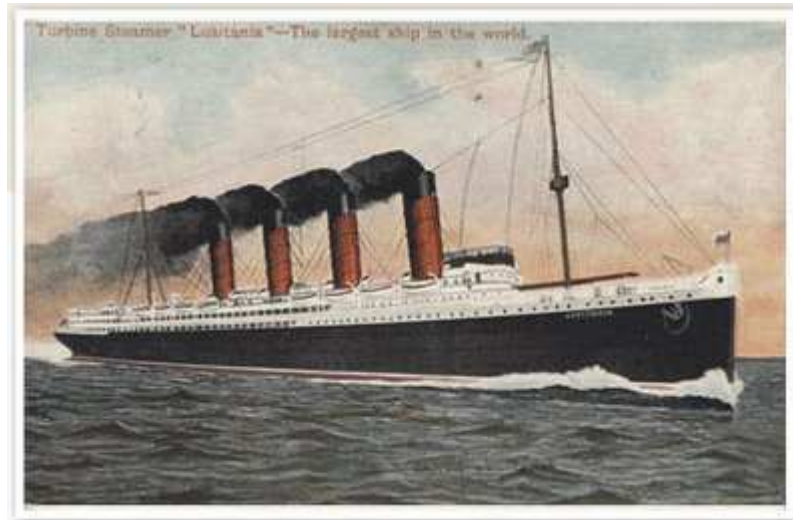


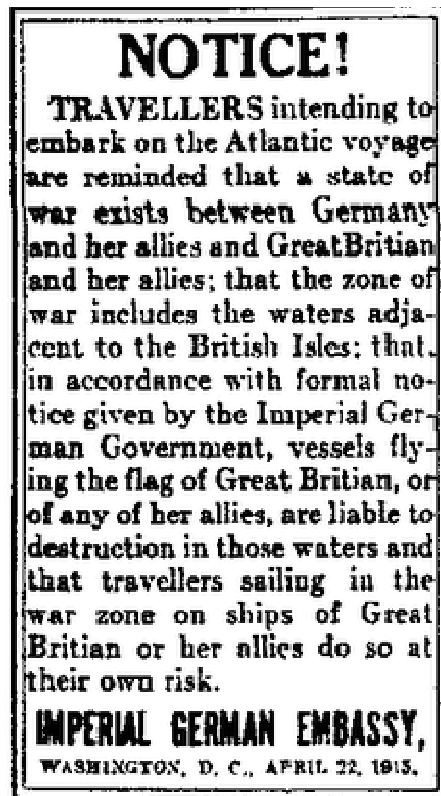


Το πιο διάσημο ναυάγιο του κόσμου, ο Τιτανικός, της White Star Line, κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Harland και Wolff της Ιρλανδίας μεταξύ 1909 και 1911. Μνημείο πολυτέλειας για την εποχή του, διέθετε γυμναστήριο, πισίνες, γήπεδο σκουός και χαμάμ ενώ είχε συνολικό εκτόπισμα 46,328 τόνων. Αν και είχε χαρακτηριστεί ως «αβύθιστο», ο Τιτανικός ναυάγησε μετά από σύγκρουση με παγόβουνο στις 15 Απριλίου 1912, πριν ολοκληρώσει το παρθενικό του ταξίδι. Από τους συνολικά 2,208 επιβαίνοντες επιβίωσαν μόνο 712. Εξαιτίας του υψηλού προφίλ των επιβατών της πρώτης θέσης, το ναυάγιο έγινε πρώτη είδηση σε όλο τον κόσμο. Η ιδέα της εύρεσης του ναυαγίου, ακόμα και της ανέλκυσης του, χρονολογείται από το έτος της βύθισης. Ωστόσο, η πρώτη επιτυχής προσπάθεια ήταν το Σεπτέμβριο του 1985 όταν μια επιστημονική ομάδα με επικεφαλής το διάσημο ερευνητή Δρ Ρόμπερτ Μπάλαρντ εντόπισε τον Τιτανικό 323 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά της Νέας Γης και σε βάθος 3800 μέτρων. Η πιο σημαντική ανακάλυψη ήταν ότι το πλοίο είχε κοπεί στα δυο. Στο τμήμα της πλώρης, που παραμένει σχετικά ανέπαφη και στο τμήμα της πρύμνης που βρίσκεται περίπου 600 μέτρα κατεστραμμένη και παραμορφωμένη. Οι μαρτυρίες των επιζώντων της εποχής για το αν το πλοίο είχε κοπεί ή όχι καθώς βυθίζονταν ήταν αντιφατικές. Τόσο οι βρετανικές όσο και οι αμερικάνικες έρευνες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το πλοίο βυθίστηκε ανέπαφο και πιθανότατα κόπηκε στα δύο σε μεγάλο βάθος. Σήμερα το ναυάγιο είναι επισκέψιμο μέσω του βαθυσκάφους MIR που ξεκινά από το Σεν Τζον του Καναδά και μεταφέρει τουρίστες στην πλώρη και τη γέφυρα όπου ο καπετάνιος Ε. Σμιθ εξέδωσε τις τελευταίες του διαταγές. Διάφοροι ιστορικοί και επιστήμονες αναφέρουν

ότι οι επισκέψεις επιταχύνουν τη φυσιολογική διαδικασία διάβρωσης και ότι το ναυάγιο θα καταρρεύσει μέσα στα επόμενα 50 χρόνια.

7.3 «LUSITANIA»





Αποπλέοντας από τη Νέα Υόρκη για το Λίβερπουλ, το Lusitania είχε χαρακτηριστεί το «λαγωνικό των θαλασσών». Βυθίστηκε από γερμανική торπίλη στα ανοικτά της νότιας Ιρλανδίας στις 7 Μαΐου 1915. Με το ξέσπασμα του πολέμου, τον Αύγουστο του 1914, το Lusitania επιστρατεύτηκε από το Βασιλικό Ναυτικό και εξοπλίστηκε με 12 πυροβόλα των 6 ιντσών. Την εποχή εκείνη ήταν το πιο βαριά οπλισμένο από τα καταδρομικό του Βρετανικού στόλου που περιπολούσαν τα στενά της Μάγχης. Ο Ούνιστον Τσόρτσιλ, επιθεωρώντας το πλοίο ως πρώτος Λόρδος της Ναυτικής Διοίκησης, έκανε το σχόλιο που αργότερα θα στοίχειωνε τον ίδιο και το πλοίο: Για μένα είναι απλώς άλλοι 45000 τόνοι «ζωντανού δολώματος». Ελάχιστα αργότερα, στις 7 Μαΐου 1915, το Lusitania, που στην πραγματικότητα ήταν 30,396 τόνων, χτυπήθηκε από торπίλη και βυθίστηκε σε μόλις 20 λεπτά. 1201 άνθρωποι πέθαναν μεταξύ των οποίων γυναίκες και παιδιά. Ανάμεσα στις απώλειες 128 ήταν αμερικάνοι πολίτες. Το U20, το γερμανικό υποβρύχιο που εκτόξευσε την торπίλη, αρχικά έκανε ένα γύρο από το σημείο και κατόπιν εξαφανίστηκε επιστρέφοντας στη βάση του 6 μέρες μετά. Η τοποθεσία του ναυαγίου έχει προσδιοριστεί από το 1935 ωστόσο δεν έχει ανελκυστεί. Διάφορα ευρήματα εκτίθενται στο Ναυτικό μουσείο του Μέρσισαιντ στο Λίβερπουλ.

7.4 «BISMARCK»





Με εκτόπισμα 50000 τόνων και μέγιστη ταχύτητα 30 κόμβων, το Bismarck ήταν το καμάρι του Γερμανικού Ναυτικού στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο Ουίνστον Τσόρτσιλ το είχε χαρακτηρίσει ως «ένα τρομακτικό πλοίο και ένα μνημείο ναυπηγικής». Το μήκος του έφτανε περίπου τα τρία γήπεδα ποδοσφαίρου και το μέγιστο ύψος του τους 17 ορόφους. Όπως και με τον Τιτανικό το παρθενικό του ταξίδι έμελλε να λήξει άδοξα. Μετά από 8 μέρες ανελέητης καταδίωξης, το Μάιο του 1941, το πηδάλιο του αχρηστεύτηκε από μια βρετανική τορπίλη και έμεινε ουσιαστικά ακυβέρνητο. Μετά από έναν καταγισμό πυρών βυθίστηκε παίρνοντας μαζί του την πλειοψηφία των 2200 μελών του πληρώματος. Μόνο 115 σώθηκαν. Το 1989 και έχοντας χτενίσει 200 τετραγωνικά μίλια βυθού, η ομάδα του Δρ Ρόμπερτ Μπάλαρντ ανακάλυψε το ναυάγιο του Bismarck 300 μίλια νότια του Κορκ της Ιρλανδίας και σε βάθος 5000 μέτρων. Παρά τις καταστροφές που προξένησαν τα βλήματα και οι τορπίλες

των βρετανικών σκαφών, το ναυάγιο είναι σε εντυπωσιακά καλή κατάσταση. Μετά από άδεια της γερμανικής κυβέρνησης οργανώθηκαν διάφορες αποστολές για την εξερεύνηση του. Μεταξύ των επισκεπτών ήταν επιζήσαντες του ναυαγίου όπως ο Χάινριχ Κουντ και ο Χάιντς Στιγκ καθώς και ο αμερικάνος σκηνοθέτης Τζέιμς Κάμερον.

7.5 «BELGRANO»



Η βύθιση του Belgrano ήταν ένα από τα πιο δραματικά και αντιφατικά επεισόδια του πολέμου των Φόκλαντς. Στις 2 Μαΐου 1982, το πυρηνικό υποβρύχιο του Βασιλικού Ναυτικού HMS Conqueror εκτόξευσε δύο торπίλες κατά του πολεμικού πλοίου της Αργεντινής. 300 άνθρωποι πέθαναν από την έκρηξη και άλλοι 23 αργότερα με τη βύθιση. Οι απώλειες ήταν περίπου οι μισές για την Αργεντινή κατά τη διάρκεια του πολέμου. Καθώς το πλοίο άρχισε να βυθίζεται πραγματοποιήθηκε μια από τις πιο δραματικές επιχειρήσεις διάσωσης στην

παγκόσμια ιστορία. Τελικά από τους 1093 επιβαίνοντες επέζησαν 770. Το Φεβρουάριο του 2003, η National Geographic Society σε συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό της Αργεντινής ξεκίνησαν μια κοινή αποστολή για την εύρεση του Ναυαγίου. Μετά από δύο εβδομάδες σε ακραίες συνθήκες, η αποστολή δεν μπόρεσε να βρει το ναυάγιο. Σήμερα πιστεύεται ότι κείται 180 χιλιόμετρα από τις ακτές της Αργεντινής και σε 4 χιλιόμετρα βάθος.

ΜΕΡΟΣ Γ: ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

7.1 Θάλασσα-Ακτές

Ελεύθεροι οι βυθοί, σταμάτησαν οι έρευνες.

Με βάση νέο νόμο ο ελληνικός βυθός με τα 3.000 ναυάγια παραδίδεται στους καταδύτες



Παράλληλα όμως έχει σταματήσει κάθε ενάλια αρχαιολογική έρευνα.

Οι ελληνικές θάλασσες είναι ένα απέραντο - αφύλακτο - υποβρύχιο μουσείο με δωρεάν είσοδο για όλους. Στα εκθέματα αυτού του μουσείου περιλαμβάνονται 3.000 αρχαία ναυάγια με το φορτίο τους σε διαφορετικά βάθη, βυθισμένες πόλεις, λιμάνια, πύργοι, πλήθος παράκτιων προϊστορικών οικισμών που πλέον είναι βυθισμένοι γιατί έχει ανέβει η στάθμη των υδάτων.

Υπολογίζεται ότι ο αριθμός των γνωστών ναυαγίων και βυθισμένων πόλεων και λιμανιών είναι ελάχιστος σε σχέση με την πραγματικότητα, που αντιπροσωπεύει ιστορία 6.000 χρόνων. Κάθε τόσο ένα σπουδαίο εύρημα ανασύρεται από τη θάλασσα και ταράζει τα νερά. Το τελευταίο απόκτημα που ήρθε στο φως από την Κάλυμνο πρόσφατα, ήταν ένας ωραιότατος χάλκινος θώρακας που ανήκε σε άγαλμα.

Μέχρι πρόσφατα η προστασία που τους παρείχε ο αρχαιολογικός νόμος ήταν (τυπικά) πλήρης. Όπως κανείς δεν μπορεί να χτίσει σε οικόπεδο χωρίς άδεια, έτσι και κάθε υποθαλάσσια δραστηριότητα ελεγχόταν συστηματικά. Με τον νέο νόμο 3409 για τις ελεύθερες καταδύσεις, απλώς έγινε και τυπικά εκείνο που ίσχυε πάντοτε στην πράξη: η ελεύθερη πρόσβαση στα απανταχού της Ελλάδος ύδατα για Έλληνες και ξένους.

«Καθένας μπορεί να βουτήξει ελεύθερα και να κάνει ό, τι θέλει», λέει στα «ΝΕΑ» η προϊσταμένη της Διεύθυνσης Εναλίων Αρχαιοτήτων του υπουργείου Πολιτισμού Αικατερίνη Δελλαπόρτα.

Ο νέος νόμος δεν καθορίζει ποιες περιοχές είναι επισκέψιμες, αφήνει ελεύθερη τη χρήση της υποβρύχιας τεχνολογίας και απομακρύνει το Λιμεναρχείο. Με την άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο καθένας μπορεί να ανοίξει θαλάσσιο πάρκο, ενώ για οποιαδήποτε άλλη επένδυση - λιμάνι, καλωδίωση, ιχθυοκαλλιέργεια κ.ά. - ο νόμος προβλέπει ότι πρέπει να προηγηθεί αρχαιολογικός έλεγχος.

«Να δούμε τι θα μείνει από τα γνωστά μας ναυάγια και τις άλλες βυθισμένες αρχαιότητες έπειτα από λίγα χρόνια», λέει η προϊσταμένη της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων που αντιστάθηκε σθεναρά στην ψήφιση του νόμου, χωρίς την υποστήριξη του υπουργείου Πολιτισμού. Ύστερα απ' αυτό βρέθηκε στην Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων στις Κυκλάδες, αλλά ο νέος προϊστάμενος Εναλίων Αρχαιοτήτων δεν έχει αναλάβει καθήκοντα.

Χρήματα το υπουργείο Πολιτισμού δίνει ελάχιστα, χρωστά στους καταδυόμενους (αρχαιολόγους, μηχανικούς, σχεδιαστές κ.ά.) το επίδομα καταδύσεων, εδώ και ενάμιση χρόνο κάθε δυνατότητα για προγραμματισμό ερευνών έχει παραλύσει - εκτός ίσως από τις 200 κατά μέσο όρο αυτοψίες που πραγματοποιούνται ύστερα από αίτημα των ενδιαφερομένων.

Σημαντικές επιστημονικές έρευνες και συνεργασίες με ξένα ινστιτούτα, όπως η έρευνα για την ανεύρεση του βυθισμένου στόλου του Ξέρξη που έχασε 600 πλοία ανοιχτά του Άθω, πλέον έχουν παγώσει. Και η δυναμική έξοδος της Ελλάδας προς τον χώρο της σύγχρονης υποθαλάσσιας (αρχαιολογικής) έρευνας που διεξάγεται με τον συνδυασμό προηγμένης τεχνολογίας - βαθυσκάφη, σονάρ πλευρικής σάρωσης, δορυφόροι, τηλεπαρακολούθηση και συντονισμός δράσης - κινδυνεύει να βουλιάξει. Όπως και η ηλεκτρονική χαρτογράφηση των βυθών σε συνεργασία με το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών, που κατέγραψε τον αρχαιολογικό πλούτο της Καλύμνου, της Ψερίμου, των Ιμίων και της Λέρου.

Κινδυνεύουν πράγματι τα ναυάγια από τις (ελεύθερες) καταδύσεις αναψυχής; Στην Ελλάδα, όπως στη Γαλλία, την Ιταλία και την Κύπρο έχει παρατηρηθεί το εξής φαινόμενο:

Όλα τα ναυάγια που βρίσκονται σε ρηχά νερά έχουν λεηλατηθεί και ελάχιστα θραύσματα αμφορέων μένουν για να θυμίζουν ότι κάποτε υπήρξε εκεί ναυάγιο. Τα κρούσματα λεηλασίας αρχαίων ναυαγίων είναι πυκνά και οι καταγγελίες πάρα πολλές, πότε από τη Νίσυρο, πότε από τη Μεθώνη όπου οι αρχαιολογικοί... πειρατές προσπάθησαν να ανελκύσουν ολόκληρη σαρκοφάγο, και πότε από την Αντίπαρο όπου μια «σχολή» πήγε να κάνει καταδύσεις στον οροθετημένο αρχαιολογικό χώρο και όχι στη ζώνη που είχε απελευθερωθεί γι' αυτό τον σκοπό.

Ενώ οι τουρκικές θάλασσες είναι «κλειστές» στην κατάδυση σε ποσοστό 90%, στην Ελλάδα με τα 15.500 χιλιόμετρα ακτών, αντίθετα απ' ό,τι πιστεύεται, υπάρχουν 550 χιλιόμετρα αποδεδειγμένων ακτών για υποβρύχια δραστηριότητα. Πού βρίσκονται: Στην Αττική δεν υπάρχει περιορισμός για το 25% των ακτών, στην Κέρκυρα το 80%, στη Μύκονο το 90%, στην Αίγινα το 55%, όπως και 20% του Μεσσηνιακού Κόλπου και 25% του Λακωνικού Κόλπου.

(πηγή : ΤΑ ΝΕΑ , 16/08/2006)

7.2 Ναυάγια Νότιου Ευβοϊκού

Κουφάρια αρχαίων πλοίων που ναυάγησαν τσακισμένα από τα μανιασμένα κύματα και βρίσκονται σε μεγάλο βάθος. Και μέσα τους σπάνιοι τύποι αμφορέων που μετέφεραν λάδι, κρασί ή σάλτσες ψαριών, ντάνες με κεραμίδια, λυχνάρια και άγκυρες. Ο Νότιος Ευβοϊκός αποκαλύπτεται και βγάζει στην επιφάνεια σπαράγματα της αρχαίας ελληνικής ιστορίας.

Οι έρευνες της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων και του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών συνεχίζονται με γοργούς ρυθμούς και κάθε χρόνο συμπληρώνουν στο δύσκολο, αλλά εξαιρετικά ενδιαφέρον παζλ πτυχές της εμπορικής διακίνησης που δεν είχαμε καν υποψιαστεί.

Αφρικανικοί αμφορείς



Πρόσφατα μάλιστα στη νησίδα Πετούσι, έξω από τα Στύρα της Εύβοιας, ανακαλύφθηκε ένα ναυάγιο ρωμαϊκής εποχής με δεκάδες αμφορείς αφρικανικής προέλευσης, εξαιρετικά σπάνιων στον ελλαδικό χώρο. «Πρόκειται για έναν ιδιαίτερο τύπο αμφορέων που εντοπίζεται για πρώτη φορά σε αρχαίο ναυάγιο στην Ελλάδα, ενώ δείγματά τους απαντώνται κυρίως σε ναυάγια της Δυτικής Μεσογείου.

Οι αμφορείς αυτοί είναι του 2ου-3ου μ.Χ. αιώνα, είχαν κατασκευαστεί πιθανότατα στη Λιβύη ή στην Τυνησία και μετέφεραν λάδι», είπε στο «Εθνος» ο αρχαιολόγος Γιώργος Κουτσοφλάκης, διευθυντής της ερευνητικής ομάδας του Νότιου Ευβοϊκού.

Ο αριθμός των αμφορέων δεν είναι μεγάλος, δεν αποκλείεται όμως κάτω από το παχύ στρώμα άμμου να υπάρχουν πολλοί ακόμη. Ενώ ωστόσο η προέλευση του πλοίου ή του φορτίου έχει προσδιοριστεί, ο τελικός προορισμός του εξακολουθεί να παραμένει άγνωστος και η συστηματική διερεύνηση αυτού του ναυαγίου θα δώσει περισσότερα στοιχεία.

Ανάλογου ενδιαφέροντος είναι και ένα ναυάγιο αμφορέων του 5ου-6ου μ.Χ. αιώνα στη νησίδα του Αγίου Ανδρέα Στύρων, ενώ ένα τρίτο αρχαίο ναυάγιο στο Μεγάλο Στυρονήσι έφερε φορτίο από κεράμους. Τα κεραμίδια ήταν στοιβαγμένα σε εξάδες και δεμένα σε μεγάλες ντάνες και διασώθηκαν σε άριστη κατάσταση. Παράλληλα, στα Πορτολάφια της Εύβοιας βρέθηκαν άλλα δύο ναυάγια, το ένα με ρωμαϊκούς αμφορείς του 2ου-3ου μ.Χ. αιώνα, που πιθανότατα προέρχονταν από τον Πόντο, και το άλλο με βυζαντινούς αμφορείς του 12ου μ.Χ. αιώνα. «Η διασπορά των ναυαγίων και οι προελεύσεις των φορτίων τους φανερώνουν ότι ο εμπορικός δρόμος του Νότιου Ευβοϊκού ήταν υπερτοπικής σημασίας και συνδεόταν άμεσα ή έμμεσα με υπερπόντιες διαδρομές», εξήγησε ο κ. Κουτσοφλάκης.

Η ανεύρεση ενός φορτίου αμφορέων δίνει ακριβείς πληροφορίες για τη χρονολόγηση, την προέλευση, ακόμη και για τη διαδρομή που ακολουθούσε το πλοίο.

Αυτό συμβαίνει διότι οι αμφορείς αποτελούσαν κατά την αρχαιότητα ένα τυποποιημένο προϊόν συσκευασίας και κάθε περιοχή υιοθετούσε ένα δικό της σχήμα, προκειμένου τα προϊόντα της να είναι άμεσα αναγνωρίσιμα. Εκτός από τους αμφορείς, στα ναυάγια του

Ευβοϊκού βρέθηκαν και πολλά μεμονωμένα ευρήματα επιτραπέζιας κεραμικής, λυχνάρια, άγκυρες κ.ά.

«Από μια πληθώρα χωρίων σε αρχαίους συγγραφείς από τον 5ο π.Χ. αιώνα έως και τους Βυζαντινούς χρονικογράφους γνωρίζουμε ότι ολόκληρος ο Ευβοϊκός κόλπος λειτουργούσε κατά την αρχαιότητα και τον μεσαίωνα ως ένας ναυτικός δίαυλος που ένωνε το Βόρειο με το Νότιο Αιγαίο και εξυπηρετούσε τη διεκπεραίωση ανθρώπων και προϊόντων από την κυρίως Ελλάδα μέσω των Κυκλάδων στη μικρασιατική ακτή. Ήταν δηλαδή ένα ναυτικό σταυροδρόμι με διαδρομές δοκιμασμένες και καταξιωμένες από αιώνες», δήλωσε ο κ. Κουτσοφλάκης.

Η επιλογή του Νότιου Ευβοϊκού για τη διενέργεια υποβρύχιας αρχαιολογικής έρευνας δεν είναι τυχαία. Αξίζει να σημειωθεί ότι ψαράδες συνέλεξαν το 1924 στη θαλάσσια περιοχή του Μαραθώνα τον «Έφηβο του Μαραθώνα», ένα σημαντικό άγαλμα από ορείχαλκο που κοσμεί το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, ωστόσο το ναυάγιο από όπου προέρχεται δεν έχει ακόμη εντοπιστεί, παρά τις δύο έρευνες που έγιναν από Γάλλους αρχαιολόγους το 1950 και από τον Ζακ Ιβ Κουστό το 1976.

«Το ότι στον Νότιο Ευβοϊκό έχουν βρεθεί σε μικρό χρονικό διάστημα πολλά αρχαία ναυάγια δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι η περιοχή αυτή είναι περισσότερο ή λιγότερο σημαντική από κάποια άλλη. Η εμπειρία μάς έχει δείξει ότι αρχαία ναυάγια υπάρχουν κατ' ουσία παντού, ακόμα και σε περιοχές που δεν θα περίμενε κανείς να υπάρχουν.

Το πλεονέκτημα του Νότιου Ευβοϊκού είναι ότι πρόκειται για μια θάλασσα επισκέψιμη από χιλιάδες αυτοδύτες και ψαροντουφεκάδες, συνεπώς και ο αριθμός των πληροφοριών που συλλέγονται από αυτούς και φτάνουν σε εμάς είναι αναλογικά μεγάλος και άμεσα αξιοποιήσιμος, λόγω ακριβώς της εύκολης προσβασιμότητας και του χαμηλού κόστους», μας είπε ο κ. Κουτσοφλάκης και προσέθεσε:

«Ο Νότιος Ευβοϊκός είναι μια θάλασσα κατά 95% ακόμα ανεξερεύνητη από αρχαιολογικής άποψης. Αρχικά υπολόγιζα ως χρόνο συλλογής δεδομένων τα πέντε χρόνια, πιθανόν όμως να χρειαστούν πολλά περισσότερα».

Καιρικές συνθήκες και ...χρηματοδότηση, τα «αγκάθια» στις έρευνες

Η υποβρύχια αρχαιολογία θεωρείται από τους πιο ενδιαφέροντες κλάδους της αρχαιολογικής επιστήμης, αλλά ταυτόχρονα και από τους πιο δύσκολους.

Αναφορικά με το αντικείμενο της έρευνας, το μεγαλύτερο πρόβλημα στη διερεύνηση του Νότιου Ευβοϊκού είναι η αποσπασματικότητα του υλικού και είναι θλιβερή διαπίστωση ότι σχεδόν όλα τα αρχαία ναυάγια στη ζώνη μέχρι και τα 35 μέτρα είναι διαταραγμένα.

Επιπλέον, το γεγονός ότι τα περισσότερα από τα ναυάγια βρίσκονται σε δυσπρόσιτες και μη εύκολα ελεγχόμενες περιοχές τα καθιστά εξαιρετικά ευάλωτα.

Όσον αφορά τη διαδικασία της έρευνας, το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι οι καιρικές συνθήκες.

Όπως επεσήμανε ο κ. Κουτσοφλάκης, τον Ιούνιο του 2006 εργάστηκαν κάτω από εξαιρετικά αντίξοες καιρικές συνθήκες με ανέμους που έφταναν μέχρι και τα 7 μποφόρ.

Συχνά η επιτυχία ή η αποτυχία μιας ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τον καιρό. Δυσκολίες προκύπτουν και σε επίπεδο οργάνωσης και συντονισμού, ειδικά από παράγοντες που δεν μπορούν να προβλεφθούν. Όταν όμως η ερευνητική περίοδος είναι της τάξεως των δεκαπέντε ημερών, δεν πρέπει να χάνεται ούτε μία κατάδυση.

Κονδύλια

«Το μέγιστο πρόβλημα όμως όλων των αρχαιολογικών ερευνών, χερσαίων και υποθαλάσσιων, είναι η χρηματοδότηση. Κάθε χρόνο πρέπει να επαναλαμβάνεται η ίδια άχαρη διαδικασία της εξεύρεσης πόρων, μέσω χρηματοδότησης, χορηγιών κ.λπ., στην οποία ο αρχαιολόγος αναλώνει σημαντικό μέρος του χρόνου του», δήλωσε ο κ. Κουτσοφλάκης, τονίζοντας ότι το συνολικό κόστος μιας ερευνητικής σαιζόν 30 ημερών φτάνει στα 25.000 και 30.000 ευρώ.

«Κοντά στις παραδοσιακές αρετές των αρχαιολόγων, όπως είναι η μεθοδικότητα, η καρτερία και η επιμονή, θα πρέπει να προστεθεί και μία ακόμη: η ικανότητα εξεύρεσης πόρων, εκεί μάλιστα που φαινομενικά δεν υπάρχουν», δήλωσε χαρακτηριστικά.

7.3 Οι Ολυμπιακοί της υποβρύχιας Αρχαιολογίας...

200 επιστήμονες από 20 χώρες έρχονται να παρουσιάσουν τα πρόσφατα ευρήματά τους

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες... της Υποβρύχιας Αρχαιολογίας διεξάγονται στην Ύδρα. Στο όμορφο νησί του Αργοσαρωνικού 200 σύνεδροι, αρχαιολόγοι, ερευνητές και πανεπιστημιακοί από 20 χώρες έρχονται για να παρουσιάσουν τα πλέον πρόσφατα ευρήματά τους.

Το 10ο Διεθνές Συμπόσιο Αρχαίας Ναυπηγικής ξεκινά στις 26 Αυγούστου, θα διαρκέσει μία εβδομάδα και κατά τη διάρκειά του χαρτογραφούνται όλες οι νεότερες εξελίξεις των εναλίων ερευνών. Ανάμεσα στις σημαντικές ανακοινώσεις θα παρουσιαστούν τα βυζαντινά πλοία που εντοπίστηκαν στην Κωνσταντινούπολη, τα φαραωνικά πλοία του Νείλου και βέβαια πολλές πτυχές από την ελληνική ναυπηγική της αρχαιότητας απόρροια πρόσφατων ερευνών.



«Το συνέδριο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία καθώς μετέχουν επιστήμονες από όλο τον κόσμο. Είναι κάτι σαν τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Υποβρύχιας Αρχαιολογίας» λέει η Κα Αγγελική Σίμωνι επικεφαλής της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων. Έλληνες επιστήμονες θα παρουσιάσουν το έργο της Εφορείας τα τελευταία δύο χρόνια και τις νέες ανακαλύψεις που ήρθαν από τα βάθη της θάλασσας αλλά και την προσπάθεια ανάδειξης όσων κατά καιρούς έχουν βρεθεί από την υποβρύχια έρευνα.

Ένα σημαντικό εύρημα που θα παρουσιαστεί από την Κα Καλλιόπη Πρέκα - Αλεξανδρή, επίτιμη προϊσταμένη της Εφορείας, είναι ο θησαυρός των Οθωμανικών χρόνων που εντοπίστηκε στο λιμάνι της Ρόδου. Πρόκειται για 4.000 χρυσά νομίσματα του 18ου αιώνα εκ των οποίων ήδη έχουν ταυτιστεί και καταγραφεί 1.200 νομίσματα. Αυτά βρέθηκαν φέτος την άνοιξη μέσα στο λιμάνι της πόλης και στη συνέχεια θα ακολουθήσει έρευνα για τον ενδεχόμενο εντοπισμό πλοίου που τα μετέφερε.

Στο εμπορικό λιμάνι της Ρόδου επίσης εντοπίστηκαν στα τέλη του 2007 τρία σημαντικά ναυάγια μεσαιωνικών και υστερομεσαιωνικών χρόνων σύμφωνα με την ανακοίνωση του αρχαιολόγου Γ. Κουτσοφλάκη.

Καταγραφή

Οι πρώτες έρευνες έγιναν φέτος την άνοιξη, ενώ η ανεύρεσή τους θεωρείται σημαντική καθώς μέχρι σήμερα έχουν εντοπιστεί αρκετά κλασικά ή βυζαντινά ναυάγια, αλλά ελάχιστα που ανάγονται στην εποχή του Μεσαίωνα.

Μία άλλη ανακοίνωση αφορά τη φωτογραφική καταγραφή των αρχαίων λιμένων της Λέσβου, με αντικειμενικό στόχο την πλήρη τοπογραφική και αρχιτεκτονική αποτύπωσή τους, ενώ επίσης θα παρουσιαστούν τέσσερα νέα ναυάγια που εντοπίστηκαν το 2007 στη Χίο. Το πρώτο στη περιοχή Αγκαλούδες κλασικής εποχής, το δεύτερο στο ακρωτήριο Βαμβακάς, επίσης της Κλασικής εποχής, το τρίτο στη νησίδα Στροβίλι, Ελληνιστικών χρόνων και το τέταρτο στο Πρασονήσι του 4ου - 7ου αι. μ.Χ. Παράλληλα μία άλλη ομάδα επιστημόνων της Εφορείας παρουσιάζει σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας την έρευνα στο αρχαίο λιμάνι της Κύθνου και του οχυρωματικού τείχους που το προστάτευε.

7. 4 ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗ ΧΙΟ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗ ΛΕΣΒΟ

Ένα δίκτυο από οκτώ αρχαία λιμάνια στη Λέσβο μελετήθηκαν και κατεγράφησαν πέρυσι από τους ερευνητές της εφορίας ενάλιων αρχαιοτήτων. Στόχος η τοπογραφική και αρχιτεκτονική αποτύπωση καθώς και αποτελεσματική προστασία και ανάδειξή τους ως σημεία με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εξέλιξη της ναυσιπλοΐας ανά τους αιώνες. Επίσης τέσσερα νέα ναυάγια της κλασικής εποχής και των ελληνιστικών χρόνων εντοπίστηκαν πρόσφατα γύρω από τη Χίο.

7.5 ΕΘΝΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΘΗΣΑΥΡΟΥΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων ελπίζει ότι ένας χώρος μουσείο θα μπορούσε να στεγάσει τα χιλιάδες ευρήματα και να αποτελέσει επισκέψιμο χώρο.

«Ένα μεγάλο Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων στην Αθήνα θα μπορούσε να παρουσιάζει όλο το έργο της Εφορείας, από τα 1976 που ιδρύθηκε μέχρι σήμερα.

Πρόκειται για ένα μεγαλόπνοο σχέδιο, μια πρόταση της Εφορείας» λέει η κα Αγγελική Σίμωνι.

Η εισήγηση για τη δημιουργία εθνικού μουσείου ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς θα παρουσιαστεί στο συνέδριο από την επίτιμη προϊσταμένη δρα Καλλιόπη Πρέκα-Αλεξάνδρη

και αφορά την παραχώρηση του ολυμπιακού κτιρίου του ΤΑΕ ΚΒΟ ΝΤΟ, ενώ στα σχέδια της Εφορείας επίσης είναι η δημιουργία μουσείων σε Χίο, Ρόδο, Πύλο. Μια ακόμα πτυχή για την αξιοποίηση των ενάλιων θησαυρών είναι η δημιουργία διαδικτυακού πληροφοριακού συστήματος, η φωτογραφική τεκμηρίωση παλαιών και νέων ναυαγίων και η καταλογοποίηση ναυαγίων νεότερων χρόνων τα οποία από το 2003 προστατεύονται ως μνημεία εφόσον πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις (Άρτεμης Πίττα, Πατρίς, Ardena, Νικόλαος κ.λπ.).

7.6 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

«Συνολικά θα γίνουν 78 επιστημονικές ανακοινώσεις. Το συνέδριο έχει καθιερωθεί ως το σπουδαιότερο γεγονός της Ναυτικής Αρχαιολογίας» λέει ο κ. Χάρης Τζάλλας, πρόεδρος της οργανωτικής επιτροπής.

«Το συνέδριο θα αρχίσει με ένα από τα πλέον σημαντικά και εντυπωσιακά θέματα. Πρόκειται για τα 20 βυζαντινά πλοία που βρέθηκαν πρόσφατα στο βυζαντινό λιμάνι της Κωνσταντινούπολης.

Τα ναύαγια και τα ευρήματα παρουσιάζονται για πρώτη φορά στην επιστημονική κοινότητα από τον Τούρκο αρχαιολόγο Τσεμάλ Πουλάκ, καθηγητή στο πανεπιστήμιο του Τέξας.

Επίσης εντυπωσιακή ανακοίνωση θα κάνει η Κα Σερίλ Γουάρντ για τις έρευνες που αφορούν τα φαραωνικά πλοία, εκείνα που ταξίδευαν στον Νείλο ή την ανοικτή θάλασσα.

Μάλιστα ανακοινώνεται η κατασκευή για πρώτη φορά, ενός πιστού αντιγράφου αιγυπτιακού πλοίου» λέει ο κ. Τζάλλας ο οποίος θα παρουσιάσει και τα συμπεράσματα από έρευνες δέκα ετών που κάνει το Ινστιτούτο Αλεξανδρινών Μελετών στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας φέρνοντας στο φως ίχνη από τον ναό της Ίσιδος Λοχιάδος και αναζητώντας τα χνάρια για το Μαυσωλείο της Κλεοπάτρας.

Ο κ. Βάξμαν, καθηγητής στο πανεπιστήμιο του Τέξας, παρουσιάζει το πρόγραμμα Δαναός που γίνεται σε πολύ μεγάλα βάθη νότια της Κρήτης, σε αναζήτηση κάποιου μινωικού πλοίου που αποτελεί τον «χαμένο κρίκο» για την αρχαία ναυπηγική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

8.1 ΌΠΩΣ ΛΕΜΕ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΟ ΝΕΡΟ

Μία σημαντική επίπτωση της ανθρώπινης δραστηριότητας στις θάλασσες είναι η ρύπανση. Δεν είναι μόνο η ρύπανση από διαρροές πετρελαίου και την απόρριψη τοξικών αποβλήτων. Είναι επίσης τα λύματα αποχετεύσεων, τα βιομηχανικά απόβλητα, τα αστικά και βιομηχανικά λύματα, τα βιομηχανικά ατυχήματα, την εξόρυξη μεταλλευμάτων, τις γεωργικές απορροές και τα φυτοφάρμακα, και τη διαρροή ραδιενέργειας.

Η ρύπανση από χερσαίες πηγές υπολογίζεται πως ευθύνεται για το 44% περίπου των αποβλήτων που καταλήγουν στη θάλασσα. Από τις θαλάσσιες μεταφορές προέρχεται το 12% των αποβλήτων.

8.1.1 Πετρέλαιο

Η πιο εύκολα αντιληπτή και διαδεδομένη μορφή ρύπανσης των θαλασσών είναι οι πετρελαιοκηλίδες που προκαλούνται από τα ατυχήματα των τάνκερ και, εκτός από τις πολύ σοβαρές επιπτώσεις που διακρίνουμε βραχυπρόθεσμα, εμφανίζονται και σοβαρότατα μακροπρόθεσμα προβλήματα. Στην περίπτωση της προσάραξης του Exxon Valdez στην Αλάσκα το 1989, η βιολογική καταστροφή που προκλήθηκε από τη διαρροή του πετρελαίου είναι ακόμη ορατή μετά από 16 χρόνια. Το Prestige που βυθίστηκε έξω από τις ακτές της Ισπανίας στο τέλος του 2002, έχει προκαλέσει τεράστιες οικονομικές ζημιές αφού οδήγησε στη ρύπανση περισσότερων από 100 ακτών στη Γαλλία και την Ισπανία και στην πραγματικότητα κατάστρεψε την αλιεία της περιοχής.

8.1.2 Ο θάνατος κάνει την εμφάνισή του : νεκρές ζώνες στους ωκεανούς

Οι επιπτώσεις της ρύπανσης ποικίλουν. Η ρύπανση που προέρχεται από τα λύματα αποχετεύσεων και τις γεωργικές απορροές μπορεί να οδηγήσει σε ευτροφισμό, δηλαδή στην υπέρμετρη ανάπτυξη του φυτοπλαγκτόν. Τα φύκια αυτά όταν αποσυντίθενται, χρησιμοποιούν το οξυγόνο του νερού. Σε ορισμένες περιοχές αυτό το φαινόμενο έχει οδηγήσει στη δημιουργία "νεκρών ζωνών" (CDZ), όπου ο οξυγόνο που περιέχεται στη θάλασσα πέφτει σε

τόσο χαμηλά επίπεδα που δεν μπορεί να υποστηρίξει τη ζωή σε αυτή. Αυτές οι νεκρές ζώνες προκαλούνται επίσης και από την απόρριψη ουσιών από τη βιομηχανική παραγωγή οι οποίες κατά την αλλοίωση τους απορροφούν το διαλυμένο οξυγόνο.

8.1.3 Χαμένη ραδιενέργεια

Η μόλυνση από τη ραδιενέργεια έχει πολλές επιπτώσεις. Ιστορικά, οι πυρηνικές δοκιμές έχουν συμβάλει σημαντικά. Τη θάλασσα επηρεάζει και η φυσιολογική λειτουργία των σταθμών πυρηνικής ενέργειας, αν και η μεγαλύτερη απόρριψη στη θάλασσα λυμάτων που περιέχουν ραδιενεργά στοιχεία προέρχεται κυρίως από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας πυρηνικών αποβλήτων στις βιομηχανίες La Hague της Γαλλίας και Sellafield του Ηνωμένου Βασιλείου. Ραδιενεργά στοιχεία ανιχνεύσιμα στη διαδικασία επεξεργασίας των καυσίμων έχουν εντοπιστεί σε φύκια σε πολύ μακρινές περιοχές, όπως είναι τα δυτικά παράλια της Γροιλανδίας και τα παράλια της Νορβηγίας.



Εθελοντής κρατάει στα χέρια του έναν κορμοράνο καλυμμένο από πετρέλαιο. Η φωτογραφία είναι τραβηγμένη μετά τη βύθιση του πετρελαιοφόρου Prestige, στις ακτές της Γαλλίας στην Ισπανία.

8.2 ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

8.2.1 Σύμβαση της Βαρκελώνης 1976 για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από την ρύπανση (Barcelona convention for the protection of the Mediterranean against pollution)

Η Μεσόγειος είναι μια ημίκλειστη θάλασσα και εμπίπτει στον σχετικό προσδιορισμό που περιέχεται στη νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) σύμφωνα με την οποία « κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα σημαίνει κόλπος, λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από δύο ή περισσότερα κράτη και που συνδέεται με άλλη θάλασσα ή με ωκεανό με στενό διάυλο, ή αποτελείται εξ' ολοκλήρου ή κυρίως από τις χωρικές θάλασσες». Στην πραγματικότητα η Μεσόγειος είναι μια σχεδόν κλειστή θάλασσα που περιβάλλεται από χερσαίες επιφάνειες τριών ηπείρων : Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής.

Στη Διακυβερνητική Συνάντηση της Βαρκελώνης, οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των 16 Μεσογειακών κρατών ενέκριναν το Σχέδιο Δράσης για την προστασία της Μεσογείου. Αυτό αφορά πρωταρχικά τις κυβερνήσεις των παράκτιων χωρών καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς και οντότητες των Ηνωμένων Εθνών που είχαν ήδη παράδοση δράσης στο Μεσογειακό χώρο (FAO, UNESCO, IOC, IMO, WHO, IAEA). Τον επόμενο χρόνο, υπογράφηκε η αντίστοιχη σύμβαση από τα 16 Μεσογειακά κράτη και την Ε. Ε. και υιοθετήθηκαν τα εξής διεθνή κείμενα:

- Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση. Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.
- Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης στη Μεσόγειο από Απορρίψεις Πλοίων και Αεροσκαφών(Dumping Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.
- Πρωτόκολλο σχετικά με τη Συνεργασία για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες ουσίες σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης(Emergency Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.

Στη συνέχεια το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο συμπληρώθηκε από τα εξής κείμενα:

- Πρωτόκολλο για τη Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από Ρύπανση Χερσαίας Προέλευσης(LBS Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στην Αθήνα στις 17 Μαΐου 1980, και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 1983.
- Πρωτόκολλο σχετικά με Ειδικά Προστατευμένες Περιοχές της Μεσογείου (SPA Protocol). Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στη Γενεύη στις 3 Απριλίου 1982, και τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαρτίου 1986.

8.2.2 Σύμβαση του Κουβέιτ 1978 για τη συνεργασία και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Kuwait regional convention for cooperation on the protection of the marine environment).

Τέθηκε σε ισχύ το 1979 μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου και στα νότια παράλια του Ομάν, δεν περιλαμβάνει όμως τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών. Η σύμβαση είναι πανομοιότυπη με αυτή της Βαρκελώνης.

8.2.3 Σύμβαση της Λίμα 1981 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού.

8.2.4 Σύμβαση της Τζέντα 1982 για την προστασία και τη διατήρηση των θαλάσσιων περιοχών της Ερυθράς Θάλασσας και του κόλπου του Αντέν, μαζί με το πρωτόκολλο για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης.

8.2.5 Σύμβαση Καραϊβικής 1983 για την προστασία και ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής θάλασσας μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

8.2.6 Σύμβαση του Ναϊρόμπι 1985 για την προστασία, διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος της Ανατολικής Αφρικής μαζί με τα πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και την προστασία ειδικών περιοχών άγριας χλωρίδας και πανίδας.

8.2.7 Σύμβαση της Νουμέα 1986 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων του Νότιου Ειρηνικού, μαζί με πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και τη ρύπανση από απορρίψεις(dumping).

8.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

8.3.1. GREENPEACE

Θαλάσσια Οικολογία



Πολλά από τα άγνωστα είδη των ωκεανών απειλούνται με εξαφάνιση

Η θαλάσσια ζωή

Οι ωκεανοί καλύπτουν πάνω από το 70% της επιφάνειας του πλανήτη. Η ζωή σε αυτούς παρουσιάζει μια απίστευτη ποικιλία από σχήματα και μεγέθη, ξεκινώντας από το φυτοπλαγκτόν και το ζωοπλαγκτόν και φτάνοντας μέχρι τον λευκό καρχαρία και τη γαλάζια φάλαινα.

Ο καθένας από τους θαλάσσιους οργανισμούς αποτελεί μέρος του περίπλοκου και μαγευτικού θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Ο αριθμός των διάφορων οργανισμών που ζουν στους ωκεανούς εκτιμάται ότι ξεπερνά τα 178.000 είδη. Ο αριθμός αυτός συνεχώς αυξάνεται καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται και επιτρέπει την εξερεύνηση στα μεγάλα βάθη. Είδη άγνωστα που ζουν σε βάθος χιλιάδων μέτρων ανακαλύπτονται συνεχώς καθώς συνεχίζεται η υποβρύχια περιπλάνησή μας.

Ταυτόχρονα όμως, άλλα θαλάσσια είδη έχουν χαθεί για πάντα ενώ άλλα βρίσκονται στο χείλος της εξαφάνισης. Αιτία, για άλλη μια φορά, ο άνθρωπος: υπεραλίευση, ρύπανση, φαινοθηρία

Η εξέλιξη της τεχνολογίας αύξησε την ικανότητα εκμετάλλευσης της θαλάσσιας ζωής σε ρυθμούς πολύ μεγαλύτερους από αυτούς της αναπαραγωγής και αποκατάστασής της. Σήμερα είναι πια γνωστό ότι οι δυνατότητες των ωκεανών δεν είναι απεριόριστες. Για πολλά χρόνια η εκμετάλλευση των ωκεανών ήταν ανάλογη των δικών μας δυνατοτήτων. Μέσα σε 50 χρόνια

(1925 -1975), τα φαλινοθηρικά σκάφη αποδεκάτισαν τους πληθυσμούς των φαλαινών. Σκότωσαν περισσότερες από 1,5 εκατομμύριο φάλαινες. Κυνήγησαν τους πληθυσμούς των φαλαινών τον ένα μετά τον άλλο. Σταμάτησαν μόλις το 1986 όταν συμφωνήθηκε η απαγόρευση της εμπορικής φαλινοθηρίας. Ακόμα και σήμερα, η Ιαπωνία και η Νορβηγία συνεχίζουν τη φαλινοθηρία.



Αντίστοιχη τύχη φαίνεται να έχουν και άλλα θαλάσσια είδη με μεγάλη εμπορική αξία, όπως ο τόνος. Οι επισημάνσεις των επιστημόνων για τη δραματική μείωση των αποθεμάτων του τόνου, δεν αποδεικνύονται αρκετές για να προστατέψουν το μεγάλο αυτό μεταναστευτικό ψάρι από την επικείμενη εξαφάνιση. Άλλα είδη, όπως τα δελφίνια, που αποτέλεσαν σύμβολο πολλών πολιτισμών, απειλούνται από καταστροφικά αλιευτικά εργαλεία, τη θαλάσσια ρύπανση αλλά και τον ανταγωνισμό με τους αλιείς.

Αν συνεχίσουμε την ίδια τακτική τα αποτελέσματα θα είναι τραγικά τόσο για τη θαλάσσια ζωή όσο και για τα εκατομμύρια των ανθρώπων που εξαρτώνται από αυτή. Θα πρέπει να πάρουμε μέτρα πριν να είναι πολύ αργά.

8.3.2 WWF



Λιώνουν οι πάγοι στην Αρκτική

15-09-08: Στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών έφτασαν οι πάγοι στην Αρκτική, καθώς η κάλυψη με πάγο κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών φαίνεται να είναι πολύ κοντά στα εξαιρετικά χαμηλά περσινά επίπεδα. Οι τελικές τιμές για την κάλυψη με πάγο το

καλοκαίρι του 2008 θα επιβεβαιωθούν σε μερικές μέρες, ωστόσο φαίνεται να αγγίζουν το περσινό χαμηλότερο ρεκόρ των 4,13 εκατ. τετραγωνικών χιλιομέτρων.

«Αν λάβουμε υπόψη και το πάχος του στρώματος που έχει μειωθεί αισθητά, τότε είναι πιθανό οι πάγοι στην Αρκτική να έφτασαν αυτό το καλοκαίρι στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών από τότε που ξεκίνησαν οι μετρήσεις», δηλώνει ο Μάρτιν Σόμμερκορν, Σύμβουλος Κλιματικής Αλλαγής στο Πρόγραμμα του WWF για την Αρκτική.

Αυτή εξάλλου είναι και η πρώτη χρονιά που το βορειοδυτικό πέρασμα πάνω από τη Β. Αμερική και το βορειοανατολικό πέρασμα πάνω από τη Ρωσία δεν έχουν καλυφθεί με πάγο. Η συνεχής απώλεια παλαιότερων και παχύτερων στρωμάτων πάγου σημαίνει ότι η κάλυψη της Αρκτικής ακολουθεί μια τάση να γίνεται όλο και λεπτότερη και νεότερη χρόνο με το χρόνο. Η περιοχή του πάγου που είναι τουλάχιστον πέντε ετών έχει μειωθεί κατά 56% μεταξύ των ετών 1985 – 2007. Οι παλαιότεροι τύποι παγόβουνων έχουν ήδη εξαφανιστεί. Όλα αυτά δείχνουν ότι οι πάγοι της Αρκτικής έχουν πλέον μπει σε τροχιά επιταχυνόμενης μείωσης.

«Υπάρχουν ενδείξεις ότι είδη, όπως οι πολικές αρκούδες, έχουν αρχίσει να νιώθουν τις αρνητικές επιδράσεις της μείωσης των πάγων, ενώ αλλαγές παρατηρούνται και στις ζωές των ανθρώπων που οι παραδοσιακές τους κοινότητες εξαρτώνται από ένα ισορροπημένο και υγιές οικοσύστημα», συνεχίζει ο κ. Σόμμερκορν.

Οι αρνητικές εξελίξεις στην Αρκτική κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για ολόκληρο τον κόσμο. Η Αρκτική είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για τη σταθεροποίηση του κλίματος σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι σαν 'έναν καθρέφτη που αντανακλά την ηλιακή θερμότητα πίσω στο διάστημα. Αν αυτή η παγωμένη επιφάνεια εξαφανιστεί, τα νερά της Αρκτικής θα απορροφούν περισσότερη θερμότητα με αποτέλεσμα να ενισχύεται το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Η τοπική θέρμανση της Αρκτικής σύντομα θα εκπέμπει περισσότερα αέρια του θερμοκηπίου στη ατμόσφαιρα, αέρια που πριν ήταν εγκλωβισμένα σε μόνιμα παγωμένο έδαφος.

Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρξουν δύο σημαντικοί παράγοντες από την Αρκτική που θα επηρεάσουν το παγκόσμιο περιβάλλον.

Το λιώσιμο των πάγων της Αρκτικής δεν είναι τελικά μόνο τοπικό πρόβλημα, αλλά παγκόσμιο πρόβλημα που χρήζει διεθνούς αντιμετώπισης. Είναι καιρός οι κυβερνήσεις να λάβουν αυτές τις εξελίξεις σοβαρά και να προχωρήσουν σε μια ουσιαστική συμφωνία για τη μετά-Κιότο εποχή (από το 2013 και έπειτα).

8.3.3 ECOCRETE



ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΖΩΗΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Δράση για την προστασία της θάλασσας στις Κυκλάδες με το πλοίο της Greenpeace

Το πλοίο της Greenpeace "Arctic Sunrise" κατέπλευσε σήμερα στα νερά των βόρειων Κυκλάδων σηματοδοτώντας με την παρουσία του την έναρξη των κοινών δράσεων της Greenpeace και των αλιέων της Ομοσπονδίας Παράκτιων Αλιέων Νοτίου Αιγαίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής, στα πλαίσια της εκστρατείας για τη δημιουργία θαλάσσιων καταφυγίων.

Η ανακοίνωση της συνεργασίας και κοινής δράσης πραγματοποιήθηκε σε συνέντευξη τύπου στη Χώρα της Άνδρου μετά το τέλος της οποίας ξεκίνησε η επιχείρηση εντοπισμού και χαρτογράφησης άγνωστων μέχρι σήμερα λιβαδιών του υποθαλάσσιου φυτού Ποσειδωνία από το πλοίο της Greenpeace. Η χαρτογράφηση πραγματοποιείται σε συνεργασία και με την επιστημονική συμβολή του Δρα. Π. Παναγιωτίδη και εθελοντικής ομάδας επιστημονικής κατάδυσης.

Τα λιβάδια της Ποσειδωνίας είναι για τη θάλασσα τόσο σημαντικά όσο τα δάση στην στεριά. Αποτελούν καταφύγιο, τόπο διατροφής και αναπαραγωγής για περισσότερα από 1200 διαφορετικά θαλάσσια είδη. Όπως τα δάση έτσι και τα λιβάδια της Ποσειδωνίας δεσμεύουν διοξείδιο του άνθρακα, συμβάλλοντας στον περιορισμό του φαινομένου του θερμοκηπίου και παράγουν ό,τι πιο σημαντικό για τη ζωή μας: οξυγόνο. Αποτελούν οικότοπο προτεραιότητας και προστατεύονται από μια σειρά εθνικές, ευρωπαϊκές και περιφερειακές νομοθεσίες. Δυστυχώς στην Ελλάδα υποφέρουν (όπως ακριβώς και τα δάση της στεριάς) από την απουσία

του αντίστοιχου "δασολογίου", αφού ελάχιστα λιβάδια έχουν μέχρι σήμερα χαρτογραφηθεί. Υπολογίζεται ότι περίπου 80% της Ποσειδωνίας μένει απροστάτευτη εξαιτίας της έλλειψης χαρτογράφησης.

Συγκεκριμένα, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός για την Μεσογειακή Αλιεία (4) απαγορεύει το ψάρεμα με τράτες, δράγες, γρι-γρι, γρίπους, πεζότρατες ή παρόμοια συρόμενα δίχτυα πάνω από λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης και ειδικά τα λιβάδια Ποσειδωνίας. Με την υπ' αριθμόν 167378 απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης (ΦΕΚ 241 4/6/2007) απαγορεύτηκε η αλιεία για όλα τα συρόμενα εργαλεία σε μόνο σε 57 θαλάσσιες περιοχές οι οποίες αντιστοιχούν σε εκείνες, χαρτογραφήθηκαν στο πλαίσιο της εφαρμογής της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ (περιοχές NATURA 2000) επικαλούμενο την έλλειψη χαρτογράφησης στις άλλες περιοχές της χώρας.

"Αυτή τη στιγμή χαρτογραφούμε τις ακτές της Άνδρου μαζί με αλιείς και ειδικούς επιστήμονες. Μαζί κάνουμε το πρώτο βήμα για την προστασία των λιβαδιών της Ποσειδωνίας και την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την Μεσογειακή Αλιεία, για να δείξουμε ότι είναι ρεαλιστικό και τεχνικά εφικτό να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτό που χρειάζεται είναι η πολιτική βούληση για να κινητοποιηθούν οι μηχανισμοί. Καλούμε με την ενέργεια αυτή το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης να αναλάβει δράση για την πλήρη χαρτογράφηση των λιβαδιών στην Ελλάδα" είπε η Σοφία Τσενικλή, υπεύθυνη της εκστρατείας της Greenpeace για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η χαρτογράφηση της Ποσειδωνίας γίνεται στα πλαίσια πρωτοβουλίας της Ομοσπονδίας Παράκτιων Αλιέων Νοτίου Αιγαίου σε συνεργασία με τους συλλόγους επαγγελματιών παράκτιων αλιέων των νησιών Άνδρου, Τήνου, Μυκόνου, Σύρου, Κύθνου και Κέας για τη δημιουργία μιας περιοχής προστασίας και αναγέννησης της θάλασσας στην περιοχή τους. Μέσα στην περιοχή προστασίας θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά οι αλιείς της μικρής παράκτιας αλιείας, ενώ θα υπάρχει και ένας πυρήνας απόλυτης προστασίας από κάθε μορφή αλιείας την θαλάσσια περιοχή περιμετρικά του νησιού Γυάρου. Η πρόταση των αλιέων εξελίσσεται σε συνεργασία και υποστήριξη και με την τοπική αυτοδιοίκηση των νησιών.

"Οι παράκτιοι αλιείς των βορείων Κυκλάδων γνωρίζοντας καλύτερα από τον καθένα του λόγους που οδήγησαν στην μείωση των αλιευμάτων, αποφάσισαν να αναλάβουν δράση. Είμαστε ικανοποιημένοι που οι προσπάθειές μας βρίσκουν ανταπόκριση από το σύνολο της τοπικής κοινωνίας και αρωγούς οργανώσεις όπως η Greenpeace, μια παγκόσμια οργάνωση η οποία φαίνεται να ενδιαφέρεται για τον τελικό στόχο που είναι η προστασία του θαλάσσιου

περιβάλλοντος και όχι για την προβολή και το κέρδος", σημείωσε ο Δημήτρης Ζάνες, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Αγροτικών Αλιευτικών Συλλόγων Επαγγελματιών Αλιέων Παράκτιας Αλιείας Περιφέρειας Κυκλάδων (Νοτίου Αιγαίου).

"Βρισκόμαστε εδώ για να στηρίξουμε και να ενισχύσουμε την πρωτοβουλία των αλιέων της περιοχής. Το αίτημα για τη λήψη μέτρων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των θαλάσσιων ειδών και των αλιευμάτων της χώρας, δεν διατυπώνεται μόνο από τους "συνήθεις υπόπτους" όπως η Greenpeace αλλά από όλους όσους εξαρτώνται άμεσα από τη θάλασσα" είπε η Τσενικλή.

Η Greenpeace καλεί τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης:- να προχωρήσει άμεσα στη χαρτογράφηση της Ποσειδωνίας σε ολόκληρη τη χώρα και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία της- να προχωρήσει στον καθορισμό περιοχών προστασίας στα πλαίσια του σχεδιασμού της Εθνικής Στρατηγικής για την Αλιεία και της εφαρμογής του Μεσογειακού Κανονισμού.

"Χρειάζονται μόνο λίγα λεπτά για να καταστραφούν τα λιβάδια Ποσειδωνίας και δεκάδες χρόνια για να αποκατασταθούν. Κάθε φορά όμως που καταστρέφεται ένα λιβάδι Ποσειδωνίας, χάνεται ένας μικρός πνεύμονας της θάλασσας και ένα καταφύγιο για τη θαλάσσια ζωή."

8.3.4 MED SOS



Τεχνολογία για μείωση ναυτικών ατυχημάτων και πρόληψη της ρύπανσης

Η σύγχρονη τεχνολογία σε συνδυασμό με την ευαισθητοποίηση, ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο και μηχανισμούς ελέγχου δίνουν τη δυνατότητα να βελτιώσουμε την περιβαλλοντική ασφάλεια των θαλάσσιων δρόμων, να μειώσουμε τα περιστατικά ρύπανσης και να αποτρέπουμε τα ναυτικά ατυχήματα.

Υπάρχουν πια θαλάσσιες περιοχές και διαδρομές, όπου παρατηρείται μεγάλη κίνηση σκαφών κάθε είδους, με συνέπεια να μιλάμε σήμερα για θαλάσσιους δρόμους και θαλάσσιες

λεωφόρους.

Η χρήση τεχνολογίας για βελτίωση της περιβαλλοντικής ασφάλειας των θαλάσσιων δρόμων και περιοχών, γενικότερα, είναι αντικείμενο δύο ευρωπαϊκών προγραμμάτων, στα οποία συμμετέχει και το Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS.

Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, για παράδειγμα, η ύπαρξη πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο και η βελτίωση των συστημάτων παρακολούθησης της κίνησης των πλοίων μπορούν να συμβάλλουν στην πρόληψη της ρύπανσης, αλλά και στην έγκαιρη αντιμετώπισή της. Το όφελος δεν είναι μόνο περιβαλλοντικό, αλλά και οικονομικό, αφού αυτό συνεπάγεται μείωση του κόστους καθαρισμού της θάλασσας και των ακτών από πετρελαιοειδή (ρύπανση μετά από ατυχήματα), καθώς και μια καλύτερη διαχείριση των ακτών και των θαλάσσιων πόρων της Μεσογείου. Γνωρίζοντας τα διερχόμενα πλοία ότι «παρακολουθούνται» αποτρέπονται από τη «σκόπιμη ρύπανση» των θαλασσών.

Η καρδιά των σύγχρονων ηλεκτρονικών τεχνολογιών είναι το σύστημα AIS (Automatic Identification System), που με τη χρήση της γνωστής μεθόδου μετάδοσης πληροφοριών μέσω VHF, έχει τη δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας πλοίου με πλοίο και πλοίου με ακτή. Το AIS είναι ένα πρωτόκολλο επικοινωνίας, που αναπτύσσεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Οργανισμού Ναυτιλίας (I.M.O.), της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU) και της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (IEC). Χρησιμοποιώντας την τεχνολογία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), οποιοδήποτε σκάφος διαθέτει μία κινητή μονάδα AIS για πλοία, διαβιβάζει πληροφορίες, όπως το όνομά του, το διεθνή κωδικό του, τον προορισμό του και την ακριβή θέση του στο κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας του θαλάσσιου δρόμου και, επιπλέον, σε άλλα σκάφη στην ακτίνα δράσης του συστήματος. Η θέση κάθε σκάφους παρακολουθείται συνεχώς και επιδεικνύεται σε έναν ψηφιακό χάρτη της θαλάσσιας περιοχής, μαζί με την ταχύτητα και άλλες τεχνικές και χρηστικές πληροφορίες. Συμπληρώνοντας αυτές τις πληροφορίες, το σύστημα μεταδίδει ραδιοφωνικά (μέσω των καναλιών VHF) και άλλα σχετικά στοιχεία, όπως η ταχύτητα και η κατεύθυνση του ανέμου τοπικά, τυχόν ύπαρξη παγόβουνων στη περιοχή και άλλα, σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, μηνύματα.

Οι εφαρμοζόμενες τεχνολογίες στηρίζονται σε μία σειρά Οδηγιών και Αποφάσεων του I.M.O., της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνών προτύπων. Ενδεικτικά και μόνο αναφέρονται οι IMO (Performance Standard for AIS - Resolution MSC.74(69) Annex3), ITU-R (Recommendation for AIS - ITU - RM. 1371-1), τα πρότυπα: EN 61993-2 (2002), EN 60945 (1997), IEC 61993-2 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 62287 «Class B ship-borne installation of the universal automatic identification system (AIS) using TDMA techniques», IALA (Guidelines on AIS), κ.α.

Από την 1η Ιουλίου 2001, όλα τα πλοία με τონάζ μεγαλύτερο από 300 τόνους είναι υποχρεωμένα, σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη SOLAS (Safety of Life at Sea) του I.M.O., να φέρουν την τεχνολογία AIS. Το σύστημα σχεδιάστηκε και λειτουργεί με σκοπό την αξιοποίηση των διακινουμένων πληροφοριών στο δίκτυο. Οι πληροφορίες αυτές αναγνωρίζονται ως Στατικές - που καταχωρούνται μία φορά, όπως ονομασία, διαστάσεις πλοίου, κ.α.- και Δυναμικές, που διαμορφώνονται κάθε στιγμή, όπως θέση πλοίου, ταχύτητα, προορισμός, φορτίο, κ.α.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος, Γ. Π., Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδόσεις Σταμούλης Αθήνα 1999.
- Γιαννόπουλος Γιώργος, Θαλάσσιες Μεταφορές, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1998.
- Ηγουμενάκης, Νίκος, Τουριστική Οικονομία, εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997.
- Καρδάσης Βασίλης, Από του Ιστίου εις τον Ατμό, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914, εκδόσεις Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ,
- Μαυροδόνης Θωμάς, Τουριστική και Ταξιδιωτική Βιομηχανία, Τρίτη Έκδοση, εκδόσεις Έλλην, Αθήνα 2001.
- Μυλωνόπουλος, Δημήτριος, Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1999.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- Blue Star Ferries(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.bluestarferries.gr>
- Κρουαζιέρες(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.cruisesingreece.com> Μινωικές
- Ακτοπλοικές Γραμμές(2008). Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.minoan.gr>
- Superfast Ferries(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.superfastferries.gr>
- Anek Lines(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.aneklines.gr>
- <http://www.ferriesgr>
- <http://www.navihellas.gr>
- <http://www.medsos.gr>
- <http://www.ecocrete.gr>
- <http://www.greenpeace.gr>
- <http://www.wwf.gr>
- <http://www.eyploia.aigaio.net.gr>
- <http://www.huts.gr>
- <http://www.scubadive.gr>
- <http://www.cruiselines.us>
- <http://www.cruiseandstan.net>
- <http://www.nautilia.gr>

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2008). Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.yen.gr>

Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας: <http://www.gscp.gr>

Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.olp.gr>

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.thpa.gr>

Οργανισμός Λιμένος Πατρών(2008) Διαθέσιμο μέσω διαδικτύου: <http://www.patrasport.gr>

<http://www.discoverychannel.com>

<http://www.wikipedia.com>

<http://www.titanichistoricalsociety.com>

<http://www.koutouzis.gr>

<http://www.nafteboriki.gr>

<http://www.travelguidegreece.com>