



**"Το ότι έχω μικρή εταιρεία με βοηθάει να ελέγχω καλύτερα τα έξοδά μου. Είπα λοιπόν πρώτος εγώ, όχι στο άδικο ρυμουλκικό τέλος"**

## ΟΥΡΑΝΟΣ

Το μονοκατάστρωτο της Fragline διακινεί κάθε σεζόν 100.000 περίπου επιβάτες και 10.000 Ι.Χ. στη γραμμή του, Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Πρίντζι. Κατασκευάστηκε το 1969 στο Papenburg της Γερμανίας, έχει 110 μέτρα μήκος, ταχύτητα 10 μίλια και μεταφέρει 150 Ι.Χ. και 740 επιβάτες σε 340 κλίνες. Πλοίαρχός του είναι ο κ. Γιώργος Εξαρχόπουλος



## ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ

# Έψαχνα να βρω το δίκιο μου

Βρέθηκε στα είκοσι δύο του στην κεφαλή της Fragline μαζί με τη μητέρα του, όταν πέθανε ο πατέρας του, ιδρυτής της εταιρείας. Διατήρησε τον οικογενειακό χαρακτήρα της εταιρείας αλλά και χαμηλό προφίλ. Τον συναντήσαμε στο γραφείο του στα Εξάρχεια. Ζεστός, ειλικρινής, δείχνει να τραβά διαφορετικό δρόμο από τη "χιονοσιβάδα" κάποιων άλλων, στην Αδριατική

**Η** προσφυγή του κ. Φραγκίσκου Φραγκουδάκη κατά της απόφασης για τα ρυμουλκικά δικαιώματα ξένισε κάποιους, αφού μεγαλύτερες εταιρείες δεν είχαν ασχοληθεί, αποδεχόμενες το έξοδο. Όσον αφορά την Αδριατική όμως, δηλώνει ότι διατηρεί στάση αναμονής, θέλοντας και μη. Στην ακτοπλοία δεν θα ερχόταν με το σημερινό καθεστώς, αφού "δεν ξέρεις τι σου ξημερώνει". Αν και χημικός, δηλώνει ερωτευμένος με τα καράβια και όσο για την προσφυγή: "Ήθελα μόνο να βρω το δίκιο μου"...

### ΡΟΜΠΕΝ ΤΩΝ ΔΑΣΩΝ;

Ήσασταν ο πρώτος που προσέφυγε στη Δικαιοσύνη για τα ρυμουλκικά δικαιώματα. "Κάποιος θα έκανε την αρχή, έπρεπε να ζητήσουμε την άρση αυτού του μέτρου. Ήδη βέβαια είχαμε καθυστερήσει αρκετά, αυτή η ιστορία ξεκίνησε από το 1989." **Να δούμε λίγο πώς έγιναν τα πράγματα.** "Μέχρι τότε δεν υπήρχε τέτοιο μέτρο, δηλαδή δεν πληρώνανε ρυμουλκικά. Όποια εταιρεία ήθελε, έπαιρνε ρυμουλκικό από μόνη της. Το 1989 λοιπόν υποχρεώθηκαν όλα τα πλοία στα λιμάνια Κέρκυρας, Ηγουμενίτσας και Πάτρας να πληρώνουν ρυμουλκικά, ανεξάρτητα εάν τα χρειάζονταν ή όχι.

Στην αρχή ίσχυε για όλα τα πλοία, αργότερα εξαιρέθηκαν τα ακτοπλοϊκά. Στο τέλος του 1992 κατέληξαν μόνο τα μεσογειακά ελληνικά πλοία να πληρώνουν ρυμουλκικά. Δηλαδή, τα πλοία με άδεια σκοπιμότητας, παρότι εκτελούν το ίδιο ακριβώς δρομολόγιο, δεν υποχρεούνται να πληρώνουν ρυμουλκικά."

### Ποια πλοία έχουν άδεια σκοπιμότητας;

"Αυτά που έχουν δρομολόγιο Πάτρα - Κέρκυρα, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Το γεγονός αυτό θεωρήσαμε ότι είναι άδικο. Αφού το μέτρο ξεκίνησε ως ασφάλεια του λιμένα, τότε γιατί το ακτοπλοϊκό δεν περιλαμβάνεται; Αφού

οι ίδιοι λόγοι συντρέχουν και ένα πλοίο κάνει δρομολόγιο τρεις φορές την εβδομάδα, ο καπετάνιος γνωρίζει το λιμάνι, τότε δεν μπορείς να απαλλάξεις το ένα πλοίο και όχι το άλλο. Έτσι μας δικαιώσε το Συμβούλιο Επικρατείας για το ΑΙΟΛΟΣ."

### Πότε προσφύγατε;

"Το 1994 και η απόφαση βγήκε το 1996. Όλα αυτά τα χρόνια πληρώνανε και είχαμε καλή σχέση με τους ανθρώπους των ρυμουλκικών. Όταν όμως βγήκε η απόφαση, σταματήσαμε να πληρώνουμε, όχι μόνο για το ΑΙΟΛΟΣ (σ.σ.: που είχε ήδη πουληθεί) αλλά και για το ΟΥΡΑΝΟΣ."

### Προσφύγατε για όλα τα λιμάνια του δρομολογίου σας;

"Μόνο για την Πάτρα και την Κέρκυρα. Δεν μπορούσαμε να το κάνουμε για όλα. Τα έξοδα και για το Συμβούλιο Επικρατείας είναι αρκετά. Να ξέρετε πάντως πως πρόκειται για πολύ σοβαρή απόφαση, επταμελούς συμβουλίου. Δηλαδή, πολύ κοντά στην ολομέλεια. Και η απόφαση του Υπουργείου και του Λιμεναρχείου είναι ότι η απόφαση αφορά μόνο το ΑΙΟΛΟΣ."

### Τυπικά, έτσι είναι;

"Τυπικά, ναι, η απόφαση αφορά αυτόν που έχει προσφύγει."

### Οι υπόλοιποι εφοπλιστές πληρώνουν σήμερα;

"Πιστεύω ότι μπορούν να βασιστούν σ' αυτή την απόφαση. Κι εγώ άλλωστε το ίδιο θα έκανα." **Εάν πάντως αυτό συμβαίνει, είναι προφανές ότι τα ρυμουλκικά θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα επιβίωσης.**

"Υστερα από την απόφαση της Διοίκησης, το 1989, κάποιος ασχολήθηκαν με αυτό τον κλάδο και πραγματικά επένδυσαν. Αγόρασαν ρυμουλκικά, σύστησαν εταιρείες. Η Διοίκηση, το Κράτος τους έδωσε τη δυνατότητα να κάνουν αυτή τη δουλειά. Και τώρα είναι λογικό να σκέπτεται αυτούς τους ανθρώπους που πιθανόν θα χάσουν το αντικείμενό τους. Είχε βασιστεί όλος σε μία αντισυνταγματική διάταξη."

### Κρίθηκε και αντισυνταγματική;

"Βεβαίως, αφού δεν μπορούν να γίνονται τέτοιου είδους διακρίσεις."

### Γιατί μόνο εσείς προσφύγατε στη δικαιοσύνη και άλλες εταιρείες δεν το έκαναν;

"Εγώ έχω μία πολύ μικρότερη εταιρεία που μπορώ να ελέγχω και να παρακολουθώ καλύτερα τα έξοδά μου."

**Αυτό είναι από τα καλά των μικρών εταιρειών;** "Ναι, είναι από τα καλά. Υπάρχουν όμως και καλά."

### Πείτε μας μερικά.

"Στον ανταγωνισμό. Υπάρχουν μικρότερες δυ-

νατότητες να διαφημιστούν, είτε να πάρουν μέτρο στις αγορές. Πάντως δεν μας ώθησε αυτό για να αντιδράσουμε. Εμείς, απλά, δεν θέλαμε να αδικούμαστε."

### ΑΛΛΟΣ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

**Τώρα όμως δεν πληρώνετε για το ΟΥΡΑΝΟΣ, έτσι είπατε. Τι επιπτώσεις έχει αυτό;**

"Είναι σημαντικές. Μας έχουν κάνει ασφαλιστικά μέτρα, πρόστιμα από τα Λιμεναρχεία και λοιπά. Προσπαθούμε να αντιδράσουμε με δικαστικά μέσα."

### Οι ιδιοκτήτες των ρυμουλκικών τι στάση έχουν;

"Οι ίδιοι αναγνωρίζουν την απόφαση και πιστεύουν ότι πρέπει να αλλάξει κάτι γενικότερα. Θεωρούν την παρουσία ρυμουλκικού απαραίτητη στο λιμάνι."

### Εσείς διαφωνείτε με αυτή την άποψη;

"Διαφωνώ με την επιλεκτική διάκριση στα ρυμουλκικά. Τώρα, τα λιμάνια στην Ελλάδα πρέπει να έχουν ρυμουλκικά όχι για να ρυμουλκούν τα πλοία, έστω κι αν χρειαστεί κάποια στιγμή να ρυμουλκήσουν κάποιο πλοίο. Περισσότερο απαραίτητα είναι για άλλες ανάγκες που έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπάρχει η διάσωση, η έρευνα, το ρυμουλκικό ξέρει και μπορεί να βοηθήσει."

### Ίσως όμως τότε να μη "βγαίνουν".

"Ναι, αλλά σ' αυτές τις περιπτώσεις, πάμε σε άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου. Δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι για να υπάρχει η Πυροσβεστική Υπηρεσία πρέπει από κάποιον να πληρώνεται. Αυτά τα είπαμε και στον υπουργό. Σκεφτείτε και κάτι άλλο. Στην Κέρκυρα υπάρχουν τέσσερα ρυμουλκικά. Στις Κυκλάδες δεν υπάρχουν ρυμουλκικά."

### Υπάρχουν στη Σύρο.

"Δεν υπάρχουν. Η ζήτηση στις Κυκλάδες είναι πολύ μεγαλύτερη απ' ότι στην Κέρκυρα ή στην Ηγουμενίτσα. Εάν λοιπόν κριθεί να υπάρχουν ρυμουλκικά -και γιατί όχι- τότε, εάν δεν υπάρχει προσφορά, εάν δεν μπορεί να βγάλει τα έξοδά του, ας αναλάβει το Κράτος να τα επιδοτήσει με κάποιο κόστος και να γίνουν προσφορές από τους ενδιαφερόμενους."

### Και ποιος θα πληρώσει;

"Ποιος; Τα Λιμενικά Ταμεία! Το Λιμενικό Ταμείο της Ηγουμενίτσας εισπράττει 500 δραχμές για κάθε επιβάτη. Δεν ξέρω πού πάνε αυτά τα λεφτά. Εγώ ξέρω ότι τα περισσότερα έργα στα λιμάνια γίνονται με επιδοτήσεις είτε από την Ευρώπη, τον προϋπολογισμό και λοιπά. Μπορεί πραγματικά τα χρήματα να πηγαίνουν στα λιμάνια, αλλά δεν το πολυβλέπω. Δεν θα υπήρχε αντίρρηση το κόστος ανά επιβάτη να ανέβαινε λί-

γες δραχμές -άλλωστε εμείς το πληρώνουμε- ώστε να επιδοτηθεί το κατάλληλο ρυμουλκικό για κάθε λιμάνι."

### Τι ποσά πληρώνει ένα πλοίο για τα ρυμουλκικά;

"Ξεκινάει από 40.000 δραχμές για κάθε προσέγγιση, και κλιμακώνονται ανάλογα με τους πόρους κάθε πλοίου και άλλες παραμέτρους. Πάντως, έχουμε φτάσει στο αποκορύφωμα. Στην Κέρκυρα τα ρυμουλκικά κάνουν κοινοπραξία. Υποχρεωτικά τα ρυμουλκικά έξοδα για εμάς, ελεύθερο όμως το τιμολόγιο από αυτούς!"

Εάν αύριο το πρωί, υποθετικά, μας έλεγαν ότι το δικαίωμα -γιατί μιλάμε για δικαίωμα, όχι για ρυμουλκηση- κοστίζει 500.000 δραχμές, τι θα κάνω εγώ; Γιατί δεν μπορώ να πάω κάπου και να διαμαρτυρηθώ; «Αυτός μου ζητάει τόσα, δεν γίνεται να δίνω λιγότερα;».

Προστατευμένο λοιπόν το αντικείμενό τους, ελεύθερο το τιμολόγιο. Θα πρέπει να σταματήσω να ταξιδεύω. Ειλικρινά, δεν πιστεύω ότι πρέπει να προσθέσουμε κάτι άλλο στο θέμα."

### Για τα κρουαζιερόπλοια τι ισχύει;

"Τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν τρεις και πλέον φορές την εβδομάδα το λιμάνι απαλλάσσονται. Τα μόνα που δεν απαλλάσσονται είναι τα ελληνικά επιβατηγά οχηματαγωγά που κάνουν δρομολόγιο. Γι' αυτό και το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε την τότε απόφαση παράλογη. Όμως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τη δέχεται μόνο για το ΑΙΟΛΟΣ! Για τα υπόλοιπα είναι λογική! Για το ΙΟΝΙΑΝ BRIDGE, για το ΟΥΡΑΝΟΣ και για άλλα, είναι εντάξει."

### Δηλαδή καθένας θα το κάνει για το πλοίο του;

"Έτσι θα γίνει. Κάθε εταιρεία θα προσφεύγει στο Συμβούλιο Επικρατείας. Ήδη εμείς και ο Στρίντζης κάναμε τις προσφυγές."

### Θα υπάρχει όμως και κόστος, λόγω των δικαστικών εξόδων.

"Να είμαστε ρεαλιστές. Αυτή είναι η μοίρα κάθε εταιρείας: να διεκδικεί με κάθε κόστος το δικό της. Δεν είμαστε μόνο στη θάλασσα."

### H FRAGLINE

**Γυρνώντας αρκετά χρόνια πίσω, θα θέλαμε να μας θυμίσετε λίγο πώς ξεκίνησε η Fragline στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας.**

"Η Fragline ιδρύθηκε μόλις μπήκαμε στη γραμμή της Ιταλίας. Προϋπήρχε βέβαια η εταιρεία «Ακτοπλοία Γεωργίου Φραγκουδάκη», του πατέρα μου. Ήταν ένα παρακλάδι της εταιρείας Τόγια, που ήταν ξαδέλφια του πατέρα μου και ο ίδιος ήταν καπετάνιος στην εταιρεία. Κάποια στιγμή αγόρασε μερικά πλοία της οικογένειας Τόγια και το ξεκίνημα έγινε από τη γραμμή της Ραφήνας με το ΜΟΣΧΑΝΘΗ. Στη συνέχεια, ήμασταν οι πρώτοι μετά τον Στρίντζη που ναυπηγήσαμε επιβατηγό - οχηματαγωγό στην Ελλάδα, το ΕΛΛΗ."

### Η οικογένεια Στρίντζη είχε το ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ ήδη;

"Ναι, το ΕΛΛΗ ξεκίνησε το 1967. Στη συνέχεια αρχίσαμε να κτιζουμε το ΓΕΩΡΓΙΟΣ, αρχικά για τη γραμμή της Σάμου. Μετά όμως είδαμε ότι έκανε καλύτερα για την Ιταλία, όπου ξεκίνησαμε το 1972, πολύ πριν από κάποιους άλλους που είναι σήμερα στη γραμμή."

### Το ΑΙΟΛΟΣ πότε αγοράστηκε;

"Αγοράστηκε το 1980. Το 1986 πουλήθηκε το ΓΕΩΡΓΙΟΣ και αγοράστηκε το ΟΥΡΑΝΟΣ, ένα πολύ ωραίο πλοίο."

### Σήμερα, είσατε μόνο με το ΟΥΡΑΝΟΣ. Είναι καλό αυτό;

"Σήμερα είναι επικίνδυνο οτιδήποτε άλλο. Πρέπει κανείς να κατασταλάξει, για να δει προς τα πού θα κατευθυνθεί. Θεωρώ ότι η εταιρεία είναι σε αναμονή έως το 2000."

**Κάποιοι άλλοι τόλμησαν όμως. Γιατί όχι η Fragline που ήταν ήδη στην χώρα;**

"Κάποιοι τόλμησαν, γιατί είχαν τη δυνατότητα. Εμείς είμαστε συντηρητική οικογένεια, δεν μπήκαμε στο παιχνίδι του χρηματιστηρίου που φέρνει και τα νεότευκτα."

### Οι κρητικές εταιρείες όμως δεν ήταν -τουλάχιστον μέχρι σήμερα- στο χρηματιστήριο.

"Είναι αλήθεια ότι στη γραμμή της Ιταλίας, εμάς αλλά και άλλες εταιρείες, μας φρέναρε η είσοδος των Μινωικών και της ANEK που είχαν πάρα πολλά ίδια κεφάλαια και κέρδη από την Κρήτη. Από κει και πέρα και ο Στρίντζης τράβηξε τον ίδιο δρόμο, του χρηματιστηρίου, ενώ ο Παναγόπουλος ήρθε κτιζοντας κάτι από την αρχή, με διαφορετικό μοντέλο από την εταιρεία που είχε παλιά."

Πάντως εγώ περιμένω να δω και ποιος τύπος πλοίου είναι καλύτερος για τη γραμμή. Μέχρι το 2000 θα έχουμε καταλήξει για το πώς θα κινηθούμε. Σήμερα το ΟΥΡΑΝΟΣ καταφέρει να μας κάνει να υπάρχουμε, δεν φαντάζεστε πόσο δύσκολο είναι με ένα μόνο βαπόρι."

### ΠΟΤΕ ΞΑΝΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ;

#### Έχετε και φορτηγά πλοία;

"Ούτε έχω, ούτε είχα ποτέ. Μόνο επιβατηγά."

#### Πώς βλέπετε το μέλλον των νεοτευκτων πλοίων στην Αδριατική;

"Είμαι λίγο σκεπτικός. Δεν είμαι σίγουρος, έχω φόβους ότι κάποιος μπορεί να χαθεί, όχι όμως ότι οπωσδήποτε είναι λάθος κίνηση."

#### Στην ακτοπλοία θα ξαναερχόσασταν; Λείπετε από τότε που πουλήθηκε το ΕΛΛΗ.

"Πιστεύω ότι η ακτοπλοία είναι μια περίεργη δουλειά. Ο παρεμβατισμός της Πολιτείας αλλά και το ότι δεν ξέρω τι μου ξημερώνει αύριο είναι για ανθρώπους με γερά νεύρα. Δεν αξίζει τον κόπο να επενδύεις, χωρίς να ξέρεις τι θα γίνει αύριο. Έχεις να παλέψεις όχι μόνο με τον εαυτό σου, το πλοίο, τη γραμμή, αλλά και τον ανταγωνισμό του ίδιου του Κράτους. Για μένα η ακτοπλοία καταναλώνει τον ιδιώτη."

Η ακτοπλοία μπορεί να βγάλει χρήματα προσωρινά, αλλά μακροπρόθεσμα τι γίνεται; Η ακτοπλοία θα έπρεπε να έχει μια δημόσια μορφή, να ανήκει στο δημόσιο."

#### Μα κύριος σκοπός της Πολιτείας είναι να γίνει συγκοινωνία. Δεν γίνεται αυτό με ιδιώτες;

"Μα στην πραγματικότητα δεν σου δίνει τη δυνατότητα να κάνεις συγκοινωνία. Είδαμε φέτος το καλοκαίρι, ότι άνθρωποι που είχαν επενδύσει, είχαν ταξιδέψει όλο τον χειμώνα, βρήκαν μπροστά τους ένα ταχύπλοο που πήρε τον «αφρό». Αυτό συνέβη και σ' εμάς στο παρελθόν. Εγώ είδα πάρα πολλές εταιρείες στην ακτοπλοία να χάνονται. Πόσοι υπάρχουν από το μακρινό παρελθόν;"

#### Ποιος φταίει;

"Κανείς. Φταίει η δομή. Δεν μπορεί το Κράτος να αποκλείσει το ταχύπλοο, το νέο, δεν μπορεί όμως να διασφαλίσει αυτόν που πληρεί τις απαιτήσεις του, δηλαδή ταξιδεύει και τον χειμώνα και λοιπά."

#### Εάν άλλαζε το πλαίσιο της ακτοπλοίας μας;

"Τότε δεν ξέρω, μπορεί. Πάντως, πρέπει να σας πω, ότι εγώ είμαι ερωτευμένος με το πλοίο, όχι με τη γραμμή. Ίσως να έβαζα εσωτερική γραμμή ως κομμάτι μιας διεθνούς γραμμής μας. Ξέρετε πόσο έργο υπάρχει για τα ελληνικά πλοία σε διεθνείς γραμμές στη Μεσόγειο ή και στον Βορρά;

Εγώ θεωρώ σημαντικότερη κίνηση απ' όλες τη δρομολόγηση του SUPERFERRY της Strintzis Lines στην Αγγλία. Γιατί, για παράδειγμα, έχουμε κολλήσει στην Ιταλία; Μόνο με αυτό το σκεπτικό βλέπω μέλλον για όλες τις εταιρείες."