

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μιχάλης Σακέλλης Ανδρέας Ποταμιάνος

«Να ενώσουμε τις δυνάμεις μας»

Δύο επιφανή στελέχη της επιβατηγού ναυτιλίας, οι κ. Ανδρέας Ποταμιάνος και Μιχάλης Σακέλλης, συναντιούνται στις σελίδες του «Ε» λίγο πριν τα 100ά γενέθλια του ιστορικού Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. Αναμνήσεις από το ένδοξο αλλά και δύσκολο παρελθόν, απολογισμός και νέα στοιχεία για το μέλλον. Κάλεσμα του ΣΕΕΝ σε ακτοπλοία και κρουαζιέρα να συμβαδίσουν εκ νέου, προς αμοιβαίο όφελος

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΟΓΙΑΣ

Σε λίγους μήνες συμπληρώνονται τα 100 χρόνια του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), της παλαιότερης και πιο ιστορικής Ένωσης για επιβατηγά πλοία στην Ελλάδα. Η ιστορία του ξεκινά στις 30 Απριλίου 1921, όταν ιδρύεται η Πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωση, που δεχόταν ως μέλη κάθε εταιρεία ή ιδιώτη που κατείχε επιβατηγό πλοίο άνω των πενήντα κόρων. Σκοπός ήταν η συνεργασία για την προαγωγή των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Η Ένωση μεγάλωσε σε μια δύσκολη περίοδο για τον κλάδο. Μέχρι το ξέσπασμα του

Β' Παγκοσμίου Πολέμου είχε αυξήσει τα μέλη της περιλαμβάνοντας το σύνολο των εταιρειών που είχαν επιβατηγά πλοία όχι μόνο στην εγχώρια ακτοπλοία, αλλά και σε διεθνείς-μεσογειακές γραμμές. Εξάλλου, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή η ακτοπλοία είχε συρρικνωθεί· είχε περιοριστεί στα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, ενώ τα «μεταναστευτικά» πλοία μετέφεραν Έλληνες και Βαλκάνιους στις νέες τους πατρίδες. Στο ξεκίνημα του πολέμου, και ιδιαίτερα στο διάστημα της γερμανικής εισβολής του 1941, το σύνολο του επιβατηγού στόλου βυθίστηκε, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακό-

πηκαν και η Ένωση ανέστειλε τη λειτουργία της –άλλωστε το κτίριο που στέγαζε τα γραφεία της είχε επιταχθεί. Με την απελευθέρωση τα πράγματα άλλαξαν. Πρώτο μέλημα ήταν να βρεθούν πλοία για να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες. Αγοράστηκαν λοιπόν πλοία μεγάλης ηλικίας και διαφόρων τύπων, που μετασκευάστηκαν σε επιβατηγά, ή χρησιμοποιήθηκαν πρώην πολεμικά που σε καιρό ειρήνης πλεόναζαν. Τα μόνα νεότευκτα που προστέθηκαν στον ελληνικό επιβατηγό στόλο τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1950 ήταν τα έξι πλοία των ιταλικών επανορθώσεων –τέσσερα ακτοπλοϊκά (ΜΙΑΟΥΛΗΣ,

ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ) και δύο μεσογειακά (ΑΧΙΛΛΕΥΣ, ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ) –και το υπερωκεάνιο ΟΛΥΜΠΙΑ της Greek Line. Τότε μάλιστα σημειώθηκε μια μεγάλη αλλαγή στις ταξιδιωτικές συνθήκες: η κρουαζιέρα έπαψε να αποτελεί περιστασιακή απασχόληση των υπερωκεανίων και άρχισε να εδραϊνώνεται με την τακτική χρήση πλοίων μετασκευασμένων επί τούτου. Το 1969 η Ένωση άλλαξε καταστατικό και επωνυμία, ακριβώς για να διευρύνει το πεδίο της δραστηριότητάς της και να συμπεριλάβει και τις νέες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων. Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβα-



τηγών Πλοίων, όμως, δεν ακολούθησε ανέφελη πορεία. Υπήρξε σχετικός κατακερματισμός δυνάμεων, με την ίδρυση διαφόρων Ενώσεων με συναφές αντικείμενο. Το 1976, με τη συμμετοχή αρκετών ακτοπλοίων, συστάθηκε η Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, μετέπειτα Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής και πιο πρόσφατα Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοϊκής. Έπειτα από μακρά περίοδο αντεγκλήσεων ανάμεσα στα δύο μέρη, κυριάρχησε η ανάγκη να ενισχυθεί η θεσμική εκπροσώπηση του κλάδου και σταδιακά επανέκαμψε η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων –που το 2004 μετονομάστηκε σε Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ). Τέλος, το 2011 αποσχίστηκε ένα τμήμα τής τότε κρουαζιέρας και σχηματίστηκε η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας.

Σήμερα ο ΣΕΕΝ αποτελεί τον θεσμικό φορέα που εκπροσωπεί όλες τις κατηγορίες επιβατηγών πλοίων· διαπραγματεύεται τις συλλογικές συμβάσεις με τους ναυτικούς του κλάδου και είναι κύριος σύμβουλος της πολιτείας σε ζητήματα θαλάσσιων συγκοινωνιών σε Αιγαίο, Ιόνιο και Αδριατική. Ενόψει λοιπόν της επετείου 100 χρόνων από την ίδρυση του Συνδέσμου, συνομιλήσαμε με δύο από τα πιο ιστορικά στελέχη του, τον κ. Ανδρέα Ποταμιάνο, που διετέλεσε πρόεδρος για 22 χρόνια, και τον σημερινό πρόεδρο κ. Μιχάλη Σακέλλη.

Κύριε Ποταμιάνε, είστε ο θεμελιωτής της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Πώς ξεκινήσατε αυτή τη δραστηριότητα;
«Ξεκινήσαμε κρουαζιέρες με το ΣΕΜΡΑΜΙΣ το 1955, σε συνεργασία με τον ΕΟΤ. Για πρώτη φορά τότε μπορούσε κανείς να επισκεφτεί σε ολιγοήμερα ταξίδια τα ελληνικά νησιά. Η ανταπόκριση ξεπέρασε τις προσδοκίες μας

και μετά το 1956-57 αρχίσαμε τακτικές κρουαζιέρες σε Ελλάδα και εξωτερικό. Η Ηπειρωτική ήταν η πρώτη εταιρεία που έκανε κρουαζιέρα στη Σοβιετική Ένωση, το 1958. Με το πρώτο ΕΡΜΗΣ πήγαμε στο Σότσι, στη Γιάλτα, στο Σοχούμι. Είχα πάει κι εγώ με τη μητέρα μου· μας έγινε εκπληκτική υποδοχή. Είχε κατέβει όλη η Οδησός, η Γιάλτα, έγιναν παραστάσεις στην Όπερα, αξέχαστη φιλοξενία. Τη δεκαετία του 1960 πήγαμε στην Αλάσκα, πρώτοι και πάλι, στα νησιά Γκαλαπάγκος, στον Αμαζόνιο και τον Ορινόκο, στη Γη του Πυρός,

«Το μέλλον είναι στα μικρότερα κρουαζιερόπλοια, όχι στα υπερμεγέθη, που δεν αφήνουν σχεδόν τίποτα στην ελληνική οικονομία. Τα πλοία 700-800 επιβατών θα αποτελούσαν κατηγορία που δεν ενδιαφέρει τους μεγάλους διεθνείς παίκτες, οπότε ο ανταγωνισμός θα είναι περιορισμένος»

τη Βαλτική, σε μέρη που δεν είχαν ξαναδεί ξένο πλοίο. Μοναδικές στιγμές. Είχαμε 2.500 Έλληνες ναυτικούς και όλα τα πλοία μας έφεραν την ελληνική σημαία.

Βασικοί πελάτες μας ήταν οι Αμερικανοί, πάνω από το 80%, άνθρωποι που έρχονταν δεύτερη και τρίτη φορά, όχι για τον Ποταμιάνο και την Ηπειρωτική, αλλά για την προσωπική φιλοξενία που τους πρόσφεραν τα πληρώματά μας. Την εποχή εκείνη οι θα-



λαμηπόλοι μας πληρώνονταν καλά –μεγάλο μέρος ήταν τα φιλοδωρήματα– και προσπαθούσαν όλοι να αναδείξουν τα πλοία στα οποία εργάζονταν. Το 1963-64 ο πατέρας μας αγόρασε το ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ, ένα πλοίο του 1938 που είχε φτιαχτεί από τον Krupp για κότερο. Τα πλοία μας ήταν παλιά, φαινόταν η ηλικία τους. Τότε χτιζόταν το Χίλτον στην Αθήνα, πήγα και βρήκα τον Morris Bailey, που το είχε αναλάβει, και του ζήτησα να επιμεληθεί το εσωτερικό του ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ. Ζήτησε αμοιβή 11.000 δολάρια, υψηλό κόστος για την εποχή, όμως η δουλειά του μεταμόρφωσε το πλοίο, με αισθητική που παραμένει μοντέρνα μέχρι σήμερα.

Η κρουαζιέρα είναι ιδιαίτερη –το ναυτικό μέρος είναι το εύκολο. Σημασία έχει να χτίσεις το δίκτυο των γραφείων του εξωτερικού και των αντιπροσώπων σου. Ο ΕΟΤ ξόδευε 3 εκατομμύρια το χρόνο για διαφήμιση στις ΗΠΑ κι εμείς, η Ηπειρωτική, 11,5 εκατομμύρια. Είχαμε δικά μας γραφεία σε Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Αργεντινή. Χωρίς δίκτυο ήταν αδύνατο να φέρεις πελάτες. Όταν πήραμε το ΙΑΣΩΝ από τον ΕΟΤ, ο πατέρας μου έκανε ένα ταξίδι με τον επικεφαλής μιας μεγάλης αμερικανικής τράπεζας στην Ελλάδα. Όταν αυτός τον ρώτησε τι προβλήματα αντιμετώπιζεις και ο πατέρας μου του ανέφερε τη γραφειοκρατία και

τις καθυστερήσεις των ελληνικών τραπεζών, του έδωσε ένα χειρόγραφο χαρτί που ήταν η έγκρισή του για τον άμεσο δανεισμό της Ηπειρωτικής από την τράπεζα. Την άλλη μέρα είχαμε τα λεφτά. Κάποια στιγμή ήρθε έλεγχος από τα κεντρικά στις ΗΠΑ. Εμείς δεν ήμασταν ιδιαίτερα τακτικοί στα χαρτιά που έπρεπε να πηγαίνουμε κάθε τόσο στην τράπεζα –είχαμε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση περίπου 2.000 επιβατών κάθε εβδομάδα από τον Πειραιά. Τους πήρε ο πατέρας μου, τους πήγε κάτω στον μόλο και τους έδειξε την τεράστια ουρά των ανθρώπων που περίμεναν να επιβιβαστούν στα πλοία μας. “Αυτό”, τους λέει, “είναι το cash flow μας, οι επιβάτες μας”.

Στην Ένωση με έφερε ο Αντώνης Χανδρής το 1967 –πρόεδρος ήταν ο Καβουνίδης– και μπήκα για πρώτη φορά στο διοικητικό συμβούλιο. Μέχρι την εποχή που άλλαξε το όνομα ο Παναγόπουλος, είχαμε το ίδιο κύρος με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Τότε η Ένωση εκπροσωπούσε τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά διεθνών γραμμών. Υπήρχαν πολλές εταιρείες στον κλάδο, η Sun Line, ο Καβουνίδης, ο Κυρτάτας, έπειτα ο Παναγόπουλος, ο Χανδρής, που μέσω της Celebrity ήταν μέλος του ΣΕΕΝ, ο Χατζηγιάννης, που είχε και αυτός ένα κρουαζιερόπλοιο και μου έλεγε: “Τι κάθεται και ασχολείσαι με τις σκατοκουβαρί-

στρες;”. Δεν τα είχε σε μεγάλη υπόληψη τα πλοία αυτά». **Άς έρθουμε προς το σήμερα και ας μεταφερθούμε στην ακτοπλοία. Κύριε Σακέλλη, ποια είναι η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου του κλάδου;**

«Από το 1995 έχουμε παίξει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου –και στη διαμόρφωση του ισχύοντος πλαισίου και στον νόμο 2932 του 2002 και στις προσπάθειες εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού του 1995, τον οποίο κακώς δεν εφαρμόσαμε ως είχε. Την εποχή εκείνη έγινε το μεγάλο λάθος. Το 1992 είχε βγει ο κανονισμός 3577 για την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο

εσωτερικό των κρατών-μελών. Η Ελλάδα πήρε παράταση για μια δεκαετία. Στην αρχή ακούστηκε θετικά. Υπήρχε η ελπίδα ότι θα η αγορά και θα δινόνταν ευκαιρία στις ελληνικές εταιρείες να ανταποδοθούν. Δυστυχώς, όμως, έγινε το ακριβώς αντίθετο. Έκλεισε η αγορά, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν τοπικά μονοπώλια σε διάφορες νησιωτικές περιοχές, που διαφέντευαν όλη την ακτοπλοία. Εμείς ήμασταν πάντα υπέρ της απελευθέρωσης. Ευτυχώς ο νόμος 2932 μας έδωσε μια διέξοδο, ορίζοντας τις προϋποθέσεις με τις οποίες μπορούσε κανείς να δρομολογήσει πλοίο. Σ’ αυτή την αρχή βασίστηκαν όλες οι επενδύσεις του κλάδου και τα νέα πλοία –πρώτη η Srintzis ▶

«ΜΟΝΟ Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΚΡΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΣΗΜΑΙΑ, ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»

Lines με τις απανωτές παραγγελίες και από κοντά οι Μινωικές. Κάποιοι μας έλεγαν τρελούς και παλαβούς, τελικά όμως δικαιωθήκαμε, γιατί επιχειρηματικά πήγαν καλά οι νέες επενδύσεις. Παρακολουθήσαμε τις εξελίξεις και επιβιώσαμε, οι άλλοι τέλειωσαν. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στην ακτοπλοία, αλλά παντού. Αν μείνεις στάσιμος, χάθηκες. Εδώ όμως ήταν ακόμα πιο έντονο, καθώς βρισκόμασταν σε μεταβατική περίοδο. Τα νέα πλοία να χτίστηκαν, πριν ακόμα έρθουν τα αμιγώς ταχύπλοα, μας επέτρεψαν με την ταχύτητά τους να αυξήσουμε τα δρομολόγια σχεδόν κατά 50%. Το έπιασε αυτό ο Παναγόπουλος στην Αδριατική. Εμείς με τα αργά πλοία κάναμε τριάμισι δρομολόγια την εβδομάδα κι αυτός με τα γρήγορα έκανε εφτά, το διπλάσιο. Ανάλογη ήταν η κατάσταση και στην ακτοπλοία: προσφέραμε χωρητικότητα και ταχύτητα σε γραμμές όπως τα Δωδεκάνησα και η Κρήτη. Σημαντική εξέλιξη, που φρέναρε

«Πολλά πλοία θα προτιμήσουν την ελληνική σημαία, αρκεί να γίνουν οι αναγκαίες αλλαγές κυρίως σε θέματα πληρωμάτων. Σ' αυτή την περίπτωση, θα στηρίξουν και οι τράπεζες. Η ελληνική κρουαζιέρα δεν είναι ανταγωνιστική με τη σημερινή σύνθεση πληρώματος»

τον ανταγωνισμό από το εξωτερικό, καθώς με την απελευθέρωση όλοι ήθελαν να βάλουν πλοία στην καλύτερη γραμμή του Αιγαίου, στην Κρήτη. Θυμάμαι μια κουβέντα του Παντελή Σφηλιά, από τη δεκαετία του 1980, που έλεγε πόσο κερδοφόρος ήταν οι γραμμές της Κρήτης – «δεν προλαβαίνουμε να επενδύουμε τα κέρδη, τόσο πολλά είναι!». Γι' αυτό και δημιουργήθηκε η διέξοδος της Αδριατικής. Όσοι επενδύσαμε στα νέα πλοία κρατήσαμε ελληνικά την ακτοπλοία.

Στη συνέχεια ήρθαν τα ταχύπλοα, που αναπτύχθηκαν αρκετά τα τελευταία χρόνια, κάτι που οφείλεται στην αλλαγή του πλαισίου, για παράδειγμα στη μείωση του ετήσιου χρόνου απασχόλησης. Σ' αυτό έπαιξε μεγάλο ρόλο ο ΣΕΕΝ, κι ως δεχόμαστε κριτική κάποιες φορές από μέλη μας. Χωρίς το Σύνδεσμο και τις παρεμβάσεις του δεν θα δούλευαν ποτέ τα ταχύπλοα στην ελληνική

αγορά. Το Υπουργείο δεν μπορεί να κάνει τίποτα χωρίς τη συμμετοχή και τη στήριξη μας, είμαστε η σταθερή αξία στο χώρο. Η πολιτική ηγεσία και οι σύμβουλοί της αλλάζουν με τέτοια ταχύτητα, που δεν προλαβαίνουν να μάθουν το αντικείμενο. Ο ΣΕΕΝ εκπροσωπεί όλα τα ακτοπλοϊκά πλην των πορθμείων, τα επιβατηγά που κάνουν διεθνή δρομολόγια, και θεσμικά την κρουαζιέρα.

Το πιο σημαντικό είναι ότι τα επιβατηγά πλοία είναι ο μόνος τομέας της ναυτιλίας που συνεχίζει να κρατά την ελληνική σημαία, τα ελληνικά πληρώματα και τα γραφεία στην Ελλάδα. Σε σύνολο περίπου 15.000 Ελλήνων ναυτικών, παραπάνω από τους μισούς εργάζονται στην επιβατηγό ναυτιλία – το σύνολο των κατώτερων πληρωμάτων δουλεύει στην ακτοπλοία, ενώ οι αξιωματικοί είναι περισσότεροι στα ποντοπόρα. Η συνεισφορά στην εθνική οικονομία είναι πολύ μεγάλη, τόσο στον τουρισμό όσο και στη διακίνηση προϊόντων. Όταν έκλεισαν τα βόρεια σύνορα λόγω του πολέμου στη Γιουγκοσλαβία, ουδείς κατάλαβε το παραμικρό ούτε παρουσιάστηκαν ελλείψεις, κι αυτό γιατί η επιβατηγός ναυτιλία αναπροσάρμοσε τα δρομολόγια της στην Αδριατική, καλύπτοντας όλες τις ανάγκες της χώρας. Τότε δρομολογήθηκε

το ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ των Μινωικών, το IONIAN GALAXY της Strintzis Lines, το IONIAN ISLAND, το ΑΡΕΤΟΥΣΑ, πλοία που κράτησαν ανοιχτό τον θαλάσσιο διάδρομο προς την Ευρώπη. Εμείς λύνουμε τα προβλήματα πριν χρειαστεί η παρέμβαση τρίτων, ίσως γι' αυτό δεν μας εκτιμούν τόσο πολύ. Δεν τους χρειαζόμαστε. Πάντα είχαμε τις γραμμές της Αδριατικής ως παράδειγμα και για την ακτοπλοία. Επί 40 χρόνια γίνονται δρομολόγια εκεί με εκπληκτική συνέπεια. Βγάζεις ένα φυλλάδιο και εκτελείς τα δρομολόγια σου χωρίς να χρειάζεται να μαζέψεις εγκρίσεις, δεν υπάρχουν ακυρώσεις, δεν έμειναν ποτέ οι γραμμές χωρίς εξυπηρέτηση, χωρίς να χρειάζεται να το επιβάλει κάποιος. Και το κυριότερο, κανείς από το Υπουργείο δεν ξέρει τι συμβαίνει εκεί, πλην φυσικά των λιμεναρχιών σε Πάτρα και Ηγουμενίτσα. Εδώ ασχολούνται όλη μέρα με τα συν-πλην-πέντε-δέκα λεπτά στις Κυκλάδες και τρώνε το χρόνο του υπουργού και των υπηρουσίων. Εμείς προσπαθούμε να εξηγήσουμε ότι δεν χρειάζεται αυτή η μικροδιαχείριση της ακτοπλοίας. Χρειάζεται να αφιερωθεί να ανασάνει η αγορά. Είμαστε κλάδος που προσφέρει δημόσιες υπηρεσίες, δεν πρέπει να μας επιβαρύνουν συνέχεια. Γιατί στο τέλος πληρώνει τη νύφη ο επιβάτης και οι επαγγελματίες. Τι είναι ο ναύλος

εισπληρώσιμος; Ένα άθροισμα εξόδων. Όταν μας αυξάνεις τα έξοδα, είμαστε υποχρεωμένοι να παίρνουμε τα μέτρα μας, μεταξύ αυτών και να αυξάνουμε τους ναύλους.

Πρέπει το Υπουργείο να ξαναδεί τις προτεραιότητες, τα θέματα επάνδρωσης της χειμώνα, το συνολικό κόστος, τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, τα στερεά απόβλητα (αύξηση 15% μέσα στην κρίση!), τα λιμενικά τέλη και τις υπηρεσίες που πληρώνονται αλλά δεν γίνονται επενδύσεις και βελτιώσεις στα λιμάνια. Προσπαθώντας να ελέγξουμε το κόστος της πανδημίας περιορίσαμε πολύ τα έξοδά μας – ακόμα και τις προσωπικές των γραφείων δουλεύει εκ περιτροπής – και έρχεται μια εταιρεία, σε συνεννόηση με τα λιμάνια, και μας επιβαρύνει στο πολλαπλάσιο! Όσο υπάρχουν τέτοια θέματα, που πάντα θα υπάρχουν, η παρουσία του Συνδέσμου μας είναι σημαντική. Ομολογώ ότι έχουμε πάρει από την τωρινή ηγεσία, περιμέναμε να κάνει πολλά περισσότερα. Δεν είναι λύση να αλλάξει ο υπουργός –θα ξαναεξοικονομήσουμε από το μηδέν και μέχρι να ενημερωθούν πάλι όλοι θα χαθεί πολύτιμος χρόνος. Τα ίδια ζήσαμε και όταν είχε καταργηθεί το Υπουργείο. Τότε, για να καλύψουμε τα κενά που είχαν δημιουργηθεί, καταφέραμε να



ρυθμιστούν θέματα ακτοπλοίας μέσω του ΣΑΣ, ακόμα και πέραν των αρμοδιοτήτων του». **Κύριε Ποταμίανε, πόσο βίωσιμη είναι σήμερα η ελληνική κρουαζιέρα;**

«Πέρυσι εταιρείες του Συνδέσμου είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να επενδύσουν στην κρουαζιέρα, αλλά φέτος προφανώς τα πράγματα άλλαξαν. Σ' ένα περιβάλλον σαν το φετινό, ο ρό-

λος του ΣΕΕΝ και όλων των Ενώσεων θα αναβαθμιστεί. Δίνει μια ευκαιρία ο κορονοϊός –στην κρουαζιέρα γίνεται μια επανάσταση. Εμείς, ως Ηπειρωτική, εκπροσωπούμε την





Το SEMIPAMIS

Ανδρέας Ποταμιάνος

«Ξεκινήσαμε κρουαζιέρες με το SEMIPAMIS το 1955, σε συνεργασία με τον ΕΟΤ. Για πρώτη φορά τότε μπορούσε κανείς να επισκεφτεί σε ολιγόημερα ταξίδια τα ελληνικά νησιά. Η ανταπόκριση ξεπεράσε τις προσδοκίες μας και μετά το 1956-57 αρχίσαμε τακτικές κρουαζιέρες σε Ελλάδα και εξωτερικό. Με το πρώτο ΕΡΜΗΣ πήγαμε στο Σότσι, στη Γιάλτα, στο Σοχούμι. Είχα πάει κι εγώ με τη μητέρα μου· μας έγινε εκπληκτική υποδοχή. Είχε κατέβει όλη η Οδησσός, η Γιάλτα, έγιναν παραστάσεις στην Όπερα, αξεχαστη φιλοξενία. Τη δεκαετία του 1960 πήγαμε στην Αλάσκα, πρώτοι και πάλι, στα νησιά Γκαλαπάγκος, στον Αμαζόνιο και τον Ορινόκο, στη Γη του Πυρός, τη Βαλτική, σε μέρη που δεν είχαν ξαναδεί ξένο πλοίο. Μοναδικές στιγμές. Είχαμε 2.500 Έλληνες ναυτικούς και όλα τα πλοία μας έφεραν την ελληνική σημαία»

Pullmantur που ήδη έστειλε τα πλοία της για σκραπ, πλοία νέα και σε καλή κατάσταση. Η Carnival, ο μεγαλύτερος Όμιλος διεθνώς, θα στείλει επίσης πολλά κρουαζιερόπλοια για σκραπ· εκτιμά μάλιστα ότι, κι αν βρεθεί το εμβόλιο, ο απόηχος της επιδημίας θα κρατήσει αρκετά χρόνια. Τα μεγέθη των πλοίων θα αλλάξουν. Αν και οι μεγάλες εταιρείες εξακολουθούν να θέλουν πλοία άνω των 2.000 επιβατών, γιατί αυτό θεωρούν ως όριο της κερδοφορίας, τα σημερινά μεγέθη δεν είναι βιώσιμα. Χρειάζεται να σχεδιαστούν νέα πλοία, με πιο ασφαλείς προδιαγραφές στον κλιματισμό και στους κοινόχρηστους χώρους. Η Ελλάδα και η Ανατολική Μεσόγειος είναι ιδανικοί προορισμοί για κρουαζιέρες short-distance,

όπως και η Καραϊβική –κάτι που δεν υπάρχει στην Κίνα ή την Αυστραλία. Είναι ευκαιρία να βγει μπροστά η Ελλάδα, να οργανώσει τη νέα εποχή.

Εμείς διαφωνήσαμε με τη φιλοσοφία της Carnival. Αυτοί προτιμούσαν να κρατούν τους ταξιδιώτες όσο γίνεται περισσότερο μέσα στο πλοίο, ώστε να αυξάνονται οι καταναλώσεις, ενώ εμείς πιστεύαμε ότι πρέπει να προσφέρουμε περιήγηση στα νησιά. Είχαν φτάσει να λένε ότι σε νησιά σαν τη Ρόδο δεν χρειαζόταν να μείνει το πλοίο πάνω από μια ώρα! Το μοντέλο αυτό απέδωσε για πολλά χρόνια, από τη μια χάρη στην οργάνωση πάνω στα πλοία, που απαλύνει την πολυκοσμία και εξαφανίζει τον συνωστισμό, και από την άλλη λόγω του κινήτρου που έχει η κύρια μάζα της πελατείας, δηλαδή να αποκτήσει το κοινωνικό στάτους που προσφέρει το ταξίδι με τα υπερπολυτελή πλοία, και όχι να περιηγηθεί στους προορισμούς.

Η ελληνική κρουαζιέρα έχει μεγάλες προοπτικές. Αλλά πρέπει να αποκτήσουμε πλοία με ελληνική σημαία, συμβατά με τους προορισμούς. Το μέλλον είναι στα μικρότερα κρουαζιερόπλοια, όχι στα υπερ-

μεγέθη, που δεν αφήνουν σχεδόν τίποτα στην ελληνική οικονομία. Τα πλοία 700-800 επιβατών θα αποτελούσαν κατηγορία που δεν ενδιαφέρει τους μεγάλους διεθνείς παίκτες της αγοράς, οπότε ο ανταγωνισμός θα είναι περιορισμένος. Πέρα από την πολυτέλεια των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, υπάρχουν κι άλλα ενδιαφέροντα, πολλές φορές σπουδαιότερα, όπως η προσωπική φιλοξενία, η ιστορία και οι άνθρωποι των τόπων που προσεγγίζουν τα πλοία. Σ' αυτή την εξειδικευμένη και μοναδική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο, δεν υπάρχει κανείς σήμερα· όλοι έχουν συγκεντρωθεί στα υπερμεγέθη πλοία. Είναι μοναδική ευκαιρία που θα προσελκύσει επενδυτές, αρκεί η πολιτική ηγεσία να αντιληφθεί τις προοπτικές. Επιπλέον, πρόκειται για αγορά που απευθύνεται σε μεγάλα εισοδήματα. Οι εικόνες των χιλιάδων επιβατών τα τελευταία χρόνια που έβγαιναν ταυτόχρονα και δημιουργούσαν τεράστιες ουρές στο τελεφερίκ και τον Αθηνιώ, οι σκηνές με τα γαϊδουράκια, δεν είναι τιμητικές. Τα νησιά μας δεν αντέχουν τέτοιους φόρτους. Οι πιο πολλοί από τους επιβάτες δύσκολα θα ξανάρθουν στην Ελλάδα ύστερα από τέτοια ταλαιπωρία. Πρέπει να ξαναστήσουμε σωστά όλο το μοντέλο. Επενδυτές υπάρχουν. Δεν φτάνει

βέβαια μόνο η βούλησή τους, αλλά χρειάζεται συνολική πολιτική κατεύθυνση, διαφορετικός και ποιοτικός σχεδιασμός, οργάνωση και συντονισμός. Τι θέλουμε, τι περιμένουμε από τον τουρισμό και τους επιμέρους κλάδους, και φυσικά τι γίνεται με την ελληνική σημαία; Πολλά πλοία θα προτιμήσουν την ελληνική σημαία, αρκεί να γίνουν οι αναγκαίες αλλαγές κυρίως σε θέματα πληρωμάτων. Σ' αυτή την περίπτωση, θα στηρίξουν και οι τράπεζες. Παλιά, όλα τα πλοία φτιάχνονταν στην Ελλάδα –γιατί όχι και τα νέα; Το παρόν σχήμα δεν έχει μέλλον, ο τουρισμός και η κρουαζιέρα αυτού του τύπου έχουν ξεπεραστεί».

Κύριε Σακέλλη, πώς βλέπετε την ακτοπλοΐα την επόμενη μέρα της πανδημίας;

«**Η** ακτοπλοΐα αναπτύχθηκε χωρίς σχέδιο στο παρελθόν. Ό,τι έγινε ήταν καθαρή επιλογή των επιχειρηματικών σχημάτων της εποχής, με μπροστά-ρηδες όπως ο Γεώργιος Π. Λιβανός, που έφεραν καινοφανείς υπηρεσίες και οργάνωση στην ελληνική αγορά, αλλάζοντας τις αντιλήψεις του κοινού για το θαλασσινό ταξίδι. Το σημερινό μοντέλο το οφείλουμε σε δύο οραματιστές: από τη μια στον Παντελή Σφηνιά, που του

άρεσαν τα ταχύπλοα, και από την άλλη στον Περικλή Παναγόπουλο, που προτίμησε τα συμβατικά. Έτσι, είχαμε ως αποτέλεσμα την ιδανική σύνθεση του ακτοπλοϊκού στόλου. Τα γρήγορα συμβατικά ταξιδεύουν όλο το χρόνο, καλύπτοντας τα έξοδά τους το χειμώνα, ενώ το καλοκαίρι έρχονται και τα ταχύπλοα με τα πολλαπλά δρομολόγια και καλύπτουν τη ζήτηση. Αλληλοσυμπληρώνονται. Προοπτικές υπάρχουν. Το βασικό είναι να επιβιώσουμε φέτος και να μη βρεθούμε σε θέση να εκποιήσουμε πλοία. Έχουμε έναν καλό στόλο, που όμως γερνά. Σε δέκα χρόνια, τα μισά πλοία θα έχουν ξεπεράσει τα 40 έτη. Ακόμα και τα νέα πλοία μας έχουν συμπληρώσει 20ετία. Μπαίνουμε σε μια περίοδο που θα πρέπει να χτίσουμε νέο στόλο –έχουμε χάσει ήδη έξι εφτά χρόνια απραξίας. Παλαιότερα, στη διεθνή αγορά βρίσκαμε πλοία μικρής ηλικίας, κατάλληλα για την Ελλάδα. Τώρα δεν υπάρχουν και οι επιλογές μας είναι δεδομένες: είτε θα μείνουμε με πλοία γερασμένα, ακόμα και 50 ετών, είτε θα ναυπηγήσουμε νέα.

«Οφείλουμε το σημερινό ακτοπλοϊκό μοντέλο σε δύο οραματιστές: στον Παντελή Σφηνιά, που του άρεσαν τα ταχύπλοα, και στον Περικλή Παναγόπουλο, που προτίμησε τα συμβατικά. Ως αποτέλεσμα έχουμε την ιδανική σύνθεση του στόλου. Ταχύπλοα και συμβατικά αλληλοσυμπληρώνονται»

μελέτες-προτάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση για να χρηματοδοτηθεί η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, ταυτόχρονα με δράσεις για το περιβάλλον.

Μην ξεχνάμε ότι, ενώ σήμερα υπάρχουν τεχνικές λύσεις για τις εκπομπές θείου, δεν υπάρχουν για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, που θα πρέπει να μειωθούν δραματικά τα επόμενα χρόνια. Μας απασχολεί αυτό. Η μετατροπή σε ηλεκτρικά αφορά μόνο πορθμεία και ίσως πλοία πολύ μικρών αποστάσεων, όταν και εφόσον λυθούν θέματα όπως είναι ο χρόνος φόρτισης. Σκεφτείτε ένα πλοίο που πάει Αίγινα να χρειάζεται δυο τρεις ώρες μεταξύ κάθε δρομολογίου. Πώς θα επιβιώσει οικονομικά με τόσο λίγα δρομολόγια; Εξετάζουμε τα εναλλακτικά καύσιμα, όμως το κόστος τους σήμερα είναι δύο και τρεις ▶



Το ΕΡΜΗΣ



Ο πρόεδρος κ. Μιγάλης Σακέλλης με τους διοικητικούς υπαλλήλους του ΣΕΕΝ κυρία Βάσω Βανδώρου και κ. Μάρκο Δρίζο

«Έχουμε έναν καλό στόλο, που όμως γερνά. Σε δέκα χρόνια, τα μισά πλοία θα έχουν ξεπεράσει τα 40 έτη. Είτε θα μείνουμε με πλοία γερασμένα, ακόμα και 50 ετών, είτε θα χτίσουμε νέο στόλο. Μεγάλη πρόκληση να τον ναυπηγήσουμε στην Ελλάδα»

φορές υψηλότερο. Μόνη πραγματική λύση είναι το LNG και η ναυπήγηση πλοίων που θα μπορούν να μετατραπούν σχετικά εύκολα, όταν αρχίσουν να χρησιμοποιούνται τα εναλλακτικά καύσιμα.

Η ακτοπλοία δεν είναι μόνο επιχείρηση, αφορά και την εθνική συνοχή. Σήμερα, όλα τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πηγαίνουν στις χερσαίες μεταφορές και αφήνουν έξω την ακτοπλοία, παρόλο που αυτή εξυπηρετεί επισκέπτες και μόνιμους κατοίκους στα νησιά και απ' αυτήν περνά όλος ο εφοδιασμός τους. Όταν ήρθαν τα σημερινά πλοία 20ετίας, τότε νεότευκτα, ήταν πολύ μπροστά σε σχέση με το στόλο της εποχής, κυρίως στην ταχύτητα. Οι επόμενες πορτάδες δεν θα έχουν τεχνολογικές διαφορές τέτοιας έκτασης. Θα είναι όμως πιο μοντέρνα και προσαρμοσμένα στις σύγχρονες οικολογικές απαιτήσεις. Μεγάλη πρόκληση είναι να μπορέσουμε να τα ναυπηγήσουμε στην Ελλάδα, όπως χτίσαμε δύο από τα καλύτερα σημερινά πλοία, τα BLUE STAR MYCONOS και BLUE STAR CHIOS. Εμείς θέλουμε η ανανέωση του στόλου να γίνει από την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, αλλά χρειάζεται και η συνδρομή της πολιτείας. Τα δύο πιο σύγχρονα πλοία της ακτοπλοίας, τα BLUE STAR DELOS και BLUE STAR PATMOS,

θέλαμε να τα φτιάξουμε εδώ, κι ας ήταν πιο ακριβή η ναυπήγησή τους. Δυστυχώς όμως, τα Ελληνικά Ναυπηγεία δεν μπορούσαν να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες εγγυήσεις και αναγκαστήκαμε να πάμε στη Νότια Κορέα. Έξω υπάρχει η κρατική υποστήριξη, αλλά και το χρηματοπιστωτικό σύστημα που ασχολείται αποκλειστικά με τέτοια έργα. Βέβαια, αν συνεχιστεί και την επόμενη χρονιά η σημερινή κατάσταση, τα πράγματα θα είναι δύσκολα για όλους μας, όχι μόνο για την ακτοπλοία. Θα έχουμε πρόβλημα επιβίωσης».

Ποιες θεσμικές παρεμβάσεις θα μπορούσαν να στηρίξουν την ελληνική ακτοπλοία και την ελληνική κρουαζιέρα;

Μ.Σ.: «Στην ακτοπλοία δεν είχαμε πρόβλημα έως ότου βρέθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν όλα τα κενά και οι ασάφειες του νόμου –πριν λειτουργούσε το σύστημα. Τώρα, ναι, πρέπει να αλλάξει ο νόμος, αλλά προς τη σωστή κατεύθυνση, όχι να χειροτερεύσει. Δεν θέλουμε πιο αυστηρό πλαίσιο, θέλουμε να μην υπάρχουν ασάφειες. Σήμερα το 99% των δρομολογίων εξαρτάται από τις εμπρόθεσμες ετήσιες δηλώσεις δρομολόγησης και το 1% κάνει όλο το Υπουργείο να τρέχει για έναν χρόνο. Μερικές φορές η εικόνα που βγάζουμε προς τα έξω, εμείς, το ΣΑΣ, όλοι, δεν είναι η καλύτερη. Μας αδικεί».

Α.Π.: «Στην κρουαζιέρα το μεγάλο πρόβλημα είναι το ξενοδοχειακό. Αν λυνόταν αυτό, με τη δυνατότητα ελεύθερων ή και εταιρικών συμβάσεων, δεν θα υπήρχε πρόβλημα. Όμως, αν δεν γίνει αυτό, πρέπει να την ξεχάσουμε την ελληνική κρουαζιέρα. Δεν είναι ανταγωνιστική με τη σημερινή σύνθεση πληρώματος. Στο παρελθόν το παλέψαμε περισσότερο απ' ό,τι έπρεπε. Με μια τέτοια ρύθμιση δεν θα βγουν χαμένοι οι ναυτικοί μας, αφού το κύριο μέρος των αποδοχών στην κρουαζιέρα δεν είναι ο μισθός που προβλέπει η σύμβαση, αλλά τα φιλοδωρήματα, υποχρεωτικά και μη, που ανεβάζουν τις αποδοχές ακόμα και πιο πάνω από την ακτοπλοία. Αν γίνει σοβαρή κουβέντα, θα λυθεί το θέμα. Αν μπει στη μέση το πολιτικό κόστος, δεν θα γίνει τίποτα. Σήμερα έχουμε χάσει την κρουαζιέρα, αλλά και στην Αδριατική είχαμε χάσει μεγάλο μερίδιο της κίνησης πριν γίνουν οι ισχύουσες ρυθμίσεις. Όσο για τη σημαία, εμείς μεγαλώσαμε με τη μητέρα μας να μας παίζει τον Εθνικό Ύμνο κάθε βράδυ, πριν πάμε για ύπνο. Πώς θα άντεχα να βλέπω τα πλοία μας με ξένη σημαία; Αυτό ήταν κύριο σημείο διαφωνίας και με την Carnival την εποχή εκείνη».

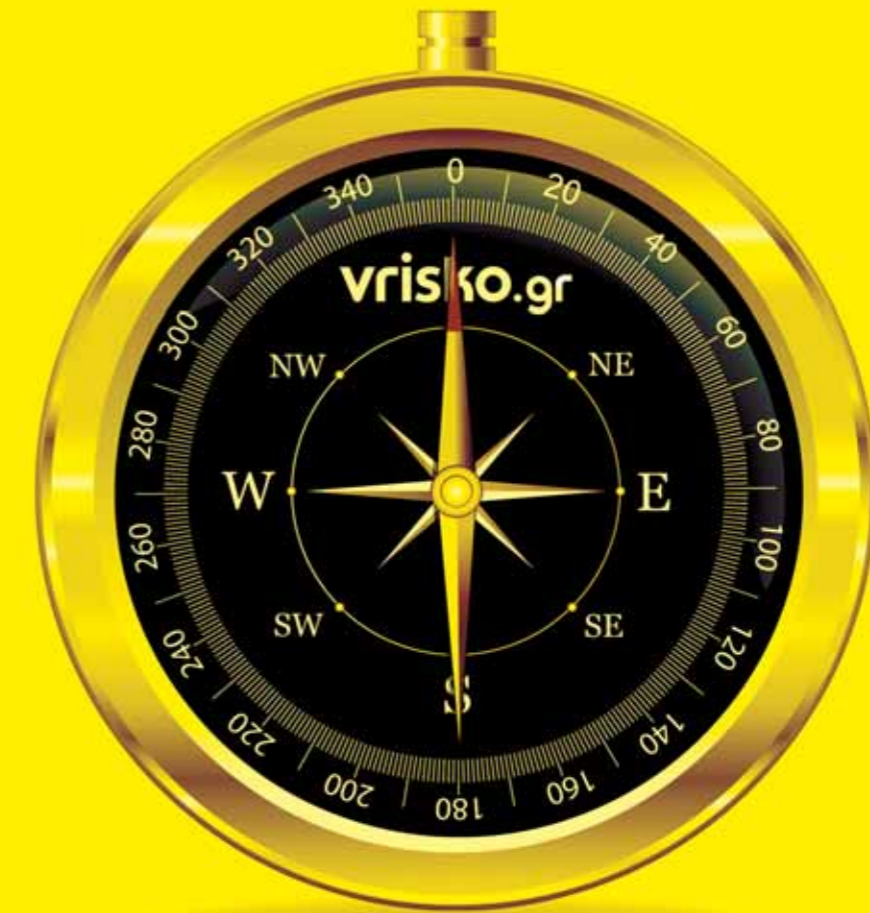
Κύριε Σακέλλη, πώς είναι οι σχέσεις σας με την πολιτική ηγεσία και τους φορείς του κλάδου;

«Στο πρόσφατο παρελθόν υπήρξαν πολλές αλλαγές στην ηγεσία του Υπουργείου. Κάποιοι άφησαν έργο, άλλοι πέρασαν αδιάφοροι. Με πολλούς είχαμε άριστη συνεργασία, με άλλους όχι και τόσο. Σημαντικό στήριγμα στην ακτοπλοία πρόσφερε ο Κωστής Μουσουρούλης. Πραγματικός εργάτης, παρέδωσε αξιόλογο έργο, αλλά χάθηκε από την ελληνική πολιτική σκηνή. Δούλευε θεσμικά, έφερε κόσμο που μας γνώρισε τα ευρωπαϊκά θέματα, που μας βοήθησε να εξελιχθούμε. Χρειαζόμαστε πολιτι- ➤

Είσαι επαγγελματίας;

Πάνω από 3.000.000 επισκέπτες τον μήνα ζητούν εσένα.

Κλείσε την προβολή σου τώρα στο 18 333



vrisko.gr

«ΟΣΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΑΜΕ ΣΕ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΚΡΑΤΗΣΑΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ»



Ποιοι είναι οι επόμενοι στόχοι σας;

«Όλα αυτά τα χρόνια ο Σύνδεσμος κάλυπτε τις ανάγκες όλων των επιβατηγών πλοίων. Πάντα είχαμε αξιοπρεπή εκπροσώπηση στα Υπουργεία, διεκδικήσαμε πράγματα και τα πετύχαμε. Έχει γίνει εξαιρετική δουλειά σε όλη αυτή τη διαδρομή. Με την πανδημία, μάλιστα, μεγάλωσε η θεσμική βαρύτητα του ΣΕΕΝ. Αναβαθμιστήκαμε καθώς χειριστήκαμε πολύ δύσκολα θέματα, που έχουν σχέση με τη στήριξη της ακτοπλοΐας.

Σήμερα, κύρια δραστηριότητά μας είναι η ακτοπλοΐα και οι διεθνείς επιβατικές γραμμές.

Στο δυναμικό μας έχουμε και τέσσερα κρουαζιερόπλοια. Άποψη όλου του διοικητικού συμβουλίου είναι πως είναι ανώφελο, άσκοπο να υπάρχουν δύο ξεχωριστές Ενώσεις που εκπροσωπούν την κρουαζιέρα. Εμείς, ο ΣΕΕΝ, είμαστε οι επίσημοι εκπρόσωποί της. Στο παρελθόν υπήρξαν κάποια παράπονα για ατυχείς χειρισμούς, ενίοτε δικαιολογημένα. Και ακριβώς επειδή παραμένουν ανοιχτά ζητήματα, είναι απαραίτητο να γίνουμε πιο ισχυροί. Η κρουαζιέρα αντιμετωπίζει τα δικά της θέματα, κυρίως διεθνή, γι' αυτό και χρειάζεται πιο σταθερή εκπροσώπηση στην CLIA. Έχουμε προτείνει στα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας να επανέλθουν, να συνεχίσουμε μια παράδοση ετών που κακώς διακόπηκε. Και θα κάνουμε τις απαραίτητες αλλαγές στο καταστατικό, ώστε να διαχωριστούν οι λειτουργίες κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. Πρέπει ωστόσο να ενώσουμε τις δυνάμεις μας και για τις κοινές μας διεκδικήσεις, με στόχο την ενιαία εκπροσώπηση προς όφελος και των δύο κλάδων. Στα 100 χρόνια θα ήταν ιδανικό να είμαστε πάλι όλοι μαζί. Και δεν σας κρύβω ότι θα ήθελα να συμβεί αυτό στη διάρκεια της τελευταίας μου θητείας στο Σύνδεσμο. Ο Ανδρέας είναι παράγοντας με υψηλό κύρος στην επιβατηγό ναυτιλία, είμαι σίγουρος ότι θα βοηθήσει για να πάμε μπροστά ενωμένοι».

να υπάρχουν άλλες δραστηριότητες –ξενοδοχεία, μουσεία, υπηρεσίες, σουπερμάρκετ. Χωρίς τις ελάχιστες σχετικές υποδομές, πώς θα λειτουργήσει το λιμάνι; Πώς θα εξασφαλιστεί η άνετη και απρόσκοπτη επιβίβαση και αποβίβαση ανθρώπων και οχημάτων; “Με τη βοήθεια της Παναγιάς και του αγίου”, όπως μας είχαν πει στην Τήνο μια εποχή... Κύριο εργαλείο για την ακτοπλοΐα είναι το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Εκεί οι ενδιαφερόμενοι έχουν την ευκαιρία να καταθέσουν τα αιτήματά τους, προκειμένου να λάβουν έγκριση ή όχι. Σε όλα τα αιτήματα για έκτακτες δρομολογήσεις το Συμβούλιο έχει πει “ναι”, αλλά χωρίς να υιοθετεί σταθερή αιτιολόγηση. Ο Σύνδεσμος επιθυμεί να υπάρχουν ξεκάθαρες αρχές για την έγκριση ή όχι μιας έκτακτης δρομολόγησης, ώστε να ξέρει κανείς από την αρχή τι χρειάζεται. Υπάρχουν όμως κι αυτοί που θέλουν να απαγορευτούν τελείως οι έκτακτες δρομολογήσεις. Οι συζητήσεις για την κωδικοποίηση των αρχών του ΣΑΣ δεν έχουν τελειώσει ακόμα».

Κύριε Σακέλλη, το 2021 ο Σύνδεσμος θα γιορτάσει τα 100 χρόνια του.

κούς που να μην εξαρτούν όλες τις αποφάσεις τους από μικροπολιτικά κριτήρια. Υπήρξαν αυτοί που, παρά την ιδεολογική τους τοποθέτηση, ήταν σοβαροί, με συνέπεια λόγων και πράξεων, υπήρξαν όμως κι άλλοι που δυστυχώς έκαναν ζημιά. Σημασία έχει η διοίκηση να είναι σοβαρή και να χρησιμοποιεί όλα τα εργαλεία που έχει στα χέρια της, όπως είναι οι ανεξάρτητες αρχές, προκειμένου να στηρίζεται το έργο και οι αποφάσεις της. Χαρακτηριστική περίπτωση η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυναμίου. Χωρίς τη συνεργασία και στήριξη του ΣΕΕΝ δεν θα είχε εφαρμοστεί ποτέ.

Με τον ΟΛΠ δεν έχουμε ιδιαίτερες σχέσεις ούτε προβλήματα. Δεν ασχολούνται και πολύ με την ακτοπλοΐα. Το μόνο θέμα μας είναι η εφαρμογή του ISPS στις γραμμές της Κρήτης –στον Πειραιά και στην Κρήτη. Το λιμάνι πρέπει να κλείσει για λόγους ασφαλείας. Πώς όμως; Αν κάνουμε ελέγχους σε όλα τα οχήματα πριν μπουν στο πλοίο, θα μπλοκάρουμε την κυκλοφορία σε όλο το Λεκανοπέδιο. Δεν μπορεί μέσα στο λιμάνι

«Έχουμε προτείνει στα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων να επανέλθουν, να συνεχίσουμε μια παράδοση ετών που κακώς διακόπηκε. Στα 100 χρόνια του Σύνδεσμου να είμαστε πάλι όλοι μαζί. Ο Ανδρέας Ποταμιάνος, παράγοντας με υψηλό κύρος στη ναυτιλία, είμαι σίγουρος ότι θα βοηθήσει»

«Ο ΚΟΡΟΝΟΪΟΣ ΔΙΝΕΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΝΑ ΒΓΕΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ»



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services





Τακτικές, ακριβείς και γρήγορες μεταφορές... στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη!

ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ • ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ • ΕΠΙΒΑΤΕΣ • ΕΙΔΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Ανακαλύψτε τη μοναδική κάρτα προνομίων



diver card

και απολαύστε μοναδικές προσφορές και εκπτώσεις έως 40% στα εστιατόρια, τα μπαρ, τα καταστήματα, το γυμναστήριο & το κέντρο αισθητικής του πλοίου.



Πληροφορίες & Κρατήσεις

+39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it
http://cargo.grimaldi-lines.com