



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΜΒΑ- ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: << ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ  
ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ >>**



**ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ : ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΙΔΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΔΕΜΤ 1344**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :κ. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2015**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

---

**ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού: MBA-Tourism Management» τίτλο :<< ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ >> έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτήτριας.....

Όνοματεπώνυμο : Αικατερίνη Χατζηγιαννίδου

Ημερομηνία.....

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητή κ. Σαμπράκο Ευάγγελο, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου. Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στη μητέρα μου Χρυσούλα και στον αδερφό μου Κωνσταντίνο για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια. Αφιερώνω αυτή την εργασία στην οικογένεια μου.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική εργασία που παρουσιάζεται στη συνέχεια προσεγγίζει και προσπαθεί να απαντήσει στο ερώτημα της μελλοντικής δημιουργίας ενός υδατοδρομίου στη περιοχή του Λαυρίου, σε ένα λιμάνι της Αττικής με σημαντικές προοπτικές εξέλιξης, όπου σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του λιμένα Λαυρίου, σε βασικό άξονα μεταφοράς επιβατών με τη χρήση των υδροπλάνων.

Στο πλαίσιο της εργασίας αναλύεται η έννοια του τουρισμού για την χώρα μας, καθώς και τα βασικά λιμάνια που συντελούν στη προβολή, προώθηση και στην αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού. Η δημιουργία του υδατοδρομίου στο Λαύριο, αποτελεί μια επιπλέον παροχή για τους επιβάτες και ήδη έχει υπάρξει ενδιαφέρον για τη υλοποίηση του, όμως υπάρχουν κάποια προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν στον ευρύτερο Δήμο.

Με τα υδροπλάνα ο τρόπος άφιξης των τουριστών στα νησιά θα διευρυνθεί και θα αναπτυχθεί, καθώς οι τουρίστες θα μπορούν να μετακινούνται γρηγορότερα και ασφαλέστερα προς τα μέρη των διακοπών τους αλλά και να αυξάνουν τις επιλογές τους σε επισκευσιμότητα προορισμών. Επίσης θα συμβάλει στην καλύτερη διασύνδεση των νησιών και την εξυπηρέτηση των κατοίκων, ενώ θα δημιουργηθούν και νέες θέσεις εργασίας

Η ίδρυση υδατοδρομίων δημιουργεί μια σημαντική αναπτυξιακή προοπτική, αφού ενισχύεται ο τομέας του τουρισμού που αποτελεί για τα νησιά βασικό πυλώνα ανάπτυξης, ενώ δημιουργείται ένα σημαντικό πεδίο επένδυσης με σημαντικά οφέλη, ιδιαίτερα για τις νησιωτικές κοινωνίες. Επιπλέον, η αξιοποίηση των υδροπλάνων εκτιμάται ότι θα ενισχύσει την προσπάθεια για άρση της απομόνωσης σημαντικών τμημάτων της ελληνικής επικράτειας και θα συμβάλει στο να αντιμετωπιστούν οι ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις των μετακινήσεων, δεδομένου ότι τα υδροπλάνα δύνανται να εκτελούν πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών και φορτίων

Για το υδατοδρόμιο υπήρξε επικοινωνία με τον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου, για την παροχή πληροφοριών, καθώς είχε γίνει μελέτη το 2007 για την δημιουργία του, αλλά τότε είχε απορριφθεί το αίτημα λόγω οικονομικών προβλημάτων του Οργανισμού. Έπειτα από αναζήτηση μελετών αλλά και άρθρων για την δημιουργία υδατοδρομίων, δεν βρέθηκε κάποιο δημοσιευμένο κείμενο που να αφορά τη δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίου καθώς και τη σύνδεση με το τουρισμού. Έχει γίνει αναφορά στα υδατοδρόμια και στα υδροπλάνα στην διπλωματική εργασία του μεταπτυχιακού φοιτητή Ευθύμιου Α.Δούβη με τίτλο << Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και οι Άγονες Γραμμές >> στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών στη ναυτιλία στο πανεπιστήμιο Πειραιά .

Έχουν χρησιμοποιηθεί τα βιβλία της Λεκαράκου Αικατερίνης ,Ξενοδοχειακή Λογιστική σελίδες 10-30 , του Διακομιχάλη Μιχαήλ << Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις τους >> σελίδες 20-40 , του Γεώργιου Δερμάτη <<Το λιμάνι των εργαστηρίων του Λαυρείου>> , του Αριστείδη Κανατούρη <<Το Λαύριον>> σελίδες 30-50. Το περιοδικό το οποίο έχει δημοσιεύσει άρθρα για τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα είναι το Remove before flight και οι νόμοι έχουν αντληθεί από το ΦΕΚ της εφημερίδας της κυβέρνησης .

Τέλος μέσα από τη διαχρονική παρουσίαση της πόλης του Λαυρίου και του λιμανιού, παρουσιάζονται κάποια προβλήματα που ενδέχεται να παρουσιαστούν καθώς και το κόστος δημιουργίας του υδατοδρομίου.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα, ως γνήσια νησιωτική και συνάμα ηπειρωτική χώρα, γνωστή σε όλο τον κόσμο για τον αρχαίο πολιτισμό και τη μυθολογία της, αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς<sup>1</sup>.

Τα Υδροπλάνα θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως τα ιδανικά μεταφορικά μέσα, για μια νησιωτική χώρα, με τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας καθώς οι ιδιαίτερες συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας τους επιτρέπουν να αναδείξουν την πολυχρηστικότητα τους αφού δύνανται να εκτελούν διάφορα είδη πτήσεων.

Ο τουρισμός, αποτελεί βασική πηγή εσόδων για την Ελλάδα και θεωρείται η βαριά βιομηχανία της χώρας μας. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο γίνονται συνεχείς προσπάθειες εξέλιξής του και της αύξησής του. Σημαντικό στοιχείο για την αύξησή του αποτελεί η προσβασιμότητα και οι ευκολία στις μετακινήσεις εντός της χώρας και ειδικότερα της πόλης. Στην Ελλάδα χρησιμοποιούνται όλα τα μέσα για τη μετακίνηση εντός και εκτός της χώρας, αφού υπάρχει πρόσβαση μέσω του οδικού δικτύου, των θαλασσών, του αέρος και τρένου. Η ελληνική ναυτική δύναμη είναι από τις πιο ισχυρές του κόσμου και ο ρόλος της στον Τουρισμό είναι μέγιστης σημασίας, αφού διαθέτει 227 νησιά για αυτό και η Ακτοπλοΐα πρωταγωνιστεί στις μετακινήσεις.

Η δραστηριοποίηση υδροπλάνων, ενδέχεται να λειτουργήσει ως ένας εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης, μία επιπλέον συγκοινωνιακή επιλογή, συμπληρωματικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από την ακτοπλοΐα και τις αερομεταφορές.

Πόλο έλξης για πολλές εταιρείες για τη δημιουργία υδατοδρομίου αποτελεί πλέον το λιμάνι του Λαυρίου, καθώς ο νέος υπερσύγχρονος σταθμός της ακτοπλοΐας, τα νέα λιμενικά έργα που έχουν ολοκληρωθεί και αναπτύσσονται στην περιοχή, η κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», η εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό και η επικείμενη επέκταση του προαστιακού, έχουν προσδώσει εξωστρεφή χαρακτηριστικά που ως στόχο έχουν τη δημιουργία περισσότερων παροχών στο λιμάνι, αλλά και οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

---

<sup>1</sup> ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ (2011) , « ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ» ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΣΕΛΙΔΑ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ –ΕΙΚΟΝΩΝ</b> .....	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>:</b>	
1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	10
1.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ 2013 – ΧΡΟΝΙΑ ΡΕΚΟΡ.....	12
1.3 ΝΗΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ –ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ.....	12
1.4 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	13
1.5 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ .....	14
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>:</b>	
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ .....	17
2.2 ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ .....	20
2.3 SWOT ANALYSIS ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ .....	22
2.4 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	23
2.5 ΕΤΑΙΡΕΙΣ ΜΕ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ .....	46
2.5.1 AIR SEALINES .....	46
2.5.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ ΑΕ .....	47
2.6 ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ .....	51
2.7 ΑΝΤΙΦΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ .....	52
2.8 ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΛΩΝ .....	53

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> :**

3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ .....	55
3.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ .....	62
3.2.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ .....	63
3.2.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	63
3.2.3 ΧΑΡΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ.....	64
3.2.4 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ-ΣΕΒΑΣΜΟΣ-ΕΥΠΡΕΠΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.....	68
3.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ .....	72
3.4 ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	79
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>80</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>82</b>
<b>ΣΧΕΔΙΑ –ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ.....</b>	<b>84</b>



## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ – ΕΙΚΟΝΩΝ**

**1.ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΝΟΥΜΕΡΑ**

**2.ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

**3.ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ**

**4.ΓΡΑΦΗΜΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ**

**5.ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ**

**6.ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ**

**7.ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ**

**8.ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ**

**9.ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ**

**10. ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ**

**11.ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>:**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως παραδοσιακός προορισμός διακοπών και ως εκ τούτου δεν ανήκει στην ομάδα των Νέων Τουριστικών Κρατών. Η δυναμικότητα της χώρας σε κλίνες ξεπερνά το ένα εκατομμύριο. Ο τουρισμός στην Ελλάδα από τον τρόπο οργάνωσης και διακίνησης χαρακτηρίζεται ως μαζικός, οργανωμένος, παραθεριστικός τουρισμός. Η εικόνα της χώρας που έχει διαμορφωθεί στις ξένες αγορές ταυτίζεται με το περίφημο σλόγκαν των τεσσάρων S.

### **1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Σύμφωνα, με έρευνες και εκτιμήσεις ικανών ξένων και Ελλήνων οικονομολόγων, η Ελλάδα θα καταφέρει να ανακάμψει οικονομικά μέσω του τουρισμού της, πιο συγκεκριμένα με δημοσίευμα της αυστριακής εφημερίδας << Der Standard >> στα τέλη του Αυγούστου του 2013 αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι “Ο τουρισμός ανθεί στην Ελλάδα” καθώς επίσης και ότι ο τουρισμός θα είναι η μόνη κινητήρια δύναμη ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Ο ακμάζων ρυθμός ανάπτυξης του και τα υψηλά έσοδα που αποφέρει, θα βγάλουν την Ελλάδα από την ύφεση . Συγκεκριμένα, σύμφωνα με οικονομικές μελέτες τα έσοδα για τον μήνα Ιούνιο του 2013 αυξήθηκαν κατά 21% σε σχέση με τον Ιούνιο του 2012 και γενικότερα ο κύκλος εργασιών για το πρώτο εξάμηνο της φετινής χρονιάς αυξήθηκε κατά 18 %. Σε όλο αυτό φυσικά συντέλεσε η καλή οικονομική πολιτική που ακολούθησαν οι ξενοδόχοι και όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον χώρο του τουρισμού, καθώς έριξαν τις τιμές τους και ασχολήθηκαν με την παροχή καλύτερων υπηρεσιών με αποτέλεσμα να προτιμηθούν από περισσότερους τουρίστες και για περισσότερες μέρες διαμονής. Επομένως, η ανάπτυξη του τουρισμού έφερε ως αποτέλεσμα στην Ελλάδα και την αύξηση του πλεονάσματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στα 663 εκατ σε σχέση με τα 73 εκατομμύρια που ίσχυαν πέρυσι<sup>2</sup>.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί και η άποψη της πρώην υπουργού τουρισμού, Όλγας Κεφαλογιάννη, που καταγράφηκε έπειτα από συνέντευξή της που έδωσε στην εφημερίδα Washington Post κατά την επίσκεψή της στις Ηνωμένες Πολιτείες.

---

<sup>2</sup> <http://www.newsbeast.gr/financial/arthro/571838/anthei-o-tourismos-stin-ellada/>

Εκεί τονίζει την ανθεκτικότητα του ελληνικού τουρισμού παρά την ύφεση της ελληνικής οικονομίας. Αναφέρει χαρακτηριστικά ότι κατά την περσινή χρονιά η δυσφήμιση της Ελληνικής επικράτειας λόγω της οικονομικής κρίσης που γνώριζε και γνωρίζει ήταν μεγάλη, αυτό έριξε την προσέλευση των τουριστών αλλά παρόλα αυτά η πτώση ήταν πολύ μικρή, της τάξεως του 5%. Για τη φετινή χρονιά, επισημαίνει την επανάκαμψη του τουρισμού και έως το τέλος της αναμένει 20% αύξηση και αυτό, διότι πέρα από τα υπέροχα αξιοθέατα που διαθέτει η χώρα μας προσφέρει και ασφάλεια στους ξένους τουρίστες, εγκάρδια φιλοξενία και χαμηλότερες τιμές, στοιχεία που προσελκύουν όλο και περισσότερους επισκέπτες.



1.ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΝΟΥΜΕΡΑ

Ο Τουρισμός αποτελεί για την Ελλάδα την ατμομηχανή της Ελληνικής οικονομίας και την κινητήρι δύναμη που θα μπορέσει να τη βγάλει από το οικονομικό αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει. Με μικρές ή μεγάλες διακυμάνσεις ο Τουρισμός συνεισφέρει τα μέγιστα στην ευημερία της Ελλάδας αποτελώντας ουσιαστικά μαζί με τη ναυτιλία τη μεγαλύτερη εθνική βιομηχανία.

Ο Ελληνικός Τουρισμός αποτελεί τις τελευταίες δεκαετίες το σημαντικότερο πυλώνα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Ειδικότερα την περίοδο αυτή που η ελληνική οικονομία βρίσκεται εν μέσω μιας πρωτοφανούς κρίσης, οι 17 εκατομμύρια αφίξεις τουριστών φέτος, δείχνουν θετικά στοιχεία για την ανταγωνιστικότητα της Τουριστικής βιομηχανίας όσο και για τη βιωσιμότητα και προοπτική ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού.

Σήμερα ο τουρισμός είναι η πιο σημαντική βιομηχανία για την ελληνική οικονομία και αυτό φαίνεται ξεκάθαρα από τους οικονομικούς δείκτες. Το μερίδιό του στο ΑΕΠ είναι υψηλότερο από 16%, η συμμετοχή του στη συνολική απασχόληση ανέρχεται στο 20% περίπου και είναι ο πλέον συναλλαγματοφόρος κλάδος της ελληνικής οικονομίας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού αλλά και του Σ.Ε.Τ.Ε η Ελλάδα την χρονιά που μας πέρασε κατέλαβε την 17<sup>η</sup> θέση στις Διεθνείς αφίξεις παγκοσμίως και την 23<sup>η</sup> θέση στις Εισπράξεις. Τέλος βρίσκεται στην 32<sup>η</sup> θέση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας.

## **1.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΕΣΟΔΑ 2013 – ΧΡΟΝΙΑ ΡΕΚΟΡ**

Η συνολική αύξηση αφίξεων έως και τον Σεπτέμβρη του 2013 παρατηρήθηκε στο 10,23 % σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ, ενώ στο 13 % σημειώθηκε η αύξηση των αφίξεων για τον μήνα Σεπτέμβριο 2013, σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2012<sup>3</sup>. Τα στοιχεία αυτά συλλέχθηκαν από τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, βάσει των οποίων δικαιολογημένα η φετινή χρονιά χαρακτηρίζεται ως χρονιά ρεκόρ αφίξεων και εσόδων ( με 17,5 εκατ. αφίξεις που είχαν ως άμεσο επακόλουθο τα 11,5 δις ευρώ σε έσοδα ).

## **1.3 ΝΗΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ – ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΙΟΝ**

Τα νησιά αποτελούν ίσως το βασικό κομμάτι του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, αφού κατά κύριο λόγο η τουριστική περίοδος στην Ελλάδα είναι η θερινή. Επιπλέον η τεράστια συμβολή των νησιών στον Ελληνικό Τουρισμό φαίνεται και από το ότι το 58,5% του συνόλου των ξενοδοχείων της χώρας βρίσκεται στα νησιά, διατηρώντας το 62,6% των ξενοδοχειακών κλινών (2003)<sup>4</sup>.

Το ελληνικό τουριστικό προϊόν έχει αρκετές ιδιαιτερότητες και με σημαντικότερες αυτών τις γεωγραφικές. Η χώρα μας διαθέτει πάνω από 6000 νησιά και νησίδες, αλλά από αυτά μόνο τα 227 είναι κατοικήσιμα και μόνο 78 από αυτά έχουν πάνω από 100 μόνιμους κατοίκους. Τα μεγαλύτερα κατά σειρά ελληνικά νησιά είναι η Κρήτη, η Εύβοια, η Λέσβος και η Ρόδος. Τα ελληνικά νησιά έχουν χωριστεί σε 8 ομάδες, με κριτήρια κυρίως γεωγραφικά, δηλαδή στα νησιά του

<sup>3</sup> <http://sete.gr/GR/TOYRISMOS/Ellinikos%20tourismos,%20sticheia%20&%20arithmoi/>

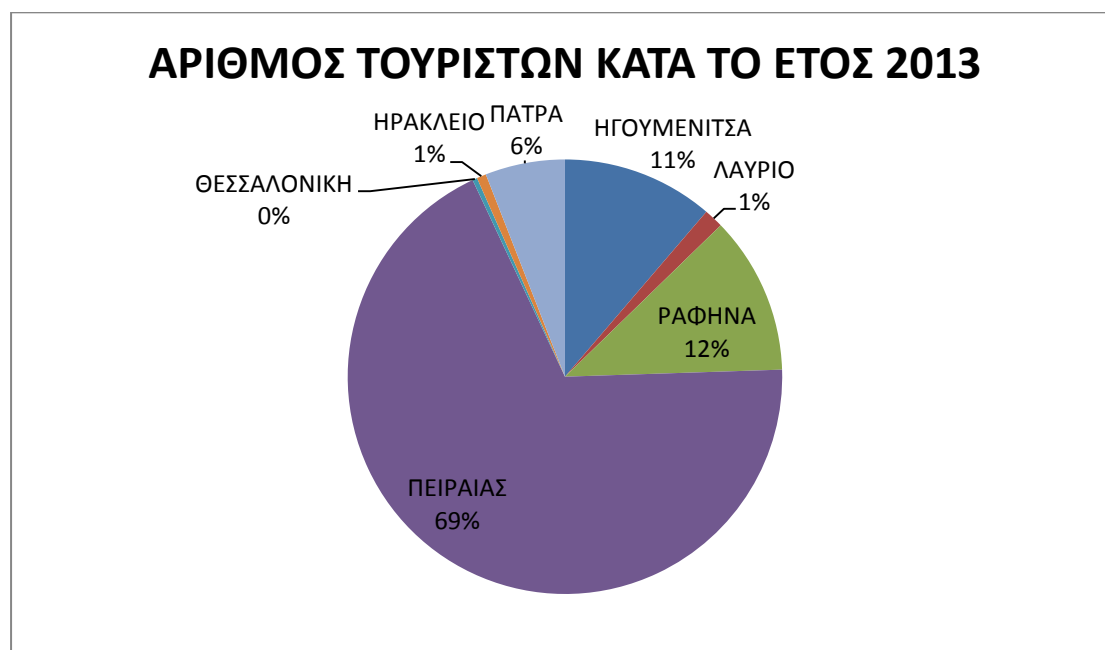
<sup>4</sup> <http://www.gnto.gov.gr/el/%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91>

Αργοσαρωνικού, τις Κυκλάδες, τα νησιά του Ιονίου, τα Δωδεκάνησα, τις Σποράδες, την Κρήτη, την Εύβοια και τέλος τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου<sup>3</sup>. Για τον λόγο αυτό υπάρχει μεγάλη ανάγκη για συνεχή ύπαρξη και ανάπτυξη της ναυτικής δύναμης της Χώρας μας.

#### **1.4 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Τα βασικά λιμάνια της Ελλάδας είναι<sup>5</sup> :

- λιμάνι Ηγουμενίτσας
- λιμάνι Θεσσαλονίκης
- λιμάνια Πάτρας
- λιμάνι Ραφήνας
- λιμάνι Λαυρίου
- λιμάνι Πειραιά
- λιμάνι Ηρακλείου



#### 2.ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

<sup>5</sup>[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1)

## **1.5 ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΕΙΟΥ**

Με την ίδρυση και λειτουργία των δύο μεγάλων εταιρειών του Λαυρίου, της Ελληνικής (1873) και της Γαλλικής (1875) που ανέπτυξαν τα μεταλλευτικά-μεταλλουργικά έργα του Λαυρίου, εκ των πραγμάτων επεκτάθηκαν και εκσυγχρονίσθηκαν οι λιμενικές τους εγκαταστάσεις για να ανταποκριθούν στις μεγάλες ανάγκες, που είχαν προκύψει<sup>6</sup>. Η προκυμαία της προηγούμενης εταιρείας Parion Roux et Cie επεκτάθηκε το 1881 απ' τη διάδοχο εταιρεία, την Ελληνική, και το 1888 έφθασε τα 6.000μ<sup>2</sup>. Ήταν λιθόκτιστη, με αποθήκες χωρητικότητας 20.000τόνων. Επ' αυτής κατασκευάσθηκαν: το κτίριο με το ρολόι(1875) που στέγαζε την υπηρεσία εποπτείας των λιμενικών της εργασιών, το Χημείο (στο αρχικό της προκατόχου εταιρείας έγιναν δύο επεκτάσεις, το 1874 και το 1877) για την ανάλυση των εισερχομένων και εξερχομένων υλών και προϊόντων και ο επιστήλιος σιδηρόδρομος. Δηλαδή λιθόχτιστοι τοίχοι ανά διαστήματα, πάνω από τους οποίους διερχόταν σιδηρόδρομος για τις φορτώσεις και εκφορτώσεις, η λεγόμενη ελληνική σκάλα (Wharf) με εγκατάσταση ατμοκίνητων γερανών. Αυτά τα μηχανικά μέσα επέτρεπαν φορτοεκφορτώσεις 100τόνων την ώρα. Υπήρχαν επίσης αυτόματες πλάστιγγες για τη ζύγιση των διαφόρων υλών και προϊόντων. Η Ελληνική Εταιρεία διέθετε για τις τοπικές ανάγκες της ένα ατμόπλοιο, το Νικίας, χωρητικότητας 40τόνων, βυθοκόρο (drague, ντράγκα) για την ανάσυρση απ' τις παράλιες θέσεις των αρχαίων σκωριών, αρκετές μεγάλες φορηγίδες (μαούνες) και πολλές μικρές.

---

<sup>6</sup> ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΡΜΑΤΗΣ(2013) «ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΑΥΡΕΙΟΥ», ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

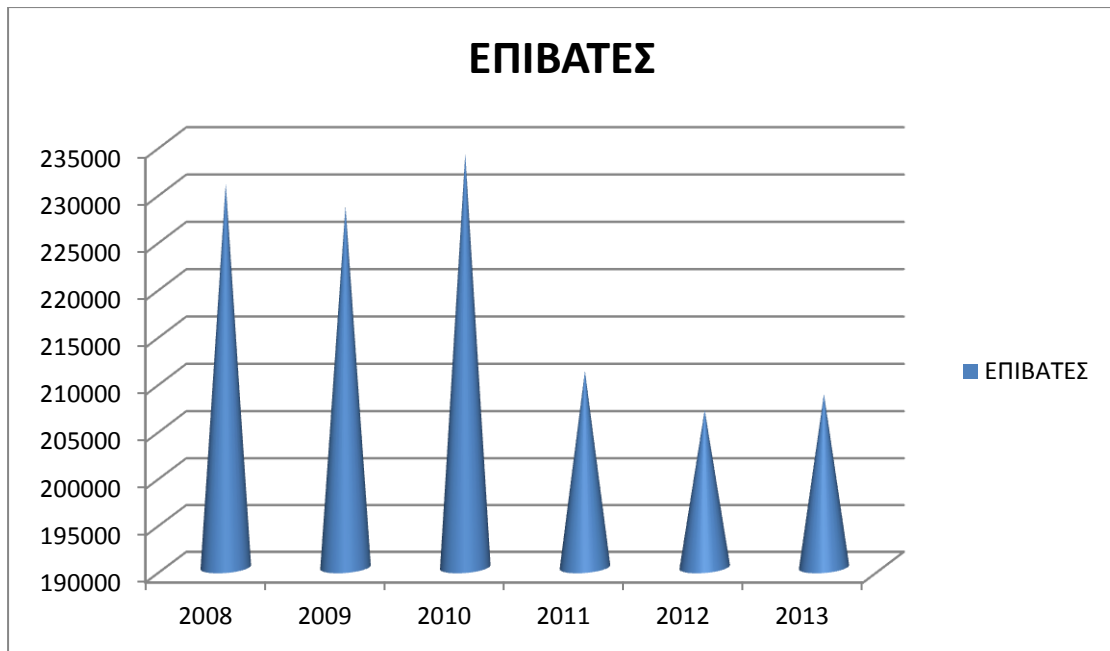


Η ακτοπλοϊκή κίνηση του Λιμένος Λαυρίου αφορά τους προορισμούς: Κέα,Κύθνο,Σύρο,Καβάλα,ΆγιοΕυστράτιο,Ψαρά,Λήμνο,Χίο.

Όσον αφορά την επιβατική κίνηση, στόχος παραμένει η προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών για την αποδοτική αξιοποίηση των σχετικών επενδύσεων.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2008-2013						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	230.715	228.317	233.879	210.897	206.785	208.458

3. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ



3.ΓΡΑΦΗΜΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>:**

Η δραστηριοποίηση υδροπλάνων, ενδέχεται να λειτουργήσει ως ένας εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης, μία επιπλέον συγκοινωνιακή επιλογή, συμπληρωματικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από την ακτοπλοΐα και τις αερομεταφορές. Η λειτουργία υδατοδρομιών δημιουργεί μια σημαντική αναπτυξιακή προοπτική, αφού ενισχύεται ο τομέας του τουρισμού που αποτελεί για τα νησιά και ολόκληρη τη χώρα, βασικό πυλώνα ανάπτυξης, ενώ δημιουργείται ένα σημαντικό πεδίο επένδυσης με σημαντικά οφέλη ιδιαίτερα για τις νησιωτικές μας κοινωνίες.

### **2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ**

Η λέξη υδροπλάνο χρησιμοποιείται για να περιγράψει δύο τύπους οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μετακίνηση των επιβατών στο νερό : ιπτάμενο αεροπλάνο και ιπτάμενο καράβι<sup>7</sup> .

- Ένα υδροπλάνο έχει λεπτές πλωτές γέφυρες ή πλωτήρες, τοποθετημένες κάτω από την άτρακτο. Δύο πλωτήρες είναι κοινές και άλλες διαμορφώσεις είναι δυνατές. Μόνο οι πλωτήρες του υδροπλάνο θα έρθουν σε επαφή με το νερό, άτρακτος παραμένει πάνω από το νερό. Κάποια αεροσκάφη μπορούν να τροποποιηθούν για να γίνουν υδροπλάνα, αλλά σε γενικές γραμμές μόνο μικρά αεροσκάφη.



5.ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ

- Σε ένα ιπτάμενο καράβι, η κύρια πηγή της άνωσης είναι η άτρακτος, η οποία δρα σαν κύτος του πλοίου μέσα στο νερό, γιατί κάτω από την άτρακτο έχει υδροδυναμικό σχήμα που επιτρέπει στο νερό να ρέει γύρω από αυτό. Δεν

---

<sup>7</sup> ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ,(2009) «Ο ΘΑΛΛΑΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ»ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ

είναι όλα τα ιπτάμενα καράβι, αλλά κάποιες ιπτάμενες βάρκες, με μεγάλο ειδικό βάρος στηρίζονται από τη κύτη τους.

### **ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ**

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η χρήση των ιπτάμενων σκαφών μειώθηκε γρήγορα για διάφορους λόγους.<sup>8</sup> Η ικανότητα να προσγειωθεί στο νερό έγινε λιγότερο από ένα πλεονέκτημα, λόγω της σημαντικής αύξησης του αριθμού και του μήκους των χερσαίων διαδρόμων κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Περαιτέρω, όπως η ταχύτητα και το εύρος των χερσαίων αεροσκαφών αυξήθηκε, η εμπορική ανταγωνιστικότητα των σκαφών που φέρουν μείωσε το σχεδιασμό τους σε κίνδυνο αεροδυναμικής απόδοσης και την ταχύτητα για να ολοκληρώσει τον άθλο των πλωτών απογείωση και την προσγείωση. Ο ανταγωνισμός με τα νέα αεροσκάφη πολιτικό τζετ, όπως το de Havilland Comet και η Boeing 707 αποδείχθηκε αδύνατος.

Το Hughes H-4 Hercules, που αναπτύχθηκε στις ΗΠΑ κατά τη διάρκεια του πολέμου, ήταν ακόμη μεγαλύτερο από την BV 238, αλλά δεν πέταξε μέχρι το 1947. Το "Ελατο Goose", όπως the 180-ton H-4 ήταν το παρατσούκλι, ήταν το μεγαλύτερο σκάφος που κατάφερε ποτέ να πετάξει. Κατά τη διάρκεια της ακρόασης της Γερουσίας, η οποία πραγματοποιήθηκε σε Hughes χρήση κρατικών κεφαλαίων για την κατασκευή του, η μικρή hop περίπου ένα μίλι σε 70 πόδια πάνω από το νερό από το «Ιπτάμενο ξυλουργείο» ως δικαίωση των προσπαθειών του. Περικοπές στις δαπάνες μετά τον πόλεμο και την εξαφάνιση του προορισμού της αποστολής της ως υπερατλαντικές άφησε δεν κανένα σκοπό.

Το 1944, η Βασιλική Πολεμική Αεροπορία άρχισε την ανάπτυξη ενός μικρού jet-powered πετώντας βάρκα που είχε την πρόθεση να χρησιμοποιήσει ως ένα αεροσκάφος εναέριας άμυνας για τον Ειρηνικό, όπου οι συνθήκες καθιστούσαν ευκολότερη τη χρήση τους. Ο Saunders-Roe SR.A / 1 πρωτότυπο πέταξε για πρώτη φορά το 1947 και ήταν σχετικά επιτυχής όσον αφορά την απόδοση και το χειρισμό του. Ωστόσο, μέχρι το τέλος του πολέμου, φορέα με βάση αεροσκάφη εξελίσσονται όλο και περισσότερο, και η ανάγκη για την SR.A / 1 εξατμίζεται.

---

<sup>8</sup> JASON CHAVIS (2010), « HOW THE SEAPLANE HAS IMPACTED SOCIETY»

Κατά τη διάρκεια της αερογέφυρας του Βερολίνου (η οποία διήρκεσε από τον Ιούνιο του 1948 μέχρι τον Αύγουστο του 1949) 10 Sunderlands και δύο Hythes χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά εμπορευμάτων από Finkenwerder στον Έλβα κοντά στο Αμβούργο σε απομονωμένες Βερολίνο, προσγείωση στο Havelsee δίπλα RAF Gatow μέχρι το παγωμένο πάνω. Οι Sunderlands χρησιμοποιούνται ιδιαίτερα για τη μεταφορά αλατιού, όπως ατράκτους τους είχαν ήδη προστατεύονται από τη διάβρωση από το θαλασσινό νερό. Μεταφέροντας το αλάτι στο πρότυπο αεροσκάφος διακινδύνευσε ταχεία και σοβαρή διαρθρωτική διάβρωση σε περίπτωση διαρροής. Επιπλέον, τρία Aquila υδροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αερογέφυρας. Αυτή είναι η μόνη γνωστή επιχειρησιακή χρήση των υδροπλάνων στη κεντρική Ευρώπη .

Τα υδροπλάνα μπορούν να λειτουργούν με βάση τα τσάρτερ, παρέχει προγραμματισμένη υπηρεσία, ή να χρησιμοποιηθεί από τους κατοίκους της περιοχής για προσωπική χρήση. Αεροπλάνα χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα για να συνδέσετε τα πολλά νησιά με την ηπειρωτική χώρα. Στο Δυτικό Ημισφαίριο, υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις υδροπλάνο στην Καραϊβική Θάλασσα, τα ο Αεροσκαφών νερού χρησιμοποιούνται επίσης συχνά σε απομακρυσμένες περιοχές, όπως η Αλάσκα και τον Καναδά έρημο, ειδικά σε περιοχές με μεγάλο αριθμό λιμνών βολικό για την απογείωση και την προσγείωση.

## ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ



6.ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ

Πολλά σύγχρονα πολιτικά αερο<sup>9</sup>σκάφη έχουν μια παραλλαγή υδροπλάνου, συνήθως για ελαφρά μεταφορά σε λίμνες και σε άλλες απομακρυσμένες περιοχές. Τα

---

<sup>9</sup> JESSAJI ODEDRA , GEOFF HOPEAND COLEN KENNEL, (2004) USE OF SEAPLANE AND INTEGRATION WITHIN A SEABASE, NSWCCD-20-TR-2004/08

περισσότερα από αυτά προσφέρονται ως τροποποιήσεις τρίτων κάτω από ένα συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου (STC), αν και υπάρχουν διάφοροι κατασκευαστές αεροσκαφών που δημιουργούν υδροπλάνα από το μηδέν, και μερικά που συνεχίζουν να δημιουργούν υδροπλάνα. Πολλά μεγάλα σκάφη που προτίθεται να παραμείνουν στην υπηρεσία για τον φόρο πυρόσβεσης, και με την Κιμωλία του Ocean Airways λειτουργεί ένα στόλο από Grumman πρασινοκέφαλες στην υπηρεσία επιβατών μέχρι την εξυπηρέτηση διεκόπη μετά από μια συντριβή στις 19 Δεκεμβρίου 2005, το οποίο συνδέεται με τη συντήρηση, για να μην το σχεδιασμό της αεροσκαφών. Καθαρά υδροπλάνα με βάση το νερό σε μεγάλο βαθμό έχουν αντικατασταθεί από αμφίβια αεροσκάφη.

Τα υδροπλάνα μπορεί να πάρει μόνο απογειωθεί και να προσγειωθεί στο νερό με λίγο ή καθόλου κύμα δράση και, όπως και άλλα αεροσκάφη, έχουν πρόβλημα σε ακραίες καιρικές συνθήκες. Το μέγεθος των κυμάτων ένα δεδομένο σχέδιο μπορεί να αντέξει εξαρτάται, μεταξύ άλλων παραγόντων, το μέγεθος, το κύτος ή πλωτήρα σχεδιασμό του αεροσκάφους, και το βάρος του, όλα τα κάνει για μια πολύ πιο ασταθή αεροσκαφών, περιορίζοντας πραγματικές επιχειρησιακές ημέρες. Πετώντας σκάφη μπορεί να χειριστεί τυπικά τραχιά νερό και γενικά είναι πιο σταθερή από ό, τι επιπλέουν αεροπλάνα, ενώ στο νερό.

Οργανώσεις διάσωσης, όπως ακτοφυλακή, είναι μεταξύ των μεγαλύτερων σύγχρονων φορέων των υδροπλάνων, λόγω της αποτελεσματικότητάς τους και την ικανότητά τους για τα δύο σημείο και διάσωσης επιζώντων. Χερσαίο αεροσκάφος δεν μπορεί να διασώσει επιζώντες, και πολλά ελικόπτερα περιορίζονται στην ικανότητά τους να μεταφέρουν επιζώντες και στην αποδοτικότητα των καυσίμων τους σε σύγκριση με αεροσκάφη σταθερών πτερύγων. (Τα ελικόπτερα μπορούν επίσης να είναι εφοδιασμένα με πλωτήρες για τη διευκόλυνση της χρήσης τους για το νερό, αν και δεν αναφέρονται ως υδροπλάνων.).

## **2.2 ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ**

Η έναρξη πτήσεων με υδροπλάνα στην Ελλάδα θα λειτουργήσει σαν μαγνήτης για τους τουρίστες, όπως δείχνει εκτενής αναφορά της εφημερίδας «The Guardian» στο θέμα, πριν από λίγες ημέρες<sup>10</sup>. Το ρεπορτάζ της βρετανικής εφημερίδας περιλαμβάνει και δηλώσεις του υπευθύνου της εταιρείας Hellenic Seaplanes N. Χαραλάμπους, ο οποίος επισήμανε ότι «στόχος είναι να δημιουργηθεί δίκτυο 112 κεντρικών και περιφερειακών υδατοδρομίων έως το τέλος του 2015».

Η επαναλειτουργία του υδατοδρομίου του Λαυρίου από την εταιρεία Ελληνικά Υδατοδρόμια δεν λύνει το πρόβλημα της έλλειψης κεντρικού υδατοδρομίου στην Αθήνα. Και αυτό καθώς το υδατοδρόμιο του Λαυρίου, πέραν του ότι θα βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το κέντρο της πρωτεύουσας και θα απαιτείται αρκετός χρόνος για την προσέγγισή του από τους επιβάτες, προορίζεται κυρίως για τη φιλοξενία της τεχνικής βάσης επισκευής και συντήρησης των υδροπλάνων. Στα σχέδια του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου και των επιχειρηματιών που ανέλαβαν την αδειοδότηση και λειτουργία του υδατοδρομίου είναι η δημιουργία μιας μεγάλης τεχνικής βάσης συντήρησης όλων των υδροπλάνων που θα πετούν στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Πάντως, σύμφωνα με τον πρόεδρο της εταιρείας Ελληνικά Υδατοδρόμια Τάσο Γκόβα<sup>11</sup>, «είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός ότι δεν υπάρχει πλέον καμιά εκκρεμότητα σε θεσμικό επίπεδο, δεδομένου ότι από τα υπουργεία Μεταφορών και Ναυτιλίας έχουν εκδοθεί όλες οι αποφάσεις που προέβλεπε ο σχετικός νόμος».

Με επτά σημαντικές αλλαγές κατατέθηκε στις 21/12/2014 στη Βουλή το σχέδιο νόμου του υπουργείου Ανάπτυξης για τη λειτουργία υδατοδρομίων, το οποίο θα σημάνει την επιστροφή των υδροπλάνων ίσως και από φέτος.

Το σχέδιο βρίσκεται στη φάση της συλλογής υπογραφών από τα συναρμόδια υπουργεία και σύμφωνα με πληροφορίες, περιλαμβάνει αλλαγές που προέκυψαν από τη διαβούλευση που διενεργήθηκε το προηγούμενο διάστημα και αναμένεται να καταστήσουν ευκολότερες τις επενδύσεις. Σύμφωνα με αυτές:

---

<sup>10</sup> Τεύχος 50 περιοδικού REMOVE BEFORE FLIGHT περιόδου Σεπτεμβρίου Οκτωβρίου 2013

<sup>11</sup> <http://waterairports.com/>

- Η χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου θα είναι αόριστης διάρκειας και όχι για δέκα χρόνια, όπως αρχικά προβλεπόταν.
- Δίνεται η δυνατότητα λειτουργίας υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή που εντάσσεται στο δίκτυο περιοχών «Natura 2000», καθώς θεωρείται ότι τα μετρήσιμα ποσοστά θορύβου και άλλων περιβαλλοντικών οχλήσεων είναι από τα πιο χαμηλά στις μεταφορές.
- Ανατίθεται στον πιλότο η ευθύνη της προσθαλάσσωσης στα υδάτινα πεδία, δηλαδή τις περιοχές που εξυπηρετούν έκτακτες πτήσεις εκτός υδατοδρομίων. Απαλείφεται ο όρος που προέβλεπε ότι τα υδάτινα πεδία θα πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 300 μέτρων από την ακτογραμμή.
- Μειώνονται τα μέλη της Επιτροπής Λειτουργίας Υδατοδρομίων από οκτώ σε τέσσερα (2 από την ΥΠΑ, 1 από το Λιμενικό και 1 από την Αστυνομία).
- Επανερχονται σε ισχύ παλαιότερες διατάξεις για θέματα πυρόσβεσης που προέβλεπαν την ύπαρξη έξι κινητών στοιχείων πυρόσβεσης.
- Η διενέργεια ελέγχων ασφαλείας επιβατών και αποσκευών θα γίνεται από εξειδικευμένες εταιρείες ή από τον ίδιο τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου κατόπιν εκπαίδευσης και πιστοποίησης από την ΥΠΑ.

Τα Υδροπλάνα, δοκιμασμένα εδώ και δεκαετίες σε πολλές ξένες χώρες (Καναδά, Αμερική, Μαλδίβες) αποδείχθηκε πλέον στην πράξη (κατά την πενταετή λειτουργία τους κυρίως στο Ιόνιο) ότι μπορούν να αποτελέσουν και στην Ελλάδα μια αξιόπιστη λύση ως επιπλέον συγκοινωνιακή επιλογή για νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Σε κάποιες δε περιπτώσεις ίσως και να αποτελούν την βασική διέξοδο, ιδίως τους χειμερινούς μήνες για τα μικρά και απομακρυσμένα νησιά μας, που δεν διαθέτουν χειρσαίο αεροδρόμιο. Τα Υδροπλάνα θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως τα ιδανικά μεταφορικά μέσα για μια νησιωτική χώρα με ιδιαίτερη γεωγραφική μορφολογία όπως είναι η Ελλάδα, καθώς με κύρια χαρακτηριστικά τους την ασφάλεια και την ευελιξία δύνανται να εκτελούν τα κάτωθι είδη πτήσεων:

- Τακτικές επιβατικές πτήσεις
- Έκτακτες επιβατικές (charter)
- Περιηγητικές
- Φορτίου (φάρμακα , τρόφιμα , τύπος )
- Νοσοκομειακές

- Έρευνας και διάσωσης
- Πυρόσβεσης

### **2.3SWOT ANALYSIS ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ**

- **Strengths**

Σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα

Συχνότητα σύνδεσης με επαρχιακά και εθνικά δίκτυα

Ενδιαφέρον για τις άγονες γραμμές

Υπηρεσίες ανάγκης ( μεταφορά ασθενών ,φαρμάκων )

Τιμή εισιτηρίου

- **Αδυναμίες**

Ικανότητα πτήσης σε δύσκολες συνθήκες

Οδικές προσβάσεις στους λιμένες

Προβλήματα στις υποδομές των λιμένων

- **Ευκαιρίες**

Πτήσεις charter

Συμπλήρωση δρομολογίων με τα πλοία της γραμμής

Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών

- **Κίνδυνοι**

Ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας

Δημιουργία ολιγοπωλίου

Τα δρομολόγια των υδροπλάνων μπορεί να είναι πιο ευέλικτα και δεν απαιτούνται πολυδάπανες υποδομές για την λειτουργία των υδατοδρομίων. Με μεγάλη ευκολία μπορεί να πραγματοποιηθεί ένα ταξίδι από το Λαύριο στη Κέα μέσα σε 20 λεπτά, ενώ

ακτοπλοϊκώς θα απαιτούνταν τουλάχιστον 1 ώρα ταξιδιού, ανάλογα με το πλοίο που θα χρησιμοποιούταν. Με τα υδροπλάνα μπορούν να εξυπηρετηθούν νησιά και περιοχές που είναι απομακρυσμένες και δεν διαθέτουν αεροδρόμιο. Έχει υπολογιστεί, ότι αν τα υδροπλάνα ταξιδεύουν με πληρότητα 65%, μπορεί να αποφέρει κέρδη για την εταιρεία και ήδη υπάρχει έντονος προβληματισμός στις ναυτιλιακές εταιρείες.

#### **2.4 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΩΝ**

Ο νόμος για τα υδατοδρόμια περιλαμβάνεται σε ένα γενικότερο Νόμο που έχει τίτλο «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις», ονόμος αυτός περιλαμβάνει πολλά θέματα και έχει πάρα πολλά άρθρα<sup>12</sup>. Αυτά που αφορούν τα υδατοδρόμια είναι τα άρθρα 32 έως 57. Ενδεικτικά παρουσιάζονται κάποια άρθρα που θεωρούνται σημαντικά :

#### **ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ**

Σκοπός του **άρθρου 32** είναι ο καθορισμός: α) των όρων και της διαδικασίας εξέτασης και χορήγησης, αναστολής και ανάκλησης της άδειας ίδρυσης, κατασκευής, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών από το Δημόσιο, από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης Α' ή Β' βαθμού, από νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και από φυσικά πρόσωπα.

Σύμφωνα με το **άρθρο 33** ορίζονται οι παρακάτω έννοιες :

α) «Υδατοδρόμιο»: Το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας, το οποίο προορίζεται στο σύνολο ή εν μέρει για την αποθαλάσσωση, προσθαλάσσωση και επί της επιφάνειας αυτής κίνηση αεροσκαφών και στο οποίο περιλαμβάνεται η κατάλληλη υποδομή σε κτηριακές εγκαταστάσεις και εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

β) «Αεροπορική ημέρα»: Το χρονικό διάστημα που ορίζεται 30 λεπτά πριν την ανατολή έως και 30 λεπτά μετά τη δύση του ηλίου.

γ) «Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου»: Η άδεια που χορηγείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος για την ίδρυση, κατασκευή, οργάνωση, λειτουργία και

<sup>12</sup> <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>



εκμετάλλευση υδατοδρομίου από το Δημόσιο, από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου ή δεύτερου βαθμού, από νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και από φυσικά πρόσωπα.

δ) «Αεροσκάφος»: Υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο ή αμφίβιο ελικόπτερο.

ε) «Αερομεταφορέας»: Επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών που διαθέτει το προβλεπόμενο Πιστοποιητικό αερομεταφορέα και Άδεια Εκμετάλλευσης σε ισχύ, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας.

στ) «Αποθαλάσωση»: Η με ίδιες δυνάμεις αποκόλληση αεροσκάφους από την επιφάνεια του ύδατος.

ζ) «Μετεωρολογικές Συνθήκες εξ Όψεως (visual meteorological conditions/v.m.c.)»: Μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες από την άποψη ορατότητας, απόστασης από νέφη και οροφής νεφών, που είναι ίσες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα όρια.

η) «Περιοχή ελιγμών Υδατοδρομίου»: Υδάτινη περιοχή του Υδατοδρομίου, οποιουδήποτε σχήματος, εντός του οποίου δύναται να ορίζεται, σε συνάρτησή της με τη μορφολογία της ευρύτερης χερσαίας και υδάτινης περιοχής και των επιχειρησιακών επιδόσεων του αεροσκάφους αναφοράς, τουλάχιστον ένα ορθογώνιο διαστάσεων τέτοιων, ώστε να επιτρέπεται η ασφαλής προσθαλάσωση, αποθαλάσωση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών. Η περιοχή ελιγμών ορίζεται είτε από τις συντεταγμένες του κέντρου του κύκλου είτε από τις γεωγραφικές συντεταγμένες του σχήματος της περιοχής ελιγμών και δεν περιλαμβάνει τους χώρους ελλιμενισμού των αεροσκαφών.

θ) «Υδάτινο πεδίο»: Η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκάφους, που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων.

ι) «Φορέας Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένα»: Ο κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης λιμένα.

ια) «Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου»: Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η διοίκηση,

διαχείριση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, όπως επίσης και ευθύνη για το συντονισμό και την ασφάλεια των τυχόν δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν εντός των ορίων του υδατοδρομίου.

Επιπλέον :

1. Οι διατάξεις εφαρμόζονται σε όλα τα υδατοδρόμια, στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις δημόσιων αερομεταφορών από το Δημόσιο, από οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου ή δεύτερου βαθμού, από νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, από ενώσεις προσώπων, καθώς και από φυσικά πρόσωπα.

2. Δεν επιτρέπεται η λειτουργία υδατοδρομίου ή η χρήση υδάτινου πεδίου σε θαλάσσια περιοχή:

α) που έχει οριστεί ως αγκυροβόλιο πλοίων ή χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτόν,

β) εάν από αυτήν προκαλούνται κίνδυνοι στη ναυσιπλοΐα και αντικειμενικές δυσχέρειες στη λειτουργία λιμένων ή λιμενικών εγκαταστάσεων. Αγκυροβόλια πλοίων μπορεί να χρησιμοποιούνται σε έκτακτες περιπτώσεις για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, εφόσον δεν υπάρχουν σε αυτά αγκυροβολημένα πλοία, κατόπιν σχετικής εγκρίσεως από τον αρμόδιο Φορέα και σύμφωνης γνώμης της τοπικής Λιμενικής Αρχής,

γ) όπου διεξάγονται συχνά ασκήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων,

δ) όπου οι συνήθως επικρατούσες καιρικές συνθήκες, όπως προκύπτει από στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, είναι δυσμενείς και δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος, ανώτερο των δύο (2) μέτρων.

3. Επιτρέπεται η πραγματοποίηση απευθείας πτήσεων προς και από χώρες που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Σένγκεν (Schengen), εφόσον έχει διασφαλιστεί η δυνατότητα της διενέργειας των κατά νόμο προβλεπόμενων ελέγχων και τηρούνται απαρέγκλιτα τα διαλαμβανόμενα στο οικείο Πρόγραμμα Ασφαλείας του υδατοδρομίου. Πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν πραγματοποιούνται μέσω Διεθνούς Αερολιμένα ή Αερολιμένα ή Λιμένα χαρακτηρισμένων κατά περίπτωση ως νομοθετημένου σημείου εισόδου-εξόδου για τη διενέργεια των κατά νόμο απαιτούμενων ελέγχων, εκτός εάν το υδατοδρόμιο έχει

οριστεί ως σημείο εισόδου-εξόδου με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και μετά από σχετική αίτηση του Φορέα Λειτουργίας Υδατοδρομίου.

4. Η λειτουργία των υδατοδρομίων και η χρήση των υδάτινων πεδίων επιτρέπεται μόνο κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

5. Δεν απαιτείται άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου για την προσθαλάσσωση και αποθαλάσσωση αεροσκαφών επί υδάτινων πεδίων.

Επιπροσθέτως είναι δυνατή η χρηματοδότηση μέρους ή όλων των επιμέρους ενεργειών για την κατασκευή, οργάνωση και λειτουργία υδατοδρομίου από ιδιωτικούς ή/και δημόσιους, εθνικούς ή/και κοινοτικούς πόρους, κατά τις διατάξεις της κείμενης εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας. Η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 1 του ν. 3894/2010 (Α'204), όπως ισχύει. Η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

6. Προκειμένου να χορηγηθεί άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου σε εταιρεία περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.), ομόρρυθμη ή ετερόρρυθμη εταιρεία ή ιδιωτική κεφαλαιουχική εταιρεία (Ι.Κ.Ε.),

Υπηρεσία αδειοδότησης υδατοδρομίων σύμφωνα με το άρθρο 37 είναι :

1. Αρμόδια υπηρεσία για την υποβολή των αιτήσεων, για την κίνηση της προβλεπόμενης διαδικασίας και τελικώς για την έκδοση της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ορίζεται η Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού, Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων (Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.) του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. είναι αρμόδια ιδίως για:

α) την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών που αποτελούν τον τεχνικό φάκελο, όπως αναφέρονται στο άρθρο 39 του παρόντος,

β) τη διαβίβαση αντίγραφου της αίτησης και των δικαιολογητικών, συμπεριλαμβανομένων των Εγχειριδίων Υδατοδρομίου, στα συναρμόδια Υπουργεία και στις αρμόδιες υπηρεσίες, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 40 του παρόντος,

γ) τη συγκέντρωση των απαντήσεων των συναρμόδιων Υπουργείων,

δ) την εξέταση της πληρότητας του τεχνικού φακέλου και τη συμπλήρωση των αναγκαίων δικαιολογητικών από τον ενδιαφερόμενο σε περίπτωση που ο φάκελος δεν είναι πλήρης,

ε) τον προγραμματισμό και την πραγματοποίηση τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των υδατοδρομίων,

στ) την ενημέρωση του ενδιαφερόμενου σε τακτά χρονικά διαστήματα ως προς το στάδιο στο οποίο βρίσκονται οι σχετικές διαδικασίες, καθώς και για τους λόγους τυχόν καθυστέρησης ή αδυναμίας παροχής άδειας.

Αίτηση για χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ο ενδιαφερόμενος υποβάλει σχετική αίτηση στη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει σε έντυπη και σε ηλεκτρονική μορφή τα κάτωθι δικαιολογητικά:

α) Πλήρη στοιχεία του ενδιαφερόμενου. Σε περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, συνυποβάλλεται κατάλογος των εγγράφων νομιμοποίησης αυτού (σύσταση, καταστατικό, τροποποιήσεις αυτού, μέχρι και την ημερομηνία υποβολής της αίτησης), τα οποία αναζητούνται αυτεπάγγελτα από τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α., εφόσον διατίθενται σε Φ.Ε.Κ. ή στο Γ.Ε.ΜΗ..

β) Επικυρωμένο αντίγραφο της υποβληθείσας στην αρμόδια φορολογική Αρχή, δήλωσης έναρξης εργασιών ή δήλωσης μεταβολής εργασιών επιτηδεύματος, με αντικείμενο τη λειτουργία υδατοδρομίου.

γ) Ορισμός νομίμου εκπροσώπου ή αντικλήτου. Ο υπεύθυνος κατά νόμο είναι αστικώς και ποινικώς υπεύθυνος για πράξεις και παραλείψεις που βαρύνουν την ένωση προσώπων.

δ) Ναυτικό Χάρτη, της μεγαλύτερης δυνατής κλίμακας της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού (Υ.Υ./Π.Ν.), επί του οποίου πρέπει να αποτυπώνεται

ευδιάκριτα η υδάτινη επιφάνεια την οποία επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ως υδατοδρόμιο ο αιτών, η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου, τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς επίσης και εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα), όπως επίσης και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ./Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή. Ο εν λόγω Χάρτης υποβάλλεται σε επτά (7) αντίτυπα και σε ηλεκτρονική μορφή. Αντίστοιχοι χάρτες υποβάλλονται προκειμένου και για υδατοδρόμιο επί λίμνης σε τέσσερα (4) αντίτυπα και σε ηλεκτρονική μορφή.

ε) Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:5.000 και 1:50.000, Χάρτη της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (Γ.Υ.Σ.), επί των οποίων πρέπει να αποτυπώνεται η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου και η περιοχή γύρω από αυτήν σε ακτίνα 2.500 μέτρων, με ισοϋψείς ανά ένα μέτρο. Κάθε αναφορά στις (γεωγραφικές) συντεταγμένες της περιοχής ελιγμών πρέπει να γίνεται στο σύστημα W.G.S.-84 σε τουλάχιστον τρία (3) αντίτυπα και σε ηλεκτρονική μορφή.

στ) Απόφαση του Φορέα Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Λιμένα ή του κατά νόμο αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου ως υδατοδρομίου εντός της ζώνης λιμένα ή αντίστοιχη απόφαση του αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου αιγιαλού ή/και συνεχόμενου ή παρακείμενου του αιγιαλού θαλάσσιου χώρου εκτός ζώνης λιμένα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κείμενη νομοθεσία.

ζ) Σε λιμάνια όπου δεν υπάρχει καθορισμένη Χ.Ζ.Λ., έγγραφη σύμβαση παραχώρησης του χώρου για τη λειτουργία υδατοδρομίου από τον κατά νόμο δικαιούμενο προς τον αιτούντα, με λεπτομερή περιγραφή των γεωγραφικών συντεταγμένων των ορίων του χώρου του υδατοδρομίου.

η) Ασφαλιστική κάλυψη σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του παρόντος.

θ) Επιχειρηματικό σχέδιο για την κατασκευή, οργάνωση και λειτουργία του υδατοδρομίου, με περιγραφή, μεταξύ άλλων, των επιδιωκόμενων στόχων, των αναγκαίων μέσων, τις δυνατότητες ανάπτυξης και προβλέψεις χρήσης σε ετήσια βάση, τον προσδιορισμό του συνολικού κόστους και τον τρόπο χρηματοδότησης των

επιμέρους δράσεων και εκτίμηση των χρηματοοικονομικών ροών σε βάθος τριετίας, υπογεγραμμένο από το νόμιμο εκπρόσωπο του υδατοδρομίου.

2. Τα ανωτέρω δικαιολογητικά συντάσσονται στην ελληνική γλώσσα. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί στην αλλοδαπή συνοδεύονται από επίσημη μετάφραση της Μεταφραστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών ή από δικηγόρο, στην ελληνική γλώσσα. Εάν σε κάποια χώρα δεν εκδίδονται τα οριζόμενα από το άρθρο αυτό δικαιολογητικά ή αυτά δεν καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις, αντικαθίστανται από υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος, με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής από Δημόσια Αρχή.

3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνονται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α.. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της ΥΠΑ με τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.). Μετά την έγκρισή τους, τροποποιούνται:

α) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν σε θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια.

β) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών κατόπιν αιτήματος του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, εντός τριμήνου από της υποβολής του.

γ) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.

4. Για την εξέταση αιτήματος έκδοσης άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το χρηματικό ύψος του οποίου ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια (2.500) ευρώ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται ύστερα απόεισήγηση της Δ. Π.Σ. Α. Α. Α., δύναται να τροποποιείται το ως άνω χρηματικό ύψος του παραβόλου.

5. Η Δ. Π.Σ. Α. Α. Α. ορίζει έναν υπάλληλο που παραμένει υπεύθυνος για το συνολικό χειρισμό του φακέλου αίτησης, το συντονισμό και τη διαχείριση της διαδικασίας χορήγησης άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου.

## Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων - Έκδοση αδειών σύμφωνα με το άρθρο 39

1. Με την υποβολή της αίτησης, του τεχνικού φακέλου και του αποδεικτικού καταβολής του παραβόλου, η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α., διαβιβάζει εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών αντίγραφο του φακέλου στις ακόλουθες δημόσιες υπηρεσίες:

α) Στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.) και στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.), προκειμένου να εξετάσουν τυχόν και καθ' οιονδήποτε τρόπο επίδραση στις επιχειρησιακές λειτουργίες του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας ή άλλων παραμέτρων της Εθνικής Αμυνας.

β) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, προκειμένου να εξετάσουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, ναυτικής ασφάλειας και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, καθώς και το υποβληθέν Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης του υδατοδρομίου.

γ) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προκειμένου να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμού των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων/ δραστηριοτήτων με εγκεκριμένα Γενικά Προγραμματικά Σχέδια (master plan) αλλά και γενικότερα τη συμβατότητά τους με τη λειτουργία του λιμένα.

δ) Στις αρμόδιες Διευθύνσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), προκειμένου να ορίσουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου, να χωροθετήσουν το διάδρομο, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων και να εξετάσουν τα υποβληθέντα εγχειρίδια του υδατοδρομίου.

ε) Στη Διεύθυνση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας.

2. Οι Υπηρεσίες της παραγράφου 1 του παρόντος, κατόπιν εξέτασης του φακέλου επί των θεμάτων της αρμοδιότητάς τους, αποστέλλουν εντός προθεσμίας είκοσι πέντε (25) εργάσιμων ημερών στη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. και, στην περίπτωση που το έργο δεν έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά, στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του υδατοδρομίου αιτιολογημένη γνωμοδότηση

αποδοχής ή απόρριψης του φακέλου, με την οποία δύνανται να υποβάλουν υποδείξεις και περιορισμούς στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

3. α) Με βάση τις αιτιολογημένες γνωμοδοτήσεις αποδοχής ή απόρριψης του φακέλου των Υπηρεσιών της παραγράφου 1 του παρόντος, η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από το πέρας της προθεσμίας της παραγράφου 2 χορηγεί βεβαίωση αποδοχής του φακέλου ή απορρίπτει αιτιολογημένα το φάκελο και ενημερώνει σχετικά τον ενδιαφερόμενο και την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή, στην περίπτωση που το έργο δεν έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά. Σε περίπτωση απόρριψης, η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή διακόπτει την αξιολόγηση της Μ.Π.Ε. και την επιστρέφει στον ενδιαφερόμενο.

β) Στην περίπτωση που έχουν υποβληθεί υποδείξεις ή περιορισμοί, η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. ενημερώνει άμεσα τον αιτούντα, ο οποίος δύναται να επανυποβάλει το/-α στοι- χείο/-α του φακέλου που χρήζει/-ουν επικαιροποίησης ή τροποποίησης. Σε συνέχεια αυτού, ακολουθείται εκ νέου και με τις ίδιες χρονικές προθεσμίες η διαδικασία του παρόντος άρθρου.

4. Η άπρακτη παρέλευση οποιασδήποτε από τις ανωτέρω προθεσμίες αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα που καταλογίζεται στον αρμόδιο υπάλληλο και επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στον Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ., που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007 (Α' 26).

5. Σε περίπτωση που το υδατοδρόμιο δεν έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά, παράλληλα με τη διαδικασία αξιολόγησης του φακέλου προωθείται και η διαδικασία αξιολόγησης της Μ. Π. Ε. για έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο). Για τη λειτουργία υδατοδρομίου σε λιμένα που διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., ο ενδιαφερόμενος, μέσω του φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα, υποβάλει αίτηση για τροποποίηση της Α.Ε.Π.Ο. του λιμένα, προκειμένου να ενσωματωθούν σε αυτήν οι όροι, οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις για την κατασκευή και λειτουργία του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 4014/2011.

Για τη λειτουργία υδατοδρομίου σε λιμένα που δεν διαθέτει Α.Ε.Π.Ο. σε ισχύ:



α) Εφόσον ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου και του λιμένα είναι το ίδιο νομικό πρόσωπο θα πρέπει να υποβάλλεται Μ.Π.Ε. για το σύνολο του λιμένα και του υδατοδρομίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4014/2011 και της υ. α. 1958/2012, όπως εκάστοτε ισχύουν.

β) Εφόσον ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου είναι διαφορετικό νομικό ή φυσικό πρόσωπο από το φορέα διοίκησης,

λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα δύναται να υποβληθεί από το φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου ξεχωριστή Μ.Π.Ε. μόνο για τη δραστηριότητα του υδατοδρομίου υπό την προϋπόθεση της έγγραφης σύμφωνης γνώμης του φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα για μη ουσιαστική εμπλοκή και παρακώλυση της λειτουργίας του λιμένα από τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Στις περιπτώσεις αυτές δεν ισχύει η παρατήρηση της τελευταίας στήλης του α.α. 25 της ομάδας 1 της υ.α. 1958/2012.

6. α) Για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας, ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται να ικανοποιεί τις απαιτήσεις εξοπλισμού του άρθρου 42, ώστε το υδατοδρόμιο να είναι έτοιμο προς λειτουργία και να πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος, και ενημερώνει για τα ανωτέρω εγγράφως με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο την Επιτροπή Υδατοδρομίων του άρθρου 40, η οποία προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου εντός προθεσμίας είκοσι (20) εργάσιμων ημερών.

β) Αν διαπιστωθεί με την επιθεώρηση ότι: αα) το υδατοδρόμιο πληροί όλες τις κατά νόμο προϋποθέσεις, η Επιτροπή ενημερώνει τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. η οποία και εισηγείται εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών τη σχετική Απόφαση της παραγράφου 1 του άρθρου 36 για έκδοση άδειας λειτουργίας,

γ) Ο ενδιαφερόμενος μπορεί να ζητήσει νέα επιθεώρηση, μετά την ολοκλήρωση διορθωτικών παρεμβάσεων επί των ευρημάτων της αρνητικής διοικητικής πράξης. Κατά την κατάθεση αίτησης διεξαγωγής νέας επιθεώρησης και για το παραδεκτό αυτής καταβάλλεται ποσό παραβόλου, το οποίο καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου, το χρηματικό ύψος του οποίου ανέρχεται σε πεντακόσια (500) ευρώ. Με την υποβολή του αιτήματος, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας,

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Δ.Π.Σ.Α.Α.Α., μπορεί να τροποποιείται το ως άνω χρηματικό ύψος του παραβόλου.

7. Κατά την ως άνω επιθεώρηση ελέγχεται ιδίως:

α) Η τήρηση των προβλεπομένων Εγχειριδίων Υδατοδρομίου.

β) Η υποδομή σε εγκαταστάσεις, εξοπλισμό ασφαλείας και κατάλληλο προσωπικό για τη διασφάλιση της εφαρμογής των προβλεπόμενων διαδικασιών ασφαλείας που περιγράφονται στο Πρόγραμμα Ασφαλείας του υδατοδρομίου.

γ) Η ισχύς όλων των απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων για τη λειτουργία και τυχόν κατασκευή των χειρσαίων εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου.

δ) Η ύπαρξη και άρτια λειτουργική κατάσταση του προβλεπόμενου στο άρθρο 39 εξοπλισμού.

8. Με την έκδοση της Απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 36 επιτρέπεται η έναρξη πτήσεων από και προς το αδειοδοτηθέν υδατοδρόμιο. Ο ενδιαφερόμενος ενημερώνει τη Δ. Π.Σ. Α. Α. Α. για την έναρξη πτήσεων.

9. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου είναι αόριστης διάρκειας και τελεί υπό την αίρεση της επιτυχούς διεξαγωγής επιθεώρησης κατά τη διαδικασία του άρθρου 51 από την Επιτροπή του άρθρου 40. Η αόριστη διάρκεια της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν απαλλάσσει τον ενδιαφερόμενο από την υποχρέωση αμελλητί ανανέωσης επιμέρους πιστοποιητικών μεμικρότερη χρονική διάρκεια ισχύος, τα οποία πρέπει πάντα να διατηρούνται σε ισχύ, καθώς και κάθε μεταβολή στο πρόσωπο του δικαιούχου ή στα στοιχεία του υδατοδρομίου. Κάθε αρμόδια υπηρεσία οφείλει να ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση τη Δ. Π.Σ.Α. Α. Α. για την ανανέωση επιμέρους πιστοποιητικών, ώστε να επικαιροποιείται ο φάκελος της άδειας λειτουργίας κάθε υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 40** Επιτροπή Υδατοδρομίων

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται στη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. Επιτροπή Υδατοδρομίων, στην οποία μετέχουν:

- α) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υ.Π.Α.,
- β) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υ. Π. Α.,
- γ) ένας (1) Αξιωματικός της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και κατά προτίμηση της κατά τόπον αρμόδιας Διεύθυνσης Ασφαλείας,
- δ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Την Επιτροπή επικουρεί ένας (1) υπάλληλος της Δ. Π.Σ. Α. Α. Α. του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος εκτελεί και χρέη υπευθύνου για την οργάνωση και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.

2. Έργο της Επιτροπής είναι ο έλεγχος και η επιθεώρηση των υδατοδρομιών, καθώς και κάθε άλλη αρμοδιότητα όπως αυτή προκύπτει από τις κείμενες διατάξεις.

3. Με την απόφαση της παραγράφου 1 ρυθμίζεται επιπλέον κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής, τη συγκρότηση, την αναπλήρωση των μελών της, τη θητεία, τις αρμοδιότητες, τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων και επιθεωρήσεων, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

4. Για τη συμμετοχή των μελών στην Επιτροπή Υδατοδρομιών δεν προβλέπεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση.

#### **Άρθρο 41** Μεταβίβαση άδειας - παραχώρηση εκμετάλλευσης

1. Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να μεταβιβάσει την άδεια σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36. Για κάθε μεταβίβαση απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν εισήγησης της Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.. Σε κάθε περίπτωση, το ανάδοχο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οφείλει να πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36 του παρόντος νόμου, η δε μεταβίβαση της άδειας σε αυτό συντελείται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής νέας αίτησης παροχής άδειας, κατά τα άρθρα 38 και 39 του παρόντος νόμου.

2. Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να παραχωρήσει, σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36, τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, παραμένοντας υπεύθυνος έναντι των Αρχών και υπόχρεος για την τήρηση όλων των όρων που προβλέπονται από το παρόν και την άδεια, καθώς και για την ενημέρωση των εμπλεκόμενων αρχών με τη γνωστοποίηση σε αυτές των στοιχείων του νέου εκμεταλλευτή - διαχειριστή.

#### **Άρθρο 42** Υποχρεώσεις φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου είναι υποχρεωμένος να:

- α) Εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, και να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιοδήποτε αεροσκάφος.
- β) Ακολουθεί τις υποδείξεις των αεροπορικών και λιμενικών αρχών και να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση τυχόν ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις ασφαλείας.
- γ) Ενημερώνει και να τροποποιεί τα Εγχειρίδια Υδατοδρομίου, με υπόδειξη των αρμόδιων κατά περίπτωση υπηρεσιών.
- δ) Εποπτεύει με κατάλληλα μέσα την υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου και να διατηρεί την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών ύδατος ελεύθερη από κάθε εμπόδιο. Ειδικά, το υδατοδρόμιο πρέπει να διαπλέεται με μέριμνα του Φορέα Λειτουργίας Υδατοδρομίου του, κάθε ημέρα πριν την πρώτη προσθαλάσσωση ή αποθαλάσσωση για την απομάκρυνση αντικειμένων που συνιστούν κίνδυνο για την κίνηση των αεροσκαφών.
- ε) Τηρεί και να παρέχει στην Υ. Π. Α., στην αρμόδια λιμενική αρχή και σε άλλες αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες κατόπιν έγγραφης πράξης των τελευταίων, λεπτομερή στοιχεία αεροπορικής κίνησης, καθώς και αναλυτικά στοιχεία αναφορικά με τα εξυπηρετούμενα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες, το φορτίο και το

ταχυδρομείο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Οι αρμόδιες υπηρεσίες ενημερώνουν τον Φορέα Λειτουργίας Υδατοδρομίου για τα απαιτούμενα από τη νομοθεσία έντυπα, τα οποία υποβάλλονται πριν την έναρξη της πτήσης, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής τους.

στ) Διακόπτει τη λειτουργία του υδατοδρομίου και να μην επιτρέπει τη χρησιμοποίησή του, σε περίπτωση που διαπιστώσει την ύπαρξη κινδύνου για την ασφάλεια των πτήσεων ή στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η παροχή όλων των απαραίτητων υπηρεσιών, μέσων, προσωπικού και εξοπλισμού για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου, ενημερώνοντας άμεσα και με κάθε πρόσφορο μέσο την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.), τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ. Π. Α. και την Επιτροπή Αναφοράς Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.), καθώς και την αρμόδια Λιμενική Αρχή για το πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε. Το υδατοδρόμιο μπορεί να επαναλειτουργήσει, αφού διαπιστωθεί η αποδεδειγμένη άρση των προβλημάτων που επέβαλαν τη διακοπή λειτουργίας του. Τόσο για την ανωτέρω διακοπή λειτουργίας όσο και για την επαναλειτουργία, ενημερώνονται η Υ.Π.Α. και η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και η αρμόδια Λιμενική Αρχή για την έκδοση των σχετικών οδηγιών.

ζ) Ενημερώνει άμεσα και με κάθε πρόσφορο μέσο την Ε.Δ.Α.Α.Π., τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., την Ε. Α. Π. Α. και την αρμόδια Λιμενική Αρχή για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν.

η) Αποστέλλει στην Υ. Π. Α. όλες τις προβλεπόμενες αεροναυτικές πληροφορίες, για τη δημοσίευσή τους στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (Α.Ι.Ρ. - GREECE), καθώς και στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για την έκδοση σχετικής οδηγίας.

θ) Συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς όρους.

ι) Μεριμνά για τη συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί.

ια) Παρέχει τις υπηρεσίες του εφαρμόζοντας τις διατάξεις της κείμενης εσωτερικής και κοινοτικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού.

α) Οι πτήσεις πραγματοποιούνται υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας και υπό μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC), με την προϋπόθεση ότι τα αναχωρούντα αεροσκάφη έχουν υποβάλλει το προβλεπόμενο από τους κανονισμούς σχέδιο πτήσης. Αμέσως μετά την προσθαλάσωση κλείνουν το σχέδιο πτήσης, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος. Η παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης από την αποθαλάσωση του αεροσκάφους μέχρι την προσθαλάσωσή του ασκείται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Υ.Π. Α. και διέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία που αφορά στην Πολιτική Αεροπορία.

β) Στην περίπτωση που το υδατοδρόμιο βρίσκεται εντός Τερματικής Περιοχής (TMA) ή Ζώνης Ελέγχου (CTR) αεροδρομίου της Επικράτειας τότε:

αα) Το αεροσκάφος, πριν από την είσοδό του στην Τερματική Περιοχή ή Ζώνη Ελέγχου, έρχεται σε επικοινωνία με τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την εξασφάλιση της σχετικής προς τούτο αδείας και τη λήψη πληροφοριών και οδηγιών για την εντός αυτής πτήση του.

ββ) Πριν από την αναχώρηση λαμβάνει τη σχετική προς τούτο έγκριση από τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας της αντίστοιχης Τερματικής Περιοχής ή Ζώνης Ελέγχου, καθώς και τις σχετικές πληροφορίες για τη διαδρομή που θα πρέπει να ακολουθήσει.

γγ) Οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας του αντίστοιχου αεροδρομίου είναι υπεύθυνες για την παροχή πληροφοριών πτήσης μόνο σε σχέση με την υπάρχουσα εντός της Τερματικής Περιοχής ή Ζώνης Ελέγχου γνωστής εναέριας κυκλοφορίας και όχι σε σχέση με τα πλωτά μέσα, τα οποία ενδεχομένως επιχειρούν στην περιοχή του υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 44** Κίνηση στην επιφάνεια του ύδατος και επικοινωνίες

Η κίνηση του αεροσκάφους στην επιφάνεια του ύδατος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των Δ. Κ. Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων.

Οι τηλεπικοινωνίες μεταξύ του κυβερνήτη του αεροσκάφους και της αντίστοιχης κατά περίπτωση αρχής ή υπηρεσίας πραγματοποιούνται μέσω αμφίδρομης

ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακό-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - VHF).

#### **Άρθρο 45** Απαγορεύσεις - περιορισμοί

1. Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται χωρίς την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής ή της Υ.Π.Α. στην περίπτωση λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη:

α) Η ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

β) Η αγκυροβόληση πλοίων και κάθε είδους πλωτών μέσων.

γ) Η αλιεία και η πόντιση αλιευτικών εργαλείων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από την περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

2. Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται η κολύμβηση και κάθε είδους υποβρύχια δραστηριότητα.

#### **Άρθρο 46** Ασφάλιση

1. Ο υπεύθυνος λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας υποχρεούται να καλύπτει με ιδιωτική ασφάλιση αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στον ΕΟΧ τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ιδίου και των προστηθέντων του για βλάβες ή ζημιές σε τρίτους από τη λειτουργία αυτού. Τα ελάχιστα επιμέρους και συνολικά ασφαλιστικά ποσά, καθώς και το εύρος των υποχρεωτικώς καλυπτόμενων κινδύνων καθορίζονται στην άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου.

2. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 2912/2001 (Α' 94), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής: «Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος συνδεδεμένου με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος, εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ., στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και στέλεχος της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.) που συστάθηκε με το ν. 4033/2011 (Α'264), το οποίο ορίζεται με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου.»

#### **Άρθρο 47** Τιμολόγια υπηρεσιών υδατοδρομίων

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζει τα τιμολόγια των παρεχόμενων από αυτόν υπηρεσιών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζονται τα κατώτατα και ανώτατα όρια του ύψους των τιμολογίων αυτών. Για τον καθορισμό των τιμών παροχής υπηρεσιών κάθε υδατοδρομίου, όπως και των κατώτατων και ανώτατων ορίων αυτών που ορίζονται με την κοινή υπουργική απόφαση, λαμβάνονται ιδίως υπόψη ο αριθμός των επιβατών, το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου και ταχυδρομείου, καθώς και τα φυσικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών.

#### **Άρθρο 48** Τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου

Για κάθε αναχωρούντα επιβάτη από υδατοδρόμιο καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου τέλος ίσο με το πέντε τοις εκατό (5%) του καθαρού ναύλου που αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Το ίδιο ποσό καταβάλλεται για κάθε επιβάτη και στην περίπτωση ολικής ναύλωσης αεροσκάφους, ανεξάρτητα από το ποσό που καταβλήθηκε. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται οι υπόχρεοι απόδοσης του τέλους, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, τυχόν απαλλαγές εκ του τέλους, καθώς και οι κυρώσεις εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη αποδόσεως του τέλους.

#### **Άρθρο 49** Πτυχία και άδειες

3. Για τη διακυβέρνηση αεροσκάφους ύδατος πέραν του προβλεπόμενου έγκυρου πτυχίου ή έγκυρης άδειας, απαιτείται και η ικανότητα σε τάξη αεροσκάφους ύδατος. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Υ. Π. Α., καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία, καθώς και ο φορέας πιστοποίησης της ικανότητας αυτής.

#### **Άρθρο 50** Εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα



Ο εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα γίνεται: α) είτε από εγκαταστάσεις καυσίμων στα υδατοδρόμια, οι προδιαγραφές των οποίων, καθώς και οι αντίστοιχες διαδικασίες εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα, καθορίζονται με απόφαση του Διοικητή της Υ. Π. Α. και με την τήρηση των κανονισμών πυρασφάλειας και ανεφοδιασμού αεροσκαφών και των σχετικών διατάξεων των κανονισμών λιμένων,

β) είτε με κινητά μέσα αποθήκευσης από πιστοποιημένη εταιρεία ανεφοδιασμού αεροσκαφών ή με ευθύνη του χειριστή κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως ο υπ' αριθ. Δ3/Γ/12041/2861/3.6.2011 Κανονισμός Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια της Υ.Π.Α. (Β' 1109), με μέριμνα και δαπάνες του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, τηρουμένων των τελωνειακών διατάξεων, των κανονισμών πυρασφάλειας και ανεφοδιασμού αεροσκαφών της Υ. Π. Α. και των κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος και των σχετικών διατάξεων των κανονισμών λιμένων.

#### **Άρθρο 51** Επιθεωρήσεις υδατοδρομίων

1. Η Επιτροπή Υδατοδρομίων προβαίνει σε τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις των υδατοδρομίων προς διαπίστωση της τήρησης των όρων λειτουργίας και ασφάλειάς τους. Η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. καταρτίζει το μήνα Δεκέμβριο κάθε έτους το πρόγραμμα τακτικών επιθεωρήσεων για την Επιτροπή Υδατοδρομίων, με κριτήρια επιχειρησιακής σκοπιμότητας και γεωγραφικής αντιπροσωπευτικότητας του δικτύου μεταφορών. Πέραν των επιθεωρήσεων που διενεργεί η Επιτροπή Υδατοδρομίων, η αρμόδια Διεύθυνση της Υ. Π. Α. διατηρεί αυτοτελώς το δικαίωμα άσκησης δραστηριοτήτων παρακολούθησης συμμόρφωσης στις απαιτήσεις ασφαλείας από έκνομες ενέργειες στο πλαίσιο των προβλεπόμενων στο Εθνικό Πρόγραμμα Ποιοτικού Ελέγχου της Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Ο φορέας της άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου υποχρεούται να παρέχει κάθε πληροφορία και διευκόλυνση στο έργο της Επιτροπής. Σε περίπτωση μη τήρησης των ως άνω όρων, επιβάλλονται με απόφαση της Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. οι προβλεπόμενες στον παρόντα νόμο κυρώσεις, κατόπιν εισήγησης της Επιτροπής.

3. Ο φορέας της άδειας λειτουργίας, σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας υδατοδρομίου, ενημερώνει προηγουμένως εγγράφως τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. τουλάχιστον

είκοσι πέντε (25) εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παύσης της λειτουργίας.

#### **Άρθρο 52** Αναστολή και ανάκληση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

Η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή μπορεί να αναστέλλεται, ύστερα από εισήγηση της Υ. Π. Α., με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου και η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου σε λίμνη μπορεί να αναστέλλεται, ύστερα από εισήγηση της Υ. Π. Α., με μόνη την απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για χρονικό διάστημα είκοσι πέντε (25) εργάσιμων ημερών, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν παραβιάζονται οι διατάξεις του άρθρου 36,

β) όταν παραβιάζονται οι διατάξεις του άρθρου 42, πλην εκείνων που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας, οπότε στην περίπτωση αυτή η άδεια λειτουργίας ανακαλείται άμεσα με αντίστοιχη απόφαση. Μετά την παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας και εφόσον δεν έχει εκλείψει ο λόγος που οδήγησε στην αναστολή, η άδεια λειτουργίας σε θαλάσσια περιοχή ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου και η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου σε λίμνη ανακαλείται με μόνη την απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου και η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου σε λίμνη ανακαλείται με μόνη την απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στην περίπτωση υποβολής σχετικής έγγραφης αίτησης από τον αδειούχο προς τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.3. Σε κάθε περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου πρέπει να ενημερώνονται πάραυτα η Υ.Π.Α., καθώς και οι εμπλεκόμενες Αστυνομικές, Λιμενικές, Πυροσβεστικές ή άλλες Αρχές.

## **Άρθρο 53** Κυρώσεις

1. Κάθε παράβαση των όρων λειτουργίας υδατοδρομίου και των από τις οικείες διατάξεις καθοριζόμενων θεμάτων Αερολιμενικού Ελέγχου, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, Ασφάλειας Πτήσεων και Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, Δημόσιας Ασφάλειας, Τελωνειακού και Δασμολογικού Ελέγχου και Εθνικής Άμυνας, καθώς και κάθε μη σύννομη ενέργεια του υδατοδρομίου επιφέρει τις νόμιμες κυρώσεις και βαρύνει απευθείας και αποκλειστικά τον φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου ή τον αερομεταφορέα ή τον χειριστή του αεροσκάφους κατά περίπτωση παράβασης. Σε βάρος του παραβάτη επιβάλλεται, ανεξαρτήτως τυχόν συντρέχουσας αστικής, ποινικής ή διοικητικής ευθύνης, πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου από πεντακόσια (500) έως εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ, καθώς και προσωρινή ή οριστική αφαίρεση της άδειας υδατοδρομίου, ανάλογα με το είδος της παράβασης και τις δυσμενείς συνέπειες που προκλήθηκαν. Σε περίπτωση υποτροπής εντός του ίδιου ημερολογιακού έτους, τα ανωτέρω πρόστιμα μπορεί να προσαυξάνονται στο διπλάσιο και πάντως όχι πέραν του ανώτατου ποσού και η προσωρινή αφαίρεση της άδειας να καθίσταται οριστική. Το πρόστιμο επιβάλλεται κατά περίπτωση με απόφαση του Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.. Τα όρια του προστίμου μπορούν να τροποποιούνται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.. Σε περιπτώσεις παραβίασης της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κυρώσεις επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 55/1998, όπως ισχύει. Τα πρόστιμα επιβάλλονται σωρευτικά με άλλα πρόστιμα, διοικητικές ή άλλες κυρώσεις που προβλέπονται από άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

2. Κατά της απόφασης επιβολής προστίμου, επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού πρωτοδικείου μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης επιβολής του.

3. Τα πρόσωπα που έχουν τη διακυβέρνηση πλοίων που διαπλέουν ή κινούνται πλησίον υδατοδρομίου, καθώς και όποιος δεν τηρεί τις καθοριζόμενες απαγορεύσεις ή δεν συμμορφώνεται με τις καθοριζόμενες υποχρεώσεις ή περιορισμούς δραστηριοτήτων, ανεξάρτητα από τις συντρέχουσες ποινικές ή αστικές ευθύνες, υπόκεινται και στις κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, όπως κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

## **Άρθρο 54** Υδάτινα πεδία

1. Επιτρέπεται η χρήση υδάτινων πεδίων υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Τηρούνται απολύτως οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 1650/1986 (Α' 160) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου.

β) Το αεροσκάφος δεν προέρχεται ή κατευθύνεται απευθείας εκτός ελληνικής επικράτειας.

γ) Η πτήση να εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

δ) Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει τη Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, τουλάχιστον δύο (2) ώρες πριν την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της και η Λιμενική Αρχή έχει καθορίσει επακριβώς την περιοχή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες Υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη θαλάσσια περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή δύναται να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης.

ε) Υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακό-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου λιμενάρχη ή εν τη απουσία του, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας.

στ) Κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών.

ζ) Κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα

τηρώντας τις διατάξεις του Δ. Κ. Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων.

η) Υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου κατάλληλη υποδομή ή πλωτό σκάφος για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους υποχρεούται να διενεργεί τις προβλεπόμενες διαδικασίες σχετικά με τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών, αποσκευών και φορτίου.

θ) Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους γνωστοποιεί άμεσα στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.

2. Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι (6) ζεύγη, ήτοι προσθαλάσωση και αποθαλάσωση, κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας.

3. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη Διαθέσιμη Απόσταση Προσθαλάσωσης ή Αποθαλάσωσης, τις θέσεις και το ύψος τυχόν εμποδίων στο υδάτινο πεδίο, καθώς και στις γειτονικές επιφάνειες, και να λαμβάνει κάθε πρόνοια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.

4. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλεύόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπαίτιοι, κατά το λόγο και το βαθμό των αρμοδιοτήτων τους:

α) για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου,

β) για οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα) για παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα Εναέριας Κυκλοφορίας και Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, Ασφάλειας Πτήσεων, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου, Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και για κάθε άλλη μη σύννομη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζομένων των κυρώσεων του άρθρου 54 του παρόντος.

**Άρθρο 55** Προσωρινή απαγόρευση λειτουργίας υδατοδρομίου ή υδάτινου πεδίου

Ο κατά τόπον αρμόδιος Λιμενάρχης δύναται να απαγορεύσει χρήση του υδατοδρομίου ή του υδάτινου πεδίου σε περιπτώσεις όπου, λόγω ιδιαίτερων και απρόβλεπτων συνθηκών που έχουν προκύψει προσωρινώς, διαπιστώνεται κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα και την αεροπλοΐα επί ύδατος, για όσο διάστημα διαρκούν οι συνθήκες αυτές.

#### **Άρθρο 57** Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι κάτοχοι προσωρινών αδειών λειτουργίας αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, μπορούν να υποβάλουν στη Δ. Π.Σ. Α. Α. Α. αίτηση για μετατροπή της προσωρινής άδειας σε άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου αόριστης διάρκειας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου αόριστης διάρκειας εκ μετατροπής χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
2. Στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου το υδατοδρόμιο λειτουργεί νόμιμα με βάση την προσωρινή άδεια λειτουργίας μέχρι την έκδοση της υπουργικής απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.
3. Στην περίπτωση που δεν υποβληθεί αίτηση εντός της ανωτέρω προθεσμίας ή απορριφθεί η σχετική αίτηση, η προσωρινή άδεια λειτουργίας παύει να ισχύει με το πέρας της ημερομηνίας λήξης της.

## **2.5 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ**

### **2.5.1 AIR SEA LINES**

Το πράσινο φως για την έλευση των πρώτων υδροπλάνων είχε ανάψει το 2003, ενώ τον Σεπτέμβριο του 2004 η εταιρεία ελληνοκαναδικών συμφερόντων Air SeaLines ξεκίνησε δρομολόγια συνδέοντας την Κέρκυρα με τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, τα Γιάννενα, το Πρίντεζι και την Πάτρα για ένα διάστημα. Για μικρότερη χρονική περίοδο τα υδροπλάνα πραγματοποίησαν δρομολόγια και από το Λαύριο προς την Ιο, την Πάτμο και την Κάλυμνο<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> <http://www.forkeratea.com>

Η AirSeaLines άρχισε τις πτήσεις της στην Ελλάδα τον Σεπτέμβριο του 2004 και μέχρι τα τέλη του 2008 πραγματοποίησε περίπου 18.500 πτήσεις, μεταφέροντας 180.000 επιβάτες.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα για την εταιρεία παρέμενε η δημιουργία κατάλληλης βάσης στην Αττική. Η παραχώρηση έπειτα από πολλές διαφωνίες τμήματος του λιμανιού του Λαυρίου για τη δημιουργία υδατοδρομίου αποδείχθηκε ασύμφορη για πολλούς λόγους. Η πρόσβαση των επιβατών στο Λαύριο απαιτούσε πολύ χρόνο και κόστιζε ακριβά, ενώ και το υδατοδρόμιο όταν επικρατούσαν μελέτεια δεν ήταν κατάλληλο (ασφαλές) για την εκτέλεση πτήσεων.

Οι σχεδιασμοί της εταιρείας για τη δημιουργία βάσης στην περιοχή μεταξύ του Φλοίσβου και του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ), που θεωρείται ιδανικός χώρος για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων και επιβατών, σκόνταφταν συνεχώς σε διάφορες υπηρεσίες του Δημοσίου (Ολυμπιακά Ακίνητα, Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, Πολεμικό Ναυτικό κ.λπ.). Ωστόσο, δεν είναι λίγοι εκείνοι που εξακολουθούν να πιστεύουν ότι πίσω από το άβατο του Φλοίσβου για τα υδροπλάνα κρύβονταν διάφορα επιχειρηματικά – ναυτιλιακά συμφέροντα που εκμεταλλεύονται τις γραμμές του Αιγαίου με γρήγορα πλοία.

## **ΠΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ**

Λειτουργία: 2004 έως 2008. Συνολική επένδυση: Περίπου 25 εκατ. €. Πάνω από 10.000 πτήσεις, περισσότεροι από 180.000 επιβάτες. Στόλος: 4 υδροπλάνα 19 θέσεων.

### **2.5.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ (WATER AIRPORTS)**

Η “Ελληνικά Υδατοδρόμια” είναι η ηγέτιδα εταιρεία στο χώρο της αδειοδότησης και λειτουργίας υδατοδρομίων, χάρη στο ανθρώπινο δυναμικό της που αποτελείται από τους πιο έμπειρους και αποτελεσματικούς επαγγελματίες στους τομείς των υδατοδρομίων και των υδροπλάνων στην Ελλάδα<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> <http://www.waterairports.com/staff#>

Η εταιρεία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» μετά την ψήφιση του Νόμου 4146/13 και με σκοπό την δημιουργία ενός βιώσιμου και λειτουργικού συγκοινωνιακού δικτύου υδροπλάνων έχει ήδη αναλάβει την Αδειοδότηση των κάτωθι Υδατοδρομίων:

- 1) Υδατοδρόμιο Κέρκυρας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 2) Υδατοδρόμιο Παξών (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 3) Υδατοδρόμιο Ερείκουσας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 4) Υδατοδρόμιο Οθωνών (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 5) Υδατοδρόμιο Πάτρας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Πάτρας)
- 6) Υδατοδρόμιο Ρεθύμνου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρεθύμνου)
- 7) Υδατοδρόμιο Λαυρίου (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου)
- 8) Υδατοδρόμιο Ηρακλείου (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου)
- 9) Υδατοδρόμιο Χερσονήσου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χερσονήσου)
- 10) Υδατοδρόμιο Χανίων (ιδιοκτησίας του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων)
- 11) Υδατοδρόμιο Λίμνης Βεγορίτιδας (ιδιοκτησίας Δήμου Αμυνταίου)
- 12) Υδατοδρόμιο Αγ. Μαρίνας – Ραφήνας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας)
- 13) Υδατοδρόμιο Σίφνου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σίφνου)
- 14) Υδατοδρόμιο Πόρου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πόρου)

Σε διαδικασία αδειοδότησης βρίσκεται η εταιρεία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» με στόχο τη λειτουργία υδατοδρομίων σε Κέρκυρα, **Λαύριο** και Πάτρα, ενώ σύντομα θα κατατεθούν οι σχετικοί φάκελοι για τα υδατοδρόμια σε Παξούς, Ερεικούσσα, Οθωνούς και Κρήτη (Ρέθυμνο, Χανιά, Ηράκλειο). Στόχος είναι οι πρώτες πτήσεις να πραγματοποιηθούν τον Μάιο. «Πέραν των γραφειοκρατικών διαδικασιών που συνέβαλαν στην καθυστέρηση, αποφασίσαμε να ξεκινήσουμε τις πτήσεις τον Μάιο αντί του Φεβρουαρίου που είχε αρχικώς προγραμματισθεί, καθώς κρίθηκε ότι εμπορικά η άνοιξη μας ευνοεί», εξηγεί στην «Καθημερινή» ο πρόεδρος της εταιρείας «Ελληνικά Υδατοδρόμια», Τάσος Γκόβας.

Από την πλευρά της, η αεροπορική εταιρεία «K2 Smart Jets» που συνεργάζεται με την εταιρεία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» είναι στις τελικές διαπραγματεύσεις με канаδική εταιρεία για την απόκτηση δύο υδροπλάνων. Το πρώτο αναμένεται να έρθει



στη χώρα τον Μάρτιο, ώστε να ολοκληρωθούν οι σχετικές διαδικασίες στην ΥΠΑ, να προχωρήσουν στην εκπαίδευση οι πιλότοι και να πραγματοποιηθούν και οι πρώτες δοκιμαστικές πτήσεις.

Η “K2 SmartJets” για την εξυπηρέτηση των επιβατών των πτήσεων με υδροπλάνα θα χρησιμοποιήσει Καναδικής κατασκευής Υδροπλάνα τύπου “Twin Otter” DHC-6 .Ο συγκεκριμένος τύπος θεωρείται ως ένα από τα καλύτερα υδροπλάνα στον κόσμο. Το “Twin Otter” χρησιμοποιείται σε μέρη όπου απαιτούνται μικρά, ανθεκτικά Υδροπλάνα για διάφορους σκοπούς. Είναι ένα δικινητήριο, υψηλοπτερυγο turbo ελικοφόρο πτητικό μέσο, ικανό να μεταφέρει μέχρι 19 επιβάτες γεγονός που το καθιστά ιδανική επιλογή για τη λειτουργία του στα ελληνικά ύδατα. Η “K2 SmartJets”, για την πτητική εκμετάλλευση και την συντήρηση των Υδροπλάνων της, θα χρησιμοποιήσει πεπειραμένους Καναδούς πιλότους και μηχανικούς οι οποίοι θα πλαισιωθούν από Έλληνες συναδέλφους τους που διαθέτουν σημαντική εμπειρία στην λειτουργία των Υδροπλάνων και μάλιστα εντός της Ελληνικής επικράτειας.

Τα στελέχη της «Ελληνικά Υδατοδρόμια» (χειριστές υδροπλάνων, μηχανικοί υδροπλάνων, υπεύθυνοι λειτουργίας υδατοδρομίων, υπεύθυνοι Διοίκησης) διαθέτουν πολυετή και άκρως εξειδικευμένη κατάρτιση, δεδομένου ότι αποτέλεσαν την υπεύθυνη ομάδα εργασίας που κατασκεύασε, αδειοδότησε και λειτούργησε τα 12 πρώτα υδατοδρόμια στην Ελλάδα, από τα έτη 2004 έως και 2008.

Η εταιρεία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» αναλαμβάνει όλες τις διαδικασίες, όπως αυτές ορίζονται από το νόμο 4146/13, για την απόκτηση της Άδειας ενός υδατοδρομίου. Αρχής γενομένης από την εκπόνηση πλήρους Τεχνικού Φακέλου μέχρι την διεκπεραίωση όλων των ελέγχων που διενεργούνται από τις αρμόδιες Δημόσιες Υπηρεσίες για την τελική χορήγηση της Άδειας και την στελέχωση του υδατοδρομίου με το κατάλληλο προσωπικό για την εύρυθμη λειτουργία του.

Η εταιρεία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» μετά την ψήφιση του Νόμου 4146/13, έχει ήδη αναλάβει την Αδειοδότηση 14 Υδατοδρομίων. Σύντομα θα επεκτείνει τις δραστηριότητες της και σε άλλες νησιωτικές, παραλίμιες και παράκτιες περιοχές της χώρας αναλαμβάνοντας την αδειοδότηση Υδατοδρομίων σε περαιτέρω στρατηγικά σημεία. Με στόχο να καλύψει 18 προορισμούς στην ελληνική επικράτεια η εταιρία Υδροπλάνα Ελλάδας Α.Ε (HELLENIC SEAPLANES S.A) στοχεύει να μπει

δυναμικά στον χώρο των υδατοδιαδρομών μετά τις τελευταίες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο. Με εισιτήριο, όπως σημειώνει σε σχετική ανακοίνωση, που αντιστοιχεί σε αυτό των καραβιών (χωρίς να διευκρινίζει ωστόσο αν είναι των συμβατικών ή ταχυπλόων) η εταιρία σχεδιάζει να συνδέσει την Αττική (μητροπολιτικό υδατοδρόμιο), με τα Κύθηρα, τη Νάξο, την Πάρο, την Κάρπαθο, τη Σητεία και τη Σκιάθο, τη Ρόδο με την Κω, την Αστυπάλαια και τη Λέρο, την Κω με την Αστυπάλαια και τη Λέρο, την Κέρκυρα, με τη Ζάκυνθο και τέλος το Άκτιο με την Κεφαλονιά και τη Ζάκυνθο. «Η εταιρεία μας η οποία έχει εξασφαλίσει μεγάλο επενδυτικό κεφάλαιο από επενδυτικό κολοσσό του εξωτερικού, ξεκινά με βάση την εξασφάλιση λειτουργίας όσο περισσότερων Υδατοδρομιών μπορούμε (100 αδειοδοτημένα για το 2013) με άξονα για την ανάπτυξη δικτύου Υδατοδρομιών σε όλη την Ελλάδα» τονίζει σε ανακοίνωσή της Υδροπλάνα Ελλάδας Α.Ε

Όπως σημειώνει «έχει ήδη συσταθεί ομάδα εμπειρογνομόνων για την μελέτη και υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου καθώς και την αδειοδότηση υδατοδρομιών σε όλη την Ελλάδα. Είναι αποδεδειγμένο πως ένα τέτοιο εγχείρημα θα λειτουργήσει ευεργετικά για την άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων νησιωτικών μας περιοχών, την σύσφιξη των σχέσεων των τοπικών κοινωνιών με τον κυρίως εθνικό κορμό της χώρας και την εμπορική και κοινωνική ανάπτυξη νησιών και τόπων του ευρύτερου Ελληνικού χώρου, που σήμερα δικαιολογημένα αισθάνονται στο περιθώριο»

Παράγοντες της εταιρείας Υδροπλάνα Ελλάδας Α.Ε θεωρούν ότι το μέγεθος της αγοράς για τακτικές πτήσεις υδροπλάνων στην Ευρώπη είναι πολλές φορές ίδιο ή και μεγαλύτερο από αυτό της Βόρειας Αμερικής και ακόμη πολύ μεγαλύτερο από ότι στις Μαλδίβες ή οποιαδήποτε άλλη χώρα έχει υδροπλάνα και λειτουργούν σήμερα. Εκτιμούν, δε, ότι την επόμενη δεκαετία, η Ευρώπη θα απορροφήσει πάνω από € 1.500.000.000 σε αμφίβια αεροσκάφη και ότι η ετήσια αγορά για τις πωλήσεις εισιτηρίων για τις τακτικές και μόνο είναι πάνω από 1,0 δισ. € ετησίως.

Καθώς η Ελλάδα έχει περίπου 300 κατοικημένα νησιά και νησίδες εκ των οποίων μόνο 27 έχουν αεροδρόμια, με πολλά από αυτά τα αεροδρόμια να είναι με ΣΑΠ διαδρόμους (Σύντομης Απογείωσης και Προσγείωσης)- και κάποια από αυτά να λειτουργούν εποχικά τα περιθώρια είναι μεγάλα. Άλλωστε σύμφωνα με την εταιρία οι

νησιώτικοι πληθυσμοί μπορεί να αυξηθούν ανάλογα με την εποχή και μερικές φορές πέραν του 600% του πληθυσμού που κατοικεί ετησίως.

Το πλαίσιο

Οι πτήσεις θα μπορούν να πραγματοποιούνται τόσο, προς κάθε άλλο αδειοδοτημένο Υδατοδρόμιο, όσο και προς χερσαία αεροδρόμια με την χρήση αμφίβιων υδροπλάνων. Επίσης θα επιτρέπεται να πραγματοποιούνται έκτακτες πτήσεις (charter flights) προς υδάτινα πεδία για τα οποία σημειωτέον δεν απαιτείται Αδειοδότηση. Επίσης με το νέο νόμο, ιδιώτες, εταιρίες, δήμοι, περιφέρειες, ενώσεις προσώπων, αλλά και το Δημόσιο θα μπορούν να δημιουργούν και να λειτουργούν υδατοδρόμια σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Η εταιρία σκοπύει να χρησιμοποιήσει τα αεροπλάνα Twin Otter Series 400, καναδικής κατασκευής και χωρητικότητας 19 θέσεων. 600 από αυτά πετούν ακόμα καθώς το 1988 σταμάτησε η παραγωγή τους.

## **2.6 ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ**

Πάνω από 30 υδατοδρόμια βρίσκονται σε τροχιά υλοποίησης και αναμένεται να είναι έτοιμα μέσα στους επόμενους μήνες σε νησιά των Κυκλάδων, του Ιονίου, του βορείου Αιγαίου, διάφορες παραλιακές περιοχές της χώρας, αλλά και σε λίμνες<sup>15</sup>. Σύμφωνα με το Ethnos.gr η κατασκευή των υδατοδρομίων βρίσκεται στη φάση της αδειοδότησης και πολλά από αυτά αναμένεται να είναι έτοιμα την Άνοιξη του 2015. Όπως αναφέρει η ίδια πηγή η εταιρεία «Υδροπλάνα Ελλάδας Α.Ε.» έχει ξεκινήσει διαδικασίες για την κατασκευή 15 υδατοδρομίων, μεταξύ άλλων στα εξής νησιά:

- Τήνο
- Σκόπελο
- Αλόνησο
- Σκύρο
- Ζάκυνθο

Στις εξής παράλιες περιοχές:

- Βόλο
- Αμφιλοχία

---

<sup>15</sup> www.ethnos.gr

Παράλληλα, προχωρά τις διαδικασίες δημιουργίας υδατοδρομίων στις εξής λίμνες:

- Τριγωνίδα στο Αγρίνιο
- Παμβώτιδα στα Ιωάννινα
- Καϊάφα στην Ζαχάρω Ηλείας
- Πολυφύτου στην Κοζάνη
- Κερκίνη στις Σέρρες
- Μεγάλη Πρέσπα στη Φλώρινα

Παράλληλα, στο παιχνίδι για τη δημιουργία υδατοδρομίου μπαίνουν και τα εξής νησιά και παράλιες περιοχές:

- Σάμος
- Πάτμος
- Πάρος
- Ιθάκη
- Μεσολόγγι
- Καλαμάτα

Την άνοιξη του 2015 αναμένεται να λειτουργήσει το πρώτο ελληνικό υδατοδρόμιο στην Κέρκυρα, προκειμένου να υποδεχτεί τουρίστες την πασχαλινή περίοδο. «Κλειδί» για τη λειτουργία του θα αποτελέσει η αδειοδότηση και άλλων υδατοδρομίων στην ευρύτερη περιοχή.

## **2.7 ΑΝΤΙΦΑΣΕΙΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΑΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ**

Ένα από αυτά τα καταστροφικά μέτρα για τα πόλη του Λαυρίου ήταν η κατάργηση της Δ.Ο.Υ. της πόλης, μίας Δ.Ο.Υ. σ'ένα από τα λιμάνια της χώρας, η οποία εξυπηρετούσε χιλιάδες κατοίκους, όχι μόνο της πόλης τού Λαυρίου, αλλά και των παραπλήσιων περιοχών και Δήμων, όπως και των πιο κοντινών νησιών. Εμφανώς πρόκειται για μια αντιαναπτυξιακή ενέργεια<sup>16</sup>.

Ενώ καταργήθηκε η Δ.Ο.Υ. Λαυρίου προωθήθηκε κ δημιουργία του υδατοδρομίου μια επένδυση, η οποία θα συμβάλλει στην ανάπτυξη της περιοχής, υπό την αυστηρή, όμως, προϋπόθεση, ότι θα υλοποιηθεί σε ορθές βάσεις, όπως είναι η προστασία τού

---

<sup>16</sup> Εφημερίδα ΑΤΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ τεύχος 118

φυσικού (θαλάσσιου) περιβάλλοντος, η ασφάλεια των πτήσεων και των επιβατών, αλλά και η συνδυασμένη προστασία και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και τού εξαιρετικού φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, ώστε να προσελκύσει ποιοτικός τουρισμός και να αναβαθμιστεί η ποιότητα της ζωής των κατοίκων της Λαυρεωτικής. Αυτονόητο, επίσης, είναι, ότι πρέπει να επαναλειτουργήσει στο Λαύριο η αντίστοιχη Δ.Ο.Υ για την εξυπηρέτηση των εταιρειών καθώς και τον πολιτών.

## **2.8 ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΛΩΝ**

Τα τέλη οριστικοποιήθηκαν με την έκδοση της ΚΥΑ πριν από λίγες ημέρες, και προβλέπεται ότι το τέλος προσθαλάσσεως υπολογίζεται σύμφωνα με το μέγιστο βάρος αποθαλάσσεως του υδροπλάνου και κυμαίνεται από 5 έως 15 ευρώ ανά προσθαλάσσεως. Προβλέπεται η δυνατότητα έκπτωσης έως και 50% στα τέλη κατά την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου έως την 31η Μαρτίου<sup>17</sup>.

Το τέλος παραμονής (ελλιμενισμού) υπολογίζεται με βάση το μέγιστο βάρος αποθαλάσσεως υδροπλάνου και με τον αριθμό των ωρών παραμονής του υδροπλάνου στο υδατοδρόμιο. Κυμαίνεται από 0,2 έως 0,6 ευρώ/ώρα παραμονής.

Το τέλος υπηρεσιών εξυπηρέτησης πτήσεων αντιστοιχεί σε παροχή βασικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των πτήσεων (π.χ. καθοδήγηση από σκάφος, πρόσδεση, μέσα επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών, φορτοεκφόρτωση αποσκευών, έλεγχος εισιτηρίων, αποσκευών, επιβατών, καθαρισμός υδροπλάνου κ.λπ.) και τα ανώτατα/κατώτατα όριά του καθορίζονται από 20 έως 100 ευρώ για την πρώτη πτήση, ενώ για τις επόμενες πτήσεις ο φορέας έχει τη δυνατότητα να παρέχει έκπτωση ανάλογα με τον συνολικό αριθμό των πτήσεων.

Μόλις πριν από λίγες ημέρες εκδόθηκε η κοινή υπουργική απόφαση (ΚΥΑ) που ορίζει τα τέλη προσθαλάσσεως, παραμονής (ελλιμενισμού) και υπηρεσιών εξυπηρέτησης πτήσεων. Εκπρόσωποι του κλάδου επισημαίνουν ότι ο νόμος ψηφίστηκε τον περασμένο Απρίλιο και η έκδοση της συγκεκριμένης ΚΥΑ εκκρεμούσε. Η άγνοια των ενδιαφερόμενων εταιρειών για το ακριβές πλαίσιο

---

<sup>17</sup> [www.oll.gr](http://www.oll.gr)

τιμολόγησης (των τελών) δεν τους επέτρεπε να εκπονήσουν πλήρη επιχειρησιακά σχέδια. Στην απόφαση που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 50/Β/15.1.2014) επισημαίνεται ότι ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου, δηλαδή οι εταιρείες υδατοδρομίων, καθορίζουν τα τιμολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τις εταιρείες λειτουργίας (υδροπλάνων).

Ωστόσο τα τέλη που ορίζονται από την ΚΥΑ εισπράττονται από τον φορέα διαχείρισης υδατοδρομίου και κοινοποιούνται στη Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων του υπουργείου Υποδομών, την Εποπτική Αρχή Τελών Αεροδρομίων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και την αρμόδια διεύθυνση του υπουργείου Οικονομικών.

Στο μεταξύ, εκκρεμεί η έκδοση ακόμη δύο ΚΥΑ, η μία εκ των οποίων μάλιστα είναι απαραίτητη για την αδειοδότηση των υδατοδρομίων. Η απόφαση αφορά τη σύσταση της επιτροπής υδατοδρομίων που πραγματοποιεί τις αυτοψίες στα υδατοδρόμια και εισηγείται υπέρ ή κατά της έκδοσης σχετικής άδειας. Η δεύτερη ΚΥΑ αφορά τον καθορισμό της διαδικασίας απόδοσης του 5% επί της τιμής του εισιτηρίου που ορίζεται υπέρ του Δημοσίου, όπως προβλέπει ο σχετικός νόμος.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> :**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Πόλο έλξης για πολλές εταιρείες αποτελεί πλέον το λιμάνι του Λαυρίου, καθώς ο νέος υπερσύγχρονος σταθμός της ακτοπλοΐας, τα νέα λιμενικά έργα που έχουν ολοκληρωθεί και αναπτύσσονται στην περιοχή, η κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», η εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό και η επικείμενη επέκταση του προαστιακού, έχουν προσδώσει εξωστρεφή χαρακτηριστικά που ως στόχο έχουν τη δημιουργία περισσότερων παροχών στο λιμάνι, αλλά και οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής .

### **3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ**

Η Λαυρεωτική εκτείνεται στα νοτιανατολικά της Αττικής. Η περιοχή παρουσιάζει ίχνη κατοίκησης ήδη από τη Νεολιθική περίοδο, καθώς πάντα προσήλκυε τους ανθρώπους το πλούσιο μεταλλοφόρο υπέδαφός της. <sup>18</sup>Πιθανότατα η ίδια η ονομασία "Λαύριο" προέρχεται από το υπέδαφος αυτό, από τη λέξη "λαύρα" ή "λαύρη" που σημαίνει στενωπός, λιθόστρωτη οδός και, κατά τον Όμηρο, διάδρομος, πάροδος. Από την αρχαιότητα, οπότε διακόπηκε η εκμετάλλευση των μεταλλείων, μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα δεν υπάρχουν σημαντικά δείγματα κατοίκησης. Στην πραγματικότητα, η πόλη του Λαυρίου είναι μία σύγχρονη πόλη, η οποία ιδρύθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα από τους Ευρωπαίους εκμεταλλευτές των μεταλλείων. Σήμερα στο Λαύριο κατοικούν γύρω στις 10.000-11.000 ανθρώπους, ενώ το καλοκαίρι ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής αυξάνεται σημαντικά λόγω των εξοχικών κατοικιών. Μέχρι πριν από μία 20ετία το Λαύριο ήταν μια αμιγώς βιομηχανική πόλη, με πληθυσμό που ξεπερνούσε τους 20.000 κατοίκους. Κάθε σημείο της Λαυρεωτικής, είτε εντός της πόλης του Λαυρίου είτε εκτός, έχει να μας πει κάτι σημαντικό για τη ελληνική βιομηχανική και αρχιτεκτονική εξέλιξη: μια επίσκεψη στο Λαύριο μοιάζει με επιμορφωτικό σεμινάριο για την πολιτιστική εξέλιξη των Ελλήνων από την αρχαιότητα έως σήμερα.

---

<sup>18</sup> Αριστεΐδη Γ. Κανατούρη 2014, «Το Λαύριο», Βιβλιοθήκη των μελετών Λαυρίου



#### 7.Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ

Στην αρχαιότητα η ονομασία Λαύριο αφορούσε γενικότερα τη μεταλλευτική περιοχή της Λαυρεωτικής, αλλά είχε και ειδικότερη σημασία αφού περιέγραφε και το αρχαίο Αττικό χωριό που βρισκόταν στην θέση της σημερινής πόλης. Για το Λαύριο έχουν αναφέρει πολλοί αρχαίοι συγγραφείς μεταξύ των οποίων, κατά αλφαβητική σειρά, οι: Αισχίνης, Αισχύλος, Αριστοτέλης, Αριστοφάνης, Δημοσθένης, Διόδωρος, Σικελιώτης, Θουκυδίδης, Λυσίας, Ξενοφών, Πλίνιος, Πολύαινος, Στράβων κ.α

Η μεταλλευτική δραστηριότητα στην περιοχή του Λαυρίου και στον γειτονικό Θορικό ξεκίνησε πριν το 3.000π.Χ. Η εκμετάλλευση των μεταλλείων συνεχίστηκε αδιάπαυστα μέχρι και τον 6ο αιώνα π.χ. οπότε και αναφέρεται συστηματική και εντατική εκμετάλλευση των αργυρομολυβδούχων μεταλλευμάτων. Από τις αρχές του 6ου αιώνα π.Χ. η Αθήνα, χρησιμοποιώντας Άργυρο από τα μεταλλεία Λαυρίου, έκοψε ασημένια νομίσματα, τις περίφημες "λαυρεωτικές γλαύκες". Την εποχή του Πεισίστρατου δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην εκμετάλλευση των μεταλλείων και τα έσοδα διατέθηκαν για δημόσια έργα. Με τις μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη που πραγματοποιήθηκαν μετά την πτώση της τυραννίδας τα μεταλλεία κρατικοποιήθηκαν. Μετά την μάχη του Μαραθώνα,



ο Θεμιστοκλής έπεισε τους Αθηναίους να διαθέσουν το εισόδημα που προερχόταν από τα ορυχεία για την κατασκευή πλοίων. Έτσι, θέσπισε την θεμελίωση του Αθηναϊκού πολεμικού ναυτικού και κατέστησε δυνατή την νίκη στην ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Τα ορυχεία ή μεταλλεία Λαυρίου, τα οποία ανήκαν στο κράτος, και στα οποία εξορυσσόταν άργυρος, δίνονταν για την αξιοποίησή τους σε «εργολάβους» για έναν συγκεκριμένο σταθερό ποσό και ένα μέρος της εργασίας. Οι σκλάβοι μισθώνονταν αποκλειστικά. Σημαντικό γεγονός στην ιστορία του Λαυρίου ήταν η επανάσταση των δούλων της Λαυρεωτικής, το 413 π.Χ., κατά τη διάρκεια της Σπαρτιατικής κατάληψης της Δεκελείας. Στο διάστημα αυτό οι Αθηναίοι αναγκάστηκαν να κόψουν χάλκινα νομίσματα.

Η εκμετάλλευση των ορυχείων διατηρήθηκε μέχρι τον 2ο αιώνα π.Χ. οπότε και εγκαταλείφθηκαν. Ο Πausanίας που πέρασε από την περιοχή τον 2ο αιώνα μ.Χ. αναφέρεται για αυτά σαν κάτι από το παρελθόν.

Ο αρχαίος τρόπος εξόρυξης του μεταλλεύματος πραγματοποιείτο με την διάνοιξη στοών και φρεάτων. Η επεξεργασία του μεταλλεύματος γινόταν με εμπλουτισμό σε επίπεδα και κυκλικά (ελικοειδή) "πλυντήρια", ενώ ακολουθούσε η εκκαμίνευση σε κτιστούς φούρνους. Λόγω μεγάλης έλλειψης νερού, κατασκευάζονταν δεξαμενές στις οποίες συνέλεγαν το νερό της βροχής. Στοές, πηγάδια, δεξαμενές νερού, φούρνοι, ίχνη από κατοικίες κοιλώματα και άλλες εγκαταστάσεις σώζονται σε δεκάδες σημεία της Λαυρεωτικής, ορατές ακόμη και σήμερα.

### **Σύγχρονη εποχή**

Η μεταλλουργική δραστηριότητα επανεκκίνησε στην περιοχή της Λαυρεωτικής το 1864 όταν η εταιρεία Γαλλο -Ιταλικών συμφερόντων Roux-Serpieri-Fressynet & C.E που ίδρυσε ο Ιταλός Τζιανπατίστα Σερπιέρι, εξασφάλισε από την ελληνική πολιτεία το δικαίωμα της εκμετάλλευσης των εκβολάδων και της ανακαμίνευσης των αρχαίων σκοριών που βρισκόντουσαν διάσπαρτες στην περιοχή. Η εταιρεία εξαγοράστηκε από την «Εταιρεία των Μεταλλουργιών Λαυρίου» (Ελληνική εταιρεία) που ίδρυσε ο Ανδρέας Συγγρός το 1873, μετά από συνεννόηση με την ελληνική κυβέρνηση, ώστε να λυθεί η διαμάχη του ελληνικού κράτους με την γαλλοϊταλική εταιρεία, ένα ζήτημα που έμεινε γνωστό ως Λαυρεωτικά ή Λαυρεωτικό Ζήτημα. Τα επόμενα χρόνια δραστηριοποιήθηκαν στην περιοχή κυρίως η Ελληνική Εταιρεία και η Γαλλική

Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου (Compagnie Française des Mines du Laurium) με σκοπό την εξόρυξη μολύβδου, μαγνησίου, καδμίου, Ψευδαργύρου και Άργυρου. Η Γαλλική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου που αποτελεί και την μακροβιότερη μεταλλευτική-μεταλλουργική βιομηχανία της Ελλάδας, λειτούργησε μέχρι το 1992. Το εργοστάσιο της εταιρείας στον Κυπριανό του Λαυρίου, μετά τη διακοπή λειτουργίας του αγοράστηκε από το Ελληνικό δημόσιο και παραχωρήθηκε στο τότε Υπουργείο Πολιτισμού που το κήρυξε στο σύνολο του διατηρητέο μνημείο. Στη συνέχεια παραχωρήθηκε στο ΕΜΠ το οποίο ίδρυσε το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου.

Η ανάπτυξη της περιοχής μετά το 1864 ήταν ραγδαία και άρχισε σταδιακά να οικίζεται η νέα πόλη του Λαυρίου. Μεγάλος αριθμός ελλήνων εργατών προσελκύνθηκε στην περιοχή όχι μόνο από τα Μεσόγεια, αλλά και από τις Κυκλάδες (Μήλος, Σαντορίνη), την Κρήτη, την Λακωνία, την Εύβοια, την Βοιωτία, την Φωκίδα και πολλών ξένων εργατών από την Καρθαγένη της Ισπανίας, την Μάλτα. Ο πληθυσμός της πόλης του Λαυρίου ξεπέρασε τους 10.000 κατοίκους στις αρχές του 20ου αιώνα. Σύμφωνα με την απογραφή του 1907 η πόλη είχε 10.007 κατοίκους. Αρχικά το Λαύριο ονομαζόταν Εργαστήρια (η ονομασία αυτή συναντάται ήδη από την αρχαιότητα) και ανήκε διοικητικά στον δήμο Λαυρίου (έτος ίδρυσης 1835), έδρα του οποίου ήταν η Κερατέα. Το 1890 το Λαύριο (αναφερόμενο ακόμα ως Εργαστήρια) ορίστηκε έδρα του νεοσύστατου δήμου Σουνιέων, ο οποίος μετονομάστηκε ένα χρόνο αργότερα σε δήμο Λαυρεωτικής, ο οποίος συνεχίζει τη λειτουργία του μέχρι σήμερα. Με βάση την διοικητική μεταρρύθμιση της χώρας (Πρόγραμμα "Καλλικράτης"), την 1/1/2011 ο δήμος Λαυρεωτικής ενώθηκε με τον δήμο Κερατέας και την Κοινότητα Αγ. Κωνσταντίνου (γνωστή ως Καμάριζα).

Η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής είχε σημαντικές περιβαλλοντικές συνέπειες για την περιοχή, τον 19ο και 20ο αιώνα. Λόγω της παντελούς έλλειψης μέτρων για το περιβάλλον, επήλθε μια μαζική περιβαλλοντική καταστροφή, της οποίας τα αποτελέσματα και οι συνέπειες είναι ορατές ακόμα και σήμερα. Στα παράλια της πόλης στοιβάζονται εκατομμύρια τόνοι επεξεργασμένου υλικού και υπάρχει εκτενής συσσώρευση βαρέων στοιχείων (π.χ. αρσενικού) στο έδαφος, τα οποία απαγορεύουν την καλλιέργεια της γης.

## **Η σύγχρονη πόλη**

Η πόλη του Λαυρίου, κτισμένη εξ ολοκλήρου από την αρχή από το 1865, με βάση άρτιο ρυμοτομικό σχέδιο, κοσμείται με μεγάλες πλατείες, άλση, ελεύθερους χώρους και πλήθος σημαντικών νεοκλασικών κτηρίων. Χαρακτηριστικό είναι το πλήθος των φοινίκων που κοσμεί τις λεωφόρους, τις πλατείες και προπάντων το φημισμένο άλσος του Κυπριανού γνωστό στους γηγενείς ως "Περιβολάκια", τώρα ως "Φοινικόδασος". Αξιοθέατα είναι αρκετά νεοκλασικά κτήρια, όπως τα γραφεία της πρώτης μεταλλευτικής εταιρείας στο λιμάνι που σήμερα στεγάζουν το Δημαρχείο, το κτήριο του παλαιού Δημαρχείου (τώρα ΚΕΠ και Ιστορικό Αρχείο), το κτήριο του συλλόγου των Φιλομούσων (τώρα Πολιτιστικό Κέντρο), το κτήριο του παλαιού Α΄ Δημοτικού Σχολείου, το κτήριο της "Ευτέρπης" που στέγαζε την ομόνυμη Φιλαρμονική, η Ψαραγορά, καθώς και πολλά άλλα ιδιωτικά κτήρια. Αξιόλογοι είναι και οι ναοί της, καθώς και τα αναστυλωμένα ιστορικά βιομηχανικά κτήρια που σήμερα στεγάζουν κυρίως πολιτιστικές δραστηριότητες, όπως το Μηχανουργείο και το Χυτήριο της Εταιρείας των Μεταλλουργείων Λαυρίου και φυσικά το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου (ΤΠΠΑ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου που στεγάζεται στις εγκαταστάσεις της άλλοτε κραταιάς Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (Compagnie Française des Mines du Laurium).

## **Συνοικίες**

- Θορικό
- Καβοδόκανο
- Κυπριανός (Παλαιός και Νέος)
- Σαντορινεϊκά ή Θηραϊκά
- Πράσινη Αλεπού
- Αγ. Παρασκευή
- Νυκτοχώρι
- Νεάπολη
- Σπανιόλικα
- Πάνορμος
- Εργατικές κατοικίες Λαυρίου

- Πουνταζέζα
- Κάτω Ποσειδωνία ή Λιμάνι Πασσά
- Αγ. Γεράσιμος
- Αγριλέζα
- Κάτω Σούνιον
- Λεγραινά

### Ιστορικά στοιχεία πληθυσμού

Τα στοιχεία πληθυσμού αναφέρονται στο Λαύριο και όχι στο Δ.Δ. Λαυρεωτικής<sup>19</sup>.

Έτος	Πληθυσμός
<b>1907</b>	10.007
<b>1981</b>	10.124
<b>1991</b>	8.846
<b>2001</b>	8.558

8.ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

### Υπηρεσίες, Εκπαίδευση

Στο Λαύριο εδρεύουν πολλές υπηρεσίες μεταξύ των οποίων Αστυνομικό τμήμα, Λιμεναρχείο, Πυροσβεστικός σταθμός, Τελωνείο, Δασαρχείο, ΙΚΑ, Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου, Πλοηγικός Σταθμός, Παράρτημα Οίκου Ναύτου, Τμήμα Ασφαλείας, Τμήμα αλλοδαπών, ΚΕΠ, Κέντρο Υγείας, Στρατόπεδο προσφύγων, Υποθηκοφυλακείο, Ταχυδρομείο, 4 υποκαταστήματα τραπεζών (Alpha Bank, Εθνική Τράπεζα, Eurobank και Τράπεζα Πειραιώς), καθώς επίσης και πολλά μαγαζιά κάθε είδους. Επίσης στη πόλη υπάρχουν 2 νηπιαγωγεία, 4 δημοτικά σχολεία, ένα ειδικό Δημοτικό Σχολείο, 2 Γυμνάσια, ένα Τεχνικό Λύκειο και ένα Γενικό Λύκειο.

### Μουσεία

Η πόλη του Λαυρίου σήμερα κοσμείται με το Αρχαιολογικό Μουσείο Λαυρίου το οποίο ιδρύθηκε το 1984 από την Εταιρεία Μελετών Λαυρεωτικής, ενώ στις

<sup>19</sup> [www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)

κηρυγμένες εγκαταστάσεις της πρώην Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου, σημερινό «Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου» πρόκειται να εγκατασταθεί το "Μουσείο Μεταλλείας-Μεταλλουργίας Λαυρίου" ιδιοκτησίας του Υπουργείου Πολιτισμού.

### **Εκκλησιαστική Οργάνωση**

Εκκλησιαστικά το Λαύριο υπάγεται στην Ιερά Μητρόπολη Μεσογαίας και Λαυρεωτικής, η οποία ίδρυσε (2014) Πνευματικό κέντρο και Επισκοπείο στην πόλη.

Ενορίες

- Ορθόδοξες (4): Αγίας Παρασκευής, Αγίου Ανδρέα, Ευαγγελίστριας και Αγίου Ιωάννου Ρώσου
- Καθολική (1): Αγίας Βαρβάρας

### **Μνημεία και Φυσικό Κάλλος**

Η ευρύτερη περιοχή του Λαυρίου έχει πλήθος σημαντικών αρχαιολογικών μνημείων, όπως

- Στο Σούνιο: ο περίφημος Ναός του Ποσειδώνος και τα ερείπια του Ναού της Σουνιάδος Αθηνάς στο ακρωτήριο Σούνιο, η αρχαία αγορά στη θέση Λιμάνι Πασσά ή Ποσειδωνία, κ.ά.
- Στον Θορικό: το αρχαίο Θέατρο, οι μεταλλευτικές στοές και εγκαταστάσεις και οι θολωτοί τάφοι
- Στον Εθνικό Δρυμό Σουνίου: οι εγκαταστάσεις των αρχαίων μεταλλικών πλυντηρίων, μεταλλευτικές στοές και άλλες μεταλλευτικές εγκαταστάσεις. Εκτός από τα αρχαιολογικά μνημεία του δρυμού, αξιοθέατο είναι το "Εγκοιλον Χάος", ένα φυσικό βράαθρο καθώς και η αξιόλογη χλωρίδα και πανίδα του δρυμού.

### 3.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ



9.ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

Το ΤΑΙΠΕΔ θα εκδώσει τις άδειες δημιουργίας του υδατοδρομίου στον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου, για αυτό κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στη λειτουργία του Οργανισμού καθώς και στις υποχρεώσεις που θα έχει απέναντι στο επιβατικό κοινό. Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.» συστάθηκε το 2001, βάσει του Ν.2932/2001 «Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες».<sup>20</sup> Σήμερα, η εταιρεία οργανώνεται, λειτουργεί και διοικείται σύμφωνα με τον Ν. 3429/2005 .Στις αρμοδιότητες του είναι :

- Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.
- Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων.
- Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.

<sup>20</sup> [www.oll.gr](http://www.oll.gr)

- Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.
- Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
- Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.
- Η εποικοδομητική συνεργασία και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.
- Η ανάληψη καθηκόντων «Γενικού διαχειριστή» των χώρων της Ζώνης Λιμένα στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης της εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
- Κάθε άλλη δραστηριότητα που είχε ανατεθεί στο Λιμενικό Ταμείο ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου

### **3.2.1 Κοινωνική ευθύνη**

Ο ΟΛΛ στηρίζει με χορηγίες ανθρωπιστικές, αθλητικές και πολιτιστικές δράσεις που λαμβάνουν χώρα τόσο στη Λαυρεωτική όσο και στην ευρύτερη περιοχή.

### **3.2.2 Προστασία περιβάλλοντος**

Ο σεβασμός του περιβάλλοντος και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες είναι βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξης του Ο.Λ.Λ.Α.Ε. Για τη διαχείριση των στερεών απορριμμάτων και των υγρών αποβλήτων εφαρμόζεται το εγκεκριμένο Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων με οργανωμένο δίκτυο παραλαβής λυμάτων πλοίων και μεταφορά αυτών στον

σταθμό βιολογικού καθαρισμού αποβλήτων. Για το σκοπό αυτό ο Ο.Λ.Λ.Α.Ε. έχει μακροχρόνια συνεργασία με αξιόπιστες εταιρείες παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής υγρών αποβλήτων και στερεών απορριμμάτων των πλοίων που προσεγγίζουν τη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητάς του. Παράλληλα, εφαρμόζεται το Σχέδιο Έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης της περιοχής αρμοδιότητας Ο.Λ.Λ.Α.Ε.

### **3.2.3 Χάρτης υποχρεώσεων καταναλωτή**

Ο Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) καθορίζει τις παρεχόμενες από τον Ο.Λ.Λ. Α.Ε. υπηρεσίες και τη διαδικασία αποζημιώσεως των καταναλωτών σε περίπτωση που δεν τηρηθούν εκ μέρους του οι υποχρεώσεις και δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται. Η σύνταξη αυτού του Χάρτη εντάσσεται στα πλαίσια του κοινωφελούς σκοπού του Ο.Λ.Λ. Α.Ε., αποτελεί απόδειξη του ενδιαφέροντός του για συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχει στους καταναλωτές του και συγχρόνως απαρχή σειράς μέτρων που θα καταστήσει την προσφορά των υπηρεσιών του ποιοτικά καλύτερη, αποτελεσματικότερη και ταχύτερη. Η πληρέστερη και ορθή ενημέρωση - πληροφόρηση των πολιτών, με σκοπό την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη διεκπεραίωση των υποθέσεών τους, αποτελεί βασικό και πρωταρχικό δικαίωμα των ενδιαφερομένων και αντίστοιχη υποχρέωση των αρμοδίων Υπηρεσιών του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. με τις οποίες αυτοί συναλλάσσονται.

Την γενικότερη και διαρκή άσκηση του βασικού αυτού δικαιώματος των ενδιαφερομένων πολιτών και της αντίστοιχης υποχρέωσης των Υπηρεσιών που χειρίζονται και διεκπεραιώνουν υποθέσεις αυτών αποσκοπεί να εξασφαλίσει ο Χάρτης Υποχρεώσεων του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. προς τον Καταναλωτή. Χαρακτηριστικά της Εταιρίας Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. είναι ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, λειτουργεί κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η Εταιρεία εδρεύει στο Δήμο Λαυρεωτικής και η διοίκησή της στεγάζεται σε κτίριο εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα – Ακτή Α. Παπανδρέου, Τ.Κ. 19 500 Λαύριο.

Σκοπός της Εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας της, στα



πλαίσια των υποχρεώσεών της όπως αυτά ορίζονται στον Ν.2932/01 και Ν.3429/05. Στο σκοπό της Εταιρείας περιλαμβάνονται:

α) Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.

β) Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων.

γ) Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.

δ) Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.

ε) Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.

στ) Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.

ζ) Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.

η) Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.

θ) Η εποικοδομητική συνεργασία και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.

ι) Η ανάληψη καθηκόντων "Γενικού Διαχειριστή" των χώρων τής Ζώνης Λιμένα στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

ια) Να εισηγείται για τη δημιουργία και λειτουργία αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας.

ιβ) Κάθε άλλη δραστηριότητα που είχε ανατεθεί στο Λιμενικό Ταμείο Λαυρίου ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Η Χερσαία Ζώνη του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. καλύπτει έκταση περίπου 314,000 μ<sup>2</sup> και εκτείνεται σε μία ζώνη μήκους περίπου 2.660 μέτρων. Διαθέτει 2.570 μέτρα κρηπιδωμάτων, 5 προβλήτες, κτίρια διοικητικού και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και λοιπές εγκαταστάσεις. Ο Χάρτης Υποχρεώσεων του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. προς τον καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) καθορίζει τους όρους με τους οποίους η Εταιρεία παρέχει τις υπηρεσίες της προς τους πελάτες και τη διαδικασία αποζημίωσης προς αυτούς σε περίπτωση μη τήρησης των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων. Η σύνταξη του Χ.Υ.Κ. αποδεικνύει την πρόθεση του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. να προχωρήσει σε σταδιακή βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχει στους καταναλωτές και συγχρόνως απαρχή μέτρων που θα καταστήσουν την προσφορά των υπηρεσιών της ποιοτικά καλύτερη και αποτελεσματικότερη. Αντικείμενο Δραστηριότητας.

Οι κύριες δραστηριότητες του Λιμένος είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων καθώς επίσης η παροχή υπηρεσιών φορφοτοεκφόρτωσης και χειρισμού φορτίων. Επιπλέον η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, την παροχή λιμενικών υπηρεσιών (παροχή νερού, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, κτλ.), καθώς και για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας και πλοίων αναψυχής (κρουαζιερόπλοιοι). Υποχρεώσεις Ο.Λ.Λ. Α.Ε. • Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. μέριμνα για τη διαρκή αναβάθμιση του επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες, τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης και την εξασφάλιση συμβατότητας με μορφές χερσαίας μεταφοράς.

Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. προμηθεύεται, συντηρεί και διατηρεί σε ασφαλή και λειτουργική κατάσταση την απαιτούμενη υποδομή και εξοπλισμό υποστήριξης της λιμενικής του δραστηριότητας.

Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. εξασφαλίζει την ίση πρόσβαση δίκαιη μεταχείριση των χρηστών και αποφεύγει κάθε δυσμενή ή ευνοϊκή διάκριση μεταξύ τους, υπό την προϋπόθεση της άσκησης των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων που απορρέουν από το καταστατικό

του. Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. καθορίζει το τιμολόγιό του εξασφαλίζοντας τη διαφανή και ομοιογενή τήρησή του και την αποφυγή διακριτικής μεταχείρισης των χρηστών, δικαιούμενη ωστόσο να παρέχει εκπτώσεις κλίμακας με βάση αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία καταγράφονται με σαφήνεια στα τιμολόγια του ή να υπογράφει ιδιαίτερες συμβάσεις διακίνησης φορτίων. Λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα στα πλαίσια της ισχύουσας Κοινοτικής και Εθνικής Νομοθεσίας για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών των υπηρεσιών που παρέχει.

Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. είναι υπεύθυνος για την προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων και τηρεί τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Μεριμνά ιδιαίτερα και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την τήρηση όλων των προδιαγραφών ως προς τη διαχείριση αποβλήτων, απορριμμάτων και την πρόληψη και αποκατάσταση βλαβών του περιβάλλοντος, στη ζώνη ευθύνης της, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. μεριμνά: (i) για την εγκατάσταση και συντήρηση του απαιτούμενου λιμενικού εξοπλισμού ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, (ii) για την τακτική εκβάθυνση (dredging) των διαύλων προσέγγισης, των λιμενολεκανών και των θέσεων παραβολής πλοίων εντός της ζώνης του λιμένος (iii) για την προαγωγή του επιπέδου ασφαλείας της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, (iv) για τον καταλογισμό των δαπανών αποκατάστασης ζημιών από τρίτους σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. συμμορφώνεται με τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις που διέπουν τη λειτουργία του Λιμένος Λαυρίου, την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και την πρόσβαση σε χρήστες και επιχειρήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Ευθύνη του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. Ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. είναι να ασφαρίζει με γενική ασφάλεια πυρός (σεισμού κ.λ.π.) και αστικής ευθύνης προς τρίτους τα κτίρια που του έχουν παραχωρηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και όσα λόγω της διαρκούς του ανάπτυξης, πρόκειται να παραληφθούν από αυτόν. Πολυμεσικοί Σταθμοί Ενημέρωσης στα πλαίσια αναβάθμισης των Λιμενικών Υπηρεσιών ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. με τη συμβολή της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, λαμβάνοντας σοβαρά υπ' όψη την αναγκαιότητα για τα μέσα και τις τεχνολογίες που υιοθετούνται από τα λιμάνια για την πληροφόρηση του επιβατηγού κοινού λόγω της διασυνδεσιμότητας αυτών και τις υποχρεώσεις των Λιμενικών Οργανισμών για την έγκαιρη ενημέρωσή του, ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. προχώρησε στην υπογραφή Πρωτοκόλλου Συνεργασίας για την

εγκατάσταση και λειτουργία του πληροφοριακού συστήματος ταξιδιωτικών πληροφοριών και ενημέρωσης “ΝΑΥΤΙΛΟΣ”. Η υποδομή του συστήματος περιλαμβάνει:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης
- Information kiosks
- Τηλεφωνικό Κέντρο Επικοινωνίας-Call Center επιτυγχάνοντας την πλήρη και ολοκληρωμένη ενημέρωση του κοινού ως προς τη διαθεσιμότητα των εισιτηρίων, την άφιξη-αναχώρηση των πλοίων, την πληροφόρηση καιρικών συνθηκών, απαγορεύσεων απόπλου κ.λ.π., και την παροχή συνδυασμένων μεταφορών προσφέροντας έτσι τη δυνατότητα καλύτερου σχεδιασμού του ταξιδιού. Διαρκής Εκσυγχρονισμός Πέρα από τα ανωτέρω εκτεθέντα που αφορούν τη σημερινή πραγματικότητα, ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. αποδεικνύει, με το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού που έχει αναλάβει, τη σταθερή του προσήλωση στο στόχο της συνεχούς ποιοτικής αναβάθμισης των προσφερομένων προς τον πολίτη υπηρεσιών.

### **3.2.4 Συμπεριφορά – Σεβασμός - Ευπρέπεια Προσωπικού**

Το προσωπικό του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. είναι υποχρεωμένο να επιδεικνύει τον αρμόζοντα σεβασμό έναντι του συναλλασσόμενου κοινού κατά την εκτέλεση των υπηρεσιακών καθηκόντων του. Διαπιστωμένες υπηρεσιακές παραβάσεις του προσωπικού σε θέματα συμπεριφοράς ελέγχονται αυστηρά από την Υπηρεσία με την άσκηση πειθαρχικού ελέγχου κατά του υπαίτιου προσωπικού.

Παράπονα του κοινού κατά του προσωπικού για ανάρμοστη συμπεριφορά γίνονται προφορικά στον Προϊστάμενο του αντίστοιχου Τμήματος ή με την υποβολή απλής έγγραφης αναφοράς προκειμένου αυτή να χρησιμεύσει ως στοιχείο διοικητικής έρευνας σε βάρος του υπαίτιου προσωπικού.

Στην περίπτωση κατάθεσης αναφοράς σύμφωνα με τα παραπάνω ο παραπονούμενος πολίτης είναι υποχρεωμένος να συνεργαστεί με τα αρμόδια όργανα του Οργανισμού, εφόσον τούτο του ζητηθεί για τον ανωτέρω λόγο.

Πέραν των ανωτέρω, σε κάθε νέα παραγγελία εξοπλισμού, καθώς και σε κάθε νέα κατασκευή ή ανακατασκευή χώρων του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. έχουν προβλεφθεί ειδικές προδιαγραφές για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των Α.Μ.Ε.Α.. Απαντήσεις σε αιτήματα

Ο κάθε πολίτης, δύναται να απευθυνθεί εγγράφως στον Ο.Λ.Λ. Α.Ε. από Δευτέρα έως Παρασκευή για να διατυπώσει οποιοδήποτε αίτημα, επισήμανση, υπόδειξη κ.λ.π. σε σχέση με το παρεχόμενο έργο.

Κάθε όργανο της εταιρείας, που επικοινωνεί άμεσα δεχόμενο το αίτημα ή την διαμαρτυρία κ.λ.π. του επιβάτη ή οποιουδήποτε πολίτη, για θέμα το οποίο συνιστά εκ των πραγμάτων διαφορά του με την Εταιρεία, είναι υποχρεωμένο είτε να επιλύσει άμεσα το πρόβλημα ή σε περίπτωση αδυναμίας ή αναρμοδιότητας να το προωθήσει στις αρμόδιες υπηρεσίες της Εταιρείας, για αντιμετώπιση με άμεση προτεραιότητα, ενημερώνοντας σχετικά τον ενδιαφερόμενο.

Πληροφορίες για τις υπηρεσίες που παρέχει ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. μπορεί κάθε ενδιαφερόμενος να λαμβάνει από την ιστοσελίδα του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. [www.oll.gr](http://www.oll.gr)

Σε περίπτωση κατάθεσης γραπτού αιτήματος, ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. εντός 15 ημερών από την κατάθεση αίτησης του ενδιαφερόμενου, υποχρεούται να εξετάσει και να απαντήσει σε όλα τα αιτήματα εκτός από αυτά για τα οποία απαιτείται αυτοψία οπότε ο χρόνος αυξάνεται σε 30 ημέρες. Αποζημίωση Πελατών

Η μη τήρηση ορισμένων διατάξεων του παρόντος Χ.Υ.Κ. μπορεί να οδηγήσει στην καταβολή, της οριζόμενης με το παρόν Άρθρο αποζημίωσης, στον πολίτη που θίγεται.

Η καταβολή της αποφασιζόμενης από την Εταιρεία αποζημίωσης γίνεται με καταβολή μετρητών.

Σε κάθε συγκεκριμένο πολίτη, καταβάλλεται μία και μόνο φορά η προβλεπόμενη αποζημίωση, εφόσον αφορά στο αυτό θέμα του Χ.Υ.Κ. .

Ο πολίτης οφείλει να διατυπώσει εγγράφως το αργότερο μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες το περιστατικό στο οποίο αναφέρεται και το αίτημά του. Η αποζημίωση ορίζεται ως εξής:

Ανάρμοστη, αποδεδειγμένα, συμπεριφορά υπηρεσιακών οργάνων προς τον πολίτη κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας τους (100 €). Απαραίτητη βασική προϋπόθεση στην περίπτωση αυτή, είναι να καταλήξει τελεσίδικα σε πειθαρχική καταδίκη του υπαιτίου υπαλλήλου της εταιρίας ο πειθαρχικός έλεγχος που θα ασκηθεί από την ιεραρχία του.

Μη έγκαιρη απάντηση σε επανυποβληθέν έγγραφο αίτημα, υπόδειξη ή επισήμανση του πολίτη ανεξάρτητα αν είναι ή όχι χρήστης των υπηρεσιών του φορέα (50 €).

Επιπλέον, σύμφωνα με τους εσωτερικούς κανονισμούς του Ο.Λ.Α. Α.Ε η μη τήρηση ή η πλημμελής παροχή των οφειλόμενων υπηρεσιών επισύρει πειθαρχικό έλεγχο των υπευθύνων οργάνων τους, η δε απόφαση του πειθαρχικού συμβουλίου θα κοινοποιείται στον αιτούντα – ενδιαφερόμενο.

Διαφορές που δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν από την Ο.Λ.Θ. Α.Ε. επιλύονται με τη διαδικασία του Αστικού Κώδικα ή προωθούνται στον Συνήγορο του Καταναλωτή ενώ σε περίπτωση μη επίλυσης στα αρμόδια Δικαστήρια Αθηνών. Αξιολόγηση Υπηρεσιών Η αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών θα πραγματοποιείται από 5-μελή επιτροπή αποτελούμενη από έναν (1) εκπρόσωπο της Γ.Γ.Κ., έναν (1) εκπρόσωπο του Εθνικού Συμβουλίου Καταναλωτών, έναν (1) εκπρόσωπο της Ειδικής Γραμματείας Δ.Ε.Κ.Ο., έναν (1) εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ο.Λ.Α. Α.Ε. ή τον αντικαταστάτη του. Ενημέρωση Επιτροπής Προστασίας Καταναλωτών

Ο Οργανισμός οφείλει να ενημερώνει την Επιτροπή Προστασίας των Καταναλωτών των Δ.Ε.Κ.Ο. σχετικά με την εφαρμογή, τις τροποποιήσεις του παρόντος Χ.Υ.Κ. και τα συναφή μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την εξυπηρέτηση του καταναλωτή.

Επίσης, υποχρεώνεται να λαμβάνει υπ' όψη τις κατά τον σχεδιασμό των παραπάνω μέτρων συγκεκριμένες και τεκμηριωμένες προτάσεις της ανωτέρω Επιτροπής, με στόχο την αύξηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών της και την επίλυση στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας προβλημάτων που απασχολούν τον

καταναλωτή. Εφαρμογή Χ.Υ.Κ. Κατ' εξαίρεση οι διατάξεις του παρόντος Χ.Υ.Κ. δεν έχουν ισχύ, ούτε εφαρμόζονται στις ακόλουθες ειδικότερες περιπτώσεις.

Έπαρξης συνθηκών ανωτέρας βίας, εκτάκτων γεγονότων και συμβάντων (π.χ. απεργίες, δυσμενείς καιρικές συνθήκες, απρόβλεπτες βλάβες και ανωμαλίες κ.λ.π.)

Αντίθεσης των επιβαλλόμενων ή αιτουμένων ενεργειών με διατάξεις υφιστάμενων Νόμων εσωτερικών Κανονισμών και λοιπών ρυθμίσεων.

Εξάρτησης της υλοποίησης της δέσμευσης της Εταιρίας από αρμοδιότητες ή ενέργειες τρίτων Φορέων ή Υπηρεσιών (π.χ. Υπηρεσίες Υπουργείων, Αστυνομίας, Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.ά.).

Όταν για το θέμα δεν έχουν αρμοδιότητα οι Υπηρεσίες του Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

Οικειοθελούς παραίτησης του επιβάτη ή πολίτη από το αίτημα ή αξίωση του.

Ανυπόστατου, αποδεδειγμένα αιτήματος ή αξιώσεως του επιβάτη ή πολίτη. όσα αναφέρονται στο παρόν κείμενο, βασίζονται είτε σε νομικές διατάξεις, είτε σε Εγκυκλίους ή Κανονισμούς του Ο.Λ.Λ. Α.Ε., οι οποίες κάθε φορά είναι δυνατόν να τροποποιούνται, τηρουμένων των προβλεπομένων προϋποθέσεων. Κατά συνέπεια τα ανωτέρω δεν συνιστούν αυτοτελείς διατάξεις, αλλά καλύπτουν την αναγκαιότητα πληροφόρησης των Καταναλωτών. Έναρξη ισχύος Χ.Υ.Κ. Οι υποχρεώσεις του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. θα έχουν κανονιστική ισχύ αμέσως μετά την έγκρισή τους από την Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών.

### 3.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Κάτοχος άδειας του Υδατοδρομίου, είναι ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε. Το Υδατοδρόμιο θα λειτουργεί ως τόπος απο/προσθαλάσσωσης υδροπλάνων, που χρησιμοποιούνται σε πτήσεις (οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις τρεις {03} ημερησίως), με σκοπό τη δημόσια μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου, τις εκπαιδευτικές πτήσεις, και τις πτήσεις γενικής αεροπορίας υπό τους εξής όρους:

α. Στο υδατοδρόμιο χορηγείται άδεια για δημόσια χρήση και οσάκις διατίθεται για απο/προσθαλάσωση υδροπλάνων θα είναι πάντοτε διαθέσιμο σε όλους, με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις. Οι χρήστες του υδάτινου αεροδρομίου υποχρεούνται να συμμορφώνονται πλήρως με τους ισχύοντες κανόνες του αεροδρομίου. Η λειτουργία και χρήση του υδατοδρομίου επιτρέπεται τριάντα (30) λεπτά πριν την ανατολή έως και τριάντα (30) λεπτά μετά τη δύση του ηλίου.

β. Δεν θα γίνονται αλλαγές στα φυσικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας, περιλαμβανόμενης της ανέγερσης νέων κτιρίων και μεταβολών σε υπάρχοντα κτίρια και/ή σε οπτικά βοηθήματα, χωρίς προηγούμενη γραπτή γνωστοποίηση με λεπτομερή στοιχεία των μεταβολών αυτών και των επιπτώσεων τους στην ασφάλεια και τη λειτουργία του Υδατοδρομίου προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του Υ.Ε.Ν, εφεξής καλούμενες «Υπηρεσίες». Εάν μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ειδοποίηση αυτή, οι Υπηρεσίες προβάλλουν αντιρρήσεις για οποιαδήποτε τέτοια μεταβολή για λόγους ασφάλειας, προστασίας του Υδατοδρομίου, οι μεταβολές αυτές δεν θα πραγματοποιηθούν.

γ. Ο κάτοχος της άδειας θα ειδοποιεί με το ταχύτερο δυνατό μέσο, την Υ.Π.Α/ΥΠ.Μ.Ε και τη Δ.Λ.Α/ΥΕΝ για κάθε ουσιώδη μεταβολή στην επιφάνεια της περιοχής προσθαλάσωσης ή στα χαρακτηριστικά στοιχεία παρεμπόδισης της προσέγγισης, αποθαλάσωσης ή στον κύκλο που σχετίζονται με το Υδατοδρόμιο.

δ. Κανένα υδροπλάνο δεν θα αποθαλασσώνεται ή προσθαλασσώνεται στο αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας Λιμένα Λαυρίου εάν δεν διαθέτει τις υπηρεσίες πυρόσβεσης και διάσωσης που εκάστοτε απαιτούνται σχετικά με τέτοιου είδους αεροσκάφη. Οι εν λόγω υπηρεσίες και εξοπλισμός θα τηρούνται σε καλή κατάσταση



και θα ευρίσκονται σε ετοιμότητα για άμεση χρήση καθ' όλο το ωράριο λειτουργίας του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας.

ε. Ομοίως κανένα υδροπλάνο δεν θα αποθαλασσώνεται ή προσθαλασσώνεται εκτός των ορίων του καθορισθέντος διαδρόμου και που περικλείεται από τις συντεταγμένες της υποπαραγράφου 2.1 της παρ. 2, της παρούσας . 1.2. Ο φορέας Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Υδατοδρομίου θα ενημερώνει τις Υπηρεσίες για τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία το Υδατοδρόμιο θα είναι διαθέσιμο για απο/προσθαλάσωση υδροπλάνων και για οποιεσδήποτε μεταβολές αφορούν τα εν λόγω χρονικά διαστήματα.

Επιφάνεια αεροδρομίου υδάτινη.

Η χρησιμοποίηση του ανωτέρω αεροδρομίου θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις:

Οι πτήσεις προς και από το αεροδρόμιο θα εκτελούνται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, τα διαλαμβανόμενα στο A.I.P GREECE, σε συνάρτηση με τις επιδόσεις του αεροσκάφους και τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην περιοχή, καθώς και με το εγκεκριμένο από την Υ.Π.Α πρόγραμμα ασφαλείας της εταιρείας. Προ των πτήσεων επιβάλλεται ενημέρωση σχετικά με ισχύοντα NOTAMs και μετεωρολογικά δεδομένα. Η εταιρεία θα διαθέτει μία (01) τουλάχιστον ώρα πριν την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του υδροπλάνου και μέχρι το πέρας των σχετικών διαδικασιών, ένα (01) κατάλληλο σκάφος το οποίο θα επιτηρεί το χώρο του υδατοδρομίου για εντοπισμό κάθε εμποδίου (σκάφη, κορμοί δένδρων, δίχτυα αλιείας κλπ), που μπορεί να δημιουργήσουν κίνδυνο για το υδροπλάνο και θα μεριμνά για την απομάκρυνση τους.

Η εταιρεία θα γνωστοποιεί τα στοιχεία του ανωτέρω σκάφους στην αρμόδια Λιμενική Αρχή . Ο Κυβερνήτης του υδροπλάνου θα γνωστοποιεί με κάθε πρόσφορο μέσο, στην αρμόδια Λιμενική Αρχή την άφιξη του υδροπλάνου και θα δηλώνει ότι είναι σε γνώση των καιρικών συνθηκών και ιδιαίτερα του ύψους των κυμάτων στη θαλάσσια περιοχή προς/αποθαλάσωσης. Η προσέγγιση του υδροπλάνου από το θαλάσσιο πεδίοδιάδρομο προσαποθαλάσωσης στο χώρο πρόσδεσης και αποβίβασης/επιβίβασης θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλούς

πλεύσης, (Δ.Κ.Α.Σ. και Κανονισμοί Λιμένα). Οι ίδιοι κανόνες θα τηρούνται και για την πλεύση του υδροπλάνου από το σημείο πρόσδεσης στο αεροδρόμιο. Τα τιμολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι υπόχρεοι απόδοσης του τέλους, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσης του, τυχόν απαλλαγές εκ του τέλους καθώς και οι κυρώσεις εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη αποδόσεως του τέλους, καθορίζονται με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Στο αεροδρόμιο θα λαμβάνονται μέτρα ασφαλείας για την προστασία από έκνομες ενέργειες ως εξής: i) Φύλαξη αεροσκαφών και εγκαταστάσεων καθώς και έλεγχος πρόσβασης σε αυτά. ii) Έλεγχος ασφάλειας επιβατών, χειραποσκευών, αποσκευών, φορτίου ή ταχυδρομείου. iii) Έλεγχος του ιστορικού των εργαζομένων που προσεγγίζουν το χώρο διακίνησης του αεροσκάφους και των επιβατών. iv) Οι έλεγχοι των εδαφίων (i) και (ii) θα πραγματοποιούνται από εγκεκριμένη – πιστοποιημένη ιδιωτική επιχείρηση παροχής υπηρεσιών ασφαλείας στον τομέα των αερομεταφορών σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Ε.Π.Α.Π.Α και του ν. 2518/1997 (Α' 164) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 10, παρ. 15 του ν. 2801/2000 (Α' 46), κατόπιν έγκρισης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής. v) Με ευθύνη του φορέα λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου, η επιβίβαση στο υδροπλάνο των ελεγχθέντων επιβατών από το σημείο ελέγχου ασφαλείας εντός του προκατασκευασμένου οικίσκου, να γίνεται με τη συνοδεία προσωπικού της εγκεκριμένης ιδιωτικής επιχείρησης παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών, υπό την εποπτεία Λιμενικών Οργάνων.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε. υποχρεούται να επιτρέπει τη χρήση του Υδατοδρομίου και σε άλλους χρήστες. Για τον εφοδιασμό των υδροπλάνων με καύσιμα, εφαρμόζονται αναλογικά τα προβλεπόμενα για τις πετρελεύσεις των πλοίων (Π.Δ. 293/1986, Κανονισμοί Λιμένα). Ο κάτοχος της Άδειας, θα πρέπει να έχει εφοδιαστεί με υλικά και μέσα αντιμετώπισης ρύπανσης, εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 1218.91/97/15.10.1997 κοινή υπουργική απόφαση (951Β'/23.10.1997) και οφείλει να επικαιροποιήσει το εγκεκριμένο από την αρμόδια κατά τόπο Λιμενική Αρχή, σχέδιο έκτακτης αντιμετώπισης ρύπανσης το οποίο θα συμπεριλαμβάνει τις περιπτώσεις ρύπανσης από αεροπορικά καύσιμα. Ο κάτοχος άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου οφείλει να εκδώσει εγκεκριμένη μελέτη ενεργητικής και παθητικής πυροπροστασίας του χώρου αναμονής επιβατών. Ο φορέας διοίκησης – διαχείρισης του Λιμένα Λαυρίου, όπου προσεγγίζουν τα υδροπλάνα υποχρεούται να προβεί σε κατάλληλες τροποποιήσεις των οικείων

εγκεκριμένων Σχεδίων αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικού ρύπανσης που υποχρεούται να έχει σύμφωνα με το π.δ. 11/2002 (6Α΄/21.1.2002). Οι ανωτέρω υποχρεώσεις θα πρέπει να έχουν υλοποιηθεί εντός δύο (2) μηνών από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης. Η υλοποίηση θα βεβαιωθεί με την πραγματοποίηση σχετικής επιθεώρησης από την Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ.

Σε ότι αφορά την Εναέρια Κυκλοφορία θα εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

- Οι προσθαλασσώσεις/αποθαλασσώσεις, θα πραγματοποιούνται μόνο από V.F.R πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας και υπό V.M.C συνθήκες.
- Οι ως άνω πτήσεις θα επιχειρούνται μόνο με τη σχετική έγκριση των αρμόδιων Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας του αεροδρομίου( F.I.C ή Προσέγγιση Αθηνών) υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
  - i) Θα υποβάλουν το προβλεπόμενο από του κανονισμούς σχέδιο πτήσης.
  - ii) Πριν την είσοδο τους στην T.M.A θα έρχονται σε επικοινωνία με τις αρμόδιες Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας για την εξασφάλιση της σχετικής προς τούτο άδειας και τη λήψη πληροφοριών και οδηγιών για την εντός αυτής πτήση τους.
  - iii) Εντός της T.M.A Αθηνών θα ακολουθούν τις δημοσιευμένες πορείες και ύψη V.F.R. iv) Πριν την απογείωση θα λαμβάνουν τη σχετική προς τούτο έγκριση από την αρμόδια Υπηρεσία παροχής Εξυπηρέτησης Εναερίου Κυκλοφορίας ( F.I.C ή Προσέγγιση Αθηνών) καθώς και τις σχετικές πληροφορίες για τη διαδρομή που θα πρέπει να ακολουθήσει μετά από αυτήν.
- Οι υπηρεσίες παροχής Εξυπηρέτησης Εναερίου Κυκλοφορίας θα είναι υπεύθυνες για την παροχή Εξυπηρέτησης Πληροφοριών πτήσης μόνο σε σχέση με την υπάρχουσα γνωστή Εναέρια Κυκλοφορία.
- Τα επιχειρούντα στο εν λόγω αεροδρόμιο αεροσκάφη θα είναι εξοπλισμένα με Transponder με Modes A και C.

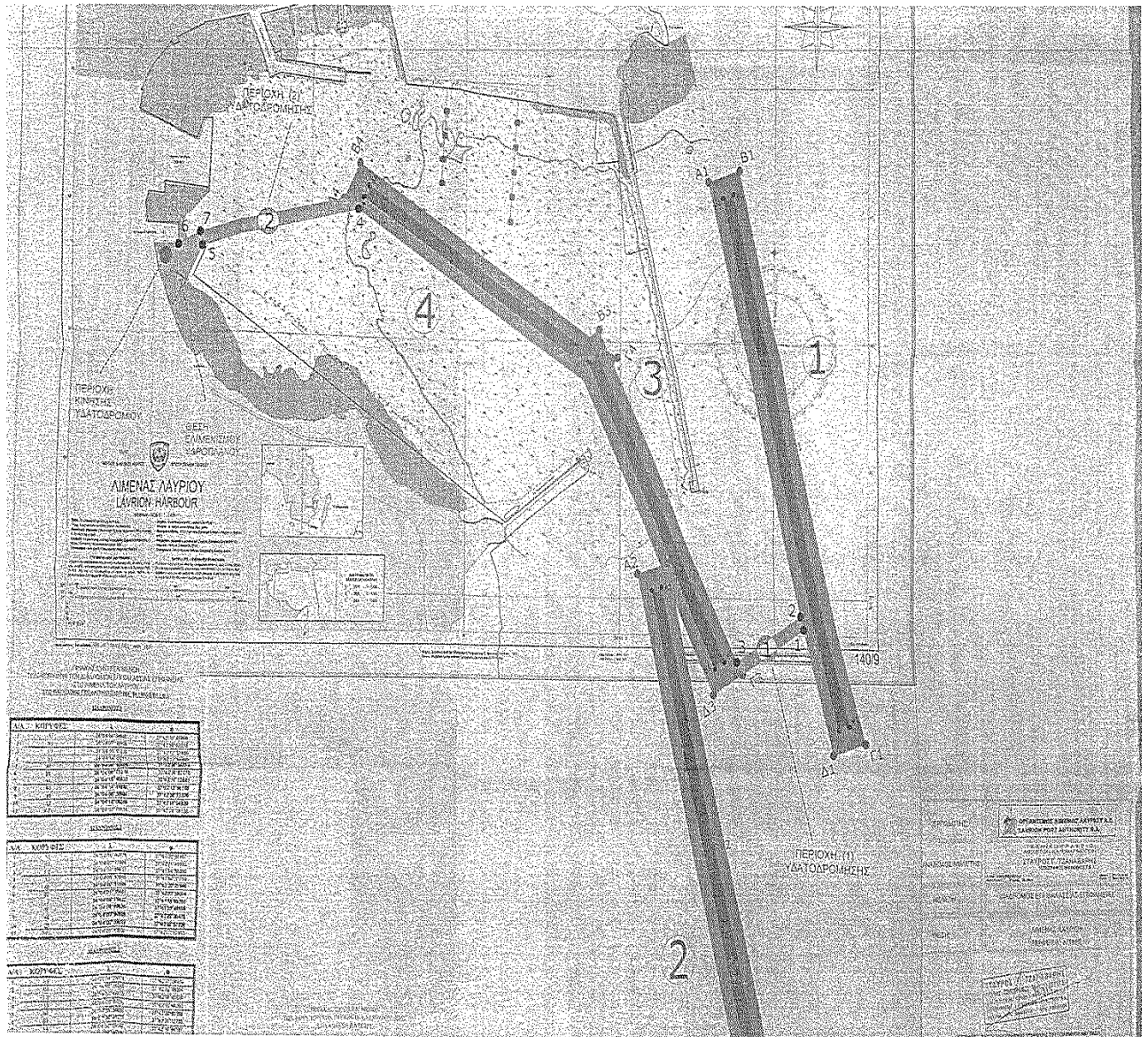
Ο έλεγχος και η εποπτεία του υδροπλάνου μέχρι την προσθαλάσωση του και μετά την αποθαλάσωσή του ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α και διέπεται από την αφορούσα στην Πολιτική Αεροπορία κείμενη νομοθεσία.Ο έλεγχος και η

εποπτεία του υδροπλάνου μετά την προσθαλάσσωση του ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και διέπεται από την αφορούσα στη ναυσιπλοΐα κείμενη νομοθεσία.

Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικείες διατάξεις καθοριζόμενων θεμάτων Λιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου, Δημόσιας Ασφάλειας, και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, κατά τα οριζόμενα στην Πολιτική Αεροπορία, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση – παράβαση των όρων λειτουργίας του αεροδρομίου, βαρύνει απευθείας τον υπεύθυνο λειτουργίας και εκμετάλλευσης του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό πραγματοποίησης πτήσεων. Η απόφαση αυτή μπορεί να ανακληθεί ή να τροποποιηθεί από τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας

## **ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟΙ ΥΔΑΤΟΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ**

Σύμφωνα με τη μελέτη και όπως φαίνονται και στο παρακάτω σχέδιο 4 είναι οι κύριοι υδατοδιάδρομοι αλλά από τον οργανισμό λιμένος Λαυρίου έχει εγκριθεί ο 2<sup>21</sup>.



### 10. ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

**ΥΔΑΤΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 1 :** Ο υδατοδιάδρομος 1 έχει απορριφθεί από το λιμενικό καθώς βρίσκεται εκτός του λιμένος Λαυρίου, η περιοχή φημίζεται για τους δυνατούς

<sup>21</sup> ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

ανέμους και τα μελέμια κατά τη καλοκαιρινή περίοδο, και ως εκ τούτου θα ήταν δύσκολη η προσγείωση και η απογείωση του υδροπλάνου.

**ΥΔΑΤΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 2 :** Ο υδατοδιάδρομος 2 έχει εγκριθεί και από τον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου και από το Υπουργείο Ναυτιλίας καθώς βρίσκεται εντός του λιμένος σε απόσταση από τη περιοχή που δένουν τα συμβατικά καράβια και τα κρουαζιερόπλοια και έτσι δεν δυσχεραίνει την κατάσταση που δημιουργείται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες .

**ΥΔΑΤΟΔΙΑΔΡΟΜΟΙ 3,4 :** Το Λαύριο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προσελκύει όλων των ειδών τα υδάτινα μεταφορικά μέσα όπως συμβατικά πλοία, κρουαζιερόπλοια, ιστιοφόρα κ.λ.π. Σύμφωνα με το σχέδιο οι συγκεκριμένοι υδατοδιάδρομοι βρίσκονται εντός του λιμένος, αλλά στο σημείο που δένουν τα πλοία και τα κρουαζιερόπλοια και ως εκ τούτου έχουν απορριφθεί από το λιμενικό σώμα Λαυρίου.

#### **ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Ο πίνακας συντεταγμένων των κορυφών της διαδρομής 2 επί θαλάσσιας επιφάνειας στο λιμένα Λαυρίου είναι κάτωθι<sup>22</sup> :

Α/Α	ΚΟΡΥΦΕΣ	Λ	Φ
1	A2	24 <sup>0</sup> 03'59''40579	37 <sup>0</sup> 42'20''68807
2	B2	24 <sup>0</sup> 04'01''77006	37 <sup>0</sup> 42'21''49983
3	Γ2	24 <sup>0</sup> 04'10''89423	37 <sup>0</sup> 41'54''88890
4	Δ2	24 <sup>0</sup> 04'08''53016	37 <sup>0</sup> 41'54''37719
5	α2	24 <sup>0</sup> 04'00''51596	37 <sup>0</sup> 42'20''21946
6	β2	24 <sup>0</sup> 04'01''30401	37 <sup>0</sup> 42'20''39004
7	γ2	24 <sup>0</sup> 04'09''78422	37 <sup>0</sup> 41'55''65755
8	δ2	24 <sup>0</sup> 04'08''99620	37 <sup>0</sup> 41'55''48698
9	ε2	24 <sup>0</sup> 04'00''90999	37 <sup>0</sup> 42'20''30475
10	ζ2	24 <sup>0</sup> 04'00''39019	37 <sup>0</sup> 42'55''57226
11	RP2	24 <sup>0</sup> 04'05''15030	37 <sup>0</sup> 42'07''93853

11. ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

<sup>22</sup> ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

### **3.4 ΚΟΣΤΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Το υδατοδρόμιο του Λαυρίου αποτελεί ένα έργο το οποίο έχει αναλάβει εξ' ολοκλήρου ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου<sup>23</sup>. Σύμφωνα με υπολογισμούς που είχαν γίνει το 2007 το κόστος δημιουργίας του υδατοδρομίου ανέρχεται σε 20.000 ευρώ. Αυτό συμβαίνει, διότι το λιμάνι έχει κατασκευαστεί με σύγχρονα μέσα και ως εκ τούτου το μόνο που θα χρειαζόταν θα ήταν μια πλωτή εξέδρα προσγείωσης και απογείωσης των υδροπλάνων. Πέρα από αυτό τα γραφεία θα συστεγάζονταν εντός των γραφείων του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου τα οποία βρίσκονται εντός του λιμένος, για την εξοικονόμηση 20.000 ευρώ, τα οποία θα απαιτούνταν για την ανέγερση νέων κτιριακών υποδομών.

---

<sup>23</sup> ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με τα Υδροπλάνα ο τρόπος άφιξης- αναχώρησης των Τουριστών γίνεται πιο φιλικός και σίγουρα ξεχωριστός. Η τουριστική αγορά στην ευρύτερη περιοχή των λιμανιών, που θα λειτουργούν υδατοδρόμια, θα διευρυνθεί και θα αναπτυχθεί καθώς οι Τουρίστες θα μπορούν με ένα καινοτόμο τρόπο να μετακινούνται γρηγορότερα και ασφαλέστερα προς τα μέρη των διακοπών τους αλλά και να αυξάνουν τις επιλογές τους σε επισκεψιμότητα προορισμών.

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει για τις συνέργιες που θα έχουν τα Υδροπλάνα με τη κρουαζιέρα. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας παρουσιάζει ισχυρές ανοδικές τάσεις τα τελευταία χρόνια στην αγορά της Ελλάδας. Τα Υδροπλάνα θα μπορούν να εξυπηρετούν με περιηγητικές πτήσεις (sightseeing) τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων παρέχοντάς τους ένα μοναδικό τρόπο να δουν και να κρατήσουν στη μνήμη τους τα αξιοθέατα του προορισμού τους.

Από τα ανωτέρω 3 κεφάλαια διαπιστώνεται ότι ο ρόλος του λιμένα του Λαυρίου σήμερα είναι ως επί το πλείστον συμπληρωματικός των άλλων λιμένων της Αττικής και ιδιαίτερα του λιμένα του Πειραιά, τουλάχιστον όσον αφορά στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Καλύπτει παράλληλα ορισμένες τοπικές ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και αλιευτικών.

Σύμφωνα με τον Αξιωματικό του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου δεν δύναται να λειτουργήσει το υδατοδρόμιο το 2015 και ενδεχομένως ούτε το 2016, καθώς ο οργανισμός και η πολιτεία έχουν στοχεύσει στη κίνηση των κρουαζιερόπλοιων λόγω της στρατηγικής θέσης του Λιμένα, στη ριζική βελτίωση της οδικής του σύνδεσης με την Αθήνα και το Διεθνές Αεροδρόμιο καθώς και στην επέκταση του προαστιακού.

Η κύρια επιδίωξη της Διοίκησης του ΟΛΛ είναι η αύξηση της κίνησης των οχημάτων μεγάλου μεγέθους, όπως μεγάλων φορτηγών μεταφοράς προϊόντων, που θα έχει ως άξονα, τη ταχύτητα, την ανταγωνιστική τιμή και την αξιοπιστία στη παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών του Λιμένος προς τους πελάτες του.

Η στροφή στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, μπορεί να γίνει με τις απαραίτητες επενδύσεις στις υποδομές και στα μηχανήματα όπως γερανούς, αλλά και



στη σύναψη συμφωνιών πολυετούς συνεργασίας, που θα μπορέσει να ανταγωνιστεί κατά κάποιο τον ΟΛΠ.

Το λιμάνι του Λαυρίου θα πρέπει να εκμεταλλευθεί τη στρατηγική του θέση ως προς την εγγύτητα στο νέο αεροδρόμιο και τους μεγάλους οδικούς άξονες, ενώ οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές έχουν και άλλα περιθώρια ανάπτυξης και αξιοποίησης, με ικανοποιητικό βάθος και μέγεθος λιμενολεκάνης. Μειονεκτήματα αποτελούν η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα με την Αθήνα και το αεροδρόμιο καθώς και οι ελλείψεις σε προσωπικό για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Ακόμα και αν ο ΟΛΛ λειτουργεί συμπληρωματικά του ΟΛΠ, η γεωγραφική του θέση προσδίδει πολλά πλεονεκτήματα, όπως ότι τα εμπορικά πλοία προσεγγίζουν μια ώρα γρηγορότερα το Λαύριο από ότι το Πειραιά ή την Ελευσίνα.

Συμπερασματικά, ο ΟΛΛ θα εστιάσει στην ανάπτυξη του λιμένος όσον αφορά το τομέα της κρουαζιέρας και όχι της δημιουργίας του υδατοδρομίου. Υπάρχουν πολλά προβλήματα και εμπόδια που πρέπει να ξεπεραστούν για την υλοποίησή τους. Οι δυνατοί άνεμοι που επικρατούν στη περιοχή ενδείκνυται να λειτουργήσουν ανασταλτικά στην κατασκευή των υποδομών για το υδατοδρόμιο.

Από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι τα οφέλη θα είναι πολλαπλά. Τα Υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν το «χρηστικό εργαλείο» που μέχρι σήμερα λείπει από το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας ώστε να επιτευχθεί η αδιάλειπτη και ποιοτική συνδεσιμότητα μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Μια συνδεσιμότητα που αποτελεί Εθνικό στόχο για λόγους Κοινωνικούς, Τουριστικούς και ευρύτερα Αναπτυξιακού.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (2011), «ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ , σελίδες 10-30

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΑΤΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ τεύχος 118

ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ (2009) , «Ο ΘΑΛΛΑΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ , σελίδες 20-40

ΤΕΥΧΟΣ 50 , ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ REMOVE BEFORE FLIGHT ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2013

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΡΜΑΤΗΣ(2003) , «ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΛΑΥΡΕΙΟΥ», ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ Γ. ΚΑΝΑΤΟΥΡΗ 2014, «ΤΟ ΛΑΥΡΙΟΝ» , ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΛΑΥΡΙΟΥ, σελίδες 30-50

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

JESSAJI ODEDRA , GEOFF HOPEAND COLEN KENNEL, (2004) USE OF SEAPLANE AND INTEGRATION WITHIN A SEABASE, NSWCCD-20-TR-2004/08, PAGES 3-7

JASON CHAVIS (2010) , « HOW THE SEAPLANE HAS IMPACTED SOCIETY»

## **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

<http://www.newsbeast.gr/financial/arthro/571838/anthei-o-tourismos-stin-ellada/>

<http://sete.gr/GR/TOYRISMOS/Ellinikos%20tourismos,%20sticheia%20&%20arithmoi/>

<http://www.gnto.gov.gr/el/%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%A3%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%91>

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1)

<http://www.oll.gr/>

<http://waterairports.com/>

[www.ethnos.gr](http://www.ethnos.gr)

<http://www.waterairports.com/staff#>

[www.oll.gr](http://www.oll.gr)

<http://www.forkeratea.com>

## ΣΧΕΔΙΑ –ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ  
ΤΩΝ ΚΟΡΥΦΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΠΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ  
ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ  
ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΓΕΩΔΑΙΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ '84 ( WGS 84 ) φ.Λ

### ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 1

A/A	ΚΟΡΥΦΕΣ	λ	φ
1	A1	24°04'04"84945	37°42'39"40806
2	B1	24°04'07"20926	37°42'39"93318
3	Γ1	24°04'16"57230	37°42'13"37456
4	Δ1	24°04'14"21271	37°42'12"84949
5	α1	24°04'05"96656	37°42'38"64574
6	β1	24°04'06"75316	37°42'38"82078
7	γ1	24°04'15"45533	37°42'14"13691
8	δ1	24°04'14"66880	37°42'13"96188
9	ε1	24°04'06"35984	37°42'38"73326
10	ζ1	24°04'15"06209	37°42'14"04939
11	RP1	24°04'10"74414	37°42'26"39135

### ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 2

A/A	ΚΟΡΥΦΕΣ	λ	φ
1	A2	24°03'59"40579	37°42'20"68807
2	B2	24°04'01"77006	37°42'21"49983
3	Γ2	24°04'10"89423	37°41'54"88890
4	Δ2	24°04'08"53016	37°41'54"37719
5	α2	24°04'00"51596	37°42'20"21946
6	β2	24°04'01"30401	37°42'20"39004
7	γ2	24°04'09"78422	37°41'55"65755
8	δ2	24°04'08"99620	37°41'55"48698
9	ε2	24°04'00"90999	37°42'20"30475
10	ζ2	24°04'00"39019	37°42'55"57226
11	RP2	24°04'05"15030	37°42'07"93853

### ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 3

A/A	ΚΟΡΥΦΕΣ	λ	φ
1	A3	24°03'54"24976	37°42'31"24976
2	B3	24°04'56"39248	37°42'32"29394
3	Γ3	24°04'07"49010	37°42'16"40558
4	Δ3	24°04'05"34750	37°42'15"46093
5	α3	24°03'55"55857	37°42'30"81299
6	β3	24°03'56"27277	37°42'31"12789
7	γ3	24°04'06"18142	37°42'16"94187
8	δ3	24°04'05"46721	37°42'16"62698
9	ε3	24°04'55"91567	37°42'30"97044
10	ζ3	24°04'05"82429	37°42'16"78442
11	RP3	24°04'00"87011	37°42'23"87746

## ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ 4

Α/Α	ΚΟΡΥΦΗΣ	λ	φ
1	Α4	24°03'36"62716	37°42'38"16994
2	Β4	24°03'37"81908	37°42'39"87100
3	Γ4	24°03'57"80304	37°42'31"03243
4	Δ4	24°03'56"58559	37°42'29"34265
5	α4	24°03'38"09506	37°42'38"26349
6	β4	24°03'38"49236	37°42'38"83051
7	γ4	24°03'56"33513	37°42'30"93895
8	δ4	24°03'55"93781	37°42'30"37194
9	ε4	24°03'38"29371	37°42'38"54700
10	ζ4	24°03'56"13647	37°42'30"65545
11	ΡΡ4	24°03'47"21522	37°42'34"60132

