

ΕΘΝΙΚΟ
ΚΕΝΤΡΟ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ &
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΙΘ' ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ

**ΤΜΗΜΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΤΕΛΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

**Η Τουριστική Κιβωτός σε κίνδυνο
Η αναγκαιότητα της Διαχείρισης Κρίσεων στην Τουριστική
Ναυτιλία-η υπόθεση του Sea Diamond**

Επιβλέπων: Δημ. Μυλωνόπουλος

Σπουδάστρια: Γιωταμίνα Αλεξάνδρου

ΑΘΗΝΑ- 2008

Sea Diamond - Η τουριστική Κιβωτός σε κίνδυνο

Η αναγκαιότητα της Διαχείρισης κρίσεων στην τουριστική ναυτιλία-



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήμουν το λιγότερο αγνώμων αν δεν ευχαριστούσα τον καθηγητή μου, Δημήτρη Μυλωνόπουλο, για τη στήριξη και τη βοήθεια που μου προσέφερε απλόχερα, ώστε να μην πνιγώ στο άπλετο και βαθύ πεδίο της ελληνικής τουριστικής ναυτιλίας. Πυξίδα για τη διατήρηση του προσανατολισμού μου υπήρξαν και οι πολύτιμες πληροφορίες που μοιράστηκε μαζί μου η καθηγήτρια Πολυξένη Μοίρα-Μυλωνοπούλου. Άσβεστη φλόγα στον νεφελώδη χώρο των ναυτικών ατυχημάτων ήταν το απαραίτητο δημοσιογραφικό υλικό που έφεραν στη διάθεσή μου ο Αντώνης Τσιμπλάκης, δημοσιογράφος κρουαζιεροπλοΐας στη «Ναυτεμπορική», η Σοφία Εμμανουήλ, δημοσιογράφος οικονομικού ρεπορτάζ της «Ισοτιμίας» και «Ναυτεμπορικής», και ο Λάμπρος Καραγιώργος, δημοσιογράφος ναυτλιακού ρεπορτάζ της «Ναυτεμπορικής». Ευχαριστώ επίσης τη γλωσσολόγο Έλλη Βάζου, καρδιακή φίλη και συσπουδάστριά μου στην Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης (ΕΣΔΔ) και την Μαίρη Πλέσσα, φιλόλογο- Ιστορικό και υποψήφια Δρ. Ιστορίας στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, τα σχόλια των οποίων υπήρξαν σωτήρια λέμβος μέσα στις προκλήσεις της μορφολογίας και του ύφους της εργασίας. Τέλος, ευχαριστώ εγκάρδια την Αθηνά Σπακουρή, υπεύθυνη Σπουδών του τμήματος Τουριστικής Οικονομίας και Ανάπτυξης, για την υπέροχα αρμονική συνεργασία, στο πλαίσιο της φοίτησης μου στην ΕΣΔΔ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	Σελ. 4
Synopsis.....	Σελ. 8
Εισαγωγή.....	Σελ. 11
Κεφάλαιο 1	
1.1 Επιβατηγός Ναυτιλία και	
Θαλάσσιος τουρισμός.....	Σελ. 13
1.2 Η κρουαζιέρα.....	Σελ. 16
Κεφάλαιο 2	
2.1 Το ρίσκο της αναψυχής.....	Σελ. 22
2.2 Ο φόβος της τρομοκρατίας.....	Σελ. 24
2.3 Ασθένειες εν πλω.....	Σελ. 26
2.4 Απρόσμενοι ναυαγοί σε	
«Τιτανικούς».....	Σελ. 28
Κεφάλαιο 3. Διαχείριση κρίσεων και	
τουρισμός	
3.1. Η Διαχείριση κρίσεων από την	
πλευρά της Διοίκησης.....	Σελ. 31
3.2 Η επίδραση των ΜΜΕ.....	Σελ. 37
Κεφάλαιο 4. Από τη θεωρία στην	
πράξη	
4.1. Οι κινήσεις της Διοίκησης.....	Σελ. 39
4.2. Η άποψη των Μ.Μ.Ε.....	Σελ. 44
4.3. Η αντίδραση της πλοιοκτήτριας	
εταιρείας.....	Σελ. 45
Κεφάλαιο 5.	
Συμπεράσματα.....	Σελ. 48
5.1 Ασάφεια στους τομείς	
αρμοδιότητας.....	Σελ. 49
5.2 Αλλαγή στρατηγικού	
προσανατολισμού	Σελ. 49
Επίλογος.....	Σελ. 53
Βιβλιογραφία.....	Σελ. 55
Παραρτήματα.....	Σελ. 58

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της σημασίας διαχείρισης κρίσεων στον χώρο της επιβατηγού τουριστικής ναυτιλίας από την πλευρά της Διοίκησης, με αφορμή το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond» της εταιρείας Louis Cruises, τον Απρίλιο του 2007 ανοιχτά της Σαντορίνης.

Για την ανάλυση του ζητήματος, προχωρήσαμε σε εκτενή έρευνα στις διαδικτυακές βιβλιοθήκες φορέων όπως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ναυτικής Ασφάλειας (EMSA), του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, του ΕΟΤ, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής αλλά και στο αρχείο του δημοσιογραφικού τουριστικού portal «travel Daily News» και ορισμένων από τις μεγαλύτερες σε αναγνωσιμότητα ελληνικές εφημερίδες. Ακόμη, ανατρέξαμε στη Βιβλιοθήκη της Σχολής γι πρόσθετες βιβλιογραφικές αναφορές.

Παρόλ αυτά, η διαχείριση κρίσεων στη ναυτιλία φαίνεται ότι είναι πιο σπάνιο θέμα, καθώς η διαδικτυακή έρευνα κατέληξε σε κάποια, όχι όμως αρκετά για τους σκοπούς της εργασίας ζητήματα, σχετικά με τις δράσεις του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης (ΥΤΑΝ) στην υπόθεση του Sea Diamond. Εκτός από αυτό, ο χρόνος έρευνας και εκπόνησης της εργασίας ήταν εξαιρετικά ψαλιδισμένος (ενάμιση μήνας) για να εντυφώσουμε σε αναλυτικότερη έρευνα των πηγών. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, επικοινωνήσαμε με τους Αντώνη Τσιμπλάκη και Λάμπρο Καραγιώργο, δημοσιογράφοι της «Ναυτεμπορικής» ειδικευμένοι στα θέματα ναυτιλίας και κρουαζιεροπλοίας. Μας έδωσαν την άδεια να προχωρήσουμε σε έρευνα του αρχείου της εφημερίδας ώστε να ανιχνεύσουμε τις δράσεις του ΥΤΑΝ για το άτυχο κρουαζιερόπλοιο.

Η εργασία είναι δομημένη σε πέντε κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται βασικές έννοιες της τουριστικής ναυτιλίας, του θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας. Ακόμη, δίνεται συνοπτικά η ιστορία της ανάπτυξης της κρουαζιέρας ενώ το κεφάλαιο κλείνει με τα μεγέθη και στατιστικά δεδομένα που απηχούν την ανάπτυξη και το επίπεδο της ελληνικής τουριστικής ναυτιλίας στη σύγχρονη εποχή.

Το *δεύτερο μέρος* αφιερώνεται στην κατηγοριοποίηση των κινδύνων που κρύβονται πίσω από την απόλαυση του τουρισμού με έμφαση στοιχείων στην τρομοκρατία, τις επιδημίες και τα ατυχήματα από συγκρούσεις ή προσaráξεις των τουριστικών πλοίων. Παράλληλα, καταγράφονται τα πιο μοιραία ναυτικά ατυχήματα που σημάδεψαν την ελληνική τουριστική ναυτιλία τα τελευταία 70 περίπου χρόνια, με επίκεντρο κυρίως ατυχήματα σε κρουαζιερόπλοια και επιδημίες νόσων σε αυτά.

Το *τρίτο κεφάλαιο* πραγματεύεται τη θεωρία της διαχείρισης κρίσεων στην ναυτιλία αλλά και τον ρόλο των Κρατικών φορέων (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και νησιωτικής Πολιτικής), που εμπλέκονται σε υποθέσεις ατυχημάτων τουριστικών πλοίων, όπως αυτός προβλέπεται βάσει της εθνικής και διεθνούς νομολογίας. Για την εξυπηρέτηση των σκοπών της εργασίας, περιγράφεται επιπλέον ο ρόλος κοινοτικών και διεθνών θεσμικών οργάνων υπεύθυνα για την ασφάλεια και τον συντονισμό των θαλάσσιων μεταφορών (IMO, EMSA). Σε σχέση με τη διαχείριση κρίσεων, δε θα μπορούσε να απουσιάζει αναφορά στην επίδραση των Μ.Μ.Ε.

Το *τέταρτο κεφάλαιο* περιγράφει αναλυτικότερα τις δράσεις του YENANΠ και του YTAN μετά τη βύθιση του πλοίου, βασισμένο στο αρχείο ειδήσεων της «Ναυτεμπορικής». Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις μας, το YENANΠ αντιμετώπισε την κρίση άμεσα και σχετικά αναμενόμενα, ώστε να αποφευχθούν μεγαλύτερες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και το επίπεδο καθαρότητας του περιβάλλοντος. Από την άλλη πλευρά, το YTAN θα μπορούσε να είχε αντιδράσει πιο έγκαιρα και αποτελεσματικά αν ένα εθνικό σχέδιο διαχείρισης κρίσεων είχε εφαρμοστεί· τόσο το YTAN όσο και ο ΕΟΤ καθυστέρησαν (έναν χρόνο ολόκληρο) στην εφαρμογή νέας τουριστικής στρατηγικής με στόχο να αλλάξει το τουριστικό προφίλ της Σαντορίνης και να περιορίσει μειώσεις στο τουριστικό ρεύμα. Λίγους μήνες μετά το ναυάγιο, οι εκτιμήσεις τουριστικών πρακτόρων μιλούσαν ήδη για μειωμένη προτίμηση τουριστών στις θαλάσσιες κρουαζιέρες για το επόμενο έτος, το 2008. Στο κεφάλαιο επίσης, παρουσιάζεται αδρομερώς και οι κινήσεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας αλλά και την έλλειψη συνεργασίας της με τους διοικητικούς φορείς σε σχέση με την απορρύπανση της θάλασσας και την ανέλκυση του πλοίου.

Στο *πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο* καταγράφονται τα συμπεράσματα από την αξιολόγηση της διαχείρισης κρίσης του Sea Diamond. Σύμφωνα με αυτά, προτείνεται η σύσταση νέου τμήματος Διαχείρισης Κρίσεων στο YTAN και τον ΕΟΤ, εξειδικευμένο σε αυτόν τον τομέα. Στο τμήμα θα προΐσταται ανώτατος στέλεχος του

Υπουργείου, ειδικευμένο στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, τονίζεται η σημασία να εφαρμοστεί ένα οργανωμένο εθνικό σχέδιο διαχείρισης Κρίσεων, τα κύρια χαρακτηριστικά του οποίου θα είναι:

- οι συχνές δοκιμές της ετοιμότητας του μηχανισμού εκτάκτου ανάγκης πάνω σε «εικονικές» διαχειρίσεις υποθετικών κρίσεων βάσει διαφόρων σεναρίων,
- η ριζική αναβάθμιση του γραφείου τύπου των δυο φορέων, η κατάλληλη πρόνοια σε τοπικό επίπεδο (Περιφέρειες, οι Νομαρχίες, οι Δήμοι αλλά και οι συλλογικοί φορείς), ώστε να προστατευτούν οι τουριστικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες του θαλάσσιου τουρισμού από τις συνέπειες μιας κρίσης και
- η ετοιμότητα στην αντιμετώπιση κρίσεων από την πλευρά των επιχειρηματιών του τουρισμού• στην επίτευξη αυτού του στόχου, η εκπαίδευση και επιμόρφωση των στελεχών του Φορέα (ΥΤΑΝ και ΕΟΤ) κρίνεται επιβεβλημένη.

Παρά τα όποια εμπόδια, η εργασία αυτή συντάχθηκε με ταπεινή φιλοδοξία να αποτελέσει τόσο βάση για περαιτέρω έρευνα στον συγκεκριμένο τομέα όσο και χρήσιμο υλικό για τους επιστήμονες του τουρισμού. Το τελευταίο, μάλιστα, ενισχύεται από το γεγονός πως μόλις τον φετινό Ιούλιο το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης αποφάσισε τη σύσταση Μόνιμης επιτροπής Διαχείρισης Κρίσεων, με στόχο τη μείωση του αρνητικού αντίκτυπου που μπορεί να φέρει ένα δυσάρεστο γεγονός στην τουριστική κίνηση της χώρας. Απομένει μακρύς δρόμος για να ξεκαθαρίσει το ομιγλώδες τοπίο της ασφάλειας των μεταφορών στον θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα στον ανερχόμενο τομέα της κρουαζιεροπλοΐας. Υπό αυτές τις σκέψεις, αυτή η εργασία εκπονήθηκε με την ελπίδα να κατανοηθεί η σημασία της θεσμικής κατοχύρωσης της διαχείρισης κρίσεων ως ξεχωριστό και κρίσιμο κομμάτι της Δημόσιας Διοίκησης.

Σημειώνεται πως, επειδή η δικαστική διευθέτηση του δυστυχήματος συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, οποιαδήποτε στοιχεία που αφορούν το κρουαζιερόπλοιο, μπορεί να χρειάζονται επικαιροποίηση μετά την κατάθεση της εργασίας στη Σχολή.

Λέξεις- κλειδιά: Διαχείριση Κρίσεων, θαλάσσιος τουρισμός, τουριστική ναυτιλία, κρουαζιέρα, κρουαζιεροπλοία, YTAN, EOT, YENANII, Sea Diamond, ναύαγια.

SYNOPSIS

The purpose of this assignment is to emphasize on the importance of the role held by the Ministry of Tourism Development and the Greek National Tourism Organization on the field of crisis management in tourism maritime affairs. The wreckage of the “Sea Diamond” cruise ship was used as case study.

In order to analyze the aforementioned issue, certain survey was necessary to be done. Towards this direction, a profound search in the online libraries of the International Maritime Organisation (IMO), the European Maritime Safety Agency (EMSA), the World Travel Organisation (UNWTO), the World Health Organisation (WHO), the Greek National Tourism Organisation (GNTO), the Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy, the “travel Daily News” greek website and some of the Greek newspapers was completed. Moreover, a visit to the School’s library gave outstanding bibliographical references.

Nonetheless, crisis management in maritime affairs seems to be a rare case, as the above online search ended up to lack of information, concerning the actions taken by the Ministry of Tourism Development in the “Sea Diamond” case. Apart from that, there was little time to proceed to a further investigation of the case. Under these circumstances, we contacted “Naftemporiki” newspaper’s reporters, Antonis Tsemblakes and Lambros Karayorgos, both specialized on maritime and cruise affairs. We, therefore, were given the necessary permission to look up in the newspaper’s rich archive, so as to undertake procedure analysis of the actions taken by the administrative body, responsible for the tourism issues in Greece (Ministry of Tourism Development and GNTO).

The assignment is divided into five chapters.

Chapter one describes the signification of definitions related to marine tourism, such as tourism maritime and cruise tourism and ships/vessels that have to do with tourism maritime. Moreover, the history of pleasure cruise is given while it

points out the figures and statistical data about the development of Greek Cruise in the modern era.

Chapter two classifies the perils hidden in types or activities of tourism, focusing mainly on terrorism, illnesses and accidents cause by collisions or groundings of the ships. It also includes information about the most tragic maritime accidents that happened during the last 70 years, emphasizing on the reasons of fatal incidents of Greek or foreign cruise ships within Greek marine territory.

Chapter three deals with the theory of crisis management in maritime affairs and the role of the bodies of Public Administration, responsible for tourism and maritime accidents, that is, the Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy and the Ministry of Tourism Development. Moreover, the chapter recounts the national and international law framework for maritime crisis management. It also speaks of the role of European and international Organizations responsible for the safety and coordination of the marine transports (IMO, EMSA). The chapter ends with a necessary reference to the influence of Communication Mass Media on public opinion.

In *chapter four*, a full evaluation of the actions taken in the “Sea Diamond” case by the Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy and the Ministry of Tourism Development is given, based on the archive of “Naftemporiki”’s newspaper. According to these, Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy confronted the crisis nearly perfect, whereas Ministry of Tourism Development could have reacted in a more immediate and effective way if a national plan of crisis management was implemented. On the contrary, the brief survey we contacted, showed that both Ministry and GNTTO had delayed in implementing a new tourism strategy towards changing Santorini’s marketing profile and lessening the impact on the tourist flow. This chapter also, refers to the actions taken by the owner company of the ship, Luis Cruise Lines and it’s lack of cooperation with the abovementioned Public Administrative bodies, concerning the protection of Santorini’s sea environment.

Last but not least, in *chapter five* the conclusions of this assignment are detailed. According to the outcome of the aforementioned analysis, the foundation of a new department in the Ministry of Tourism Development and the GNTTO, specialized in crisis management is proposed to be done. The department will be directed by specialist in the field of managing crisis provoked by incidents like the

“Sea Diamond” case. Moreover, the chapter stresses out the need to implement a totally organized national plan of crisis management; to achieve this aim, vocational training on the field of crisis management is necessary.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εδώ και χιλιάδες χρόνια, ο τουρισμός έχει κατακτήσει το δικό του «χώρο» στις καθημερινές ανάγκες των ανθρώπων. Στην αυγή της πρωτοπόρου τεχνολογικής χιλιετίας, το ταξίδι θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας και της κοινωνικής κουλτούρας των λαών. Δίνει τη δυνατότητα στους τουρίστες να ικανοποιήσουν ανάγκες για ανάπαυση, αναψυχή, κοινωνική ενσωμάτωση σε ξένες χώρες και κυρίως απόδραση από τη ρουτίνα του καθημερινού προγράμματος.

Χωρίς αμφιβολία, ο τουρισμός έχει θετικές επιπτώσεις, η οικονομική και διεθνική φύση των οποίων έχουν αποτελέσει αντικείμενο αναλύσεων και μελετών. Φυσικές καταστροφές (σεισμός, φωτιά, πλημμύρες), τρομοκρατικές ενέργειες, επιδημίες και μολυσματικές ασθένειες, πολύνεκρα ατυχήματα (Αεροπορικά, Ναυσιπλοΐας, Βιομηχανίας), πολιτικές και στρατιωτικές συγκρούσεις, κοινωνικά σκάνδαλα, είναι παράμετροι, που επηρεάζουν σημαντικά τη συνολική εικόνα της τουριστικής κίνησης μιας περιοχής ή ακόμα και της ίδιας της χώρας. Μπροστά σε τέτοια φαινόμενα, ο τουρισμός είναι ένα κατ' εξοχήν ευαίσθητο προϊόν που δέχεται τις μεγαλύτερες πιέσεις, οι οποίες μάλιστα οξύνονται, από τον τρόπο παρουσίασής του από τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας, σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Ατυχήματα και δυσάρεστα συμβάντα έχουν καταγραφεί και στον χώρο της τουριστικής επιβατηγού ναυτιλίας. Τα σημαντικότερα από αυτά παρουσιάζονται στις επόμενες σελίδες, με έμφαση στον χώρο της κρουαζιεροπλοΐας. Πρόσφατο παράδειγμα το Sea Diamond της ναυτιλιακής εταιρείας Luis Cruises, που ναυάγησε τον Απρίλιο του 2007 ανοιχτά της Σαντορίνης. Στην επιλογή του κρουαζιερόπλοιου ως case study για την παρούσα εργασία δεν συνέδραμε μόνο το επίκαιρο ζήτημα της ασφάλειας στη νέα εποχή του CERN αλλά και το γεγονός πως σε αυτό επέβαιναν αλλοδαποί τουρίστες, καθένας από τους οποίους συνιστούσε εν δυνάμει πρεσβευτή του ελληνικού τουρισμού στη χώρα του. Ο ρόλος των φορέων Τουρισμού φαίνεται πιο κρίσιμος από ποτέ.

Πόσο όμως αποτελεσματική φαίνεται να ήταν η αντίδραση τους στην αντιμετώπιση αυτής της κρίσης; Στο πλαίσιο της μελέτης του ζητήματος, αυτή η εργασία προσπάθησε να παρουσιάσει τα κύρια σημεία του προβληματισμού μας. Ακρογωνιαία λίθος της θεωρητικής μας αναζήτησης υπήρξε η αξιολόγηση της διαχείρισης κρίσεων από την πλευρά της Διοίκησης.

Στις επόμενες σελίδες, παρουσιάστηκε το πλαίσιο ανάπτυξης της κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα. Ακολούθως, εξιστορήθηκαν τα ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων 70 ετών, που κόστισαν τη ζωή σε τουρίστες, γηγενείς και αλλοδαπούς. Η μακάβρια αναδρομή κορυφώθηκε με την περίπτωση του Κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond.

Κατόπιν, έγινε ιδιαίτερη αναφορά στη θεωρία της διαχείρισης κρίσεων. Για τη μελέτη του crisis management στον κλάδο της τουριστικής ναυτιλίας, η εύρεση βιβλιογραφίας ή προηγούμενου εμπειρικού υλικού ήταν απελπιστικά ελάχιστη. Για την εξυπηρέτηση του στόχου μας, ανακτήθηκε το πλήρες αρχείο ειδήσεων της «Ναυτεμπορικής», με την άδεια των δημοσιογράφων υπεύθυνων για το ναυτιλιακό ρεπορτάζ και το ρεπορτάζ της κρουαζιέρας. Οι πληροφορίες και τα συμπεράσματα εξάχθηκαν ύστερα από χρονικούς και ποιοτικούς συσχετισμούς των δράσεων των διοικητικών φορέων αρμόδιων για τη διαχείριση της κρίσης σε περίπτωση ατυχήματος τουριστικού πλοίου.

Πριν από την ανάλυση του ερωτήματος, είναι αναγκαίο να περιγραφούν βασικές έννοιες της τουριστικής ναυτιλίας.

Κεφάλαιο 1

1.1 Επιβατηγός Ναυτιλία και Θαλάσσιος τουρισμός

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα περιλαμβάνει κάθε είδους θαλάσσια μεταφορά αγαθών και ανθρώπων. Για τα πρώτα, χρησιμοποιούνται εμπορικά πλοία, για τη μεταφορά ατόμων χρησιμοποιούνται τα επιβατηγά πλοία σε διάφορους τύπους¹. Με κριτήριο τον τομέα δραστηριότητας τα Εμπορικά διακρίνονται σε:

- πλοία μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων,
- αλιευτικά,
- πλοία εξωοικονομικών σκοπών (ερευνητικά, επιστημονικά, εκπαιδευτικά),
- πλοία ειδικών υπηρεσιών,
- πλοία βοηθητικής ναυτιλίας και
- πλοία Αναψυχής.

Με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς, τα πλοία διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς προσώπων, τα λεγόμενα Επιβατηγά (passenger ships) και μεταφοράς φορτίων, καλούμενα Φορτηγά (cargo ships). Η **επιβατηγός ναυτιλία**, ο δεύτερος μεγάλος κλάδος της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, αποτελείται από ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών και τύπων πλοίων. Ως επιβατηγό πλοίο (passenger ship) χαρακτηρίζεται εκείνο που κρίνεται κατάλληλο και ειδικό για μεταφορά 12 επιβατών και άνω. Τα Επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε:

- ακτοπλοϊκά μικρής, μέσης και μεγάλης ακτοπλοΐας,
- επιβατηγά κλειστών θαλασσών και
- υπερωκεάνια (transocean ships).

Εκ του χρόνου των πλόων, τα Ακτοπλοϊκά διακρίνονται σε:

¹ Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, http://www.bep.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=600&Itemid=192 [αντλήθηκε στις 5.11.2008].

- ημερόπλοια (αναχωρούν και επιστρέφουν εντός της ημέρας) και
- νυκτόπλοια (με περισσότερο εξοπλισμό - καμπίνες κλπ), που εκτελούν πλόες όλο το 24ωρο.

Με κριτήριο τα εκτελούμενα δρομολόγια, διακρίνονται σε:

- συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού (passenger liners) και
- περιηγητικών πλόων, Τουριστικά ή Κρουαζιερόπλοια (cruise ships).

Με κριτήριο τον εκσυγχρονισμό τους, τα Επιβατηγά διακρίνονται σε:

- επιβατηγά κλασσικού τύπου ή Παραδοσιακά (σπάνια πλέον)
- επιβατηγά - Οχηματαγωγά (passenger/car ferries)
- μεγάλα, μέσα και μικρά Πορθμεία (ferry boats) και
- σύγχρονα ταχύπλοα όπως τα Αερόστρωμα (hovercrafts), τα Υδροπτέρυγα (hydrofoils) και τα δικάρινα τελευταία Cats.

Τέλος, με κριτήριο την ποικιλία των δρομολογιακών γραμμών, τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται:

- στα μεγάλα τουριστικά (κρουαζιερόπλοια) και
- στα μικρά τουριστικά σκάφη (επαγγελματικά).

Η ελληνική Ναυτιλία διακρίνεται σε κατηγορίες, όπως Ποντοπόρος Ναυτιλία, Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία, Ακτοπλοΐα, Κρουαζιεροπλοΐα, Ακτοπλοουσα Φορτηγός Ναυτιλία.² Ως κλάδος της οικονομίας η Ναυτιλία παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία που συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της (Μυλωνόπουλος, 2004:26). Εκτός από τα οφέλη που αποφέρει στο θαλάσσιο εμπόριο, το εθνικό εισόδημα και τις σχετικές με αυτήν οικονομικές δραστηριότητες, η ναυτιλία συμβάλλει στην άνθιση του θαλάσσιου τουρισμού. Ιδιαίτερα τα παράκτια και νησιωτικά κράτη στρέφουν την αναπτυξιακή τους πολιτική στον θαλάσσιο τουρισμό λόγω των θετικών επιδράσεων στην εισροή συναλλάγματος, τις θέσεις απασχόλησης και τη δημιουργία αναπτυξιακών υποδομών. Όμως τι πραγματικά είναι ο θαλάσσιος τουρισμός;

² Υπόμνημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για την Ανταγωνιστικότητα, <http://www.nee.gr/docs/ESAA%202.10.06%20FINAL.DOC>.

Σαν κλάδος του τουριστικού τομέα της οικονομίας, ο θαλάσσιος τουρισμός συνιστά μια από τις πιο σύγχρονες μορφές, ως απάντηση στην παρακμή του μαζικού τουρισμού. Απαντά σε συνισταμένες του εναλλακτικού τουρισμού με στόχο να κλιμακώνεται ορθολογικά η τοπική κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη στο πλαίσιο ήπιας περιβαλλοντικής πολιτικής³.

Το περιεχόμενο των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού είναι ευρύ καθώς περιλαμβάνει όλες εκείνες που έχουν σχέση με το υγρό στοιχείο. Ανάλογα με το κριτήριο του ιδιαίτερου θαλάσσιου χώρου όπου λαμβάνει χώρα η τουριστική δραστηριότητα και ανάλογα με το πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται για την ανάπτυξή της, ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται σε:

- παράκτιο τουρισμό
- υποβρύχιο τουρισμό
- θαλάσσιο τουρισμό φύσης
- θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό
- θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό
- θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό
- γιωτινγκ και
- κρουαζιέρα.

³ Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Βιβλιογραφία «Κρατική συμβολή στον Τουρισμό, εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Βενετσανοπούλου Μάρω.

1.2 Η κρουαζιέρα⁴

Ταυτότητα

Η κρουαζιέρα αποτελεί αμιγή δραστηριότητα αναψυχής. Προσφέρει στον επιβάτη έναν μοναδικό συνδυασμό ψυχαγωγίας επί του πλοίου και επίσκεψης τουλάχιστον ενός κοσμοπολίτικου προορισμού. Έτσι, οι λάτρεις του υγρού στοιχείου απολαμβάνουν πολυτελείς θαλάσσιες διαδρομές ενώ γνωρίζουν άγνωστους προορισμούς και πολιτισμούς.

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας, της μεταφοράς με πλοίο όχι για συγκοινωνιακούς αλλά για λόγους αναψυχής βρίσκει τις ρίζες της στην Αγγλία του 19^{ου} αιώνα. Κύριο χαρακτηριστικό των κρουαζιερόπλοιων τότε ήταν η πολύμηνη διάρκεια του ταξιδιού και το υψηλό κόστος της πραγματοποίησής του, γεγονός που εκ των εν όντων προσδιόριζε την αριστοκρατική προέλευση των πελατών τους. Μάλιστα, οι επιβάτες ενδιαφέρονταν πρωτίστως για την απόλαυση του ταξιδιού αυτού καθαυτού και όχι την άφιξη σε άλλους προορισμούς. Μέχρι και το τέλος του 19^{ου} αιώνα, η κρουαζιερόπλοια δεν προϋπέθετε εξειδικευμένους τύπους πλοίων καθώς ήταν συχνό το φαινόμενο τα επιβατηγά να λειτουργούσαν ως κρουαζιερόπλοια, λόγω εποχικότητας και ελλείψει πελατείας.

Με την έλευση του 20^{ου} αιώνα, τα κρουαζιερόπλοια αρχίζουν να αποκτούν μικρά αλλά πολυτελή χαρακτηριστικά, που τα ξεχωρίζουν από τα συμβατικά επιβατηγά. Η δεκαετία του 1960 θεωρείται σταθμός για την ανάπτυξη της σύγχρονης κρουαζιεροπλοΐας, καθώς οι πλοιοκτήτες μετασκευάζουν τα επιβατηγά σε κρουαζιερόπλοια ώστε να αντιμετωπίσουν την μειωμένη ζήτηση του πλοίου ως μεταφορικού μέσου, λόγω της τουριστικοποιημένης χρήσης του αεροπλάνου. Τα κρουαζιερόπλοια «πρώτης γενιάς» ήταν μικρότερα από τα σημερινά και μετέφεραν λιγότερο από χίλιους επιβάτες (εικ. 1). Τα σχέδια της καρίνας προέβλεπαν μεγαλύτερο μέγεθος στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών, αλλά στη βάση τους στηρίχθηκαν στα επιβατηγά της εποχής.

⁴ Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Δημ. Μυλωνόπουλος-Πολ. Μοίρα, «Θαλάσσιος Τουρισμός», εκδ. Interbooks, 2005. σελ.97-105.



Εικόνα 1- Το Mardi Gras, χαρακτηριστικό κρουαζιερόπλοιο του '60

Από το 1980, η κρουαζιεροπλοΐα εισέρχεται σε περίοδο άνθισης. Αρχίζουν να κατασκευάζονται νέα κρουαζιερόπλοια, ειδικού τύπου, η ζήτηση για τα οποία αυξήθηκε λόγω της επίδρασης της διαφήμισης και των τηλεοπτικών σειρών, όπως το «Πλοίο της Αγάπης». Η αύξηση του τουριστικού ενδιαφέροντος ανάγκασε τους πλοιοκτήτες να καθελκύσουν κρουαζιερόπλοια μεγαλύτερης χωρητικότητας (εικ. 2). Χαρακτηριστικό των κρουαζιερόπλοιων δεύτερης γενιάς ήταν ο μεγαλύτερος αριθμός εξωτερικών καμπίνων, καθώς οι επιβάτες επιθυμούν περισσότερο από καθετί να απολαύσουν τον ήλιο, τη θάλασσα και το φεγγάρι.



Εικόνα 2- Το Tropicale, κρουαζιερόπλοιο "δεύτερης γενιάς"

Η δεκαετία του 1990 δίνει το σύνθημα για τη νέα εποχή στην κρουαζιεροπλοΐα. Τα «τρίτης γενιάς» κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίζονται «μεγαθήρια» (mega-ships), καθώς μεταφέρουν περίπου 2.000 επιβάτες. Καθένας από αυτούς απολαμβάνει εν πλω πολυτελείς και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου, όπως

ψυχαγωγία, εστίαση, διαμονή, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια (εικ.3). Το σαρωτικό κύμα της αυξημένης ζήτησης για κρουαζιέρες κορυφώνεται το 2001 με 10,7 εκατομμύρια επιβάτες παγκοσμίως (Peisley, 2002). Οι τρομοκρατικές επιθέσεις, όμως, στους Διδύμους Πύργους των Η.Π.Α. τον ίδιο χρόνο περιόρισαν τον αριθμό των τουριστών και ανέδειξαν έναν εσωτερικού τύπου κρουαζιέρας, τον «homeland cruising», που αφορά κρουαζιέρες εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους.



Εικόνα 3- Το "μεγαθήριο" Sovereign of the Seas

Παρά τα δυσάρεστα γεγονότα, η κρουαζιεροπλοία αποτελεί μορφή εναλλακτικού τουρισμού «δράσης», με τα πλοία να μετασχηματίζονται σε χώρους πολυδύναμης δραστηριότητας για οικογένειες, που δίνουν τη δυνατότητα στους επιβάτες να γνωρίσουν πληθώρα τουριστικών προορισμών. Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Πρακτορειών (ΗΑΤΤΑ), ο κλάδος των κρουαζιέρων το 2006 κλείνει με μια αύξηση της τάξεως του 6-10%, τάση που προβλεπόταν να αυξηθεί αν όχι να διπλασιαστεί από το 2007, χάρη στην είσοδο ακόμη μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων αλλά και προορισμών⁵.

Με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια, οι θαλάσσιες κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν σε:

- Τριήμερες κρουαζιέρες, που πραγματοποιούνται συνήθως προς το τέλος της εβδομάδας ή τις αργίες
- Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας, πενήνήμερες ή επταήμερες και είναι οι πιο δημοφιλείς στη Μεσόγειο

⁵ Ανδρέας Στυλιανόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος του ταξιδιωτικού οργανισμού Navigator, «Ανοδικές οι τάσεις στον χώρο της κρουαζιέρας για το 2007», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?sstr=%EA%F1%EF%F5%E1%E6%E9%E5%F1%FC%F0%EB%EF%E9%E1¢ral_id=1332&permanent_id=8. [αντλήθηκε στις 5.11.2008].

- Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας, οκτώ έως δεκατεσσάρων ημερών, στον Ειρηνικό ή Ατλαντικό Ωκεανό
- Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας, άνω των 15 ημερών, κυρίως των τριών εβδομάδων, ώστε το πλοίο να προσεγγίσει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.⁶

Η ελληνική πραγματικότητα

Επιστήμονες του τουρισμού⁷ εντάσσουν την κρουαζιεροπλοΐα στην Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία, μολονότι τα ίχνη της σχέσης μεταξύ θαλάσσιου τουρισμού και τουριστικής ναυτιλίας είναι δυσανάγνωστα. Με αυτή την έννοια, η κρουαζιέρα είναι μικρότερης εμβέλειας, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, σε άλλες περιπτώσεις δε, το αντικείμενο των επιχειρήσεων είναι καθαρά μεταφορικό, όταν τα πλοiάρια και σκάφη ναυλώνονται για ημερήσιες εκδρομές από παράκτια ή νησιωτικά λιμάνια που αποτελούν περισσότερο ή λιγότερο ανεπτυγμένους τουριστικούς προορισμούς προς γειτονικά λιμάνια της ηπειρωτικής ή νησιωτικής χώρας, στα οποία παρατηρείται μια δορυφορική εξάρτηση όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητά τους. Στη δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας κατατάσσονται οι *ημερήσιες κρουαζιέρες*, οι οποίες για την διάκρισή τους από την «κλασσική» δραστηριότητα των Κρουαζιέρων αποκαλούνται Ημερήσιες Θαλάσσιες Περιηγήσεις.

Ως προς τον οικονομικό χαρακτήρα, η αγορά της κρουαζιεροπλοΐας αποτελείται από τρία στοιχεία: τη μεταφορά (πλοΐα), τον τουρισμό- αναψυχή (επισκέψιμοι προορισμοί) και το ταξίδι (δρομολόγιο και τιμές). Μέσα στον κοινό χώρο των στοιχείων αυτών αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός και ο τουρισμός αναψυχής.

Παρά το δυσδιάκριτο του πεδίου αναφοράς της, η οικονομία της αναψυχής κατηγοριοποιείται και ως προς τις προσφερόμενες στους επιβάτες υπηρεσίες· έτσι, διαχωρίζεται το επίπεδο τους από αυτό των υπηρεσιών που παρέχονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά της εμπορικής ναυτιλίας.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχώρησαν σταδιακά στη δημιουργία αξιόλογου στόλου σε όλες τις κατηγορίες της Εμπορικής Ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων και τα

⁶ Βλ. Δημ.Μυλωνόπουλος-Πολ. Μοίρα, «Θαλάσσιος Τουρισμός», εκδ. Interbooks, 2005, σ. 105-106.

⁷ Δρ Μιχάλης Ν. Διακομιχάλης «Η οικονομική ανάλυση του κλάδου της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας στην Ελλάδα», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=1495&permanent_id=2 [αντλήθηκε στις 5.11.2008]

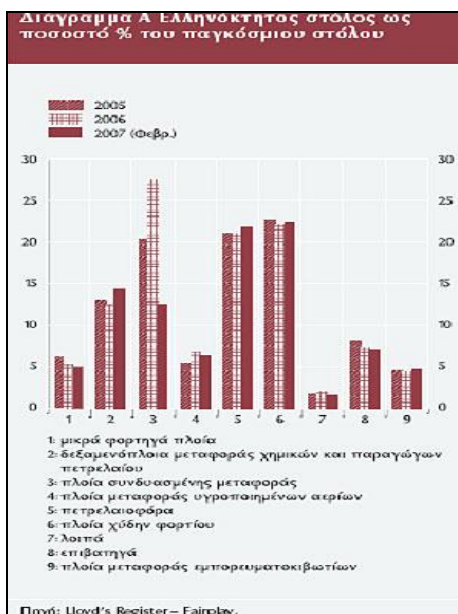
κρουαζιερόπλοια, ώστε να εξυπηρετούν όχι μόνο τα ελληνικά νησιά⁸. Έτσι, κατατάσσονται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου, ελέγχοντας το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου (εικ. 4). Το 2007, το μέσο μέγεθος των πλοίων παρουσίασε αύξηση της τάξης του 5,5%, η οποία διευκολύνει την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας, που παρατηρούνται στον τομέα της Ναυτιλίας.

Στο μεταξύ, στοιχεία της Petrofin Research καταδεικνύουν πως η ελληνική ναυτιλία συνέχισε την αυξητική της πορεία από 4.346 το 2007 σε 4.545 πλοία το 2008. Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001- Μάιος 2008 καταγράφεται μεταξύ άλλων και αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 5%, αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 41,6%, αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,3% και τέλος αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 29,3%.

Για το 2008, οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχωρούν σε ευρύ πρόγραμμα ανανέωσης και επέκτασης του υπάρχοντος στόλου· εκτιμάται ότι η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου θα αυξηθεί κατά 28% έως το 2010. Παράλληλα, το European Cruise Council, που έλαβε χώρα στις 26.2.2008 στις Βρυξέλλες αποτύπωσε τις ανοδικές τάσεις ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε ολόκληρο τον κόσμο και ιδιαίτερα στην Ευρώπη: κατά περίπου 20% ο αριθμός επιβατών, κατά 21% οι επισκέψεις σε λιμάνια της Ευρώπης, κατά 27% οι απολαβές των Ναυτικών και κατά 32% οι παραγγελίες νέων μονάδων κρουαζιερόπλοιοι.⁹

⁸ Τριαντάφυλλος Παπαγεωργίου, υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), «Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=922282&hilitte=%22%D4%D1%CF%CC%CF%CA%D1%C1%D4%C9%2A%22+near+%22%D0%CB%CF%C9%2A%22 [αντλήθηκε στις 2.11.2008].

⁹ Μιχάλης Λάμπρου, «Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο στη Μεσόγειο και στο διεθνή ανταγωνισμό», www.naftemporiki.gr/premium/archive/story.asp?id=1528546&hilitte= [αντλήθηκε στις 2.11.2008].



Εικόνα 4- Ελληνόκτητος στόλος ως ποσοστό % του παγκόσμιου στόλου

Ωστόσο, θα ήταν ρομαντικό –στα όρια του επικίνδυνου μάλιστα, να θεωρήσουμε πως δεν υπάρχουν προκλήματα στην εξελικτική πορεία της ελληνικής κρουαζιεροπλοΐας. Η παρατεταμένη ύφεση στην παγκόσμια οικονομία, η άνοδος των τιμών του πετρελαίου και των πρώτων υλών από τις αρχές του 2007 μέχρι σήμερα οδηγούν σε οικονομικό αδιέξοδο του πλοιοκτήτες· οι τελευταίοι καλούνται να υπερκεράσουν τόσο τις δανειακές υποχρεώσεις από τη ναυπήγηση νέων, πανάκριβων πλοίων όσο και τις αυξημένες δαπάνες εκμετάλλευσης, οι οποίες δεν μπορούν εύκολα να καλυφθούν, υπό την πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού.

Το ζήτημα παίρνει προεκτάσεις, αν εμβαθύνουμε στην κρίση της τουριστικής κίνησης, που προξενούν δυσάρεστα και απρόβλεπτα γεγονότα.

Κεφάλαιο 2

2.1 Το ρίσκο της αναψυχής

Ο τουρισμός από τη φύση του εμπεριέχει το στοιχείο της αβεβαιότητας. Οι ταξιδιώτες καλούνται εκ των εν όντων να απολαύσουν ένα αγαθό άυλο (λ.χ. υπηρεσίες τουρισμού) και εκ των προτέρων άγνωστο σε αυτούς (π.χ. πρώτη επίσκεψη σε έναν προορισμό). Στην επιλογή τους αν θα κάνουν τουρισμό ή όχι και αν θα επιλέξουν τον Α ή Β προορισμό, λαμβάνουν υπόψιν τις συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής τόσο κατά την μετάβαση όσο και κατά τη διαμονή τους στον επιλεγμένο προορισμό. Ο τουριστικός κλάδος είναι οικονομική δραστηριότητα που απαιτεί ασφαλές πλαίσιο ανάπτυξης και παρουσιάζει ελαστική ζήτηση απέναντι σε βίαια και αρνητικά συμβάντα.

Δεν είναι προνόμιο της εποχής μας τα απρόβλεπτα περιστατικά που έχουν αντίκτυπο στον τουρισμό· ζούμε, όμως, πλέον πιο έντονα αλληπάλληλες πολιτικές, κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές κρίσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, το ρευστό πλαίσιο των οποίων δημιουργεί εμπόδια στην χάραξη σταθερής ανόδου στον κλάδο της αναψυχής.

Οι κρίσεις στον τουρισμό μπορούν να λάβουν πολλές μορφές¹⁰. Σύμφωνα με μια θεωρία, διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες:

- κρίσεις που προέρχονται από φυσικές καταστροφές (**Φυσικές**): Επιδημίες ή άλλες ασθένειες (SARS), τσουνάμι, σεισμοί, καταποντισμοί, εκρήξεις ηφαιστειών
- **ανθρωπογενείς**: οφείλονται σε κοινωνικές αναταραχές, ένοπλες συρράξεις, διαδηλώσεις, ατυχήματα, εγκληματικότητα, τρομοκρατικές ενέργειες.

Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO, 1997), αίτια που θέτουν σε κίνδυνο τους τουρίστες ταξινομούνται σε τέσσερις πηγές:

¹⁰ Θωμάς Μαυροδόντης - Kevin Fields, «Κρίσεις και MME: Η χρήση των MME για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πελατών μετά από μια κρίση στον τουρισμό», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=1700&permanent_id=2 [αντλήθηκε στις 2.11.2008].

- **Ανθρώπινο και Θεσμικό Περιβάλλον:** κοινά αδικήματα στον τόπο προορισμού, όπως κλοπές, βιασμοί, διαρρήξεις, οργανωμένο έγκλημα, απαγωγές, κοινωνικοπολιτικές και θρησκευτικές αναταραχές, εμφύλιες συρράξεις, τρομοκρατικές ενέργειες
- **Τουριστικός Τομέας και οι σχετικοί με αυτόν Κλάδοι (μεταφορές, αθλητισμός, λιανικό εμπόριο):** ανεπαρκή πρότυπα ασφαλείας τουριστικών εξοπλισμών και εγκαταστάσεων, πλημμελής τήρηση όρων υγιεινής και διατήρησης του περιβάλλοντος, οικονομικές απάτες εις βάρος των τουριστών.
- **Ταξιδιώτες:** υπερβολικές και επικίνδυνες δραστηριότητες των επισκεπτών ενός προορισμού, απρεπής συμπεριφορά, μη συμμόρφωση στο τοπικό νομικό και εθιμικό δίκαιο, εγκληματικές ενέργειες τουριστών εις βάρος γηγενών κατοίκων.
- **Φυσικοί και Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι.**

Αντίβαρο στην τουριστική ανάπτυξη είναι κυρίως τα τρομοκρατικά χτυπήματα, οι επιδημίες και τα ατυχήματα από προσκρούσεις και προσαράξεις.

2.2 Ο φόβος της τρομοκρατίας

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν καταγραφεί αρκετά κρούσματα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Επιθέσεις σε τουριστικά θέρετρα της Αιγύπτου (Απρίλιος 2005 και Απρίλιος 2006) με 30 νεκρούς και 80 τραυματίες, στην Αντάλια της Τουρκίας (Αύγουστος 2006) με 3 νεκρούς και πάνω από 20 τραυματίες, στο Μπαλί (2002 και 2005) με περισσότερους από 36 νεκρούς είναι δυστυχώς ενδεικτικά παραδείγματα τρομοκρατικών ενεργειών. Επιπλέον, οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε μη τουριστικούς προορισμούς επηρεάζουν αρνητικά τις τουριστικές ροές, καθώς αποτελούν απειλή για την υγεία και ασφάλεια των επισκεπτών. Τι γίνεται με τον χώρο της κρουαζιεροπλοΐας;

Τα τουριστικά επιβατηγά, τα μεγάλα και μικρά τουριστικά, τα σκάφη αναψυχής και τα κρουαζιερόπλοια συνιστούν στόχους-πρόκληση για τις τρομοκρατικές ομάδες καθώς αποτελούν χώρους στους οποίους μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων. Η περισσότερο γνωστή τρομοκρατική επίθεση σε κρουαζιερόπλοιο διεθνώς καταγράφηκε στις 7 Οκτωβρίου του 1985 όταν ομάδα από τέσσερις ένοπλους τρομοκράτες κατέλαβε το Ιταλικό κρουαζιερόπλοιο *Achille Lauro*, που φιλοξενούσε περισσότερα από 700 άτομα, τουρίστες και πλήρωμα (εικ. 5). Οι πειρατές – τρομοκράτες απαίτησαν από το Ισραήλ την απελευθέρωση 50 Παλαιστινίων φυλακισμένων. Για να αποδείξουν την αποφασιστικότητά τους σκότωσαν τον 69 ετών ανάπηρο αμερικανό τουρίστα Leon Klinghoffer και πέταξαν το σώμα του στη θάλασσα. Το συμβάν έληξε χωρίς άλλη αιματοχυσία, έδειξε όμως σε ολόκληρο τον κόσμο τις συνέπειες που μπορεί να έχει μια τρομοκρατική επίθεση σε κρουαζιερόπλοιο.



Εικόνα 5- Το Achille Lauro κατά την τρομοκρατική επίθεση Ισραηλινών.

Οδυνηρά αποτελέσματα στα ελληνικά χωρικά ύδατα είχε η τρομοκρατική επίθεση που εκδηλώθηκε την 11 Ιουλίου 1988 στο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο City of Poros με 471 τουρίστες (εικ. 6). Οι τρομοκράτες το κατέλαβαν ενώ έπλεε ανοικτά της Αίγινας. Εννέα από τους 471 επιβάτες και τα 25 μέλη του πληρώματος πέφτουν νεκροί (τέσσερις από τους οποίους Γάλλοι, ένας Έλληνας αξιωματικός του πλοίου, ένας Δανός, δύο Σουηδοί, ένας Ούγγρος) και 98 τραυματίζονται. Το κρουαζιερόπλοιο παραδίδεται στις φλόγες.



Εικόνα 6- Το City of Poros στο ναυπηγείο, μετά το τραγικό συμβάν

2.3 Ασθένειες εν πλω

Πέρα από τις τρομοκρατικές επιθέσεις, επιζήμιες για τον τουρισμό είναι και οι επιδημίες. Τα κρουαζιερόπλοια, όπως και τα περισσότερα μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελούν ιδανικούς χώρους συγκέντρωσης, πολλαπλασιασμού και διάδοσης όλων σχεδόν των παθογόνων μολυσματικών μικροβίων που έχουν ως φορέα τον άνθρωπο, τα έντομα, τα αρθρόποδα, τα τρωκτικά, άλλα ζώα, τα τρόφιμα, το νερό κλπ. Για το λόγο αυτό η κρουαζιεροπλοϊα ως τουριστική δραστηριότητα είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον κίνδυνο εκδήλωσης μολυσματικών ασθενειών με συνέπειες που δεν περιορίζονται μόνο στους επιβαίνοντες στο πλοίο αλλά επεκτείνονται και στις χώρες από-επιβίβασης των ταξιδιωτών.

Η πολυπαραγοντική διάσταση της εκδήλωσης μολυσματικών ασθενειών στο κρουαζιερόπλοιο απαιτεί αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιεινής τόσο από τους επιβάτες – ταξιδιώτες, όσο και από τα μέλη του πληρώματος. Επίσης την ίδια υποχρέωση έχουν και όσοι συναλλάσσονται με διάφορους τρόπους με το κρουαζιερόπλοιο που αποτελεί όχι μόνο ένα πολυτελές μέσο μεταφοράς αλλά και ένα σύγχρονο πλωτό ξενοδοχείο.

Η πολυπλοκότητα των συνεπειών της εκδήλωσης μολυσματικών ασθενειών σε κρουαζιερόπλοιο υπερβαίνει τα στενά όρια του χώρου εκδήλωσης και απαιτεί τη λήψη μέτρων όχι μόνο σε ιδιωτικό επίπεδο, αλλά και σε κρατικό και μάλιστα διεθνές επίπεδο. Τούτο επιτυγχάνεται μέσω της διεθνούς συνεργασίας για την υγιεινή και ασφάλεια στον τουρισμό. Στο κρουαζιερόπλοιο, ως μέσο μαζικής μεταφοράς είναι πιθανή η εκδήλωση μολυσματικής νόσου καθώς οι επιβάτες για μεγάλο χρονικό διάστημα κινούνται σε περιορισμένο σε έκταση περιβάλλον είτε για εστίαση, είτε για αναψυχή ερχόμενοι αναγκαστικά σε επαφή ο ένας με τον άλλο.

Οι χώροι ενδιαίτησης κι αναψυχής ενός κρουαζιερόπλοιου αποτελούν τους ιδανικούς χώρους εκκόλαψης παθογόνων μικροβίων, λόγω των φυσικοχημικών συνθηκών που δημιουργούνται σ' αυτούς (θερμοκρασία, υγρασία, ρύποι) και της εύκολης σποράς παθογόνων μικροβίων από τους επιβάτες και το πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιου.

Επίσης μία και μόνο επιδημία γαστρεντερίτιδας σε αμερικάνικο πολεμικό πλοίο το 1997 είχε ως αποτέλεσμα να νοσήσουν 1.807 μέλη, ποσοστό 43% του πληρώματος⁴. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας καταγράφηκαν πάνω

από 100 επιδημίες σε πλοία (κρουαζιερόπλοια, εμπορικά πλοία, πορθμεία, πολεμικά, αλιευτικά) από το 1970 μέχρι τον Ιανουάριο του 2001. Οι περισσότερες όμως από αυτές (83 περιπτώσεις) αφορούσαν κρουαζιερόπλοια¹¹.

Λοιμώδη νοσήματα όπως η διφθερίτιδα, η χολέρα, η ελονοσία, η φυματίωση που ήταν άγνωστα για πολλά χρόνια στην Ευρώπη, άρχισαν να εμφανίζονται από την δεκαετία του 1990 (Τούντας – Γεωργούλης 1998:482-493) μαζί με την εξάπλωση του AIDS του HIV και της ηπατίτιδας Β. Τη δική της μελανή σελίδα στην ιστορία γράφει η γρίπη των πτηνών και ο SARS.

Οι κίνδυνοι αυτοί που ελλοχεύουν σε ένα κρουαζιερόπλοιο, μπορούν να ομαδοποιηθούν σε πέντε βασικές κατηγορίες:

- Ατομική υγιεινή
- Τροφιμογενή Νοσήματα: Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εκδήλωση γαστρεντερίτιδας στο κρουαζιερόπλοιο *Auroga* όπου νόσησαν 430 άτομα. Στο πλοίο επέβαιναν συνολικά 2600 άτομα (εικ.7). Ο ιός αναγνωρίστηκε ως ο ιός Norwalk που εκδηλώνεται συνήθως σε μέρη με ανεπαρκή υγιεινή π.χ. κρουαζιερόπλοια, νοσοκομεία και σχολεία. Ο πανικός που προκλήθηκε ήταν τόσο μεγάλος που σε πολλά λιμάνια - ανάμεσα στα οποία ο Πειραιάς, το Ντουμπρόβνικ και η Βενετία, δεν επιτράπη η αποβίβαση των επιβατών.
- Περιβαλλοντικές λοιμώξεις: Το 1994 πενήντα επιβάτες, ένας από τους οποίους πέθανε, νόσησαν από τη νόσο των λεγεωνάριων στο κρουαζιερόπλοιο *Horizon* (Dickinson & Andrew, 1997:76, Jernigen 1996), κατά τη διάρκεια 9 διαδρομών/κρουαζιέρας. Η πηγή της νόσου αποδείχθηκε ότι ήταν το σύστημα κλιματισμού¹².
- Αφροδίσια νοσήματα ή σεξουαλικά μεταδιδόμενες ασθένειες
- Αλλεργίες.



Εικόνα 7- Το *Auroga*, ενώ αποπλέει από τον Πειραιά, αφού δεν έδεσε ούτε εκεί.

¹¹ «Sanitation on ships: compendium of outbreaks of foodborne and waterborne disease and Legionnaires's disease associated with ships, 1970-2000»,

http://www.who.int/water_sanitation_health/diseases/shipsancompendium/en/.

¹² The Guardian, Tuesday November 4, 2003. “The stomach bug...”, σπ.π.

Το 2007, έκθεση του World Economic Forum υπογράμμισε ότι οι συνθήκες υγείας και υγιεινής στην Ελλάδα βρίσκονται σε πολύ καλό επίπεδο, κατατάσσοντας τη χώρα μας στην τρίτη θέση μεταξύ 124 κρατών.

2.4 Απρόσμενοι ναυαγοί σε «Τιτανικούς»

Τα δυσάρεστα γεγονότα που προαναφέρθηκαν αποτρέπουν δυνητικούς τουρίστες να επισκεφθούν έναν προορισμό και τους οδηγούν σε άλλους, κοντινούς ή και παρόμοιων χαρακτηριστικών προορισμούς (deterrent effect). Σε άλλες περιπτώσεις, τους αποτρέπουν να επισκέπτονται όχι μόνο την πληγείσα περιοχή αλλά και ολόκληρη τη χώρα στην οποία αυτή ανήκει (contagion effect).

Κάτι ανάλογο ισχύει και με τα ατυχήματα των τουριστικών πλοίων, που σε πολλές περιπτώσεις φέρουν, δυστυχώς, θανατηφόρες επιπτώσεις. Τα δυστυχήματα προκαλούνται από προσκρούσεις ή προσαράξεις των πλοίων κατόπιν λανθασμένων χειρισμών ή από κακές καιρικές συνθήκες, στις οποίες το πλήρωμα δεν προέβλεψε σχέδιο κρίσης. Στο παρελθόν της ελληνικής τουριστικής ναυτιλίας έχουν καταγραφεί τα ακόλουθα περιστατικά¹³:



«**ΧΕΙΜΑΡΑ**» (19/1/1947): Η μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία ελληνικού επιβατηγού, στον νότιο Ευβοϊκό· το επιβατηγό «Χειμάρα» ήταν το τελευταίο ατμόπλοιο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Στις 18 Ιανουαρίου 1947 αποπλέει από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό τον Πειραιά, με 544 επιβάτες και 86 άτομα πλήρωμα. Στις 4 τα ξημερώματα, ανάμεσα στα Νέα Στύρα και την Αγία Μαρίνα, το πλοίο προσκρούει στις νησίδες Βερδούγια. Νεκροί τουλάχιστον 400.

¹³ «Οκτώ ναύαγια, 800 νεκροί», Ελευθεροτυπία, http://www.enet.gr/online/online_text/c=112.dt=10.04.2007.id=47672964 [αντλήθηκε στις 6.10.2008].



«**ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ**» (8/12/1966): Είχε αποπλεύσει από τη Σούδα με προορισμό τον Πειραιά αλλά βυθίστηκε στη θαλάσσια περιοχή της Φαλκονέρας. Από τους 270 επιβάτες και μέλη του πληρώματος, 226 έμειναν για πάντα εκεί.

«**ΕΛΕΑΝΑ**»: Στις αρχές του 1971 μια πυρκαγιά στο πλοίο του μεγαλοεφοπλιστή Κώστα Ευθυμιάδη γίνεται η αιτία να χαθούν 25 άνθρωποι.



«**ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ**» (24/2/1983): Το οχηματαγωγό βυθίστηκε στα ανοιχτά της Καρύστου έπειτα από έκρηξη και ανατροπή, με αποτέλεσμα 26 άτομα να θαφτούν στο υγρό κοιμητήριο του ακρωτηρίου Μαντήλι της Εύβοιας. Είχε

αποπλεύσει από τη Ραφήνα με προορισμό τα νησιά Άνδρο, Τήνο, Πάρο και Νάξο, μεταφέροντας εννέα βυτιοφόρα, τέσσερα φορτηγά, με πλήρωμα 23 ατόμων και 14 οδηγούς αυτοκινήτων.

«**ΓΙΟΥΠΠΕΡ**» (24/10/88): Το κρουαζιερόπλοιο εμβολίστηκε από Ιταλικό φορτηγό, έξω από το λιμάνι του Πειραιά προκαλώντας τον θάνατο τριών (3) ατόμων και τραυματίζοντας εβδομήντα δυο (72).

«**ΙΑΣΩΝ**» (13/8/1999): Το τουριστικό σκάφος είχε αποπλεύσει με 28 επιβάτες από τον όρμο του Αγίου Νικολάου Σχινιά για μονοήμερη τουριστική εκδρομή προς τις Γαλάζιες Σπηλιές. Πέντε ναυτικά μίλια από τον όρμο Σκιναρίου και 340 μέτρα από την ακτή του Αγίου Ανδρέα ΒΔ της Ζακύνθου άρχισε να βυθίζεται λόγω ρήγματος στην πλώρη παρασύροντας στον θάνατο τέσσερις από τους επιβάτες του.



«**ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ**» (26/9/2000): Το επιβατηγό-οχηματαγωγό της Minoan Flying Dolphins παρεκκλίνει της καθορισμένης πορείας του και προσκρούει στο σύμπλεγμα βραχονησίδων Πόρτες, δύο ναυτικά μίλια ανοιχτά της Πάρου. Το Σάμινα βυθίζεται μέσα σε 25 λεπτά κόβοντας το νήμα της

ζωής σε 80 επιβάτες. Το ναυάγιο γίνεται πρώτο θέμα στο CNN και κύριο στα πρωτοσέλιδα των μεγαλύτερων εφημερίδων του Ξένου Τύπου.



«SEA DIAMOND» (5/4/2007): Το υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιο της Louis Hellenic Cruises, με 1156 επιβάτες και 391 μέλη πληρώματος χτύπησε σε αβαθή κοντά στο παλιό λιμάνι του Αθηνιού, στη Σαντορίνη. Από το σύνολο των επιβαινόντων, δε βρέθηκαν τα σώματα δύο Γάλλων (πατέρας και κόρη), οι οποίοι δεν είχαν καταγραφεί στη λίστα των επιβατών. Αμέσως μετά τη βύθιση, κηλίδα πετρελαίου διαμέτρου 100 μέτρων

εμφανίστηκε στην περιοχή. Η επέμβαση των Αρχών για την απορρύπανση του θαλάσσιου χώρου και οι προσπάθειες εντοπισμού των δυο αγνοουμένων ήταν άμεσες. Παρόλ' αυτά, από τους 50 τόνους πετρελαίου που διέρρευσαν στο σημείο βύθισης, εκτιμάται ότι δύο χιλιόμετρα της ακτογραμμής του νησιού ρυπάνθηκαν από τα καύσιμα του κρουαζιερόπλοιου¹⁴.

Έναν χρόνο μετά, η υπόθεση του Sea Diamond πήρε τη δικαστική οδό, βρίσκεται όμως μακριά από την οριστική απόφαση για τα αίτια και τους υπευθύνους του ναυαγίου. Η περίπτωση του κρουαζιερόπλοιου απασχόλησε έντονα τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας (Μ.Μ.Ε.) και συνεχίζει να αποτελεί ανεπίλυτο ερώτημα στις στήλες και τα ναυτιλιακά έντυπα. Υπό αυτές τις σκέψεις, το Sea Diamond φαίνεται να αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα διαχείρισης κρίσεων στον χώρο της κρουαζιεροπλοΐας.

Αλλά ας πάρουμε τα γεγονότα με τη σειρά.

¹⁴ Στοιχεία από τη βάση δεδομένων GISIS: Maritime Casualties and Incidents του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO), <http://gisis.imo.org/Public/MCI/Browse.aspx?Form=Incident&Action=View&IncidentID=6112> [αντλήθηκε στις 2.10.2008].

Κεφάλαιο 3. Διαχείριση κρίσεων και τουρισμός

3.1. Η Διαχείριση κρίσεων από την πλευρά της Διοίκησης¹⁵

Ο τουρισμός είναι ένα κατ' εξοχήν ευαίσθητο προϊόν που δέχεται τις μεγαλύτερες πιέσεις. Κανείς δεν μπορεί να προσδιορίσει με ακρίβεια το μέγεθος των επιπτώσεων μίας κρίσης. Αυτό που ενδείκνυται και συστήνεται ανεπιφύλακτα στο διεθνές περιβάλλον είναι η προετοιμασία, ώστε ο όποιος μηχανισμός υφίσταται να λειτουργήσει έγκαιρα και αποτελεσματικά. Η καθυστέρηση σε αυτές τις περιπτώσεις είναι η πιο αποτελεσματική μορφή Άρνησης και είναι δεδομένο ότι υπό πίεση, τα πράγματα θα χειροτερεύουν.

Στο πολύπλοκο αυτό στρατηγικό «παιχνίδι», οι πρωταγωνιστές των κρίσεων λειτουργούν σε ένα περιβάλλον όπου εμπεριέχει άγχος και ψυχολογική πίεση. Κυριαρχεί η σύγκρουση προσωπικοτήτων. Προϋποθέτει ανάληψη κινδύνων (risks). Εμπλέκει έντονα τα ΜΜΕ και την κοινή γνώμη. Η ένταση, η κόπωση και η καχυποψία είναι σε υψηλά επίπεδα και προκαλούν έντονα αισθήματα αβεβαιότητας. Τα χρονικά περιθώρια για την λήψη της κατάλληλης απόφασης είναι περιορισμένα και ο τελικός απολογισμός έχει πάντα άμεσες ή έμμεσες ζημιές (θετικές-αρνητικές). Με αυτές τις σκέψεις, αποτελεί εξαιρετικά ενδιαφέρουσα πρόκληση να αποτυπωθεί ο ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν οι Δημόσιοι φορείς Τουρισμού και Ναυτιλίας στο πεδίο της διαχείρισης κρίσεων.

Η βύθιση ενός τουριστικού πλοίου εμπλέκει ως αρμόδιους φορείς Διοίκησης το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) και το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης (ΥΤΑΝ). Η εξασφάλιση αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ τους και η συνεργασία τους με τους κατάλληλους φορείς του ιδιωτικού τομέα είναι βασικός στόχος που πρέπει πολύ νωρίς να επιτευχθεί.

Σε ό,τι αφορά το ΥΤΑΝ, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού εξέδωσε πρόσφατα πρόσθετες οδηγίες για την αντιμετώπιση κρίσεων. Ο οδηγός αυτός περιλαμβάνει 60 συστάσεις οι οποίες καλύπτουν τις περιόδους πριν, κατά και μετά την κρίση (βλ. Σχήμα 1). Κάθε στάδιο κρίσης παρουσιάζει διαφορετικές απαιτήσεις και ιδιαιτερότητες. Βασίζεται στην δέσμευση και συμμετοχή των ανθρώπων που

¹⁵ Βλ. ΙΤΕΠ, Αθήνα 2007.

αναλαμβάνουν καίριες θέσεις, στην ανάπτυξη ομαδικού πνεύματος, την αξιόπιστη συλλογή πληροφοριών και την συστηματική επικοινωνία σε όλα τα επίπεδα. Το σχέδιο στηρίζεται σε τέσσερις περιοχές- κλειδιά: την επικοινωνία, την προώθηση, την ασφάλεια και την έρευνα αγοράς.



Σχήμα 1- Μεθοδολογία Δ.Κ. σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού

Στην Ελλάδα ο θεσμός Δ.Κ. έχει επικεντρωθεί στο εταιρικό επίπεδο. Εταιρίες και διεθνείς οργανισμοί εκπαιδεύουν μέλη του προσωπικού τους για την αντιμετώπιση μεμονωμένων καταστάσεων. Οι πρόσφατες φυσικές καταστροφές στην Εύβοια και Πελοπόννησο απέδειξαν ότι ο θεσμός θα μπορούσε να λειτουργήσει καλύτερα αν υπήρχε η ανάλογη προετοιμασία από πλευράς της Δημόσιας Διοίκησης.

Κατά την πρώτη περίοδο, αυτήν πριν από την κρίση, κεντρική ενέργεια είναι η δημιουργία σχεδίου διαχείρισης της κρίσης. Το σχέδιο αυτό πρέπει να προετοιμάζει για το χειρότερο σενάριο κρίσης, να προσδιορίζει τους πόρους για τη διαχείρισή της, να κατανέμει αρμοδιότητες και μια αλυσίδα εξουσίας, η οποία θα είναι υπεύθυνη για τη λήψη αποφάσεων. Πρέπει να γίνονται δοκιμές υλοποίησης του σχεδίου κρίσης και αυτό να ανανεώνεται κάθε χρόνο.

Κατά τη δεύτερη περίοδο, οι πρώτες ώρες αυτής είναι πολύ κρίσιμες. Μια λανθασμένη αντίδραση θα επιδεινώσει περαιτέρω τη ζημιά, ενώ μια υπεύθυνη και

αποτελεσματική αντιμετώπιση θα περιορίσει αυτήν. Η πρώτη προτεραιότητα σε αυτή την περίοδο είναι η ασφάλεια και προστασία των τουριστών και η ασφαλής τους επιστροφή στον τόπο προέλευσης.

Τέλος, κατά την **Τρίτη περίοδο**, αυτή μετά την κρίση, οι φορείς Διοίκησης καλούνται να αποφασίσουν για τα μέτρα που πρέπει να πάρουν στη στήριξη των εργαζομένων και των επιχειρήσεων του τουριστικού κλάδου. Πρέπει να δημιουργηθεί ένα πακέτο χρηματοδοτικής βοήθειας προς τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς για να προλάβουν την πτώχευση των τουριστικών επιχειρήσεων, να αποφύγουν απολύσεις και μείωση των θέσεων εργασίας στον πιο παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και να τους επιτρέψει να αντιμετωπίσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Στην περίπτωση της κρουαζιερόπλοιας δεν έχει ακόμη καταγραφεί η επίπτωση του ναυαγίου του Sea Diamond στην τουριστική δραστηριότητα. Η βιβλιογραφία (A. Black και M. Sinclair 2003), πάντως, τονίζει πως για να αποφασίσουν οι υπεύθυνοι τον τρόπο με τον οποίο θα αντιμετωπίσουν πιθανή μείωση της τουριστικής κίνησης, θα πρέπει να λάβουν υπ όψιν τα παρακάτω τρία θέματα:

1. Το μέγεθος της μείωσης της τουριστικής δραστηριότητας και το αν η αντιμετώπισή της χρειάζεται τη λήψη πρόσθετων μέτρων
2. τη διάρκεια της φθίνουσας πορείας της τουριστικής κίνησης· αν αναμένεται μεγάλη ή μόνιμη διάρκεια τότε θα πρέπει να επικεντρώσουν την προσοχή τους στην ελαχιστοποίηση του κόστους προσαρμογής καθώς η οικονομία θα κινείται σε νέα κατάσταση ισορροπίας της προσφοράς και της ζήτησης. Από την άλλη, αν το δυσμενές γεγονός έχει προσωρινό χαρακτήρα, τότε τα ενδεικνυόμενα μέτρα πρέπει να έχουν ως στόχο να προστατέψουν την οικονομία από τις αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει αυτό.
3. την επιλογή των πολιτικών που θα εφαρμοστούν· απαραίτητη η ανάλυση πλεονεκτημάτων και αδυναμιών των προτεινόμενων για εφαρμογή πολιτικών όπως και ανάλυση κόστους –οφέλους για το μέγεθος της βοήθειας που θα παρασχεθεί.

Οι πολιτικές αντιμετώπισης των κρίσεων μπορούν να ταξινομηθούν σε 2 κατηγορίες:

- I. **Μέτρα χαμηλού κόστους**: στοχεύουν στην αποκατάσταση της εμπιστοσύνης και της ρευστότητας των επιχειρήσεων. Αυτά περιλαμβάνουν την παροχή πιστώσεων ή δανείων, αναστολή πληρωμής οφειλομένων φόρων καθώς και φορολογικές απαλλαγές. Μέτρα, που προσιδιάζουν στην πρόσφατη οικονομική ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας.
- II. **Δαπάνες στον κρατικό προϋπολογισμό**: Ενδεικτικά παραδείγματα, οι αποζημιώσεις για τους περισσότερο πληγέντες κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που ασχολούνται με τον τουρισμό και οι επιστροφές φόρων σε καταναλωτές που είναι εργαζόμενοι του τουριστικού κλάδου. Τα μέτρα αυτά θέτουν επί τάπητος το ζήτημα της επιλογής λιγότερο δαπανηρής πολιτικής με το υψηλότερο όφελος.

Η διαχείριση κρίσεων αποτελεί θεμελιώδη παράμετρο του σχεδιασμού Μάρκετινγκ¹⁶. Υπάρχει ένας διακριτός ρόλος για τους τουριστικούς φορείς της χώρας σε δύο ζητήματα:

1. Μέριμνα για τους τουρίστες που βρίσκονται ή που πρόκειται να επισκεφτούν την πληγείσα περιοχή: Στους τουρίστες που ήδη βρίσκονται στην πληγείσα περιοχή πρέπει να εξασφαλιστεί ο επαναπατρισμός υπό συνθήκες ασφάλειας, αξιοπρέπειας και στοιχειώδους άνεσης. Στους τουρίστες που έχουν κάνει κρατήσεις στην πληγείσα περιοχή πρέπει να προσφερθεί εναλλακτική διαμονή σε άλλα καταλύματα ή σε άλλες περιοχές της χώρας (με αποφυγή οικονομικής επιβάρυνσής τους και ταλαιπωρίας), ώστε να μην απολεσθούν τουρίστες και να μη διαταραχθεί — ει δυνατόν — η τουριστική κίνηση και η διεθνής εικόνα της χώρας.

2. Επικοινωνιακή διαχείριση της κρίσης μέσα από τις κατάλληλες ενέργειες Μάρκετινγκ (όπως λόγου χάρη press relations, public relations, lobbying).

Ωστόσο, για την αποτελεσματικότερη απόδοση αυτής της τακτικής θεωρείται απαραίτητη προετοιμασία μέσα από:

- συστηματική συνεργασία με τα ελληνικά και ξένα Μέσα Επικοινωνίας
- εκπαίδευση στελεχών στις τεχνικές διαχείρισης κρίσεων

¹⁶ Δρ. Δημήτρης Κούτουλας, «Διαχείριση Κρίσεων: Αναγκαία Παράμετρος της Τουριστικής Πολιτικής», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=630&permanent_id=40 [αντλήθηκε στις 7.10.2008].

- εκπόνηση αναλυτικών σχεδίων που θα προβλέπουν τη διαχείριση μιας κρίσης βήμα-βήμα για κάθε πιθανό σενάριο
- ξεκάθαρη κατανομή ρόλων μεταξύ όλων των στελεχών και υπηρεσιών που εμπλέκονται στη διαχείριση μιας κρίσης
- πρόβλεψη κονδυλίων εκτάκτου ανάγκης στον προϋπολογισμό με σαφείς όρους για την άμεση εκταμίευσή τους.

Από την πλευρά του, το YENANΠ συνεργάζεται με κοινοτικούς και διεθνείς φορείς ασφάλειας των μεταφορών. Με δράση που ξεκίνησε το 1959, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organisation, IMO) έχει ως σκοπό την ανάπτυξη και διατήρηση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη ναυσιπλοΐα. Με βλέμμα στο μέλλον, οι αρμοδιότητες του IMO επεκτείνονται και σε θέματα περιβάλλοντος, τεχνογνωσίας, δικαίου, ασφάλειας ναυτιλίας και συνεργασίας μεταξύ των μελών του. Η βάση δεδομένων καταγραφής κάθε πλοίου και ατυχήματος (GISIS) και το σύστημα εντοπισμού και άμεσης επέμβασης (SOLAS) είναι μόλις δύο από τα πλέον χρήσιμα προγράμματα για τα κράτη-μέλη του Οργανισμού.

Πλαίσιο δράσης και συντονισμού προσφέρει και η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA). Παράσχει τεχνική και συμβουλευτική υποστήριξη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη σε ορισμένους καίριους τομείς που αφορούν την ασφάλεια. Παράλληλα, παρακολουθεί τους τρόπους με τους οποίους διάφορα κράτη μέλη και οργανισμοί εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία¹⁷. Επιπλέον, της ανατέθηκαν επιχειρησιακά καθήκοντα στον τομέα της αντιμετώπισης της πετρελαϊκής ρύπανσης. Γενικός στόχος της EMSA είναι να συμβάλλει σημαντικά στη σταδιακή βελτίωση της ασφάλειας στα κοινοτικά ύδατα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, συνεργάζεται με πολλούς διαφορετικούς φορείς, ιδίως, τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τις αρχές των κρατών μελών, διεθνείς οργανισμούς και τον ναυτιλιακό κλάδο.

Σύμφωνα με ετήσια έρευνα της EMSA¹⁸ για τους φορείς που είναι υπεύθυνοι έρευνας ατυχημάτων σε κάθε κράτος μέλος, η Ελλάδα έχει εκχωρήσει στο Λιμενικό Σώμα τη διενέργεια ανάκρισης και έρευνας πρώτου βαθμού, η έκθεση για την οποία

¹⁷ Βλ. Παράρτημα νο. 1 «Ασφαλέστερες Και Καθαρότερες Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση», EMSA.

¹⁸ Βλ. Παράρτημα νο. 2 «Marine Casualty Investigation in EU-25 and EEA Member States (Interim Report)», EMSA.

υποβάλλεται ακολούθως στο ΥΕΝΑΝΠ. Με απόφαση του Υπουργού μπορεί να διεξαχθεί πρόσθετη πλήρη έρευνα, από ένα ανεξάρτητο Συμβούλιο Ναυτικών Ερευνών. Το ειδικό αυτό Συμβούλιο αποτελείται από ενόρκους, στελέχη του Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος καθώς και ειδικούς εμπειρογνώμονες (για παράδειγμα μηχανικούς, νηογνώμονες ή κατασκευαστές πλοίων). Τα πορίσματα της έρευνας του Συμβουλίου παραδίδονται στον Υπουργό ώστε να χρησιμοποιηθούν – προαιρετικά- ως συμπληρωματικές καταθέσεις, πειθαρχικές και ποινικές διώξεις.

Σε εθνικό επίπεδο, το ΥΕΝΑΝΠ εφαρμόζει διατάξεις νόμων που διέπουν τα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου. Για την περίπτωση ναυτικών ατυχημάτων, εκδόθηκε η Υπουργική Απόφαση 2411.1/07/2003 ΦΕΚ Β/ 850/27.6.2003 «Οδηγίες/ διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/59-ορισμός περιοχών καταφυγής»¹⁹.

Επιπλέον, σύμφωνα με το Ν. 1844/1989 (Α' 100), με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση SAR '79 από την Ελλάδα, οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροπορικής διάσωσης παρέχονται αντίστοιχα από το Λιμενικό Σώμα και την Πολεμική Αεροπορία με τη συνδρομή και συνεργασία εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και φορέων, οι οποίοι συντονίζονται από το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 1432.52/93/26-07-1993 (Β' 647) "Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ)", αποστολή του ΕΚΣΕΔ είναι να συντονίζει της επιχειρήσεις ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης για άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο (περιστατικά ναυτικά και αεροπορικά) εντός των ορίων του FIR Αθηνών, με κατάλληλες διαδικασίες, υποδομή και μέσα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από της οικείες συμβάσεις και εγχειρίδια του ΙΜΟ και ΙCΑΟ, τον ανωτέρω κανονισμό και της εκάστοτε οδηγίες του ΓΕΑ και του ΑΛΣ.

¹⁹ Βλ. Παράρτημα νο 3.

3.2 Η επίδραση των MME

Ταυτόχρονα, δίνεται βάρος στο ρόλο των Μέσων Επικοινωνίας και τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης. Στο θέμα αυτό, οι Αρχές καλούνται να μεταχειριστούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο την εικόνα, τον ήχο και το μήνυμα²⁰. Είναι εμπειρικά αποδεδειγμένο ότι οι διαδιδόμενες ταχύτατα σε όλο τον κόσμο εικόνες δημιουργούν εντυπώσεις, τα αποτελέσματα των οποίων στην τουριστική ζήτηση είναι άμεσα εμφανή. Στην περίπτωση του Sea Diamond η «μοιραία» περιπέτεια σημαδεύει τους διασωθέντες επιβάτες και παραμένει έντονα χαραγμένη στην ανάμνησή τους· η αφήγηση του δυσάρεστου συμβάντος καταγράφεται αρνητικά και στη φαντασία του κοινωνικού τους περίγυρου, έτσι ώστε να αποκλείουν εκ των προτέρων για μεγάλη χρονική περίοδο την περίπτωση κρουαζιέρας στη Σαντορίνη ή την Ελλάδα

Οι εικόνες αποτυπώνονται ευκολότερα από τις καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις στη μνήμη του κόσμου. Στην εποχή του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού, η προσπάθεια εξάλειψης του αντίκτυπου ενός ναυαγίου είναι πρόκληση, με δεδομένο πως ο μέσος τουρίστας έχει υψηλές απαιτήσεις ως προς την ασφάλειά του και αντιδρά τέλεια ελαστικά στη ζήτηση του ομοιογενούς τουριστικού προϊόντος.

Το συμβάν κρίνεται υποκειμενικά. Με αυτή τη λογική, οι εντυπωσιακές, με συγκινησιακή φόρτιση εικόνες μπορούν να οδηγήσουν τους τουρίστες στην πεποίθηση ότι πράγματι υπάρχει κρίση, μολονότι ένα απρόβλεπτο γεγονός δεν έχει φτάσει σε τέτοιο επίπεδο. Με ορατό τον κίνδυνο να καταχραστούμε τις λέξεις, η «ελπιδοφόρα εικονικότητα της θλίψης» μοιάζει ως κατάλληλη λύση σε αυτόν τον «γρίφο»· η φράση εξηγεί την ανάγκη των Αρχών να αντιπαρατάξουν θετικές «εικόνες» και ειδήσεις απέναντι στη μακάβρια και δυσάρεστη φημολογία που εξαπλώνεται ραγδαία.

Στο παράδειγμα του Sea Diamond, πλάνα από τις υπεράνθρωπες προσπάθειες του Λιμενικού Σώματος και των Αρχών της Σαντορίνης να διασώσουν τους τουρίστες θα αποτελούσαν ια μόνο μορφή άμεσης αντίδρασης απέναντι στον πανικό της κοινής γνώμης από τη δημοσιοποίηση του περιστατικού. Ιστορίες θριάμβου μέσα στις

²⁰ Θωμάς Μαυροδόντης - Kevin Fields, «Κρίσεις και MME: Η χρήση των MME για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πελατών μετά από μια κρίση στον τουρισμό», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?central_id=1700&permanent_id=2 [αντλήθηκε στις 6.1..2008].

στάχτες του θανάτου, ανθρώπινες στιγμές αλτρουισμού και δείγματα ηθικών αξιών δίδουν μια θετική εικόνα- αντίβαρο στο δυσάρεστο γεγονός της βύθισης. Η ανάδειξη αυτών των ιστοριών θα οδηγήσει στην εξ υπαρχής δόμηση νέας εικόνας (brand name) για την κρουαζιέρα, την εταιρεία και τον επισκέψιμο προορισμό του κρουαζιερόπλοιου.

Πώς διαχειρίστηκαν, όμως, Κράτος, πλοιοκτήτρια εταιρεία και Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας τη βύθιση του Sea Diamond στην πράξη;

Κεφάλαιο 4. Από τη θεωρία στην πράξη

4.1. Οι κινήσεις της Διοίκησης

Αμέσως μετά την εκπομπή σήματος κινδύνου από το Sea Diamond άρχισε η λεπτό προς λεπτό ενημέρωση από τις ιστοσελίδες των εφημερίδων, οι ειδήσεις των οποίων είναι ενδεικτικές των δράσεων των Αρχών (YENANΠ και YTAN). Για την εξυπηρέτηση του σκοπού αυτής της εργασίας, ήταν αναγκαία η επισταμένη μελέτη των πληροφοριών των δημοσιογραφικών ιστοτόπων.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Σύμφωνα με τα στοιχεία από το αρχείο της «Ναυτεμπορικής»²¹, λίγο μετά την καταγραφή του προβλήματος του Sea Diamond από τον θάλαμο επιχειρήσεων του YENANΠ, ξεκίνησε επιχείρηση διάσωσης και εγκατάλειψης του πλοίου. Σε αυτή συμμετείχαν τέσσερα ελικόπτερα "Super Puma" και δύο ελικόπτερα τύπου AB-205 της Πολεμικής Αεροπορίας (Π.Α.), τα αεροσκάφη A/C-23 του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ) και τύπου C-130 της Π.Α, οκτώ περιπολικά σκάφη του Λ.Σ. από όμορες Λιμενικές Αρχές, το επιβατηγό "Ocean Majesty", το επιβατηγό-οχηματαγωγό "Blue Star Paros", το κρουαζιερόπλοιο "Aegean II" και το επιβατηγό-οχηματαγωγό "Αρσινόη", τέσσερα ελικόπτερα τύπου Shikorski, δύο φρεγάτες, δύο τορπιλάκατοι και μία κανονιοφόρος του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.). Παράλληλα, ενεργοποιήθηκε τοπικός μηχανισμός "έρευνας-διάσωσης" από τη Λιμενική Αρχή Θήρας και σύμφωνα με το τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης συνέγειρε το επιβατηγό-οχηματαγωγό "Θηρασία", σκάφος Ελληνικής Ομάδας Διάσωσης, το ρυμουλκό "Λέων", τρία αλιευτικά σκάφη και πλήθος λαντζών και λέμβων.

²¹ Αρχείο «Ναυτεμπορικής», <http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story> [αντλήθηκε στις 30.10.2008]



Εικόνα 8- Η επιχείρηση εγκατάλειψης του Sea Diamond

Μια ώρα μετά την έναρξη της επιχείρησης διάσωσης, οι Αρχές του νησιού προέβησαν σε ανακοινώσεις γραπτού τύπου σχετικά με την ομαλή διεξαγωγή της διάσωσης των επιβατών, υπογραμμίζοντας πως η κατάσταση βρίσκεται υπό έλεγχο. Ύστερα από δύο ώρες, ο τότε Υπουργός ΕΝ.Α.Ν.Π (Μ. Κεφαλογιάννης) προχώρησε σε δηλώσεις τονίζοντας ότι ο κρατικός μηχανισμός ανταποκρίθηκε άριστα σε όλα τα επίπεδα ενώ προανήγγειλε πως θα γίνουν έρευνες για να διαπιστωθούν τα ακριβή αίτια του ατυχήματος. Τις έρευνες θα συντονίσει ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος που έσπευδε στη Σαντορίνη. Στο νησί μεταφέρθηκε, ακόμη, ο Γενικός Γραμματέας Τουρισμού και ο Περιφερειάρχης Κυκλάδων.

Παράλληλα, για την αντιμετώπιση του έκτακτου συμβάντος από το υπουργείο Υγείας τέθηκε σε εφαρμογή έκτακτο σχέδιο για την αντιμετώπιση πιθανών απωλειών υγείας. Το Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων Υγείας έθεσε σε ετοιμότητα το Κ.Υ. Σαντορίνης και δύο ομάδες ειδικών Ιατρών του Ε.Κ.ΕΠ.Υ. και του ΕΚΑΒ. Επίσης, δόθηκαν οδηγίες προς τα νοσοκομεία που εφημερεύουν να είναι έτοιμα για οποιαδήποτε έκτακτη αεροδιακομιδή προς την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών. Το Ε.Κ.ΕΠ.Υ. σε συνεργασία με το Κέντρο Επιχειρήσεων του ΥΕΝΑΝΠ και με το ΕΚΑΒ παρακολουθούσαν στενά την κατάσταση και βρίσκονταν σε επιφυλακή.

Στο μεταξύ, τρεις ώρες μετά το ναυάγιο γίνεται αντιληπτό ότι ένας Γάλλος, 45 ετών, και η κόρη του, 16 ετών, είναι πιθανό να έχουν εγκλωβιστεί στο σκάφος. Σύμφωνα με τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Ηλία Σιωνίδα, οι υπηρεσίες του Λιμενικού ενημερώθηκαν αργότερα, κατά τις 9.30 μ.μ. Για την ανεύρεση των δύο Γάλλων επιστρατεύτηκαν δύτες, την επίβλεψη των οποίων στο σημείο του ναυαγίου είχε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.) και ο Γ.Γ του ΥΕΝΑΝΠ, Ιωάννης Τζωάννος. Δυστυχώς, η προσπάθεια ήταν ατελέσφορη αφού η θέση του πλοίου ήταν απαγορευτική. Στις τέσσερις τα ξημερώματα άνδρες της

επίλεκτης Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λ.Σ. καταδύθηκαν χωρίς όμως να καταφέρουν να εντοπίσουν τους αγνοούμενους. Λίγη ώρα αργότερα, το πλοίο άρχισε να βυθίζεται, ενώ χάθηκε από την επιφάνεια της θάλασσας λίγο πριν από τις επτά το πρωί της Μ. Παρασκευής. Σημειώνεται ότι το πρώτο επίσημο Δελτίο Τύπου του ΥΕΝΑΝΠ για το ναυάγιο δόθηκε στη δημοσιότητα τη Μ. Παρασκευή, μια μέρα μετά τη βύθιση του Sea Diamond.

Μέσα από τα στοιχεία της «Ναυτεμπορικής», φαίνεται πως πέντε μέρες (5) μετά το ναυάγιο (10/4/2007) δε δημοσιοποιήθηκε δήλωση/ανακοίνωση/συνέντευξη Τύπου από την πλευρά των Αρχών. Από τις 10 Απριλίου, ξεκινά ένα μαράζ δημοσιοποίησης πληροφοριών σχετικά με τις προσπάθειες των Αρμοδίων να απορρυπάνουν την περιοχή και να ερευνήσουν για το μαύρο κουτί του ναυαγισμένου πλοίου, που θα έδινε απαντήσεις στα αίτια του δυστυχήματος. Το θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Σαντορίνης από τα εγκλωβισμένα στις δεξαμενές καύσιμα του κρουαζιερόπλοιου ήταν και η προτεραιότητα που έθεσε ο Υπουργός ΕΝ.Α.Ν.Π, σε δηλώσεις που ακολούθησαν.

Η χρονική εξέταση των γεγονότων υποδεικνύει ότι περίπου μια βδομάδα μετά τη βύθιση του Sea Diamond άρχισε η ενημέρωση της πολιτικής, δικαστικής και κοινοβουλευτικής ηγεσίας. Έτσι, ως αρμόδιος επί του θέματος, ο Υπουργός ΕΝ.Α.Ν.Π διέταξε να συνεχιστεί η προανακριτική διαδικασία για την εξακρίβωση των ευθυνών του ναυαγίου, ενημέρωσε τον Πρωθυπουργό για τις δράσεις της Διοίκησης και μια βδομάδα μετά την επιτροπή της Βουλής. Παράλληλα, μετέβαινε στη Σαντορίνη ώστε να συμμετάσχει σε συνεδριάσεις των τοπικών Αρχών με στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ανεύρεση των δύο αγνοουμένων.

Η αντίχρεωση του χρόνου και της φύσης των δράσεων της ηγεσίας του ΥΕΝΑΝΠ οδηγούν στο συμπέρασμα πως το Υπουργείο καθόρισε:

- σύσκεψη τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα, σε επίπεδο ανώτατων στελεχών για την ενημέρωση των επιχειρήσεων εντοπισμού των αγνοουμένων και καθαρισμού της θαλάσσιας περιοχής,
- συμμετοχή στη σύσκεψη των τοπικών φορέων Σαντορίνης και Κυκλάδων για την αντιμετώπιση του θέματος σε αποκεντρωτικό επίπεδο,

- καθημερινή καταγραφή μετρήσεων από το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών για τον έλεγχο και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της περιοχής.

Επιστέγασμα των προσπαθειών αντιμετώπισης της κρίσης ήταν η συγχαρητήρια επιστολή για τους χειρισμούς αντιμετώπισης της κρίσης που απέστειλε οκτώ μέρες μετά το ναυάγιο, στις 13 Απριλίου 2007, ο ΓΓ του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), Ευθύμιος Μητρόπουλος, στον Υπουργό ΕΝ.Α.Ν.Π.

Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης

Από την πλευρά του, το ΥΤΑΝ επωμιζόταν τον δύσκολο ρόλο της αντιμετώπισης κρίσης στην τουριστική κίνηση της χώρας. Με δεδομένο μάλιστα πως η πλειονότητα των επιβατών ήταν αλλοδαποί τουρίστες, οι απαιτήσεις για αποτελεσματική αντίδραση του τουριστικού φορέα αυξάνονται κάθετα.

Σχεδόν αμέσως μετά το ναυάγιο, η τότε Υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης (Φάνη Πετραλιά) προέβη σε τηλεοπτικές ανακοινώσεις για τις προθέσεις του ΥΤΑΝ για τη φροντίδα των επιβατών του Sea Diamond. Συγκεκριμένα, ανακοίνωσε ότι με έξοδα του Υπουργείου Τουρισμού θα ολοκληρωθεί η φιλοξενία των επιβατών από τα ξενοδοχεία στη Σαντορίνη ενώ διαβεβαίωσε ότι δεν θα υπάρξει κανένα πλήγμα για την τουριστική κίνηση.

Παράλληλα, σε συνεντεύξεις της τόνιζε την απόφαση του Υπουργείου και του ΕΟΤ να αγωνιστούν για να αποφευχθεί μείωση της τουριστικής ζήτησης της κρουαζιέρας και της κίνησης στη Σαντορίνη. Η Υπουργός ανακοίνωνε μάλιστα ότι έχει αρχίσει η αποστολή προσκλήσεων στους επιβάτες του πλοίου να επισκεφτούν όποτε θελήσουν το νησί, με δωρεάν διαμονή. Ανακοινώθηκε ακόμη ότι θα δοθεί έκτακτη επιχορήγηση 100.000 ευρώ στους ξενοδόχους και τους ιδιοκτήτες ενοικιαζόμενων δωματίων του νησιού για την ενίσχυση της διαφημιστικής τους καμπάνιας, ενώ παράλληλα θα δοθεί δωρεάν διαφημιστικό υλικό της Σαντορίνης σε κάθε περίπτωση του ΕΟΤ στις τουριστικές εκθέσεις σε όλο τον κόσμο.

Περίπου δέκα μέρες μετά το ναυάγιο, ανώτατοι κύκλοι του ΥΤΑΝ μιλούσαν για την πρόθεση της κυβέρνησης να σχεδιάσει «εκστρατεία» αντεπίθεσης ώστε να μην αντιστραφεί το κλίμα της αλματώδους ανάπτυξης της κρουαζιέρας στο Αιγαίο, που έχει εδραιωθεί τα τελευταία δύο χρόνια ως αποτέλεσμα της συντονισμένης

προσπάθειας Πολιτείας, εταιρειών κρουαζιέρας και τουριστών. Στόχος ήταν να πεισθούν οι ξένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες ότι το ατύχημα του «Sea Diamond» ήταν πρόσκαιρο και δεν έχει καμία σχέση με τα νησιά της χώρας, τα οποία είναι και παραμένουν ένας από τους ωραιότερους τουριστικούς προορισμούς του κόσμου.

Από τη δική τους πλευρά, οι τοπικές Αρχές της Σαντορίνης διαμήνυαν πως θα ξεκινήσουν νέα διαφημιστική καμπάνια, για την οποία θα ζητήσουν τη βοήθεια τόσο του ΥΤΑΝ όσο και του ΥΕΝΑΝΠ, ώστε να δημιουργηθεί ένα καινούριο brand name για το νησί.

Τη νέα ολιστική στρατηγική τουρισμού παρουσίασε στους παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Σαντορίνης έναν χρόνο μετά το ναυάγιο ο επόμενος Υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης. Ο ίδιος τόνισε τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται σήμερα και επηρεάζουν το ελληνικό τουριστικό προϊόν: ακριβό ευρώ, που στέλνει ευρωπαίους για διακοπές εκτός χωρών της ευρωζώνης, η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Κίνα, ήταν οι δύο κυριότεροι λόγοι που έθεσαν την ελληνική τουριστική ηγεσία προ νέας τουριστικής στρατηγικής, όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο υπουργός. Στις δηλώσεις του, υπογραμμίζει ότι η απάντηση στην κάμψη που εμφανίζεται σε παραδοσιακές αγορές είναι η εξωστρέφεια του τουριστικού προϊόντος, σημείωσε ο υπουργός προσθέτοντας ότι ο ελληνικός τουρισμός είναι εθνική υπόθεση που δεν χωράει πράσινες και γαλάζιες διαφορές. Μεταξύ άλλων ο υπουργός σύστησε στους Σαντορινιούς να είναι προσεκτικοί σε αναφορές που μπορεί να προκαλέσουν αρνητική δημοσιότητα στη Σαντορίνη. Ελληνικοί προορισμοί που παρουσίασαν σημαντική κάμψη δεν ανέκαμψαν ποτέ, δήλωσε χαρακτηριστικά ο υπουργός.

Τον αντίλογο στις δράσεις του ΥΤΑΝ φαίνεται να εξέφραζε ο πρόεδρος του Συνδέσμου των Εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ), Γιάννης Ευαγγέλου. Σε δηλώσεις του το 2007 τόνιζε ότι «κάποιες απώλειες εξ αιτίας του ατυχούς γεγονότος του «Sea Diamond» θα υπάρξουν στην ελληνική κρουαζιέρα αλλά θα είναι σαφώς μικρές» υπογραμμίζοντας ότι «δεν μιλάμε όμως για απειλή στον ελληνικό τουρισμό. Το πρόβλημα θα εστιασθεί στον τομέα της κρουαζιέρας και κυρίως οι επιπτώσεις θα είναι στην εταιρεία του ομίλου Louis».

4.2. Η άποψη των Μ.Μ.Ε.

Την πεποίθησή του κ. Ευαγγέλου ενίσχυαν και τα δημοσιεύματα του Ξένου Τύπου που ακολούθησαν τους επόμενους μήνες σχετικά με το ναυάγιο και τον αντίκτυπο στον ελληνικό τουρισμό. Το παρακάτω απόσπασμα δημοσιεύτηκε από την «THE WALL STREET JOURNAL EUROPE» τον Μάιο 2007 και περιγράφει χαρακτηριστικά για το Sea Diamond: «Το περιστατικό αυτό συνέβη σε μία περίοδο που ο αριθμός των Αμερικανών που αγοράζουν εισιτήρια για κρουαζιέρες στο εξωτερικό είναι ιδιαίτερα αυξημένος. Ποτέ άλλοτε μετά την τελευταία έκρηξη της ζήτησης για κρουαζιέρες στη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, τόσο πολλοί Αμερικανοί δεν είχαν περάσει τόσο μεγάλο διάστημα σε θαλάσσια ταξίδια μακριά από τις ακτές των ΗΠΑ και της Καραϊβικής. Επιπλέον, πέρα από τους πρωταγωνιστές του χώρου, Carnival και Royal Caribbean Cruises, και μικρότερες εταιρείες όπως η Louis Cruise Lines με έδρα την Κύπρο, οργάνωναν αυτή την περίοδο περισσότερες κρουαζιέρες από κάθε άλλη φορά. Τα κρουαζιερόπλοια θεωρούνται κατά το πλείστον από τους ειδικούς από τα πιο ασφαλή πλοία. Η μεγάλη ζήτηση για κρουαζιέρες έχει οδηγήσει και στην αύξηση του στόλου. Και επειδή η επιτυχία τους εξαρτάται από την ικανοποίηση των πελατών, οι εταιρείες διαχείρισης αυτού του τομέα εξετάζουν ενδελεχώς τον εξοπλισμό και όλες τις διαδικασίες, οι οποίες άλλωστε διέπονται και από το διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο. Ωστόσο, το τελευταίο περιστατικό εγείρει σοβαρά ερωτηματικά σχετικά με θέματα ασφάλειας».

Τον Φεβρουάριο του 2008 η γερμανική εφημερίδα Frankfurter Rundschau φιλοξένησε άρθρο για το Sea Diamond με τίτλο: «Από το ναυάγιο συνεχίζεται η διαρροή πετρελαίου». Η ανταπόκριση του δημοσιογράφου Γκερντ Χέλερ αναφερόταν στη χαοτική επιχείρηση διάσωσης, όπως την χαρακτήριζε, και στους δύο Γάλλους αγνοούμενους. Επίσης γίνεται αναφορά στα αδιευκρίνιστα αίτια του ναυαγίου και στην απόφαση της πλοιοκτήτριας εταιρίας να αποχωρήσει μετά την άντληση των επιφανειακών πετρελαιοειδών από τις ακτές. Ωστόσο όπως σημειώνεται: «στο ναυάγιο του πλοίου υπάρχουν ακόμη μεγάλες ποσότητες πετρελαίου. Μία ωρολογιακή βόμβα που προκαλεί τις έντονες αντιδράσεις των κατοίκων της Σαντορίνης».

Στο μεταξύ, σε ό,τι αφορά τον Ελληνικό έντυπο Τύπο, οι ρεπόρτερς παρακολούθησαν στενά τις επιχειρήσεις και δράσεις των φορέων και διατήρησαν την πολιτική γραμμή της κάθε εφημερίδας²² (εικ. 9).



Εικόνα 9-Ενδεικτικά πρωτοσέλιδα αντιπολιτευόμενης και συμπολιτευόμενης εφημερίδας

4.3. Η αντίδραση της πλοιοκτήτριας εταιρείας

Το Sea Diamond ανήκε στην εταιρεία ελληνοκυπριακών συμφερόντων Louis Hellenic Cruises. Από την πρώτη στιγμή του ναυαγίου μέχρι και σήμερα η εταιρεία είχε να αντιμετωπίσει μείωση στα έσοδα και τις μετοχές της αλλά και απώλεια της εμπιστοσύνης των πελατών της. Πιο δύσκολος στόχος διαφάνηκε πως ήταν ο δεύτερος, καθώς πλήθαιναν οι καταγγελίες από τους διασωθέντες και τους συγγενείς τους στον εθνικό και Διεθνή Τύπο για πλημμελή εφαρμογή κανόνων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Σύμφωνα με το αρχείο των ειδήσεων, άμεσο καθήκον της εταιρείας ήταν να εξασφαλίσει τη διάσωση όλων των επιβατών. Καθώς η αναζήτηση των δυο Γάλλων αγνοουμένων δυσκόλευε όλο και περισσότερο, η εταιρεία έπρεπε να ελέγξει σχόλια που δημοσιοποιούνταν σχετικά με τα επίπεδα ασφαλείας που πληρούσε το

²² Βλ. Παράρτημα νο 4 «Πρωτοσέλιδα της 6^{ης} Απριλίου 2007, αμέσως μετά το ναυάγιο».

Κρουαζιερόπλοιο. Απέναντι στη δίψα των Μ.Μ.Ε. για εξαγωγή πληροφοριών, η Louis Hellenic Cruises προχώρησε:

- στη διοργάνωση Συνέντευξη Τύπου ώστε να απαντήσει στα ερωτήματα για τα αίτια του δυστυχήματος που εγείρονταν σταδιακά
- στην έκδοση Δελτίων Τύπου προς τους μετόχους της εταιρείας για το επίπεδο των κερδών μετά το ναυάγιο
- στη συμμετοχή σε συσκέψεις των Τοπικών Αρχών της Σαντορίνης
- στην εγκαθίδρυση επικοινωνίας με το ΥΕΝΑΝΠ, ώστε να διαθέσει άλλο κρουαζιερόπλοιο για την εξυπηρέτηση των επιβατών
- στην ενίσχυση του brand name της, με νέα διαφημιστική καμπάνια στο εξωτερικό
- στην έμπρακτη φροντίδα των επιβατών, με την παροχή χρηματικής σε αυτούς στήριξη για κάλυψη των άμεσων αναγκών τους
- στην καταβολή αποζημιώσεων για την απώλεια των αποσκευών τους και τη διακοπή της κρουαζιέρας τους. Προσφέρθηκε επίσης δωρεάν μελλοντική κρουαζιέρα σε όλους τους επιβάτες
- στην φιλοξενία τους σε ξενοδοχεία της Σαντορίνης και της Αθήνας, με έξοδα της εταιρείας.

Σε δεύτερο στάδιο, η Louis Cruise Lines αγόρασε κρουαζιερόπλοιο προς αντικατάσταση του Sea Diamond ενώ ανακοίνωσε πως θα προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες για την απορρύπανση της θαλάσσιας περιοχής της Σαντορίνης, σε συνεργασία με το ΥΕΝΑΝΠ και την τοπική ηγεσία του νησιού.

Παρά τις αρχικές θετικές προβλέψεις, ο αντίκτυπος από το ναυάγιο ήταν αρκετά ανησυχητικός. Δυο μήνες μετά το συμβάν, ο εκτελεστικός πρόεδρος της εταιρείας, Κωστάκης Λοΐζου, ενημέρωσε τους μετόχους πως στα 10,4 εκατ. ευρώ αναμένεται να ανέλθουν οι αρνητικές επιπτώσεις στην κερδοφορία της Louis Cruise Lines. Επιπλέον, το ΥΕΝΑΝΠ ανακοίνωσε την επιβολή προστίμου ύψους 1,17 εκατομμυρίων ευρώ στην εταιρεία λόγω της ρύπανσης που προκλήθηκε στο θαλάσσιο χώρο του ναυαγίου. Η εταιρεία δε δεχόταν την καταβολή του ποσού καθώς το θεώρησε «αβάσιμο» ενώ αποφάσισε να πραγματοποιήσει μελέτες για το κόστος, τη δυνατότητα και τη χρησιμότητα της άντλησης των καυσίμων, που παρέμεναν στις

δεξαμενές του ναυαγισμένου πλοίου. Οι επόμενοι μήνες είναι ενδεικτικοί των «μετώπων» που έπρεπε να αντιμετωπίσει.

Το κόστος άντλησης των καυσίμων ήταν απαγορευτικό. Εξίσου κοστοβόρα ήταν και η επιχείρηση ανέλκυσης του πλοίου. Ταυτόχρονα, στο φως της δημοσιότητας έρχονταν στοιχεία και καταγγελίες από επιβάτες για πλημμελή επιχείρηση ασφάλειας εκ μέρους του πληρώματος· «αναστατωμένο πλήρωμα» και μία «διοίκηση αδέξια στη διαχείριση μίας κατάστασης εκτάκτου ανάγκης» ήταν ορισμένοι χαρακτηρισμοί στα άρθρα που φιλοξενούσε ο ξένος Τύπος. Πρόσφατα καυστικά σχόλια, μάλιστα, σκιαγραφούσαν την αδράνεια των αρμόδιων απέναντι στον καθαρισμό της θαλάσσιας περιοχής, 20 μήνες μετά τη βύθιση του κρουαζιερόπλοιου. Φαίνεται πως η ανυπαρξία διασαφήνισης των δράσεων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεταξύ πλοιοκτήτριας εταιρείας και Κρατικών φορέων συνιστά φλέγον ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί. Η κατάσταση για την Louis Cruise Lines επιδεινώνεται αν λάβει κανείς υπ όψιν τις πειθαρχικές διώξεις και τη δικαστική διαδικασία που ακολουθήθηκε εναντίον του ανώτατου πληρώματος του Sea Diamond, ώστε να αποδοθούν ευθύνες από τον νόμο.

Ενάμισι χρόνο μετά το ναυάγιο, η δικαστική απόδοση των ευθυνών δεν έχει καν αρχίσει. Η καθυστέρηση στη διαλεύκανση των αιτίων της βύθισης στερεί και από τους υπευθύνους –Κράτος και Αγορά - την ευκαιρία να κατανείμουν τις αρμοδιότητες μεταξύ τους, ώστε να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής σχεδίου διαχείρισης κρίσεων.

Κεφάλαιο 5. Συμπεράσματα

Στην έκθεση ναυτικών ατυχημάτων για το 2007, η EMSA²³ αναφέρει ότι τα ατυχήματα επιβατηγών και τουριστικών πλοίων ήταν η δεύτερη κατηγορία πλοίων με τα περισσότερα ναυάγια. Πάνω από 140 ατυχήματα σημειώθηκαν στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 20% των οποίων αφορούσε κρουαζιερόπλοια. Από αυτά, το 35% συγκρούστηκε με δέκα επιβατηγά ενώ το 10% των κρουαζιερόπλοιων προσάραξε. Ωστόσο το πλέον αξιοσημείωτο είναι ότι το 40% των ατυχημάτων σε κρουαζιερόπλοια πέρσι οφειλόταν σε «άλλους λόγους», όπως ατυχήματα με σωστικές λέμβους ή επιδημίες ή τρομοκρατικές ενέργειες.

Επισταμένη σύγκριση στους αριθμούς των τελευταίων ετών δείχνει ότι τα δυσάρεστα περιστατικά στην τουριστική ναυτιλία πληθαίνουν χρόνο με τον χρόνο. Το ζήτημα λοιπόν της αξιολόγησης της διαχείρισης τέτοιων κρίσεων στην τουριστική ναυτιλία από την πλευρά της Διοίκησης καθίσταται πιο επίκαιρο από ποτέ. Το ναυάγιο του Sea Diamond είναι ιδανική περίπτωση για χρηστική ανάλυση.

Όπως διαφάνηκε στις προηγούμενες σελίδες, από την πρώτη στιγμή της βύθισης του πλοίου το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιώτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ) προχώρησε με αποφασιστικές κινήσεις στην έγκαιρη εφαρμογή ενός σχεδίου αντιμετώπισης κρίσεων που κάλυπτε ευρύ φάσμα θεμάτων: διάσωση επιβατών, εντοπισμός αγνοουμένων, ανέλκυση σκάφους, απορρύπανση θαλάσσιας περιοχής, συντονισμός δράσεων με Υπουργείο Υγείας και Τουριστικής Ανάπτυξης (ΥΤΑΝ).

Από την πλευρά του, το ΥΤΑΝ προέβη σε ουσιαστικές δράσεις crisis management από το πρώτο λεπτό του ναυαγίου. Ωστόσο, προσεκτικότερη παρατήρηση των αποφάσεων του μας οδηγεί στην ανάπτυξη ορισμένων προβληματισμών και την εξαγωγή σχετικών συμπερασμάτων.

²³ Βλ. Παράρτημα νο. 5 «Έκθεση Ναυτικών Ατυχημάτων για το 2007», EMSA.

5.1 Ασάφεια στους τομείς αρμοδιότητας

Στην περίπτωση των διασωθέντων, τόσο το YENANΠ όσο και το YTAN ανακοίνωσαν μέτρα για την παροχή βοήθειας πρώτου βαθμού. Δεν έγινε γνωστό ποιος φορέας από τους δυο το ανέλαβε. Η εκχώρηση σαφών καθηκόντων και ο επιμερισμός των αρμοδιοτήτων καθίσταται ακόμα πιο αναγκαίος αν σκεφτούμε ότι τον περασμένο Αύγουστο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επέμενε στη θέση του για τον καθορισμό της αρμόδιας αρχής η οποία θα λαμβάνει αποφάσεις σε περίπτωση ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος με τυχόν σοβαρές επιπτώσεις. «Ο ορισμός Ανεξάρτητης αρμόδιας Αρχής για την υποδοχή σκαφών που διατρέχουν κίνδυνο είναι θέμα στο οποίο το Κοινοβούλιο έχει πάντοτε αποδώσει μεγάλη σημασία με πλήρη στήριξη της Επιτροπής», αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το σχέδιο νομοθετικού ψηφίσματος του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου, σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου εν όψει της έγκρισης της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Η τελευταία αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK για τη «δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης». «Οι διαδοχικές καταστροφές και οι σχεδόν καταστροφές δείχνουν ότι συχνά σπαταλάται πολύς χρόνος, επειδή δεν είναι σαφές ποιος είναι αρμόδιος γιατί ή επειδή οι αρμόδιοι για να πάρουν απόφαση έπρεπε να στηριχθούν στην εμπειρογνωμοσύνη μιας ομάδας η οποία είχε συσταθεί σε μία ad hoc βάση», επισημαίνεται στην αιτιολογική έκθεση του εισηγητή του θέματος, ευρωβουλευτή Dirk Sterckx.

5.2 Αλλαγή στρατηγικού προσανατολισμού

Μόλις πέρσι, τουριστικοί πράκτορες προέβλεπαν πως εκτός από το ναυάγιο, η άνοδος της τιμής του ευρώ και η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στο Πεκίνο συνιστούσαν δυο ακόμη σημαντικά αίτια βάσει των οποίων θα μειωνόταν η τουριστική ζήτηση το 2008 για τη χώρα μας σε όλες σχεδόν τις μορφές τουρισμού. Εύκολα θα μπορούσε κανείς στο σημείο αυτό να διαπιστώσει πως η αναπόφευκτη οξύτητα του προβλήματος και οι ορατές, δυσάρεστες συνέπειες θα επέβαλλαν την άμεση υιοθέτηση νέας στρατηγικής πολιτικής από το YTAN. Απέναντι στην

καθυστέρηση που σημειώθηκε σχετικά με την ενίσχυση της διαφημιστικής στρατηγικής για τη Σαντορίνη και την προώθηση διαφορετικού image destination, θα ήταν απαραίτητο να αντιπαρατεθεί ένα ολιστικό σχέδιο εθνικού τουριστικού Μάρκετινγκ ώστε να διευκολυνθεί η επικοινωνιακή διαχείριση μιας κρίσης και αρνητικά δημοσιεύματα με στοιχειωδώς αποτελεσματικό τρόπο.

Αναπτύσσοντας αυτόν τον συλλογισμό, προβάλλεται ως επιτακτική η ανάγκη να οριστεί *θεσμικά* ένα τμήμα Διαχείρισης Κρίσεων στο *Υπουργείο*, στο οποίο θα προΐσταται ανώτατο στέλεχος ειδικευμένο σε θέματα crisis management. Στόχος ενός τέτοιου *τμήματος Διαχείρισης Κρίσεων (ΔΚ)* είναι η δημιουργία αρχικά μιας ικανής συμβουλευτικής ομάδας, η οποία θα παρέχει στους λήπτες των αποφάσεων όλα τα εφόδια που θα τους οδηγήσουν στην σωστή αξιολόγηση της ενδεχόμενης κρίσης. Με αυτό το πνεύμα λειτουργίας, οι οργανωμένες ομάδες Δ.Κ. (Crisis Management Teams) είναι σε θέση να προβλέπουν πιθανά σενάρια, να δημιουργούν πλάνα και εγχειρίδια αντιμετώπισης, να οργανώνουν και να εκπαιδεύουν υποομάδες, να προετοιμάζουν επικοινωνιακό υλικό προς άμεση χρήση, να συντονίζουν διαδικασίες με εμπλεκόμενους φορείς, να αξιοποιούν δημιουργικά ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους και να επιδιώκουν μακροπρόθεσμα στην ελαχιστοποίηση των ζημιών που προκαλούν οι κρίσεις (Damage control).

Οι ειδικοί σε θέματα διαχείρισης κρίσεων θα προσέγγιζαν περιστατικά όπως του Sea Diamond με επαγγελματισμό και τεχνογνωσία υψηλού επιπέδου δίνοντας έμφαση κυρίως στην πρόνοια, την προετοιμασία του YTAN πριν ξεσπάσει η κρίση. Τα στελέχη αυτά, θα εκτιμούσαν αναγκαία κονδύλια και λεπτομερή σχέδια που θα προβλέπουν τον χειρισμό κρίσεων. Ειδικότερα, με τη θεσμική κατοχύρωση ειδικών διαχείρισης κρίσεων το σχέδιο αντιμετώπισης δυσάρεστων περιστατικών θα οργανωνόταν και θα εντασσόταν στο εθνικό στρατηγικό σχέδιο Μάρκετινγκ. Εκτός από τις δράσεις Μάρκετινγκ (όπως για παράδειγμα press relations, public relations, promotion ή brand name destination), για την πραγματοποίηση του σχεδίου αυτού θα ήταν απαραίτητο να συντρέχουν προϋποθέσεις, όπως:

1. συχνές δοκιμές της ετοιμότητας του μηχανισμού εκτάκτου ανάγκης πάνω σε «εικονικές» διαχειρίσεις υποθετικών κρίσεων βάσει διαφόρων σεναρίων
2. κατάλληλη εκπαίδευση ορισμένων στελεχών του YTAN ή/και του EOT καθώς και η ριζική αναβάθμιση του γραφείου τύπου των δυο φορέων

3. γραφείο τύπου των δυο φορέων, οργανωμένο βάσει σύγχρονων προδιαγραφών, ώστε να συνεργάζεται επαγγελματικά με τα διεθνή ΜΜΕ, με συστηματικό και επαγγελματικό τρόπο
4. κατάλληλη πρόνοια σε τοπικό επίπεδο (Περιφέρειες, οι Νομαρχίες, οι Δήμοι αλλά και οι συλλογικοί φορείς), ώστε να προστατευτούν οι τουριστικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες του θαλάσσιου τουρισμού από τις συνέπειες μιας κρίσης
5. ετοιμότητα στην αντιμετώπιση κρίσεων από την πλευρά των επιχειρηματιών του τουρισμού· σωστή προετοιμασία και η εκπαίδευση του προσωπικού θα συμβάλλει ώστε να αποφευχθούν αφενός οι τραυματισμοί και ο πανικός τη στιγμή του απευκταίου και αφετέρου η αρνητική δημοσιότητα για μια επιχείρηση που δεν λειτούργησε σωστά σε συνθήκες κρίσης, όπως στην περίπτωση του Sea Diamond.

Βασικό, ωστόσο, ζήτημα παραμένει να προσδιοριστεί *ποιος* από τους δυο φορείς θα αναλάβει πλήρως και θα καταστεί *μόνος αρμόδιος* διαχειριστής κρίσεων. Τα τελευταία χρόνια το θέμα της θέσπισης ενός Σώματος υπεύθυνου για τη Διαχείριση Κρίσεων έχει απασχολήσει τόσο το ΥΤΑΝ όσο και τον ΕΟΤ. Παρά το σε διάστημα έξι ετών ο ελληνικός τουρισμός δέχθηκε σοβαρά πλήγματα από μοιραία ναυάγια και δυστυχήματα σε τουριστικές εγκαταστάσεις, φέτος ο Υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης ανακοίνωσε τη σύσταση Συμβουλίου Διαχείρισης Κρίσεων στην Αθήνα, καθώς και τοπικών επιτροπών στις τουριστικές περιοχές της χώρας²⁴.

Η απόφαση του έτυχε εκτίμησης στους εταίρους του τουριστικού τομέα αν και οι προβληματισμοί για την αποτελεσματικότητά του παραμένουν. Επαγγελματίες από τον χώρο του τουριστικού Μάρκετινγκ αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό τη σύσταση τέτοιου Οργάνου, θεωρώντας ότι «αποτελεί μετάθεση ευθύνης και δεν έχει καμία σχέση με την ενδεδειγμένη αντιμετώπιση ενός προβλήματος. Σε τι ωφελεί το να βρεθούν γύρω από ένα τραπέζι άνθρωποι χωρίς ειδικές γνώσεις στην αντιμετώπιση κρίσεων, χωρίς την κατάλληλη προετοιμασία και υποστήριξη και μάλιστα κατόπιν

²⁴ Travel Daily News, «Στη δημιουργία Συμβουλίου Διαχείρισης Κρίσεων προχωρά το ΥΠΤΑΝ», http://www.traveldailynews.gr/new.asp?sstr=%E4%E9%E1%F7%E5%DF%F1%E9%F3%E7%20%CA%F1%DF%F3%E5%F9%ED&newid=42572&subcategory_id=35 [αντλήθηκε στις 7.11.2008].

εορτής; Ποιες λύσεις μπορούν να δρομολογήσουν, ποιες αποφάσεις να λάβουν και πώς να επιβάλλουν την υλοποίηση αυτών των αποφάσεων στο σωστό χρόνο;»²⁵.

²⁵ Δρ. Δημήτρης Κούτουλας, «Διαχείριση Κρίσεων: Αναγκαία Παράμετρος της Τουριστικής Πολιτικής», http://www.traveldailynews.gr/makeof.asp?sstr=%E4%E9%E1%F7%E5%DF%F1%E9%F3%E7%20%EA%F1%DF%F3%E5%F9%ED¢ral_id=630&permanent_id=40 [αντλήθηκε στις 7.11.2008],

Επίλογος

Το 2007 πάνω από 1,6 εκατομμύρια τουρίστες μαγεύτηκαν από την ομορφιά της Σαντορίνης. Από αυτούς, 777.000 έπιασαν λιμάνι με τα κρουαζιερόπλοια. Η επίδραση του ναυαγίου του Sea Diamond στις τουριστικές ροές και την επιλογή της κρουαζιέρας ως εναλλακτικής μορφής τουρισμού είναι νωρίς ακόμη να καταγραφεί. Το βέβαιο είναι ότι ο ελληνικός τουρισμός θα αντιμετωπίσει στο άμεσο μέλλον κάποια κρίση. Στη χώρα μας έχουν γίνει και θα συνεχίσουν να γίνονται ατυχήματα σε μέσα μεταφοράς καθώς και άλλα γεγονότα που θα θέσουν σε κίνδυνο τόσο τη σωματική ακεραιότητα και την περιουσία τουριστών όσο και το εισόδημα όσων ζουν από τον τουρισμό.

Με τον κατάλληλο σχεδιασμό, όμως, μπορούν να αμβλυνθούν οι αρνητικές συνέπειες αυτών των γεγονότων. Είναι ανάγκη να υπάρχει η κατάλληλη προετοιμασία για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση αυτών των κρίσεων. Αυτό σημαίνει ότι κάθε χώρα πρέπει να διαθέτει περισσότερους πόρους για αυτόν τον σκοπό, με τη δημιουργία ενός καλά ενημερωμένου σχεδίου αντιμετώπισης κρίσεων. Η κοινή πρακτική οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ουσιαστική αντιμετώπιση μιας κρίσης απαιτεί προετοιμασία για την ανάληψη δράσης σε ελάχιστο χρόνο και με τα ελάχιστα διατιθέμενα μέσα. Για τον λόγο αυτό η Δ.Κ. χαρακτηρίζεται ως μια πολυεπίπεδη θεσμική διαδικασία, η οποία λειτουργεί τόσο προληπτικά όσο και κατασταλτικά.

Στην αυγή της νέας χιλιετίας, η διεθνής εμπειρία καταγράφει την αποφασιστικότητα και ετοιμότητα με την οποία διάφορες χώρες αντιμετώπισαν την εξαιρετικά κρίσιμη περίοδο για τον Παγκόσμιο Τουρισμό (τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις Η.Π.Α, ιός της άτυπης πνευμονίας, επέμβαση στο Ιράκ). Με στόχο να εξαλείψουν τον αντίκτυπο των γεγονότων, τα κράτη αυτά έλαβαν σειρά μέτρων, όπως διαφημιστικές εκστρατείες ή παροχή πρόσθετων κονδυλίων για την οικονομική βιωσιμότητα των τουριστικών επιχειρήσεων. Με αυτόν τον τρόπο, κατόρθωσαν να περιορίσουν σημαντικά τις απώλειες στις τουριστικές αφίξεις και τα κέρδη των επιχειρηματιών του κλάδου.

Μπροστά στην τραγική προοπτική της καταρράκωσης της παγκόσμιας εκτίμησης που χαίρει η Ελλάδα ως ένας από τους πλέον αγαπημένους προορισμούς, φαίνεται αναγκαιότητα να κατοχυρωθεί θεσμικά η σημασία της ύπαρξης τμήματος Δ.Κ. στον Δημόσιο φορέα Τουρισμού. Έτσι, θα επιτευχθεί συντονισμός των συλλογικών δράσεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα ώστε να εκλείψουν φαινόμενα αδράνειας και ασάφειας ρόλων, που επισκιάζουν τον πραγματικό ρόλο της Διοίκησης.

Ύστερα από κάθε κρίση, οι τουρίστες παραμένουν πρεσβευτές του ελληνικού τουρισμού. Το ζήτημα είναι όμως τι εντυπώσεις θα αποκομίσουν από την αντίδραση του Διοικητικού μηχανισμού απέναντι στην κρίση.

Βιβλιογραφία

- Δημ Μυλωνόπουλος- Πολυξένη Μοίρα (2005) *Θαλάσσιος Τουρισμός*, εκδ. Interbooks, Αθήνα.
- Βας. Αθ. Πατσουράκης Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (2007) *Οι επιπτώσεις των Δυσμενών Γεγονότων στην Τουριστική Οικονομία*, εκδ. Μιχάλης Τούμπης, Αθήνα.
- Βενετσανοπούλου Γ. Μάρω (2006) *Η κρατική συμβολή στον τουρισμό-εναλλακτικές μορφές τουρισμού-ιστορική εξέλιξη, θεσμικό πλαίσιο*, εκδ. Interbooks, Αθήνα.
- Δημ Μυλωνόπουλος- Πολυξένη Μοίρα, (2007), «Η ταξιδιωτική οδηγία στο διεθνές περιβάλλον του τουρισμού», *Αγορά Χωρίς Σύνορα*, τόμος 12, τεύχος 4, σελ. 371-372.

Πηγές από ιστοτόπους

- Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, <http://www.bep.gr>
- Υπόμνημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για την Ανταγωνιστικότητα , <http://www.nee.gr>
- Travel Daily News, <http://www.traveldailynews.gr>
- Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, <http://www.who.int>
- Ελευθεροτυπία, <http://www.enet.gr>,
- Βάση δεδομένων GISIS: Maritime Casualties and Incidents του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO), <http://gisis.imo.org/Public/MCI/Browse.aspx?Form=Incident&Action=View&IncidentID=6112>
- Αρχείο «Ναυτεμπορικής», <http://www.naftemporiki.gr/premium/archive/story>

Παραρτήματα

Παράρτημα Νο. 1

Αποσπάσματα κειμένου από έντυπο της EMSA, που περιγράφει τον ρόλο της σε κοινοτικό επίπεδο.



ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΕΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟΤΕΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ



ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Αποτελεσματικότερες και πιο ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις

Πέραν των επιθεωρήσεων των κρατών σημαίας και των νηογυμνάσιων για τη διασφάλιση της ενδεδειγμένης κατασκευής και συντήρησης των πλοίων, τα κράτη λιμένα της ΕΕ έχουν το καθήκον της επιθεώρησης των αλλοδαπών πλοίων που τα επισκέπτονται (έλεγχος του κράτους λιμένα). Οι επιθεωρήσεις στους λιμένες από τις αρχές των κρατών μελών διενεργούνται τακτικά, καθώς κάθε κράτος μέλος πρέπει να ελέγχει τουλάχιστον το 25 % των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες του ετησίως, σύμφωνα με την οδηγία 95/21 της ΕΕ. Η εν λόγω διαδικασία ελέγχου από τα κράτη λιμένα είναι ιδιαίτερης σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα διότι τα κράτη σημαίας, αν και έχουν την κύρια ευθύνη για την καλή κατάσταση των πλοίων τους, δεν της αποδίδουν πάντοτε την δέουσα σημασία. Όταν το σύστημα ελέγχου του κράτους λιμένα διαπιστώνει σοβαρές ελλείψεις σε ένα αλλοδαπό πλοίο που επισκέπτεται το λιμένα, πρέπει να πραγματοποιούνται οι αναγκαίες επισκευές και το κράτος λιμένα έχει το δικαίωμα να απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου έως την ολοκλήρωσή τους. Εάν ένα πλοίο τεθεί υπό κράτηση επανειλημμένα εντός μιας ορισμένης χρονικής περιόδου, μπορεί να απαγορευθεί η πρόσβασή του σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες

έως ότου ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το πλοίο βρίσκεται σε ασφαλή κατάσταση (η επονομαζόμενη διάταξη άρνησης εισόδου σε κοινοτικό λιμένα).

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διασφαλίζεται ότι οι υπάλληλοι που απασχολούνται από τα παράκτια κράτη της ΕΕ για τη διενέργεια των ελέγχων του κράτους λιμένα εκτελούν τα καθήκοντά τους κατά έναρμονισμένο τρόπο, ότι δηλαδή χρησιμοποιούν τα ίδια κριτήρια επιθεώρησης, τις ίδιες διαδικασίες υποβολής εκθέσεων, αρχές εκπαίδευσης κλπ. Η EMSA έχει μια σειρά καθηκόντων στον τομέα του ελέγχου του κράτους λιμένα, και το προσωπικό της Υπηρεσίας:

- πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη προκειμένου να αξιολογήσει εάν τα συστήματα ελέγχου και οι διαδικασίες του κράτους λιμένα συμμορφώνονται πλήρως με την κοινοτική νομοθεσία·
- δημοσιεύει και ενημερώνει την κοινοτική λίστα των πλοίων που τελούν υπό καθεστώς απαγόρευσης·
- παρέχει τεχνική βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συνδράμοντας στη βελτίωση των ευρωπαϊκών και διεθνών κανόνων στο συγκεκριμένο πεδίο·

Ιστορικό ελέγχου του κράτους λιμένα σε χώρες της ΕΕ και του ΕΟΧ (2004)

Χώρα	Εκτιμώμενος αριθμός προσορμίσεων	Επιθεωρήσεις	Επιθεωρήθέντα (%)	Επιθεωρήσεις όπου διαπιστώθηκαν ελλείψεις	Κρατήσεις	Κρατηθέντα (%)
Βέλγιο	5200	1364	26,23	460	51	3,74
Γαλλία	6436	1773	27,55	1041	59	3,33
Γερμανία	4704	1778	37,80	865	60	3,37
Δανία	2400	613	25,54	227	27	4,40
Ελλάδα	3156	1082	34,28	591	63	5,82
Ηνωμένο Βασίλειο	6286	1778	29,29	1220	104	5,85
Ιρλανδία	1323	410	30,99	211	20	4,88
Ισλανδία	313	80	25,56	28	4	5,00
Ισπανία	5932	2231	37,61	1448	116	5,20
Ιταλία	6446	2422	37,57	1657	346	14,29
Κάτω Χώρες	5343	1436	26,87	878	81	5,64
Νορβηγία	1800	681	37,83	219	13	1,91
Πολωνία	1914	634	33,12	335	26	4,10
Πορτογαλία	2867	964	33,62	556	63	6,54
Σλοβενία	673	231	34,32	116	48	20,78
Σουηδία	2776	745	26,84	241	10	1,34
Φινλανδία	1245	351	27,71	104	6	1,71

Στοιχεία από το μηνιαίο συνεννοητής των Παρισίων (Paris MoU): δεν συμπεριλαμβάνονται οι Κύπρος, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα (μη πλήρη μέλη)



Το Limberg μετά την τρομοκρατική επίθεση στα ανοικτά του Aden

Βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων

Όπως και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, πάντοτε υπήρχε ανάγκη επαρκούς επιπέδου ασφάλειας σε πλοία και λιμένες, αλλά μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στη Νέα Υόρκη, τη Μαδρίτη, το Λονδίνο και άλλες πόλεις, στο θέμα αυτό δίνεται πολύ μεγαλύτερη προτεραιότητα. Ιδίως μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 καταβάλλονται τεράστιες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός ασφαλέστερου ναυτικού περιβάλλοντος, όχι μόνο στις Ηνωμένες Πολιτείες αλλά και στην ΕΕ και σε άλλες περιοχές του κόσμου.

Παρόλο που στην ΕΕ η ασφάλεια αποτελούσε πάντοτε κατά κύριο λόγο ευθύνη των κρατών μελών, η τρομοκρατία είναι εν πολλοίς ένα διεθνές πρόβλημα. Κατά συνέπεια, οι ευρείας κλίμακας διασυννοριακές απαιτήσεις που σχετίζονται με αυτή λαμβάνονται ολοένα περισσότερο υπόψη σε επίπεδο ΕΕ. Ως εκ τούτου, θεσπίστηκε κοινοτική νομοθεσία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών και, στον τομέα της ναυτιλίας, εφαρμόστηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 με στόχο να διασφαλιστεί, στο μέτρο του δυνατού, η ύπαρξη του δέοντος επιπέδου ασφάλειας σε σχέση με τα πλοία και τους λιμένες σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Βασικός σκοπός του κανονισμού είναι η μεταφορά των απαιτήσεων του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων

και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS) στο κοινοτικό δίκαιο.

Στο πλαίσιο αυτό, πρωταρχικός ρόλος της EMSA είναι η παροχή τεχνικής υποστήριξης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την παρακολούθηση της εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας για τα πλοία στα κράτη μέλη. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, υπάλληλοι της Υπηρεσίας, στα πλαίσια μιας ομάδας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επιθεωρούν τους οργανισμούς των κρατών μελών που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια των πλοίων, εταιρείες του κλάδου και τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας που αναλαμβάνουν τις αναγκαίες πιστοποιήσεις. Για τη διασφάλιση της διενέργειας των επιθεωρήσεων κατά τρόπο συνεπή και ποιοτικό, η EMSA συνδράμει την Επιτροπή στην ανάπτυξη κατάλληλης μεθοδολογίας.



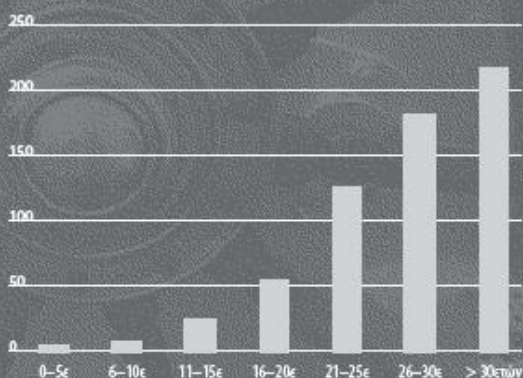
Απαρνούνται πολλαπλά ελέγχοι για να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας

12



Ευάλωτοι στόχοι

Απώλειες πλοίων ανά ηλικιακή ομάδα (2000-2005)



Άντληση και αξιοποίηση διδαγμάτων από ατυχήματα

Παρόλο που τα κοινοτικά ύδατα σε γενικές γραμμές είναι πλέον πιο ασφαλή σε σχέση με το παρελθόν, εκατοντάδες ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν κάθε χρόνο. Συνεπώς για την περαιτέρω βελτίωση της επίδοσης στον τομέα της ασφάλειας είναι θεμελιώδους σημασίας να συνεχίσουμε να αντλούμε διδάγματα από τα ατυχήματα όταν συμβαίνουν. Για το λόγο αυτό, τα κράτη μέλη της ΕΕ εδώ και πολλά χρόνια προβαίνουν στη διερεύνηση των ατυχημάτων αλλά, έως τώρα, οι προσεγγίσεις που υιοθετούν ποικίλλουν σημαντικά ανά την Ένωση. Λαμβάνοντας αυτό υπόψη είναι σαφές ότι, για να βελτιωθεί η κατάσταση, στόχος πρέπει να είναι η απόκτηση ενός συνεκτικού συστήματος υψηλής ποιότητας το οποίο θα έχει τη δυνατότητα διερεύνησης όλων των ατυχημάτων και συμβάντων και θα παρέχει ευρεία πρόσβαση στα αποτελέσματα. Εάν αυτό υλοποιηθεί, θα εμπλουτιστούν οι γνώσεις ως προς τους λόγους και τις επιπτώσεις των ατυχημάτων, και αυτό με τη σειρά του θα αυξήσει τις δυνατότητες ανάληψης αποτελεσματικής διορθωτικής δράσης από την ναυτιλιακή κοινότητα.

10



Οι συνέπειες της σύγκρουσης με γέφυρα

Σύμφωνα με τον ιδρυτικό της κανονισμό [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002], η EMSA είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη μιας κοινής διαδικασίας για τη διερεύνηση ατυχημάτων η οποία θα χρησιμοποιείται σε όλα τα κράτη μέλη. Όταν ολοκληρωθεί, η εν λόγω διαδικασία θα διασφαλίζει την υιοθέτηση μιας πιο συνεκτικής προσέγγισης σε ολόκληρη την ΕΕ. Μια επιμέρους πτυχή αυτής της προσπάθειας θα είναι η δυνατότητα ευρείας διάδοσης των βέλτιστων πρακτικών σε όλους όσους ασχολούνται με τη διερεύνηση ατυχημάτων.

Ενα ακόμη θεμελιώδες καθήκον που ανατέθηκε στην EMSA είναι η δημιουργία και συντήρηση μιας κοινοτικής βάσης δεδομένων για τα θαλάσσια ατυχήματα, η οποία θα περιέχει δεδομένα που θα παρέχονται από τα κράτη μέλη σε ενιαία μορφή. Αυτή η βάση θα αποτελέσει τη σημαντικότερη πηγή πληροφοριών σχετικά με τα ατυχήματα στην Ευρώπη και θα χρησιμοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη ως βοήθημα για τη μελλοντική λήψη αποφάσεων σε σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια.



Το Prestige βυθίζεται

Παράρτημα Νο. 2

Η έρευνα της EMSA το 2004, σχετικά με τις απώλειες από ναυτικά ατυχήματα και τους αρμόδιους για τα θέματα αυτά φορείς του κάθε κράτους-μέλους.



EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY



Marine Casualty Investigation

in EU-25 and EEA Member States

(Interim Report)

Project No. E.2.04.04

as of 10/12/2004



GREECE

Greece has tasked its Coast Guard with the first instance investigation of marine casualties which shall report to the Minister of the Merchant Marine. If the Minister then orders an additional full investigation, a separate maritime investigation council shall investigate. Its members are from the judiciary, Navy, Coast Guard and professional associations (masters, engineers, naval architects). Its findings are delivered to the Minister; they may, but do not have to, be used for disciplinary charges and criminal prosecution.

Resources

permanently employed marine investigators: 0	annual budget: No info
permanently appointed marine investigators: 0	electronic database: No info
ad-hoc selectable marine investigators: No info	regular publications: No info

Structure

central or decentral: decentral and central	mono-or multi-modal: mono-modal	separate or integral: separate
--	------------------------------------	-----------------------------------

Legislation

explicitly incorporating IMO Code: NO
explicitly providing for independence of investigation: NO
explicitly providing for investigation cooperation with other states: NO

Statistics

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
SOLAS fleet	No info	No info	No info	No info	No info	No info
very serious & serious casualties of that fleet	No info	No info	No info	No info	No info	No info
very serious & serious casualties of foreign SOLAS ships in national waters	No info	No info	No info	No info	No info	No info

Sources: The data contained in this sheet is based on information received from the Member State and/or information available in public information sources as of October 2004. **Definitions:** "Permanently employed" means employed for investigation purposes only and for a term of office that is not determined by the conduct of one specific casualty; "permanently appointed" means appointed for a term of office that is not determined by the conduct of one specific casualty; "annual budget" means a separate amount of money specifically set aside for casualty investigation; "regular publications" include the publishing of investigation reports; "separate" means functionally detached from the maritime administration; "independence" means a status ensuring that the conduct of the investigation will be determined by the investigation body only and that no person outside of that body may interfere with the conduct; "SOLAS ship" means a cargo ship of 500 GT or more and any passenger ship engaged on international voyages.

Παράρτημα Νο. 3

Μια εκ των Υπουργικών Αποφάσεων –οδηγίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης

ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 2411.1/07/2003 ΦΕΚ Β/ 850/27.6.2003

Οδηγίες/ διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/59-ορισμός περιοχών καταφυγής.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

(α) Το Ν. 743/77 (Α'319) όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98 "Προστασία του θαλασσού περιβάλλοντος" (Α' 58).

(β) Το Π.Δ. 11/2002 (ΦΕΚ Α' 6).

(γ) Το άρθρο 20 της Κοινοτικής Οδηγίας 2002/59.

(δ) Το άρθρο έβδομο παρ. 2 εδάφιο (α) του Ν. 2252/94 όπως αντικαταστάθηκε και ισχύει με το άρθρο τρίτο του Ν. 3100/03 (ΦΕΚΑ'20) "Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, 2000".

(ε) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Εγκρίνουμε το Σχέδιο με τίτλο : " Οδηγίες-Διαδικασίες για αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου-ορισμός περιοχών καταφυγής"

ΣΧΕΔΙΟ

"Οδηγίες-Διαδικασίες για αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου- ορισμός περιοχών καταφυγής"

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΛΟΙΑ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΑ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ Η' ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΠΡΟΚΛΗΘΕΙ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Σε περίπτωση πλοίου ευρισκόμενου σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου εξαιτίας θαλασσοταραχής, σύγκρουσης, προσάραξης, διαρροής, βύθισης κλπ, από την οποία προκαλείται ή ενδέχεται να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας, την ευθύνη για την αποτροπή, περιορισμό ή εξουδετέρωση της και την καταβολή των σχετικών δαπανών φέρουν οι υπεύθυνοι του πλοίου ή της εγκατάστασης σύμφωνα με τα άρθρα 11, 12 και 13 του ΠΔ 55/98 (αντίστοιχα άρθρα Ν. 743/77).

Παράλληλα όμως απαιτείται ανάλογη κινητοποίηση της αρμόδιας Διεύθυνσης (ΔΠΘΠ). Όπως είναι φυσικό το ΕΚΣΕΔ, δίνει προτεραιότητα στην ασφάλεια και τυχόν ανάγκη διάσωσης των επιβαινόντων στο πλοίο, προβαίνει όμως παράλληλα δια μέσου του αρμόδιου Α/Ξ χειριστή για θέματα ΠΘΠ (ΑΓΚ) και στις εξής ενέργειες:

Ενέργειες ΥΕΝ/ΑΓΚ

α) Τηλεφωνική επικοινωνία με την κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή, καθώς και με τις γειτονικές προς την περιοχή του κινδυνεύοντος πλοίου Λιμενικές Αρχές για ετοιμότητα εξοπλισμού και μέσων που διαθέτουν για παροχή συνδρομής εφόσον απαιτηθεί.

β) Αποστολή σήματος προς τους υπευθύνους του πλοίου (πλοίαρχο, πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία) σύμφωνα με το μνημόνιο ενεργειών πρόληψης/ αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών (υπόδειγμα ΡΥΠΑΝΣΗ 8 του μνημονίου ενεργειών) με σκοπό:

* Την εξασφάλιση της ποσότητας και του είδους των μεταφερόμενων φορτίων, των πετρελαιοειδών καυσίμων και των λοιπών ρυπογόνων ουσιών.

* Τον έλεγχο των στοιχείων του ασφαλιστικού οργανισμού P & I CLUB του πλοίου (πιστοποιητικού ασφάλισης αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή).

* Την επίσημηση των υποχρεώσεων των υπευθύνων του πλοίου για άμεση λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου, για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας.

γ) Ενημέρωση ιεραρχικά του Δ/ντού ΠΘΠ και σε περιπτώσεις εγκατάλειψης πλοίου, αίτησης ή απαίτησης περιοχής καταφυγής ή πρόκλησης ή επαπειλούμενης σοβαρής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (όπως προβλέπεται από το ΠΔ 11/2002 που απαιτείται η ενεργοποίηση του Εθνικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης), ενεργοποίηση της Ομάδας Διαχείρισης Περιστατικών Έκτακτης Ανάγκης (Ο.Δ.Π.Ε.Α), που προβλέπεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV της παρούσας, κατόπιν εντολής Α/Λ.Σ.

δ) Ενημέρωση των εμπλεκόμενων Λιμενικών Αρχών σε περίπτωση μεταβολής των αρχικών πληροφοριών.

ε) Τήρηση γραμματειακής υποστήριξης της Ο.Δ.Π.Ε.Α.

στ) Να συνδράμει στο έργο της Ο.Δ.Π.Ε.Α.

ζ) Επίσης ο Α.Γ.Κ. μετά από εντολή Διευθυντού Π.Θ.Π. ή της Ο.Δ.Π.Ε.Α. προβαίνει στις παρακάτω ενέργειες:

* Ενημέρωση γειτονικών Κρατών σε περιπτώσεις περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από τα οποία είναι δυνατόν ή ενδέχεται να προβληθεί η περιοχή άσκησης των κυριαρχικών τους δικαιωμάτων.

* Αίτηση για αποστολή υλικοτεχνικής βοήθειας από Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και από το Περιφερειακό Κέντρο Καταπολέμησης Ρύπανσης της Μεσογείου (REMPEC), εφόσον αυτό απαιτηθεί, μετά από εισήγηση ΥΕΝ/ΔΠΘΠ και αποδοχή της ιεραρχίας του ΥΕΝ.

* Αν συνεκτιμώντας τα γεγονότα και την κατάσταση, διαπιστώνεται ότι επανειλάττωσας κίνδυνος πρόκλησης ρύπανσης ή καθυστέρηση των επιβαλλόμενων ενεργειών πρόληψης αυτής από μέρους των υπευθύνων του πλοίου, θα αποστέλλεται σήμα όπως το υπόδειγμα "ΡΥΠΑΝΣΗ 9" μνημονίου ενεργειών πρόληψης/ αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών προς την αρμόδια Λιμενική Αρχή (ή και τις παραπλησίες αυτής) με το οποίο θα ζητείται από τη Λιμενική Αρχή η κινητοποίηση και των παράκτιων εγκαταστάσεων της περιοχής της, που διαθέτουν υλικά, μέσα και προσωπικό για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης. Το παραπάνω σήμα θα κοινοποιείται και προς ΥΕΝ/ΔΕΜΕΜ για ανάλογη εξασφάλιση ετοιμότητας, προκειμένου επέμβει εφόσον απαιτηθεί, μετά από σχετική έγκριση ΔΠΛΣ Α' - ΔΠΘΠ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΥΕΝ/ΕΚΣΕΔ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ Η' ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Πλοίο σε δυσχερή θέση θεωρείται κάθε πλοίο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

(I) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης, δηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο πλοίο, πλην όμως όχι σε τέτοια έκταση που θα μπορούσε να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου. Οι λόγοι που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια ενός πλοίου συνήθως είναι:

* Βλάβη στον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου (σύστημα πρόωσης, ηηδαλιουχίας, black out κλπ).

* Σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά, εισροή υδάτων, μετατόπιση φορτίου, δυσμενείς καιρικές συνθήκες και οποιοσδήποτε άλλος λόγος που κατά την κρίση του Πλοίαρχου ή του Κυβερνήτη επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου σε τέτοιο βαθμό που να μην αποτελεί κίνδυνο για τους επιβαινόντες και το πλοίο.

(II) Εκδηλώνεται πρόβλημα υγείας του Πλοίαρχου ή του Κυβερνήτη, χωρίς όμως αυτό να επηρεάζει την ασφάλεια των επιβαινόντων.

(III) Λαμβάνονται πληροφορίες που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ικανότητα του πλοίου ή του σκάφους έχει μειωθεί, όχι όμως σε τέτοια έκταση που να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου.

(IV) Εκδηλώνεται ή απειλείται πειρατεία στο πλοίο ή ένοπλη επίθεση.

Πλοίο σε κίνδυνο θεωρείται κάθε πλοίο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

(I) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης, δηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο πλοίο και κρίνεται απαραίτητη η εγκατάλειψη του.

(II) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης ή άλλο άτομο επί του πλοίου έχει πρόβλημα υγείας και αυτό επηρεάζει την ασφάλεια των επιβαινόντων.

(III) Λαμβάνονται πληροφορίες που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ικανότητα ενός σκάφους μειώθηκε σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι πιθανή μια κατάσταση κινδύνου.

Αρμόδιος για να κρίνει την κατάσταση του πλοίου:

Ο μόνος αρμόδιος για να κρίνει εάν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση δυσχερούς θέσεως ή κινδύνου είναι ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης του σκάφους και σε περίπτωση αδυναμίας αυτού ο νόμιμος αντικαταστάτης του. Σε μικρά σκάφη (π.χ. ιστιοπολικά, μικρά τουριστικά κλπ) τα οποία διακυβερνούνται

β) Οποτεδήποτε είναι δυνατό, ζητάει κατά προτεραιότητα την από αέρος επιτήρηση με αεροσκάφη ή ελικόπτερα του ΛΣ, του ΓΕΑ και των λοιπών Κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων ή και ιδιωτών, κατόπιν συνεννόησης με τον Εθνικό Συντονιστή.

α) Πριν να δοθούν εντολές για την εκτέλεση κάθε είδους εργασιών καταπολέμησης, εξετάζει την κατάσταση με κριτήρια: την ασφάλεια του προσωπικού, την διασφάλιση της περιοσίας και την προστασία του περιβάλλοντος.

κ) Αν η πηγή της ρύπανσης είναι ναυαγίο και η εργασία διακοπής της διαρροής έχει αναληφθεί από εταιρεία ναυαγιαίρεσης, τότε συμμετέχει στις αποφάσεις και συζητήσεις με τους ναυαγιαίρες.

ι) Αν απειλούνται ταυτόχρονα περισσότερες από μία ευαίσθητες περιοχές, τότε αποφασίζει σε ποια περιοχή κατά προτεραιότητα θα τοποθετηθεί φράγμα.

ψ) Αν υπάρχει κίνδυνος ή σημειωθεί προσβολή θαλάσσιων θηλαστικών ή άλλων ειδών, ενημερώνονται με μεριμνά του οι αρμόδιοι φορείς για την ανάληψη της προστασίας και την περιθαλψή τους.

Η καταπολέμηση της ρύπανσης με χρήση Χ.Δ.Ο. μπορεί να εκτελεστεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο ύστερα από άδεια του και κατόπιν συνεννόησης με τη ΔΠΘΠ.

Οι επιχειρησιακές ομάδες επέμβασης με την εκδήλωση του περιστατικού αναλαμβάνουν τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- (1) Εγκλωβισμό της κηλίδας.
- (2) Ανάκτηση πετρελαίου.
- (3) Χρήση Χ.Δ.Ο. (Χημικών Διασκορπιστικών Ουσιών Πετρελαίου).
- (4) Καθαρισμό ακτών.
- (5) Προσωρινή εναπόθεση περιουλλεγμένων πετρελαιοειδών καταλοίπων και ρυπανθέντων υλικών.
- (6) Τελική διάθεση καταλοίπων.
- (7) Καταδυτικές εργασίες.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙΙ

Ενέργειες σε περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας

1. Ο εγκλωβισμός του πετρελαίου και ο περιορισμός της εξάπλωσης του εξετάζονται παράλληλα με τη δυνατότητα απομάκρυνσης της πηγής ρύπανσης. Εφόσον αυτό είναι εφικτό.

2. Ο σκοπός εγκλωβισμού του πετρελαίου είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης του και η διευκόλυνση της περισυλλογής του, γι' αυτό και οι συγκεκριμένες εργασίες σχεδιάζονται παράλληλα, σε τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ικανοποιητικός ρυθμός ανάκτησης των πετρελαιοειδών που έχουν διαφύγει στο περιβάλλον.

3. Η περισυλλογή του εγκλωβισμένου πετρελαίου εκτελείται από τις επιχειρησιακές ομάδες επέμβασης που χρησιμοποιούν συσκευές ανάκτησης πετρελαιοειδών (SKIMMERS, αντλίες κλπ) διαφόρων τύπων.

4. Αν οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν οι εργασίες εγκλωβισμού και ανάκτησης του πετρελαίου εκτελούνται στη θάλασσα, διαφορετικά κατά μήκος των ακτών. Οι εργασίες καθαρισμού των ακτών αναλαμβάνονται όταν έχει ολοκληρωθεί σε σημαντικό ποσοστό η ανάκτηση του πετρελαίου από τη θάλασσα και δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος νέας προσβολής αυτών.

5. Η επιχείρηση εγκλωβισμού - περισυλλογής αρχίζει αφού έχουν εξασφαλιστεί προηγούμενες οι χερσαίοι χώροι προσωρινής αποθήκευσης και τα πλωτά/ χερσαία μέσα μεταφοράς των ανακτωμένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών.

6. Ο εγκλωβισμός της κηλίδας εκτελείται από την ομάδα φραγμάτων.

7. Αν υπάρχει κίνδυνος προσβολής των κατά προτεραιότητα προστατευόμενων περιοχών, σύμφωνα με το περιεχόμενο του παρόντος σχεδίου, τότε χρησιμοποιούνται πλωτά φράγματα για την εκτροπή του πετρελαίου σε άλλες λιγότερο ευαίσθητες περιοχές.

8. Η ομάδα καταδυτικών εργασιών μπορεί να χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση, συλλογή και απομάκρυνση των πλωτών φραγμάτων, εφόσον κριθεί απαραίτητο.

9. Αν νοτιοθούν πλωτά φράγματα, είτε για τον εγκλωβισμό της κηλίδας είτε για την προστασία ευαίσθητων περιοχών, πρέπει να επιτηρούνται συνεχώς από κατάλληλο προσωπικό. Τα φράγματα απομακρύνονται μετά την ολοκλήρωση της ανάκτησης του πετρελαίου από τη θάλασσα και μετά από άδεια του Τοπικού Συντονιστή.

10. Ο εγκλωβισμός του διαρρέουστος πετρελαίου με πλωτά φράγματα και η ανάκτηση του στη θάλασσα με τη βοήθεια ειδικών αντλιών και μηχανικών διατάξεων (SKIMMERS) είναι κατά κανόνα προτιμότερη από τη χρήση χημικών ουσιών διασκορπισμού της κηλίδας.

11. Μόνο όταν ο εγκλωβισμός της κηλίδας και η περισυλλογή του επιπλέοντος πετρελαίου είναι αδύνατη εξετάζεται η δυνατότητα χρήσης Χ.Δ.Ο. με κατάλληλα μέσα, αφού ληφθούν υπόψη οι γενικότερες περιβαλλοντικές συνθήκες και οι σχετικές μόνιμες διαταγές (ΜΕ-ΠΘΠ 16η).

12. Πριν την απόφαση για χρήση Χ.Δ.Ο. πρέπει να ελεγχθούν τα χαρακτηριστικά του πετρελαίου (Ιξώδες, σημείο ροής) και η θερμοκρασία του θαλασσινού νερού και να επιβεβαιωθεί ότι η κηλίδα μπορεί να καταπολεμηθεί με τη μέθοδο αυτή.

13. Ο ψεκασμός Χ.Δ.Ο. γίνεται μόνο με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού, ενώ γενικά η χρήση των Χ.Δ.Ο. πρέπει κατά κανόνα να αποφεύγεται σε κλειστές θάλασσες και σε παράκτιες περιοχές με χαμηλή υδροδυναμική κυκλοφορία.

14. Ο τελικός καθαρισμός των ακτών δεν πρέπει να ξεκινήσει προτού επιτευχθεί η οριστική διακοπή της διαρροής και η σε μεγάλο ποσοστό ανάκτηση του διαρρέουστος πετρελαίου και μόνον εφόσον έχει εξασφαλιστεί εκ των προτέρων η διαθεσιμότητα ευκολιών προσωρινής εναπόθεσης- αποθήκευσης, μέσων μεταφοράς και χώρων τελικής διάθεσης των συλλεγόμενων πετρελαιοειδών μινμάτων, απορριμμάτων και πετρελαιοειδών αχρήστων υλικών.

15. Ο καθαρισμός ακτών εκτελείται κυρίως από τους συναρμόδιους ΟΤΑ και τα Λιμενικά Ταμεία της περιοχής του συμβάντος με οργάνωση ομάδας καθαρισμού ακτών με εργοτεχνικές που θα προσληφθούν από την περιοχή του συμβάντος σύμφωνα με το ημερήσιο πρόγραμμα εργασιών που εγκρίνεται από τον Τοπικό Συντονιστή και επι-καιροποιείται τακτικά σύμφωνα με τις εξελίξεις. Κάθε συνεργείο θα αποτελείται από 5 έως 10 άτομα με επικεφαλής έμπειρο προϊστάμενο από την ομάδα καθαρισμού ακτών.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙΙ

Ενέργειες σε περιπτώσεις προσβολής των ακτών

1. Ο Τοπικός Συντονιστής αποφασίζει για τη μέθοδο που θα εφαρμοστεί και την έκταση του καθαρισμού που θα εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Καταπολέμησης Ρύπανσης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17) του Τοπικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης (L.C.P.). Η απομάκρυνση του συγκεντρωμένου πετρελαίου από τις ακτές των φυσικών κολπίσκων, λιμενίσκων και όρμων διενεργείται με συνεργεία εργοτεχνιτών, οι οποίοι υποστηρίζονται από κατάλληλα μηχανήματα έργου και ειδικό εξοπλισμό ανάκτησης (αντλίες κενού κλπ).

2. Πριν αποφασιστεί η μέθοδο που θα εφαρμοστεί, συνεκτιμά:

(1) Το είδος και την ποσότητα του πετρελαίου που βρίσκεται στην ακτή.

(2) Το είδος και τις χρήσεις της ακτής.

(3) Το βάθος που έχει εισχωρήσει το πετρέλαιο.

(4) Τη δυνατότητα πρόσβασης στην περιοχή από ξηρά και θάλασσα.

(5) Την πιθανή επίπτωση στο ευρύτερο οικοσύστημα της ακτογραμμής.

3. Διαπιστώνει την ακριβή εικόνα και το βαθμό προσβολής των ακτογραμμών μόνο κατόπιν επιτόπιας εξέτασης και ελέγχου των ακτών για την ανίχνευση πετρελαίου στο υπόστρωμα των παραλίων.

4. Συνεργάζεται με τον Εθνικό Συντονιστή για τη μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί ώστε να ληφθούν επιπρόσθετα υπόψη ισχύουσες κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), του Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC) καθώς και οι συστάσεις άλλων διεθνών κέντρων που ασχολούνται με συναφή θέματα.

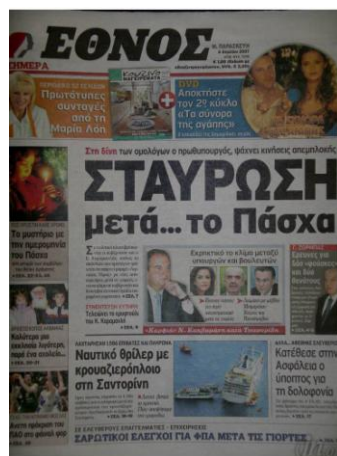
5. Μπορεί να αποφασίζει να μην γίνουν εργασίες καθαρισμού σε κάποια ακτή αλλά αντίθετα να αφαιρεθεί το πετρέλαιο να αποικοδομηθεί με τη φυσική διαδικασία. Μια τέτοια απόφαση θα πρέπει να ληφθεί εφόσον οι συνέπειες του καθαρισμού με μηχανικά μέσα είναι δυσμενέστερες από τη φυσική αποικοδόμηση του παραμένου πετρελαίου (όπως σε λιμνοθάλασσες, υδροβιότοπους κλπ).

6. Μπορεί να αποφασίζει για ενίσχυση ορισμένων ομάδων ανακατανέμοντας άτομα που ανήκουν σε ομάδες που έχουν ολοκληρώσει τις εργασίες τους και δύνανται να χρησιμοποιηθούν στις εργασίες καθαρισμού άλλων ακτών της περιοχής.

7. Σε συνεργασία με τον Εθνικό Συντονιστή αποφασίζει για την επιστημονική παρακολούθηση της περιοχής του συμβάντος από αναγνωρισμένα ερευνητικά εργαστήρια. Εάν κριθεί σκόπιμο, η εργασία αυτή μπορεί να αρχίσει αμέσως και να εκτελείται παράλληλα με τις εργασίες καταπολέμησης ή

Παράρτημα Νο. 4

Πρωτοσέλιδα εφημερίδων πανελλαδικής κυκλοφορίας τη μέρα μετά το ναυάγιο του Sea Diamond (6/4/2007).



Παράρτημα νο. 5

Έκθεση ναυτικών ατυχημάτων της EMSA για το 2007.



Maritime Accident Review 2007



CHAPTER 2

SUMMARY OF THE RESULTS

2.1 OVERVIEW

The results cover accidents involving all types of commercial vessels, including fishing vessels, in and around EU waters. They give a perspective on accidents in terms of type of accident, type of ship, size, age, time of year and region. Most importantly, even when allowing for a proportion of under-reporting, the figures show that the number of accidents in all regions, and for all ship types, substantially increased from 2006 to 2007.

2.2 TOTAL NUMBERS FOR 2007

The EMSA statistics show that 762 vessels were involved in 715 accidents (sinkings, collisions, groundings, fires/explosions and other significant accidents) in and around EU waters during 2007. Although many of these did not result in significant damage, this represented a significant increase over the number recorded for 2006 (535 vessels in 505 accidents). This reflects trends in global reviews undertaken by P&I clubs

and other maritime interests. Indeed, classification society Det Norske Veritas says that its statistics show that a ship is twice as likely to be involved in a serious grounding, collision or contact accident today compared to only five years ago. In addition, estimates also show that the costs of these accidents have doubled (DNV press release dated 20.2.2008).

The majority of vessels in the EMSA survey were involved in collisions and contacts (around 40% in both 2006 and 2007) and groundings (around 26% in 2007 and 22% in 2006), while sinkings accounted for around 7% of the total (8% in 2006) and fires and explosions for around 12% (9% in 2006). All other types of significant accidents combined represented around 15% of the total (20% in 2006). The figures also show that over 80 seafarers died in accidents on vessels operating in and around EU waters in 2007 (compared to around 75 in 2006).

A large proportion of the lives lost were in fishing vessel accidents, and this subject is dealt with in greater detail in sections 3.1 and 4.1.

Many accidents happen in heavy weather



Although many accidents happen in northern waters during the winter months when the weather is at its worst, with crews having to navigate ships under the most difficult of conditions, the time of year is not as significant as might be expected when looking at European accidents overall. During 2007, the months of January, February and December accounted for around 30% of vessels involved in accidents, while the figures for other quarters were March– May (around 25%), June–August (around 20%) and September–November (around 25%). A feature of the year was a pronounced summer peak in August. When looked at more closely, it can be clearly seen that almost 50% of the August accidents relate to vessels involved in collisions and contacts. The main reason for this is that the number of tourist ferry sailings is at its height, and they occasionally come into hard contact with infrastructure while berthing, although the extent of damage is usually not reported to be significant.

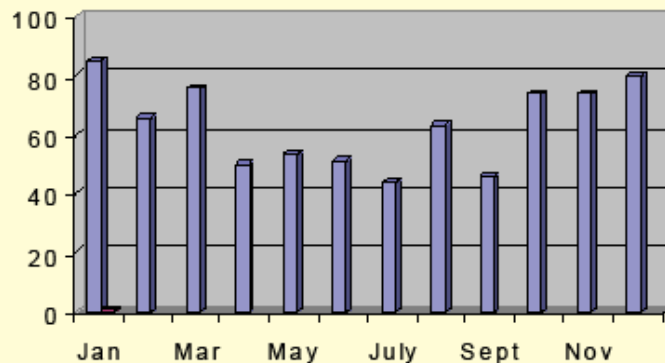
With respect to tonnage, almost 45% of vessels involved in accidents were in the 500-5000 gt category, most of which were general cargo ships,

and around 20% were under 500 gt. Less than 5% of vessels involved in accidents were over 50000 gt. Around 75% of the vessels which sank were under 500 gt, with the majority of these being fishing vessels (50% of total 2007 sinkings).

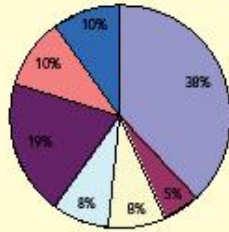
When looking at country of registry, it was noted that over 40% of the vessels involved in accidents flew non-EU/EEA flags, and that around 60% flew EU flags. For this calculation, accidents involving fishing vessels were excluded.

With respect to figures for classification societies, it was noted that over 30% of the vessels involved in accidents in and around EU waters in 2007 were not certified by classification societies. It is the responsibility of flag states to certify that the vessels under their jurisdiction satisfy international requirements, either themselves exercising flag state responsibilities, or by authorising a classification society. The EMSA research showed that, of the vessels certified by classification societies, all but 10 were with EU recognised societies. However, it should be borne in mind that EU recognised classification societies class well over 90% of the world fleet in terms of tonnage.

2007 Number of Vessels Involved in Accidents (Time of Year)



2007 Accidents by Ship Type



When looking at the figures for management of vessels involved in accidents in and around EU waters, over 80% involved EU managed ships.

While the great majority of vessel accidents do not result in serious consequences, there are one or two each month which are significantly worse than the rest, and these are highlighted in Chapter 3. The progressive increase in the number of accidents around the world is one of the greatest concerns at the moment, as this is reported to be adding significantly to the cost of shipping insurance, in particular, as total claims increase. Many experts have suggested one of the main reasons for this is the inability of recruitment and training to keep pace with the growing number and size of ships in the global commercial fleet. It is argued that rapidly increasing commercial pressures, plus an increasing regulatory burden, result in: higher workloads per seafarer, a shortage of experienced

crew and; existing officers being promoted before acquiring the necessary experience.

2.3 BREAKDOWN BY SHIP TYPE

2.3.1 Cargo Ships (General Cargo Ships and Bulk Carriers)

The great majority of commercial ships fall into this category. Consequently, it is no surprise that this is also by far the biggest category for shipping accidents in and around EU waters (around 45% of total EU vessel accidents recorded), with the great majority attributed to general cargo ships. A very large proportion of general cargo ships, and many bulk carriers, are in the 500-5000 gt range and the majority of the vessels were involved in collisions and contacts, which accounted for almost 40% of the accident total in this category, while over 30% of the vessels involved in accidents ran aground.

Bulk Carrier





Box ship



Fishing vessel

2.3.3 Container Ships

2007 saw some significant container ship accidents around the EU coastline, and the most prominent of these are highlighted in Chapter 3. The global shipping boom has had a significant effect on the number and size of the vessels built, and as with all categories of cargo vessel, this has an effect on the number and cost of accidents. An important issue with container ships is that, when they have an accident, it can be particularly expensive in insurance terms. The reason for this is that, tonne for tonne, 'box ships' carry the cargoes with the highest value of any category of cargo ship, and they are also rapidly increasing in size. Indeed, some individual containers carry millions of euros worth of goods each.

Consequently, if an entire cargo is lost or significantly damaged, the costs can be huge, and even if a small number of high value containers are lost overboard, the insurance cost can be more than the loss of a general cargo ship. Added to this, larger and larger ships are carrying more and more bunker fuel on board, so the pollution risk that they pose is increasing. Less than 10% of the vessels involved in accidents around the EU in 2007 were container ships, but several of these were eventually total losses after significant efforts to save them. Almost 65% of box ship accidents were collisions or contacts and over 15% were groundings. A significant number of containers were

lost overboard, but EMSA does not have accurate numbers or values available.

2.3.4 Passenger Ships

There were a number of major accidents involving passenger ships during 2007, and these are dealt described in Chapter 3. This is a cause for concern, because there were thousands of passengers on the vessels, and any one of the accidents could have been a major disaster. The spectres of the ferries *Estonia* and the *Herald of Free Enterprise*, on which many hundreds of people lost their lives, are still with us, and extensive efforts are still being made to ensure that passenger ships are built and operated more safely in the future.

The figures suggest that there is room for significant improvement, as this was the second highest category for vessel accidents, and accounted for almost 20% of the total around the EU coast during the year, although most of these did not result in serious damage. Over 140 passenger ship accidents were recorded in and around EU waters in 2007, as compared to around 90 in 2006. Within the 2007 total, ferries were involved in almost 80% of the accidents, while cruise ships accounted for around 20% (obviously, it should be borne in mind that the number of ferries is far greater than the number of cruise ships operating in EU waters). Around 50% of the ferries were involved in collision or contacts, almost 20% ran aground and around 10% had fires on board. Around 35% of the cruise ships were involved in

collisions and contacts and around 10% grounded, while over 40% fell into the 'other' category, which includes such things as passengers overboard, unusual listing, lifeboat accidents, etc.

2.3.5 Fishing Vessels

27 fishing vessels were recorded as sinking in 2007, with the majority happening off the Atlantic coast. Most of these occurred off the UK and Ireland, with smaller numbers off the coasts of Spain and France. As with several other categories of accident, most happened in severe weather in the colder months of the year. Bearing in mind that only sinkings were recorded for fishing vessels under 50gt, the figures showed that fishing vessels accounted for around 10% of all vessel accidents in and around EU waters, and that fishing vessel sinkings represented around 50% of the total number of vessels which sank.

The review also recorded that 31 crew mem-

bers died as a result of fishing vessel accidents at sea during the year (as compared to 42 in 2006), which represented around 40% of all deaths on board vessels in and around EU waters. The most serious individual fishing vessel accidents are described in Chapter 3.

2.3.6 Other Vessel Types

By far the worst accident affecting vessels in this category during 2007 was the sinking of the anchor handler *Bourbon Dolphin* in the North Sea (see Chapter 3), but there were also several others of a very serious nature. The category includes many different types of vessel, including tugs, offshore support vessels, anchor handlers, barges, research vessels, heavy lift vessels and dredgers. When taken together, over 10% of vessels involved in accidents were in this category, and around 20% of sinkings and the same proportion of deaths involved such vessels. Almost 25% of the vessel accidents in the category were groundings, around 20% were collisions or contacts and around 20% were fires.

Passenger Ships



CHAPTER 3 TYPES OF ACCIDENTS

So that the differences can be clearly seen between the different types of accidents, this section is divided into five parts (sinkings, groundings, collision/contacts, fires/explosions and other types of accident). The first part of each section gives an overview of the figures, with a breakdown of the 762 recorded accidents in 2007, and the second part takes a look at some of the more significant accidents that happened throughout the year. Accident black spots can be seen in the regional breakdown in Section 5.

3.1 SINKINGS

3.1.1 Overview

The recorded figures show that 55 commercial vessels sank in and around EU waters during 2007, with almost a half of these being fishing vessels. This compares with 45 sinkings recorded for 2006 (around 40% fishing vessels). Of the remainder, 10 were general cargo ships and 12 were in the 'Other Vessel Types' category (including tugs, offshore support vessels, anchor handlers, barges, research vessels, heavy lift vessels and dredgers). Sinkings accounted for almost 7% of the total number of vessel accidents.

3.1.2 Most Significant Accidents

The *Sea Diamond* accident involved a 22,400 gt cruise ship sinking in good weather while sight-seeing close to the cliffs of the volcanic caldera at the island of Santorini in the Aegean Sea on 5th April. There were 1544 people on board at the time, with two reported missing, and the consequences could have been far worse if there had not been an adequate supply of rescue vessels nearby. The wreck now lies in over 100 metres of water, with the local authorities calling for it to be removed to avoid long term pollution of this very sensitive tourist area.

The *Bourbon Dolphin* accident involved the sinking of an oil industry support vessel in the North Sea, while it was handling one of the anchors of an oil platform together with other support vessels on 12th April. As a result, all eight crew members lost their lives in one of the worst North Sea oil industry accidents in recent years, and the vessel now lies hundreds of metres below the surface.

While the figures show that 27 fishing vessels are reported to have sunk in 2007, with the

Sinkings by Ship Type	2007
General Cargo Ships	10
Bulk Carriers	1
Tankers	
Container Ships	1
Cruise Ships	1
Ferries	3
Fishing Vessels	27
Other Vessel Types	12
Total	55