

Αρ. Έργ.: 564

PT2000-042

ΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΩΝ ΓΕΩΠΟΝΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΙΧΘΥΟΚΟΜΙΑΣ - ΑΛΙΕΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : ΚΑΦΡΙΤΣΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 1996

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>3</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
<b>Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ</b>	
1.1 Γενικά	4
1.2 Το έλλειμα της χώρας σε αλιεύματα	5
1.3 Η χρήση αλιευτικών προϊόντων στην ελληνική βιομηχανία μεταποίησης	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	
<b>Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ</b>	
2.1 Εισαγωγή	11
2.2 Η γενική εικόνα	12
2.3 Η αλιεία μέχρι το 1932	14
2.4 Η ελληνική αλιεία από το 1932 μέχρι το 1940	16
2.5 Η ελληνική αλιεία στο Β' Παγκόσμιο πόλεμο και την εχθρική κατοχή (1940-44)	18
2.6 Ανασυγκρότηση της αλιείας	18
2.7 Παράκτια αλιεία	19
2.8 Μέση μηχανοκίνητη αλιεία	20
2.9 Υπερπόντια αλιεία	23
2.10 Άλλες κατηγορίες σκαφών	26

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ**

<b>3.1 Γενικά</b>	<b>29</b>
<b>3.2 Φορέας διακίνησης ιχθυοσκαλών</b>	<b>29</b>
<b>3.3 Αριθμός και δυναμικότητα ιχθυοσκαλών</b>	<b>30</b>
<b>3.4 Διακίνηση των αλιευμάτων</b>	<b>31</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΦΟΡΕΙΣ ΑΛΙΕΙΑΣ**

<b>4.1 Διοικητικός φορέας</b>	<b>34</b>
<b>4.2 Ερευνητικός φορέας</b>	<b>36</b>
<b>4.3 Συνεταιριστικός φορέας</b>	<b>37</b>
<b>4.4 Η ελληνική αλιεία στην Ε.Ο.Κ.</b>	<b>38</b>

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>39</b>
---------------------	-----------

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως ξέρουμε τα 2/3 της Ελλάδας περιβρέχονται από θάλασσα και από τα αρχαία χρόνια οι Έλληνες γνώριζαν την τέχνη της αλιείας. Ο τομέας της ελληνικής αλιείας είναι σημαντικός στην ελληνική οικονομία, αφού καλύπτει το 2% περίπου του Α.Ε.Π. και απασχολούνται 40.000 άτομα περίπου.

Η χαμηλή παραγωγικότητα των περιφερειακών υδάτων και η οικονομική εξάρτηση μερικών περιοχών από την αλιεία, θέτουν προβλήματα που μόνο με τον εκσυγχρονισμό και με συντονισμένες κινήσεις επενδυτών και πολιτείας μπορούν να λυθούν.

Η εργασία αυτή αποτελεί μια προσπάθεια καταγραφής των προβλημάτων και εξεύρεσης λύσεων που απαιτούνται για το μεγάλο πρόβλημα της αλιείας στην Ελλάδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ

#### 1.1 Γενικά.

Οι θάλασσες και τα “εσωτερικά ύδατα” (λίμνες, ποτάμια κ.λ.π.) με τον πλούτο τους σε ψάρια και σε άλλους υδρόβιους οργανισμούς, αποτελούν μια από τις σπουδαιότερες πηγές πρωτεϊνών, που συμβάλουν σημαντικά στην διατροφή του ανθρώπου.

Η επιστημονική έρευνα, έχει από το 1918 διαπιστώσει τη θρεπτική αξία των ψαριών και γενικά των αλιευμάτων. Η μεγάλη από θρεπτικής άποψης, αξία της τροφής αυτής είναι ότι περιέχει μέχρι 24% πρωτεΐνες και μέχρι 27% λίπος.

Έχουν γίνει πειράματα πάνω στις πρωτεΐνες των ψαριών όπως του μπακαλιάρου, της ρέγγας κ.λ.π. που έχουν αποδείξει ότι έχουν την ίδια θρεπτική αξία με τις πρωτεΐνες του μοσχαρίσιου κρέατος και μεγαλύτερη αυτών του γάλακτος.

Η κατανάλωση ψαριού στην χώρα μας έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια από 16 κιλά ανά άτομο το 1987 στα 21 κιλά το 1993 (Στατιστική Υπηρεσία). Το ψάρι που καταναλώνεται από τους Έλληνες, είναι κυρίως φρέσκο ψάρι ενώ το κατεψυγμένο αντιπροσωπεύει το 20% του συνόλου. Έρευνες στα νοικοκυριά (1987-88, 1991-92) έδειξαν ότι ο αγροτικός πληθυσμός τρώει 28% περισσότερο ψάρι από τον αστικό πληθυσμό.

Το ότι σήμερα στη χώρα μας η κατανάλωση αλιευμάτων βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο οφείλεται στη χάραξη μιας

συγκεκριμένης διατροφικής πολιτικής, στην οργάνωση και ανάπτυξη της αλιείας και των ιχθυοπαραγωγικών μονάδων, καθώς και στο σύστημα διακίνησης και εμπορίας αλιευμάτων.

Άλλωστε τα τελευταία χρόνια η αξιοπιστία του κοινού απέναντι στα αλιεύματα έχει ανέβει αισθητά, και μετά τις εξελίξεις με τη νόσο των “τρελών αγελάδων”, θα υπάρξει στροφή του αγοραστικού κοινού από το κρέας στο ψάρι. Ο παρακάτω πίνακας μας επιτρέπει να δούμε πόσο πιο πλούσια είναι τα ψάρια και άλλοι θαλάσσιοι οργανισμοί σε θρεπτικά συστατικά έναντι του βοδινού κρέατος.

Τροφές	Περιεκτικότητα σε :						
	Πρωτεΐνε s	Φόσφορο	Ασβέστιο	Μαγγάνιο	Κάλιο	Σίδηρο	Ιώδιο
1. Βοδινό κρέας	16,0	2,15	6,11	0,24	0,03	-	-
2. Σαρδέλα Μεσογ.	22,2	3,65	0,22	0,26	0,04	0,09	-
3. Στρείδια	6,2	0,46	0,32	0,37	0,21	0,04	0,03
4. Μύδια	5,8	0,34	0,41	-	-	0,08	0,01
5. Γαύρος	21,6	3,45	0,28	0,28	0,06	0,01	-
6. Ψάρια (διάφ.)	17,7	2,88	0,33	0,30	0,02	0,02	0,01

Πίνακας 1

### 1.2 Το έλλειμμα της χώρας σε αλιεύματα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του F.A.O. παρατηρείται ότι το σύνολο των αλιευτικών προϊόντων, ενώ παρουσίαζε σταδιακή άυξηση από το 1985 έως το 1989, κατά τα έτη 1990 και 1991 παρουσίασε σταδιακή μείωση, παρά το γεγονός ότι τα αλιεύματα προερχόμενα από τα εσωτερικά νερά και από τις υδατοκαλλιέργειες αυξάνουν συνεχώς τα τελευταία χρόνια.

<b>ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΛΙΕΙΑΣ (σε εκατ. τόνους)</b>						
<b>Έτη</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>
<b>Από Αλιεία</b>	<b>78,6</b>	<b>84,0</b>	<b>84,2</b>	<b>88,8</b>	<b>88,8</b>	<b>85,2</b>
<b>Από Υδατ/ργειες</b>	<b>7,7</b>	<b>8,8</b>	<b>10,1</b>	<b>11,2</b>	<b>11,4</b>	<b>12,2</b>
<b>Σύνολο παραγωγής</b>	<b>86,3</b>	<b>92,8</b>	<b>94,3</b>	<b>99,0</b>	<b>100,2</b>	<b>97,4</b>

Πηγή: F.A.O.

**Πίνακας 2**

Στην Ευρώπη από 12,4 εκατομμύρια τόνους το 1985 μειώθηκε σε 10,8 το 1991. Αυτό το διεθνές φαινόμενο παρατηρείται και στην χώρα μας όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

Το αυξανόμενο γενικό σύνολο της παραγωγής μας οφείλεται στη ραγδαία αύξηση των υδατοκαλλιεργειών στη χώρα μας και στη συνεχώς αυξανόμενη παραγωγή τους.

<b>ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΛΙΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΔΑΤ/ΡΓΕΙΩΝ (1991-1994)</b>				
<b>A. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΛΙΕΙΑ</b>	<b>ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ</b>			
	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
1. Υπερπόντια αλιεία				
α. Ψάρια κατεψυγμένα	10.480	8.860	6.800	6.350
β. Γαρίδες κατεψυγμένες	3.500	2.800	2.100	2.790
γ. Ψάρια νωπά	-	-	960	970
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΕΡΠ. ΑΛΙΕΙΑΣ</b>	<b>13.980</b>	<b>11.660</b>	<b>9.860</b>	<b>10.110</b>
2. Μηχ/τες Μεσογείου (ΣΥΝ. ΜΕΣΟΓ.)	820	580	420	555
3. α. Μηχ/τες Ελληνικών θαλασσών	28.417	32.000	31.300	32.000
β. Γρι-γρι γενικά	37.600	35.000	36.700	41.475
4. α. Διχτυάρικα παραγ/ρικά στα Ελλην. νερά	37.063	36.648	34.348	37.683
β. Λοιπά εργαλεία θαλάσσης στα Ελλην. νερά	16.895	16.395	13.000	12.000
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΛΙΕΙΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛ. ΝΕΡΑ</b>	<b>119.975</b>	<b>120.043</b>	<b>115.348</b>	<b>123.158</b>
<b>B. ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ</b>				
1. Πεστροφοκαλλιέργεια	2.415	2.050	1.885	1.943
2. Χελοκαλλιέργεια	58	132	337	341
3. Ιχθυοκαλλιέργειες ευρύαλων ψαριών	3.500	7.500	11.500	14.500
4. Οστρακοκαλλιέργειες	7.580	13.670	16.700	19.057
5. Λοιπές εκτροφές (κύπρινος, τιλάπια, κέφαλοι κλπ)	159	235	240	253
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ</b>	<b>13.712</b>	<b>23.587</b>	<b>30.662</b>	<b>36.094</b>
<b>Γ. ΑΛΙΕΙΑ ΣΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΝΕΡΑ</b> (λίμνες, ποταμοί, λιμνοθάλασσες)				
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>3.738</b>	<b>3.321</b>	<b>2.960</b>	<b>3.451</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>152.225</b>	<b>159.191</b>	<b>159.250</b>	<b>173.368</b>

Πηγή: ΑΤΕ - Δ/ΝΣΗ ΖΩΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΛΙΕΙΑΣ

### Πίνακας 3

Το ετήσιο έλλειμμα της χώρας μας σε αλιεύματα κυμαίνεται μεταξύ 35.000 και 50.000 τόνων. Το 1991 ήταν 47.925 τόνοι με αξία 16.011 εκατομμύρια δραχμές, ενώ το 1992 ήταν 36,209 τόνοι με αξία 11.232 εκατομμύρια δραχμές.



Αν σημειώσουμε ότι η θαλάσσια αλιεία καλύπτει το 79% της εγχώριας κατανάλωσης αλιευμάτων και απασχολεί 40.000 άτομα με ποσοστό 2% στο Α.Ε.Π., αυτό σημαίνει ότι η αλιεία είναι σημαντικός παράγοντας στην εξέλιξη της χώρας μας, και θα πρέπει να μας απασχολήσει η μελλοντική της πορεία.

### 1.3 Η χρήση αλιευτικών προϊόντων στην Ελληνική Βιομηχανία μεταποίησης αλιευμάτων.

Τα ιχθυάλευρα που προέρχονται από τη βιομηχανική επεξεργασία των υπολειμμάτων της αλιείας, χρησιμοποιούνται για την παρασκευή ζωοτροφών (πτηνοτροφές, χοιροτροφές, τροφές θαλασσοκαλλιιεργειών), είναι δε από τις κυριότερες συμπυκνωμένες ζωοτροφές επειδή περιέχουν 60% με 70% πρωτεΐνες.

Οι ανάγκες της χώρας μας έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια λόγω της αύξησης των θαλασσοκαλλιιεργειών. Υπολογίζεται ότι μόνο από τη Δανία - χώρα παραγωγός ιχθυάλευρου - εισάγονται ετησίως 20.000 τόνοι ιχθυάλευρο. Η τιμή δε του ιχθυάλευρου στην παγκόσμια αγορά, σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Παραγωγών Ιχθυάλευρου και Ιχθυέλαιου, το 1994 ήταν 375 US\$ ανά τόνο ενώ το 1995 έφτασε τα 655 US\$ ανά τόνο.

Από τη συνολική παραγωγή αλιευμάτων του 1994 στην Ελλάδα το 14,2% υπέστησαν βιομηχανική επεξεργασία. Η αξιοποίηση της ελληνικής παραγωγής αλιευμάτων είναι η εξής:

- Νωπά	85,8 %
- Κατεψυγμένα	6,7 %
- Καπνιστά	0,8 %
- Αλίπαστα	5,4 %
- Κονσερβοποιημένα	1,1 %
- Λοιπά	0,2 %
Σύνολο	100 %

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Γεωργίας ( Διεύθυνση Αλιευτικών Εφαρμογών ) και της Α.Τ.Ε. ( Δ/ση Ζωικής Παραγωγής - Τμήμα Αλιείας ) κατά το έτος 1994 λειτούργησαν 93 μεταποιητικές μονάδες αλιευμάτων, από τις οποίες οι 51 αφορούσαν αποκλειστικά τα κατεψυγμένα αλιεύματα και οι υπόλοιπες 42 τα αλίπαστα, τα καπνιστά και τα κονσερβοποιημένα αλιεύματα. Η χωροταξική κατανομή τους είναι η εξής:

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΙΧΘΥΡΩΝ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ 1994 ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ								
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΠΡΩΤΗ ΥΛΗ ΣΕ ΤΟΝ.	ΠΑΡΑΧΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ (σε τόν.)			ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (σε τόν.)	ΑΞΙΑ ΠΑΡΑΓΟΜ. ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ Σε χιλ. δραχ.
			ΚΑΠΝΙΣΤΑ	ΑΛΙΠΑΣΤΑ	ΚΟΝΣΕΡΒΕΣ			
ΘΡΑΚΗ	3	410	87	162	33	-	282	303.000
ΕΥΒΟΙΑ	3	3.265	-	1.904	586	-	2.490	817.300
Α. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	9	8.020	1.009	4.490	120	-	5.619	5.289.300
Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	9	3.700	208	1.013	859	53	2.133	2.425.000
Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-	-	-	-	-	-	-	-
ΗΠΕΙΡΟΣ	2	200	76	-	-	-	76	160.000
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	9	2.476	-	1.256	294	-	1.550	1.132.000
ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ	2	947	180	-	50	550	780	660.000
ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	1	2.440	-	-	-	2.336	2.236	2.337.000
Ν. ΙΟΝΙΟΥ	-	-	-	-	-	-	-	-
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	-	-	-	-	-	-	-	-
Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ	4	672	-	528	-	-	528	314.642
ΚΡΗΤΗ	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>42</b>	<b>22.130</b>	<b>1.560</b>	<b>9.353</b>	<b>1.942</b>	<b>2.839</b>	<b>15.694</b>	<b>13.438.242</b>

Πηγή: ΑΤΕ - Δ/ΣΗ ΖΩΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΛΙΕΙΑΣ

Πίνακας 4

Η αξιοποίηση της παγκόσμιας παραγωγής αλιευμάτων είναι η εξής:

- Νωπά	30 %
- Κατεψυγμένα	15 %
- Κονσερβοποιημένα	8 %
- Παρασκευασμένα	15 %
- Ιχθυάλευρα-Ιχθυέλαια	30 %
- Διάφορα	1 %
Σύνολο	100 %

Η ελληνική βιομηχανία μεταποίησης αλιευμάτων αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα. Η ελλιπής τεχνογνωσία, οι ξεπερασμένες εγκαταστάσεις, η δυσχέρεια εξασφάλισης των πρώτων υλών, και η έλλειψη επενδυτών είναι τα σημαντικότερα προβλήματα της βιομηχανίας μεταποίησης αλιευμάτων.

Με την ορθολογική οργάνωση της αλιείας, την τελειοποίηση και τον εκσυγχρονισμό των ιχθυοσκαλών, την ανάπτυξη τεχνολογικά της βιομηχανίας μεταποίησης, και με τη δημιουργία στόλων υπερπόντιας αλιείας από σύγχρονα πλοία θα μπορούσαμε να καλύψουμε κατά κάποια ποσότητα το έλλειμμα της χώρας μας σε αλιεύματα, και από την άλλη τις ανάγκες σε εκείνα τα αλιεύματα που επειδή δεν τα παράγει η χώρα μας πρέπει να τα εισάγει. Αυτό θα είχε εντελώς ιδιαίτερη σημασία για την εθνική μας οικονομία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

#### 2.1 Εισαγωγή.

Η αλιεία στη χώρα μας έχει παλιά παράδοση. Ήταν μια από τις πρώτες ασχολίες πριν από χιλιάδες χρόνια, των προγόνων μας.

Βέβαια, πολλά γραπτά στοιχεία για την αλιευτική επίδοση του ελληνικού πληθυσμού στην αρχαιότητα δεν έχουν διασωθεί από ανασκαφές, όμως από ορισμένα χαρακτηριστικά γραπτά στοιχεία που βρέθηκαν στην Κρήτη, προκύπτει ότι η αλιεία είχε πάντα ζωτική σημασία για τη χώρα μας. Σ' αυτό συντέλεσαν οι ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες γιατί όπως είναι γνωστό, η Ελλάδα περιβρέχεται κατά τα 2/3 περίπου της περιμέτρου της από θάλασσα και διαθέτει αξιόλογες εκτάσεις ιχθυοτρόφων υδάτων στο εσωτερικό της.

Οι αρχαίοι έλληνες και ιδιαίτερα αυτοί που ζούσαν κοντά σε λιμνοθάλασσες, ακτές και περάσματα διαβατάριων ψαριών, είχαν αποκτήσει αρκετή αλιευτική πείρα και ήξεραν π.χ. τις μεταναστεύσεις του τόννου, και ενώ σήμερα η αλιεία αυτού του είδους στις ελληνικές θάλασσες δεν έχει ακόμα οργανωθεί, για τους αρχαίους έλληνες αποτελούσε σημαντικό αλίευμα. Είναι δε χαρακτηριστικό το γεγονός της αφιέρωσης ενός ομοιώματος τόννου στο σεβάσμιο Μαντείο των Δελφών από τους Κορίνθιους, ύστερα από μια πλουσιότατη αλιευτική σοδειά.

Ωστόσο, παρά την παράδοση αυτή και τις ευνοϊκές υδρογραφικές και λοιπές συνθήκες, η αλιεία στην χώρα μας ήταν πάντα καθυστερημένη τόσο από την πλευρά των μέσων άσκησης της, όσο και από την άποψη της οργάνωσης και αξιοποίησης της παραγωγής. Και δυστυχώς η καθυστέρηση αυτή συνεχίζεται και σήμερα, παρά

τις προσπάθειες που έγιναν μεταπολεμικά από πλευράς επενδύσεων στην αλιεία.

Πάντως, παρά τα σχετικά μικρά ποσοστά συμμετοχής της αλιείας (2% στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν), η σημασία του κλάδου για ολόκληρη την εθνική οικονομία παραμένει αξιόλογη επειδή :

α) Συμβάλλει, παράλληλα με την κτηνοτροφία, στην εξασφάλιση μιας σχετικά φθηνής και πλούσιας σε πρωτεΐνες ζωικής τροφής.

β) Εξασφαλίζει σοβαρή απασχόληση σε πάνω από 35.000 άτομα σε ολόκληρη την Ελλάδα, και

γ) Βοηθάει στην γενική κάλυψη του ελλείμματος της χώρας σε ζωικές πρωτεΐνες εξοικονομώντας συνάλλαγμα, με τη μέχρι ένα βαθμό υποκατάσταση των εισαγωγών.

Πράγματι, με την όλο και μεγαλύτερη άνοδο του βιοτικού επιπέδου, την ανάπτυξη του τουρισμού και τη σημαντική αύξηση της κατανάλωσης κρέατος, τα αλιευτικά προϊόντα μπορούν να συμπληρώνουν -μέχρι ενός σημείου- το κρέας και να περιορίζουν το άνοιγμα από τις εισαγωγές κρέατος.

## 2.2 Η γενική εικόνα.

Από την ελληνική αλιεία προκύπτει ετήσιο ακαθάριστο προϊόν αξίας 129.286 εκατ. δραχμών (1993), που αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 2% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος.

Από τα απασχολούμενα σ' αυτήν 40.000 περίπου άτομα, ποσοστό 50% είναι ψαράδες, ενώ τα υπόλοιπα ανήκουν σε βοηθητικά ή συναφή με την αλιεία επαγγέλματα όπως υπάλληλοι, έμποροι, εργάτες ξηράς κ.λ.π. Από τους 20.149 (1993) ψαράδες πάλι, μόνο οι 281 απασχολούνται μερικώς με την αλιεία, ενώ οι υπόλοιποι ασχολούνται αποκλειστικά με αυτήν.

Από τα εισαγόμενα για την κάλυψη της εσωτερικής αγοράς, από τα νωπά, κατεψυγμένα και κατεργασμένα προϊόντα (58.000 τόνοι περίπου το 1992), το 31% περίπου είναι κονσέρβες. Η αξία των εισαγωγών υπολογίζεται να είναι της τάξης των 32.798 εκατ. δραχμών (1992).

Αντίστοιχα, οι εξαγωγές αλιευτικών προϊόντων που το ύψος τους αυξάνεται σταθερά τελευταία, έφτασαν το 1992 τους 22.566 τόνους και αντιπροσωπεύουν συναλλαγματική αξία 21.566 εκατ, δραχμές περίπου.

Η ελληνική παραγωγή κατανέμεται στους εξής βασικούς τομείς:

α) Συλλεκτική παραγωγή (προϊόντα αλιείας θαλασσών και λιμνών).

β) Ελεγχόμενη παραγωγή (προϊόντα από ιχθυοκαλλιέργειες και ιχθυοσυλληπτικές εγκαταστάσεις λιμνών και λιμνοθαλασσών).

Το ποσοστό μεταποίησης (5% περίπου των αλιευμάτων μετατρέπονται σε κονσέρβες, αλίπαστα και άλλα παρασκευασμένα προϊόντα) είναι αρκετά χαμηλό. Υπολογίζεται επίσης ότι 6,5% της ετήσιας παραγωγής καταστρέφεται από έλλειψη κατάλληλων μέσων συντήρησης και μεταφοράς.

Τα αλιευτικά πεδία της ελληνικής αλιείας, περιλαμβάνουν εκτός από τις ελληνικές θάλασσες και μερικά αλιευτικά πεδία της Μεσογείου (ακτές Κυρηναϊκής) και ορισμένα ακόμα υπερπόντια πεδία, που βρίσκονται κυρίως στα παράλια της Δ. Αφρικής και σε μικρότερη έκταση στις ακτές του Περσικού Κόλπου.

Παρά την εξέλιξη της υπερπόντιας αλιείας, το μεγάλο βάρος εξακολουθεί να βρίσκεται στην αλιεία των ελληνικών θαλασσών που απασχολεί το 95% περίπου του αλιεργατικού δυναμικού, παράγει το 68% της συνολικής παραγωγής και το 97% της πρώτης ύλης της ελληνικής βιομηχανίας ιχθυηρών και δημιουργεί το 50% περίπου του συνολικού ακαθάριστου προϊόντος της αλιείας.

Από πλευράς οργάνωσης, η ελληνική αλιεία εμφανίζεται σαν ένα παραγωγικό σύστημα διαιρούμενο σε υποσυστήματα - τομείς, οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι η Μέση Αλιεία Ελληνικών Θαλασσών και Μεσογείου, η Υπερπόντια Αλιεία, η Παράκτιος Αλιεία, η Αλιεία Εσωτερικών Υδάτων, η Σπογγαλιεία, και η Αλιεία της γαρίδας.

### 2.3 Η αλιεία μέχρι το 1932.

Στο διάστημα της τουρκοκρατίας τα έσοδα της αλιείας χρησιμοποιήθηκαν για την εξυπηρέτηση των δανείων του Αγώνα. Για τον σκοπό αυτό εκδόθηκε το Β.Δ. της 23-3-1839 “περί πενταετούς ενοικιάσεως των ιχθυοτροφείων του Δημοσίου”.

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων μας προς τους ξένους δανειστές επιβλήθηκε και επί της αλιευτικής παραγωγής φόρος από 5 λεπτά την οκά για τα νωπά και 10 λεπτά για τα συντηρημένα ψάρια.

Με το Α.Ν. της 22-2-1918, ο φόρος αυξήθηκε ως προς τα νωπά αλιεύματα σε 30 λεπτά και ως προς τα συντηρημένα σε 40 λεπτά. Μέχρι το 1910 η αλιεία βρισκόταν σε πρωτόγονη κατάσταση. Τα πρώτα μέτρα οργάνωσης και διοίκησης πάρθηκαν από το Υπουργείο Εμπορικής Οικονομίας, στο οποίο συγκεντρώθηκαν όλες οι υπηρεσίες που αφορούσαν την αλιεία.

Σύμφωνα με τους νόμους 3977 και 3978 που ψηφίστηκαν τότε, μετακλήθηκε το 1912 από την Ιταλία, σαν οργανωτής της αλιείας ο D. CINCIGUERRA. Αυτός εισηγήθηκε και την ίδρυση στο Π. Φάληρο ενός Θαλάσσιου Υδροβιολογικού Σταθμού για τη μελέτη της υδρόβιας ζωής των ελληνικών θαλασσών και την αναζήτηση των κατάλληλων μέσων ανάπτυξης της αλιείας. Με τον Ν. 423 ιδρύθηκε στο Μαρούσι “Ιχθυοτροφικός Σταθμός” με σκοπό τον

εμπλουτισμό των λιμνών με διάφορα είδη ψαριών και τη διεξαγωγή πειραμάτων για όφελος της αλιείας και της ιχθυοτροφίας. Με τον ίδιο νόμο συστάθηκε “Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Αλιείας”.

Ακόμα με το νόμο Β.Δ. της 22-2-1920 ιδρύθηκε η “Ελληνική Θαλασσογραφική Επιτροπή” για τη φυσική, χημική και βιολογική μελέτη των ελληνικών θαλασσών, την εξακρίβωση των “περασμάτων” των μεταναστευτικών ψαριών και των ζωνών διαβίωσης των “ενδημούντων βυθόβιων ψαριών”. Εξ αιτίας οργανωτικών αδυναμιών, η δράση της Ε.Θ.Ε. υπήρξε ασήμαντη.

Με τον ερχομό των προσφύγων το 1922 από τα παράλια της Προποντίδας και της Μ. Ασίας, εισήχθησαν και χρησιμοποιήθηκαν στη χώρα μας τα γρι-γρι και οι ανεμότρατες.

Το 1924 η Κτηματική Τράπεζα χορήγησε διάφορα δάνεια για αγορά αλιευτικών εργαλείων και αντικατάσταση παλαιών σκαφών. Παράλληλα ιδρύθηκε αρκετός αριθμός ιχθυοσυλληπτικών εγκαταστάσεων σε κατάλληλες τοποθεσίες των ελληνικών ακτών.

Η ναυπήγηση μηχανοκίνητων αλιευτικών σκαφών συνεχίστηκε εντατικά μέχρι το 1926. Από την εποχή αυτή άρχισαν να εμφανίζονται στα αλιευτικά πεδία τα πρώτα ανησυχητικά συμπτώματα εξάντλησης των αποθεμάτων του θαλάσσιου πλούτου σε ψάρια, εξ αιτίας της αλόγιστης εκμετάλλευσης των αλιευτικών πεδίων από μεγάλο και συνεχώς αυξανόμενο αριθμό μηχανότρατων.

Αυτό φάνηκε την τριετία 1926-1928 που ο μέσος όρος απόδοσης κατά σκάφος μηχανότρατας, κατέβηκε από 40.000 οκάδες που ήταν το 1922-1925, σε 28.000 οκάδες. Η μείωση αυτή της αλιευτικής παραγωγής από την υπερεντατική εκμετάλλευση των αλιευτικών βυθών, οδήγησε σιγά σιγά στην πρώτη οικονομική κρίση των αλιευτικών επιχειρήσεων, που κορυφώθηκε κατά τα έτη 1931 και 1932.



#### 2.4 Η ελληνική αλιεία από το 1932 μέχρι το 1940.

Παρά τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση στην αλιεία, εξακολούθησε και μετά το 1932 η αύξηση του αριθμού των αλιευτικών σκαφών και η επέκταση της δράσης τους σε νέα αλιευτικά πεδία. Κατά την περίοδο 1933-1938, υπήρχαν εν ενεργεία 180 μηχανότρατες, 200 γρι-γρι, 4.500 σκάφη παράκτιας αλιείας και 1500 εσωτερικών υδάτων, που η παραγωγή τους έφθανε σε 36.000 τόνους ψαριών το χρόνο.

Κύρια χαρακτηριστικά της αλιευτικής κατάστασης ήταν τα μικρά σκάφη, οι μικρής ιπποδύναμης προωστικές μηχανές της μέσης αλιείας και ο εξ αιτίας αυτών περιορισμός της δράσης τους, στα κοντινά προς τις βάσεις εξόρμησης τους αλιευτικά πεδία. Τα μηχανοκίνητα σκάφη και ιδιαίτερα οι μηχανότρατες για να αντιμετωπίσουν την οικονομική κρίση και να μπορέσουν να εξακολουθήσουν να εργάζονται, παρέβαιναν τις απαγορευτικές διατάξεις περί ορίων αλιείας από την ακτή και ψάρευαν πολύ κοντά σ' αυτή.

Σ' αυτά θα έπρεπε να προσθέσει κανείς και το περιορισμένο ποσοστό μηχανοκίνητων αλιευτικών σκαφών παράκτιας αλιείας, την έλλειψη μέσων συντήρησης και μεταφοράς αλιευμάτων, την άγνοια των φυσικών συνθηκών των ελληνικών υδάτων και την έλλειψη πιστωτικής ενίσχυσης των ψαράδων. Η παράνομη αλιεία και η αλιεία με δυναμίτιδα ήταν σε ευρύτερη χρήση στα ελληνικά παράλια επειδή αποτελούσαν μεθόδους σχετικά ανέξοδες, με τις οποίες οι ψαράδες μπορούσαν να πετύχουν άμεσα και σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα. Οι ζημιές όμως του ενάλιου πλούτου και της εθνικής οικονομίας ήταν τεράστιες. Επί πλέον το κράτος, περιοριζόμενο στην τυπική ενοικίαση των λιμνών και ιχθυοτροφείων για οικονομικούς λόγους, εγκατέλειπε την αλιεία στην τύχη της.

Τα, σε μέσα αλιείας επενδυμένα κεφάλαια, υπολογίζονται κατά την περίοδο αυτή σε 300 εκατομμύρια δραχμές, τα δε απασχολούμενα γύρο από αλιευτικές επιχειρήσεις πρόσωπα σε 25.000.

Οι πρώτες προσπάθειες για την οργάνωση της αλιείας άρχισαν το 1935. Η κρατική μέριμνα υπέρ του αλιευτικού κλάδου εκδηλώθηκε με τα εξής:

α) Την κατάθεση νομοσχεδίου "για την ίδρυση οργανισμού για την προαγωγή και την επιστημονική οργάνωση της αλιείας". Το νομοσχέδιο όμως εξ αιτίας της αντίδρασης των ιχθυεμπόρων δεν ψηφίστηκε.

β) Τη λήψη περιοριστικών μέτρων της αλιείας και τη σύσταση διαφόρων ταμείων προστασίας των ψαράδων, που καταργήθηκαν μετά την ίδρυση του Οργανισμού Αλιείας, στον οποίον και περιήλθαν τα περιουσιακά τους στοιχεία, και

γ) Τη σύναψη δύο συμβάσεων με επιχειρηματίες για προνομιακή εγκατάσταση μεγάλων αλιευτικών επιχειρήσεων, που όμως δε λειτούργησαν.

Το τραπεζικό κεφάλαιο, μέχρι τότε, δεν είχε ενισχύσει την αλιεία, λόγω της έλλειψης:

1. διασφαλίσεων από την έλλειψη πιστωτικής επιφάνειας, δηλαδή των σκαφών και εργαλείων που ήταν ανασφάλιστα,
2. αναπτυγμένων αλιευτικών συνεταιρισμών που να μπορούν να αναλάβουν και να εκπληρώσουν αλληλέγγυα τις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Το 1936 το κράτος επέτρεψε στην Α.Τ.Ε. να χορηγεί αλιευτικά δάνεια, που όμως το 1938 και 1939 δεν ξεπερνούν τις 900.000 δρχ. Οι ψαράδες αναγκάζονται να δανείζονται όχι μόνο από τους ιχθυέμπορους με δυσανάλογα βαρείς όρους, αλλά και από τους προμηθευτές δικτιών και βενζίνας. Αλιευτική πίστη ασκούσαν επίσης και τα Ταμεία Προστασίας των κατ' επάγγελμα ψαράδων.

## 2.5 Η αλιεία στο 2ο παγκόσμιο πόλεμο και την εχθρική κατοχή (1940-44).

Όταν άρχισαν οι εχθροπραξίες, ένα μεγάλο μέρος του αλιευτικού στόλου διατέθηκε για να βοηθήσει στην διεξαγωγή του αγώνα σε περιπολίες και ναρκοθετήσεις. Κατά τη διάρκεια της κατοχής, το μεγαλύτερο μέρος των αλιευτικών σκαφών επιτάχθηκε, από τους Ιταλούς, Γερμανούς και τους Βούλγαρους. Από αυτά δε που απέμειναν, άλλα διέφυγαν στην Μ. Ανατολή και άλλα τελικά βυθίστηκαν. Οι απώλειες αυτές συμπληρώθηκαν με ομαδικούς εμπρησμούς από τα στρατεύματα κατοχής των πλωτών μέσων αλιείας στις θαλάσσιες ακτές και τις ιχθυοτρόφε λίμνες.

Κατά μεγάλο μέρος χάθηκαν και τα αλιευτικά εργαλεία γιατί δεν ανανεώθηκαν στην διάρκεια της κατοχής. Το κράτος εξ' άλλου δεν μπόρεσε να εισπράξει τίποτα από τη φορολογία της αλιευτικής παραγωγής. Οι απώλειες της αλιείας κατά την περίοδο 1940-44 εκτιμήθηκαν σε 3.426.000.000 δρχ. σε τιμές 1938.

## 2.6 Ανασυγκρότηση της αλιείας.

Αμέσως μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας, έφθασε η ΜL (οικονομική υπηρεσία του αγγλικού στρατού για τις χώρες που απελευθερώθηκαν), που έσπευσε να δώσει στον διασωθέντα μικρό αλιευτικό στόλο, χρήσιμα υλικά για να τεθεί σε κίνηση ο παραγωγικός του μηχανισμός. Η βοήθεια της ΜL που διάρκεσε 5 μήνες, έφθασε τα 3.000.000 δολάρια. Ακολούθησε η βοήθεια της UNRRA με τη χορήγηση κάθε είδους εφοδίων, που διατέθηκαν στους ψαράδες μέσω των υποκαταστημάτων της Α.Τ.Ε.

## 2.7 Παράκτια αλιεία.

Διεξάγεται σε όλες τις ακτές της Ελλάδας με μικρά σκάφη που χρησιμοποιούν κουπιά ή προωστικές μηχανές.

Εργαλεία της παράκτιας αλιείας είναι τα απλά ή μανωμένα δίχτια, οι πεζότρατες, τα παραγάδια κ.ά. Με την παράκτια αλιεία απασχολήθηκαν την τριετία 1991-1993 περίπου 16.800 σκάφη ετησίως. Η παραγωγή της για το 1994 έφθασε το 30,5% της συνολικής αλιείας στα ελληνικά νερά.

Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των σκαφών μειώνεται εξαιτίας της μείωσης των ενεργών σκαφών σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Σκάφη παράκτιας αλιείας : Είναι κατά κανόνα σκάφη (βάρκες) μήκους 4-12 μ. ανάλογα με τον τύπο τους και τον προορισμό τους. Οι επικρατέστεροι τύποι σκαφών της παράκτιας αλιείας είναι:

1. Η γαίτα (ή μπότι). Σκάφος συμμετρικό πλώρα-πρύμα, στενόμακρο και χαμηλό. Το μήκος του ποικίλλει από 4-5 μέτρα. Είναι εφοδιασμένο με καμπουνίδι και κοστάκι και κάνει για πολλές δουλειές. Γάιτες κατά κανόνα είναι και οι μικρές βάρκες με τις λάμπες που παίρνουν μέρος στα γρι-γρι.

2. Ο κούντουλας. Είναι μία κοντόφαρδη βάρκα. Τον τύπο αυτόν το συναντάμε, τις πιο πολλές φορές, με αρματωσιά διχτυάρικου, παραγαδιάρικου κ.λ.π.

3. Η υδρέικη (γιαλάδικο). Είναι βάρκα με κατάστρωμα αρκετά διαδεδομένη στην χώρα μας. Φέρεται όπως π.χ. χταποδιάρικο, σφουγγαράδικο, κρानιδιώτικη κ.λ.π. Έχει σκαρί μεγάλης βάρκας με καθρέπτη και πλώρη χαμηλά και με ευρύχωρη κούμιζα, ώστε να διευκολύνεται το ψάξιμο του βυθού της θάλασσας με το γυαλί. Οι πρυμνηοί φουρκάδες της υδρέικης βάρκας είναι στερεωμένοι έξω από το σκάφος, επάνω στην βαρδαλάντζα. Με αυτή τη διαρρύθμιση

οι φουρκάδες είναι σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και παίρνουν καμάκια με μακρύ κοντάρι. Το μήκος της υδρείκης βάρκας είναι 4-7 μέτρα. Τα σπογγαλιευτικά όμως που ταξιδεύουν μακριά, έχουν μεγαλύτερο μήκος.

4. Η τρατάρικη βάρκα. Ξεχωρίζει από τους άλλους τύπους από το στενόμακρο σκαρί της και τη μυτερή εξέδρα στην πλώρη, που χρησιμεύει για να βγαίνουν οι τρατάριδες στην αμμουδιά. Το μήκος της ποικίλλει από 8-12 μέτρα και έχει θέσεις για πολλά ζευγάρια κουπιά. Έχει κουβέρτα (κατάστρωμα), αλλά το αμπάρι της είναι ευρύχωρο και έχει πολλές θέσεις για το πλήρωμα.

Πιο τελειοποιημένα και σύγχρονα σκάφη χρησιμοποιεί σήμερα η ερασιτεχνική αλιεία.

## 2.8 Μέση μηχανοκίνητη αλιεία.

Γίνεται από δύο κατηγορίες σκαφών:

α) τις μηχανότρατες, σκάφη που εργάζονται με συρόμενα δίχτια και

β) τα γρι-γρι που ψαρεύουν αφρόψαρα με κυκλικά δίχτια.

Τα γρι-γρι χωρίζονται σε δύο είδη, τα γρι-γρι νύχτας που ψαρεύουν με έντονο τεχνητό φωτισμό και τα γρι-γρι ημέρας που ψαρεύουν κυρίως μεταναστευτικά ψάρια. Επίσης μια τρίτη κατηγορία είναι οι μηχανότρατες μεσογείου που εργάζονται κυρίως σε αλιευτικά πεδία χωρών της βορείου Αφρικής (Λιβύη, Μαρόκο).

Για το 1994 εργάστηκαν 335 μηχανότρατες έναντι 384 του 1991, 395 γρι-γρι έναντι 398 του 1991, ενώ στη μεσογειακή αλιεία εργάστηκαν 7 μηχανότρατες, αριθμός ίδιος από το 1991 έως το 1994.

Η παραγωγή της μέσης μηχανοκίνητης αλιείας και της μεσογειακής αλιείας φτάνει το 1994 περίπου τους 80.000 τόνους,

ποσοστό 64,9% της αλιείας στα ελληνικά νερά. Παρά τη μείωση του αριθμού των μηχανότρατων και την τρίμηνη παύση εργασίας που ισχύει στα σκάφη τύπου γρι-γρι, η παραγωγή παρέμεινε σταθερή, και αυτό οφείλεται στις καλές κλιματολογικές συνθήκες ιδίως στα έτη 1993-1994.

Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται στη μέση μηχανοκίνητη αλιεία είναι:

1. Μηχανότρατες. Είναι τα σκάφη που ψαρεύουν με συρόμενα δίχτια στο βυθό. Είναι ως επί το πλείστον ξύλινα ή ατσαλένια σκάφη, μήκους 30-45 μ. και πλάτους 6,5-8 μ. με συνήθες εκτόπισμα 250 έως 300 τόνους. Η ιπποδύναμή τους ποικίλλει από 350 έως 800 HP. Τα σπουδαιότερα πλεονεκτήματα των σκαφών αυτών είναι ότι είναι καλοτάξιδα και ότι μπορούν να ψαρεύουν με οποιονδήποτε καιρό. (Στις νεότερες ναυπηγήσεις τέτοιων σκαφών επιβλήθηκε ο κινητήρας εσωτερικής καύσης). Διακρίνονται για τις καλές τους ναυπηγικές γραμμές. Η πλώρη τους ξεπερνάει πάντα ομαλά το ύψος του υπόλοιπου σκάφους και έχει κατατομή επικλινή προς τα πίσω, που κατόπιν υψώνεται και πάλι ομαλά και παράλληλα με την καρίνα του σκάφους. Η κατασκευή αυτή της πλώρης προστατεύει το πλήρωμα του πλοίου που ασχολείται με διάφορες εργασίες στο κατάστρωμα, από τα κύματα της θάλασσας. Ο χώρος του καταστρώματος λίγο πιο μπροστά από τη γέφυρα, καταλαμβάνεται από το βίντσι της τράτας, ενώ ο υπόλοιπος χώρος στο μεσόστεγο της πλώρης - εκτός από τις εγκαταστάσεις για το πέρασμα συρματόσχοινων του βιντσιού - είναι ελεύθερος για τις εργασίες διαλογής και τακτοποίησης των ψαριών.

Στις μεγάλες μηχανότρατες που πηγαίνουν στα πολύ βαθιά νερά για μπακαλιάρο, το μήκος των συρματόσχοινων της τράτας, που είναι τυλιγμένα στο τύμπανο του βιντσιού, φτάνει και ξεπερνά τα 1.500 μέτρα. Πάρα πολλές μηχανότρατες που κάνουν ταξίδια πολλών ημερών, έχουν πομπό ασυρμάτου και

ραδιογωνιόμετρο. Επίσης όλες τους σχεδόν είναι εφοδιασμένες με ηχοβολιστικές μηχανές.

Οι μεγάλες μηχανότρατες συχνά δεν τραβούν την τράτα από την πρύμνη, αλλά από τα πλαϊνά του σκάφους. Το δίχτυ των μηχανότρατων αποτελείται από το σάκο, το κεντρικό τμήμα και από τις μπάντες (φτερά). Το άνοιγμα των ματιών στο σάκο είναι 60-70 χιλιοστά. Χρησιμοποιούνται όμως και δίχτυα με πιο μεγάλα ή μικρά μάτια. Στην άκρη κάθε σύρματος - που οδηγείται στους μακαράδες των καπονιών, αφού περάσει και ένα άλλο μακαρά που υπάρχει στη βάση κάθε καπονιού - δένεται και από μία πόρτα. Το μέγεθος της τελευταίας εξαρτάται από το μέγεθος του σκάφους και το μήκος του δικτιού. Η ταχύτητα με την οποία σύρεται το δίχτυ στο βυθό είναι 3 μίλια περίπου την ώρα. Με τη μηχανότρατα πιάνονται κατά κανόνα όλα τα ψάρια του βυθού. Με ειδικό τύπο τράτας μπορούν να ψαρευτούν και είδη που συχνάζουν σε μεσόνερα.

Οι μικρές μηχανότρατες μήκους 25-28 μέτρα, εξοπλισμένες με μηχανές ντίτζελ 200-300 HP, αποδείχτηκαν πολύ οικονομικά σκάφη για εκμετάλλευση αλιευτικών βυθών (στα ελληνικά χωρικά ύδατα), που βρίσκονται σε βαθιά νερά της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας, όπου τα αλιεύματα αποτελούνται από σαλάχια, γλωσσοειδή, πεσκαντρίτσες, μουγγριά, τσιπούρες, μπαρμπούνια κλπ.

2. Γρι-γρι. Ντιζελοκίνητο και μικρού εκτοπίσματος ψαράδικο σκάφος, που ονομάστηκε έτσι από τον απόηχο κρότο της μηχανής του. Με το ίδιο όνομα είναι γνωστό το ειδικό κυκλικό δίχτυ με το οποίο πιάνουν οι ψαράδες μας τα αφρόψαρα. Το συγκρότημα σκαφών ενός γρι-γρι αποτελείται από ένα κάπως μεγάλο ψαροκάικο, που κάνει το ρυμουλκό και ρίχνει το δίχτυ, από ένα δεύτερο καϊκι που κουβαλάει αυτό που λέγεται “βοηθητικό” ή “σία-καϊκι”, και τέλος πίσω από αυτό, όταν ξεκινούν για τον ψαρότοπο, 5-6 βάρκες τύπου “γαΐτας” με τη λάμπα πάνω στην πρύμνη.

Το δίχτυ του γρι-γρι είναι κυκλικό και έχει συνήθως μάτια από 10 έως 14 χιλιοστά, άλτος (ύψος ή βάθος) 40-45 οργιές και μήκος 200 μ. Το πάνω μέρος στην επιφάνεια το κρατούν φελλά και το κάτω μέρος προς το βυθό μολύβια και με αυτόν τον τρόπο στέκει κάθετα στην θάλασσα. Στην κάτω μεριά των μολυβιών, το δίχτυ αυτό έχει κάθε 3,5 με 4 μέτρα χάλκινους κρίκους, περασμένους από ένα σχοινί. Με το εργαλείο αυτό περιζώνουν τ' αφρόψαρα (σαρδέλες, γαύροι, φρίσσες κ.λ.π) που με το έντονο φως συγκεντρώνονται γύρω από τις λαμπαδοφόρες βάρκες του γρι-γρι. Με το ζώσιμο και το κλείσιμο του δικτιού, με το σχοινί της κάτω μπάντας που είναι περασμένο στους κάτω κρίκους, το γκιργκιρόδυχτο μετατρέπεται σ' ένα είδος μεγάλης σακούλας που περικλείνει μέσα του το αλίευμα της βραδιάς. Τα γρι-γρι της νύχτας δουλεύουν μόνο με το σκοτάδι.

Εκτός όμως από το γρι-γρι αυτό που προορίζεται για το ψάρεμα της σαρδέλας, του γαύρου, των σαυροειδών κ.λ.π., υπάρχει και το γρι-γρι της ημέρας που δουλεύει χωρίς μικρές βάρκες μέσα στους κόρφους και σε απάνεμους τόπους. Ενδιαφέρον ιδιαίτερο έχει το γρι-γρι της παλαμίδας, που είναι όμοιο με αυτό που περιγράφεται πιο πάνω, με μόνη τη διαφορά ότι τα δίχτυα του είναι πιο μεγάλα.

## 2.9 Υπερπόντια αλιεία.

Μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο δόθηκε καινούργια ώθηση στην αλιευτική δραστηριότητα με την ανάπτυξη το 1952 της Ατλαντικής αλιείας. Στην Ατλαντική αλιεία εργάστηκαν 77 σκάφη το 1991, 68 το 1992 και 60 το 1993, ενώ η παραγωγή μειωνόταν συνεχώς με 13.980 τόνους το 1991 έφθασε τους 9.860 τόνους το 1993 (-29,47%), ενώ το 1975 είχαμε παραγωγή από την Ατλαντική αλιεία 26.400 τόνους.



Τα πιο πολλά σκάφη εργάστηκαν στα παραδοσιακά αλιευτικά πεδία των χωρών της Δυτικής Αφρικής (Σενεγάλη, Γκάμπια, Γουινέα, Σιέρα Λεόνε, Νιγηρία κ.ά), στην Ανατολική Αφρική (Μαδαγασκάρη), και στον Ν.Δ. Ατλαντικό (Ν. Φόκλαντ) με λίγα σκάφη και καλά αποτελέσματα (μικτές εταιρίες με ντόπιους).

Σημειώνεται ότι υπάρχει αδυναμία εξακρίβωσης των σκαφών που εργάζονται και είναι σε ελληνικά χέρια.

Οι λόγοι της μείωσης των αλιευμάτων, οφείλονται στα εξής προβλήματα:

α) Η υποβάθμιση των παραδοσιακών αλιευτικών πεδίων (υπερεκμετάλευση).

β) Η καλύτερη οργάνωση των σκαφών των ξένων χωρών.

γ) Οι ασταθείς πολιτικές καταστάσεις των περισσότερων παραθαλάσσιων Αφρικανικών Χωρών.

δ) Η δυσκολία εξασφάλισης άδειας και το υψηλό κόστος για μια περίοδο.

ε) Η ανεπαρκής υποδομή των λιμανιών της Δ. Αφρικής.

Πιθανή θετική λύση είναι η σύσταση εταιριών Ελλήνων πλοιοκτητών ή έστω και μεικτών εταιριών με Αφρικανικές χώρες.

#### Σκάφη ποντοπόρας αλιείας.

Τα σκάφη αυτά είναι μεγαλύτερα από τις μηχανότρατες, και φέρονται με το όνομα τρούουλερς ή σκάφη-ψυγεία. Η πλώρη των αλιευτικών αυτών πλοίων υψώνεται ομαλά σε σχέση με το υπόλοιπο τμήμα του σκάφους και έχει κάπως γυρτή κατανομή προς τα πίσω, που παίρνει και πάλι προς την καρένα του πλοίου, το κανονικό της σχήμα. Το σχήμα αυτό, γνωστό με την ονομασία MAYERFORM, έχει επικρατήσει ανάμεσα στα περισσότερα σκάφη του είδους, γιατί παρέχει τη μικρότερη δυνατή μείωση ταχύτητας στο πλοίο. Εκτός από αυτό, επειδή η πλώρη του σκάφους είναι υψηλότερη, τα κύματα παραμερίζονται και δεν πέφτουν στο μπροστινό τμήμα του αλιευτικού, όπου δουλεύει το πλήρωμα. Η

πρύμνη των σκαφών ποντοπόρας αλιείας έχει πάντα λίγο μεγαλύτερο βύθισμα, έτσι ώστε κατά τη σύρση του διχτιού, η έλικα του πλοίου να βρίσκεται βαθύτερα στο νερό.

Από άποψη γενικής διάταξης του χώρου, τόσο τα μικρότερα όσο και τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη παρουσιάζουν ενιαία κατανομή των διαμερισμάτων τους. Έτσι στην πλώρη βρίσκονται τα καταλύματα για το πλήρωμα και κάτω από αυτά η αποθήκη των διχτιών και των εργαλείων. Προς την πρύμνη και κάτω από το ελεύθερο κατάστρωμα βρίσκεται ο θάλαμος συντήρησης των αλιευμάτων. Ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους μπορεί να υπάρχουν δύο και τρεις θάλαμοι, ο ένας πίσω από τον άλλο ή ένας θάλαμος με προθάλαμο. Οι θάλαμοι συντήρησης στα μεγάλα σκάφη έχουν χωρητικότητα, πολλές φορές πάνω από 800 και 900 κ.μ.

Προχωρώντας από την πλώρη προς την πρύμνη, συναντάμε τους χώρους του μηχανοστασίου, με τα καταλύματα των μηχανικών και τέλος κοντά στην πρύμνη μικρές αποθήκες υλικών. Ανάμεσα στον θάλαμο αλιευμάτων και στο μηχανοστάσιο παρεμβάλλονται το ψυγείο τροφίμων, η δεξαμενή του ιχθυέλαιου κ.ά. Σε ανάλογες θέσεις βρίσκονται οι δεξαμενές για τη διατήρηση του πόσιμου νερού, του πετρελαίου, του μηχανέλαιου κ.λ.π. Πάνω στο κατάστρωμα, στο κέντρο του σκάφους ή λίγο πιο πίσω, βρίσκεται το μεσόστεγο τμήμα, που καταλαμβάνεται από τη γέφυρα του πλοιάρχου και του ασυρματιστή, το μαγειρείο και το διαμέρισμα των αξιωματικών του σκάφους.

Στο χώρο του καταστρώματος, λίγο πιο μπροστά από τη γέφυρα, βρίσκεται το βαρούλκο της τράτας. Ο υπόλοιπος χώρος μέχρι το μεσόστεγο της πλώρης, ολόκληρος σχεδόν - εκτός αυτού που κατέχεται από τις εγκαταστάσεις για το πέρασμα των συρματόσχοινων του βαρούλκου - μένει ελεύθερος για τις εργασίες διαλογής και τακτοποίησης των αλιευμάτων. Στο τμήμα αυτό του καταστρώματος βρίσκονται οι θυρίδες (μπούκες) από τις οποίες

ρίχνονται τα ψάρια που αλιεύτηκαν, στους θαλάμους που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα.

Σε ορισμένες εγκοπές του καταστρώματος τοποθετούνται κάθετα σανίδια που σχηματίζουν διαμερίσματα, στα οποία τοποθετούνται τα αλιεύματα, αμέσως μετά την ανέλκυση του σάκου της τράτας. Από τη μια και την άλλη της κεραίας της πλώρης, και λίγο πιο μπροστά απ' αυτή, στα πλευρά του σκάφους, βρίσκονται τα δύο σιδερένια καπόνια της πλώρης, που χρησιμοποιούνται για τη σύρση των συρματόσχοινων και γενικά της τράτας. Τα αντίστοιχα καπόνια της πρύμνης βρίσκονται πίσω από το μεσόστεγο και προς την πρύμνη.

Οι καταψύκτες αλιευμάτων έχουν απόδοση που ποικίλλει από 8 έως 200 τόνους το 24ωρο. Για τα μεγάλα ψάρια υπάρχει πολλές φορές ειδικός θάλαμος κατάψυξης. Η ολική χωρητικότητα των θαλάμων ψυκτικής συντήρησης είναι αρκετά μεγάλη, (συνήθως 700 με 1.200 κυβ. μέτρα), από τα οποία τα 2/3 και περισσότερα προορίζονται για τη συντήρηση του αλιεύματος σε -28 βαθμούς Κελσίου ή και πιο κάτω.

## 2.10 Άλλες κατηγορίες σκαφών.

Σπογγαλιευτικά σκάφη. Αυτά μπορεί, ανάλογα με το είδος του ψαρέματος, να είναι “καμακατζίδικα” ή “γκάγκαβες” ή “μηχανοκάικα”, αν το ψάρεμα σφουγγαριών γίνεται με καμάκι ή με συρόμενα εργαλεία - που σαρώνουν κάθε τι που βρίσκεται στο βυθό της θάλασσας - ή ακόμα με σκάφανδρο. Υπάρχουν σήμερα γύρω στα 70 σπογγαλιευτικά σε ολόκληρη την Ελλάδα. Βάσεις εξόρμησης των σκαφών αυτών είναι η Κάλυμνος, η Λήμνος και η Ύδρα.

Σαν σπογγαλιευτικά πρέπει να θεωρούνται και τα λεγόμενα “ντεπόζιτα”, βρατσέρες μεγάλες που συνοδεύουν τα μηχανοκάνικα σαν αποθήκες των εφοδίων και των σφουγγαριών, αλλά και σαν αναπαυτήρια των πληρωμάτων κατά τις ημέρες που δεν εργάζονται οι σφουγγαράδες.

Γαριδόπλοια. Είναι πολύ μικρότερα σκάφη, μήκους 25-30 μ., ιπποδύναμης 400-800 HP, χωρητικότητας 25-120 κυβ.μ. που ψαρεύουν με τράτες με τη μέθοδο της Φλώριδας, δηλαδή με δύο ταυτόχρονα μηχανές (λεμβούχος ή βαρδαλάτζα) και δύο δίχτια ανά σκάφος. Οι γαρίδες αποκεφαλίζονται, ακολουθεί η ποιοτική διαλογή τους και στη συνέχεια καταψύχονται μέσα σε κιβώτια, στο σκάφος.

Επειδή παραδίνονται σε λιμάνι μεταφοράς αλιευμάτων όπου ή αποθηκεύονται σε ενοικιασμένες ψυκτικές αποθήκες προτού να μεταφερθούν σε φορτηγό που διαθέτει ψυκτικές εγκαταστάσεις, ή μεταφέρεται αμέσως σε φορτηγό όπου ο άμεσος προορισμός του είναι - τις πιο πολλές φορές - αγορές του εξωτερικού.

<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΕΡΓΑΣΤΗΚΑΝ ΤΗΝ</b>				
<b>ΠΕΡΙΟΔΟ 1991-1994</b>				
<b>Κατηγορία σκαφών</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
1. Ατλαντικής αλιείας				
α. Ψαράδικα	27	23	21	20
β. Γαριδάδικα	45	40	34	32
γ. Ψυγεία	5	5	5	5
2. Μηχ/τες Μεσογείου	7	7	7	7
3. α. Μηχ/τες Ελληνικών θαλασσών	384	378	340	335
β. Γρι-γρι γενικά	398	390	370	395
4. α. Διχτυάρικα παραγ/ρικά γριγράκια - πεζότρατες	17.341	16.783	16.722	16.925
β. Ξιφιάδικα				
5. Σπογγαλιευτικά	15	12	18	19
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>18.222</b>	<b>17.638</b>	<b>17.517</b>	<b>17.736</b>

Πηγή: ΑΤΕ - Δ/ΝΣΗ ΖΩΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΛΙΕΙΑΣ

Πίνακας 5

<b>ΕΤΗΣΙΕΣ ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ (1990-1994)</b>					
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΛΙΕΙΑΣ</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
1. Υπερπόντια αλιεία					
α. Ψαράδικα	448	388	385	369	318
β. Γαριδάδικα	70	78	70	61	87
2. Μηχ/τες Μεσογείου	158	117	83	60	111
3. α. Μηχ/τες Ελλην. θαλασσών	79	74	85	92	95
β. Γρι-γρι γενικά	109	94	90	99	105
4. Παράκτια αλιευτικά σκάφη, Ξιφιάδικα κ.λ.π.	3,4	3,1	3,2	2,8	2,8

Πηγή: ΑΤΕ - Δ/ΝΣΗ ΖΩΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΛΙΕΙΑΣ

Πίνακας 6

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ

#### 3.1 Γενικά.

Η μεταφορά των αλιευμάτων από τους τόπους αλιείας μέχρι τα αλιευτικά κέντρα γίνεται από τους αλιείς, και από εκεί μέχρι τα κέντρα κατανάλωσης από ιχθυεμπόρους ή ιχθυοπώλες. Το πρώτο μέρος της διαδρομής γίνεται με κάποια ταχύτητα, ενώ το δεύτερο μέρος, επειδή εξαρτάται κυρίως από τις μεταβλητές συνθήκες της αγοράς, γίνεται με πιο αργό ρυθμό που ελαττώνει την αξία των αλιευμάτων και επιβραδύνει την παραγωγή. Η μεταφορά από τη θάλασσα γίνεται συνήθως με μέσα κοινά και χωρίς τη χρησιμοποίηση ειδικών εγκαταστάσεων ψυχόμενων θαλάμων (κυρίως στην παράκτια αλιεία).

Η μεταφορά του αλιεύματος από τον ίδιο τον παραγωγό, τον απομακρύνει από τον τόπο αλιείας και τον αναγκάζει να ψαρεύει σε μέρη που γειτονεύουν με τα αλιευτικά κέντρα.

Μεγάλο εμπόδιο στη σύμμετρη - κατά περιοχές - ικανοποίηση των καταναλωτικών αναγκών αποτελεί επίσης η ανεπαρκής οργάνωση του λιανικού εμπορίου.

#### 3.2 Φορέας διακίνησης ιχθυοσκάλων.

Με βάση τις διατάξεις του Ν. 4457/65 "περί ιχθυοσκάλων" η ΕΤ.ΑΝ.ΑΛ έχει αναλάβει από το 1966 τη διοίκηση και διαχείριση των ιχθυοσκάλων.

Η ΕΤ.ΑΝ.ΑΛ ΑΕ (Εταιρία Ανάπτυξης Αλιείας) , αποτελεί θυγατρική εταιρία της ΑΤΕ με ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό της κεφάλαιο 75%, και της ΕΤΒΑ με αντίστοιχο ποσοστό 25%. Έχει εποπτεύουσα αρχή το Υπ. Γεωργίας του οποίου τις διατάξεις, αποφάσεις και τη γενικότερη επί των θεμάτων της και κυρίως επί των ιχθυοσκάλων πολιτική εφαρμόζει.

Συνοπτικά, οι βασικοί τομείς ενασχόλησης της ΕΤ.ΑΝ.ΑΛ. είναι:

1. Πρωτίστως η διοίκηση και διαχείριση όλων των ιχθυοσκάλων της χώρας, οι οποίες με την υποδομή τους (κτίρια, ψυγεία, παγοποιεία, μηχανολογικό εξοπλισμό, μεταφορικά μέσα κ.λ.π.) αποτελούν τα βασικά κέντρα διεξαγωγής του χονδρικού εμπορίου αλιευμάτων.

2. Η υλοποίηση μικρών αλλά και σχετικά μεγάλων εκσυγχρονιστικών επιδοτούμενων έργων και προγραμμάτων σχετικών με την υποδομή των ιχθυοσκαλών.

3. Η τήρηση στατιστικής, η οποία με τη συλλογή και την επεξεργασία των στοιχείων που αφορούν τα διακινούμενα αλιεύματα από τις ιχθυόσκαλες, καθώς και την εφαρμογή σχετικών διατάξεων του Υπ. Γεωργίας και της Ε. Ένωσης, αποτελεί (παρά τη σχετική στατιστική ακρίβεια των στοιχείων), σημαντική και πρωτογενή πηγή πληροφόρησης προς κάθε ενδιαφερόμενο.

4. Η συμμετοχή σε σεμινάρια και εκπαιδευτικά προγράμματα αλιέων με σχετικές επί αλιευτικών θεμάτων εισηγήσεις, καθώς και η συμμετοχή και οργάνωση αλιευτικών εκδηλώσεων.

### 3.3 Αριθμός και δυναμικότητα ιχθυοσκάλων.

Οι ιχθυόσκαλες που λειτουργούν στην χώρα μας είναι 10 και γεωγραφικά καλύπτουν τις περιοχές Κερατσίνι - Πειραιάς,

Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Πάτρα, Μεσολόγγι, Πρέβεζα, Χίος, Χαλκίδα και Κάλυμνος.

Ενώ για το προσεχές μέλλον θα ενταχθούν στο δυναμικό 2 ακόμα ιχθυόσκαλες, η ιχθυόσκαλα Σούδας στα Χανιά Κρήτης, και της Ν. Μηχανιώνας στη Θεσσαλονίκη.

Επίσης έχουν ξεκινήσει οι εργασίες για την κατασκευή 3 νέων ιχθυοσκαλών στο Βόλο, στα Μουδανιά και στο Λαύριο.

### 3.4 Διακίνηση των αλιευμάτων.

Οι μεγαλύτερες σε δυναμικότητα ιχθυόσκαλες, βάσει της διακινούμενης από αυτές ποσότητας και αξίας αλιευμάτων (πίνακας 6, πίνακας 7) είναι του Πειραιά με 41% και 37,7% (1994) αντίστοιχα επί της συνολικής παραγωγής και συνολικής αξίας των αλιευμάτων, ενώ ακολουθούν οι ιχθυόσκαλες Θεσσαλονίκης και Καβάλας. Η μέσω των ιχθυοσκαλών διακίνηση αλιευμάτων αντιπροσωπεύει το 25-30% της εθνικής αλιευτικής παραγωγής και αφορά κυρίως αλιεύματα ευρείας λαϊκής κατανάλωσης με κύρια συμμετοχή αυτή του γαύρου και της σαρδέλας (ποσοστό 30% επί της συνολικής διακινούμενης από τις ιχθυόσκαλες ποσότητας αλιευμάτων), ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι το 90% της ποσότητας που διακινήθηκε από τις ιχθυόσκαλες σε τσιπούρες, λαυράκια, μύδια και πέστροφες προέρχονται από ιχθυοκαλλιέργειες.



<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ (1992 - 1994)</b>			
<b>Ιχθυόσκαλα</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	44,5	45,7	41,0
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	21,0	18,4	25,2
ΚΑΒΑΛΑ	14,1	16,0	16,1
ΠΑΤΡΑ	6,3	6,4	6,0
ΧΑΛΚΙΔΑ	5,8	5,6	4,7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	5,5	5,2	4,5
ΧΙΟΣ	0,7	0,8	1,2
ΠΡΕΒΕΖΑ	1,4	1,2	0,7
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	0,6	0,6	0,5
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	0,1	0,1	0,1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Πηγή: ΕΤ.ΑΝ.ΑΑ.

Πίνακας 7

<b>ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΔΙΕΥΜΑΤΩΝ (1992 - 1994)</b>			
<b>Ιχθυόσκαλα</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	38,9	39,8	37,7
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	24,9	21,4	29,6
ΚΑΒΑΛΑ	11,3	15,4	12,4
ΠΑΤΡΑ	7,2	6,3	5,5
ΧΑΛΚΙΔΑ	5,6	5,3	4,3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	8,6	7,7	6,7
ΧΙΟΣ	0,9	0,8	1,3
ΠΡΕΒΕΖΑ	1,6	1,7	1,2
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	1,4	1,5	1,2
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	0,2	0,1	0,1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Πηγή: ΕΤ.ΑΝ.Α.Α.

Πίνακας 8

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΦΟΡΕΙΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

#### 4.1 Διοικητικός φορέας.

Η οργάνωση της Δημόσιας Διοίκησης στην Ελλάδα ξεκινά το 1914 με τη σύσταση Τμήματος Αλιείας στο τότε Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Συγχρόνως ιδρύονται Σταθμός Θαλάσσιας Ιχθυολογίας και Ιχθυοτροφικός Σταθμός Γλυκέων Υδάτων στο Π. Φάληρο και στο Μαρούσι αντίστοιχα. Μετά το 1916 η προσπάθεια διοικητικής οργάνωσης αδρανοποιείται. Το 1939 έχουμε τη δημιουργία του Οργανισμού Αλιείας.

Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, η μετακίνηση και εγκατάσταση έμπειρων αλιέων από τα μικρασιατικά παράλια, είχε καταλυτικά αποτελέσματα στην εξέλιξη, τον εκσυγχρονισμό και στην επένδυση χρημάτων για τη κατασκευή νέων αλιευτικών σκαφών.

Το 1941 καταργείται ο Οργανισμός Αλιείας, αλλά παράλληλα συστήνεται στο Υπ. Εθν. Οικονομίας εκτός απ'τη Δ/ση Αλιείας και Δ/ση Τεχνικής Οργάνωσης της Αλιείας. Στο τέλος αυτής της περιόδου (1949) που αρχίζει η εφαρμογή του Σχεδίου Μάρσαλ στην Ευρώπη, καταργείται η Δ/ση Τεχν. Οργάνωσης Αλιείας του ΥΠ.ΕΘ.Ο.

Το 1950 οι δημόσιες αρμοδιότητες υπάγονται στο Υπουργείο Βιομηχανίας, όπου και δημιουργείται Δ/ση Αλιείας. Το 1962 η Δ/ση Αλιείας διαθέτει 4 τμήματα και υπηρετούν σ'αυτήν 4 Επιθεωρητές αλιείας.

Το 1963 με υπουργική απόφαση συστήνονται Τεχνικές Εποπτείες Αλιείας σε 10 πόλεις (Πειραιάς, Θεσσ/νίκη, Χαλκίδα, Πρέβεζα,

Καβάλα, Βόλο, Πάτρα, Μυτιλήνη, Ηράκλειο, Ρόδο) με σκοπό την εξυπηρέτηση της αλιείας της ευρύτερης περιοχής τους. Το 1969 ο τομέας της αλιείας υπάγεται πλέον διοικητικά στο Υπ. Γεωργίας και οι περιφερειακές Τεχνικές Εποπτείες καταργούμενες μετονομάζονται σε Υπηρεσίες Αλιείας και εντάσσονται στις Διανομαρχιακές Επιθεωρήσεις Γεωργίας σε 7 περιοχές.

Το 1974 (Π.Δ. 811) καταργείται ο διανομαρχιακός χαρακτήρας των περιφερειακών Υπηρεσιών Αλιείας και μετατρέπεται σε νομαρχιακό, με τη σύσταση 14 Εποπτειών Αλιείας και την ανάληψη των διοικητικών αρμοδιοτήτων από τους ιχθυογεννητικούς σταθμούς Λούρου και Έδεσσας. Στους λοιπούς νομούς τις αρμοδιότητες επωμίζονται οι Διευθύνσεις Γεωργίας.

Το 1977 (Π.Δ. 433) οι Επόπτες Αλιείας γίνονται 18.

Το 1981 (Π.Δ. 914) η ένταξη της χώρας μας στην Ε.Ο.Κ. επιβάλλει νέες διορθωτικές διοικητικές ρυθμίσεις, που οδηγούν στη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του τομέα και την παράλληλη αύξηση των ανεξάρτητων Εποπτειών Αλιείας σε 16 ακόμα Νομαρχίες.

Το 1988 (Π.Δ. 31) δίνεται νέα ώθηση στο τομέα, με τη σύσταση Ειδικής Γραμματείας Αλιείας στο Υπ. Γεωργίας και παράλληλα Δ/νση Υδατοκαλλιεργειών και Εσωτερικών Υδάτων.

Το 1990 (Π.Δ. 356) δημιουργείται Γενική Δ/νση Αλιείας με παράλληλη κατάργηση της Ειδικής Γραμματείας και σύσταση τρίτης Δ/νσης για τον τομέα των Αλιευτικών Εφαρμογών και Εισροών της αλιευτικής παραγωγής.

Το 1991 λόγω του ότι οι ιχθυογεννητικοί σταθμοί υπάγονται σε ειδικό καθεστώς αποκεντρωμένων μονάδων απευθείας στο Υπουργείο Γεωργίας, παύουν να ασκούν τις νομαρχιακές διοικητικές αρμοδιότητες και έτσι αυτές αποδίδονται στις Τοπικές Δ/νσεις Γεωργίας.

Το 1995 ενεργοποιείται ο Β' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τους νόμους 2218 και 2240/94. Οι νομαρχίες παύουν να έχουν

άμεση διοικητική εξάρτηση από τα υπουργεία και έτσι οι υπηρεσίες αλιείας υπάγονται στις αιρετές Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις με τελείως μηχανιστικό τρόπο και χωρίς τη σωστή προετοιμασία.

Έτσι η αυτοτέλεια των υπηρεσιών αλιείας στις περισσότερες περιπτώσεις καταργείται ή αποδυναμώνεται και παράλληλα το καθεστώς αρμοδιοτήτων περιπλέκεται σε μεγάλο βαθμό, λόγω των ασαφειών του νόμου σχετικά με τη διαχείριση της δημόσιας περιουσίας (αριθ. 3 Ν. 2218/94) που παραμένει στην κρατική διοίκηση. Άμεσο αποτέλεσμα, η περιπλοκή των ήδη γραφειοκρατικών διαδικασιών σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τη διαχείριση δημόσιας περιουσίας - το κύριο αντικείμενο των δραστηριοτήτων των Νομαρχιακών Υπηρεσιών Αλιείας - και επειδή ορισμένα ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση αλιευτικών πόρων σε θαλάσσιες ζώνες που είναι δύσκολο να προσδιοριστούν με νομαρχιακά σύνορα, έπρεπε να υπάρξει μια μεταβατική περίοδος μέχρι να υπαχθούν στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις.

Σήμερα ανεξάρτητες υπηρεσίες αλιείας λειτουργούν σε 20 νομούς, ως γραφεία σε άλλες Δ/σεις σε 16 νομούς και ως τμήματα άλλων Δ/σεων σε 14 νομούς.

#### 4.2 Ερευνητικός φορέας.

Η επιστημονική έρευνα στην αλιεία διεξάγεται από το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (Ε.Κ.Θ.Ε.), από το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης (Ι.ΘΑ.ΒΙ.Κ.) καθώς και από Πανεπιστήμια και Τεχνολογικά Ιδρύματα.

#### 4.3 Συνεταιριστικός φορέας.

Η εξέλιξη του συνεταιριστικού κινήματος στην ελληνική αλιεία άρχισε μετά τον Α' παγκόσμιο πόλεμο. Ο πρώτος αλιευτικός συνεταιρισμός που ιδρύθηκε στα Γιάννενα, προμηθεύτηκε από την Ιταλία γόνο ψαριών για τον εμπλουτισμό της λίμνης των Ιωαννίνων και βοήθησε με πολλούς τρόπους τα μέλη του. Μέχρι το 1940 είχαν ιδρυθεί σε όλη τη χώρα 60 αλιευτικοί συνεταιρισμοί από παράκτιους ψαράδες, εργάτες ιχθυοτροφείων και ιδιοκτήτες σκαφών μηχανοκίνητης αλιείας. Το 1931 ψηφίστηκε ο νόμος 5262 που παρείχε δασμολογικές ατέλειες στους αλιευτικούς συνεταιρισμούς για τα εισαγόμενα αλιευτικά εργαλεία και εφόδια. Αργότερα όμως απόκησε ο νόμος και έπαψαν να χορηγούνται οι ατέλειες. Τελικά επέζησαν 20 συνεταιρισμοί, που ανασυγκροτήθηκαν μεταπολεμικά με τη βοήθεια της ΑΤΕ.

Κατά τα χρόνια της Κατοχής θεσπίστηκε ο νόμος 1168, σύμφωνα με τον οποίο τα ιχθυοτροφεία, οι λίμνες και τα άλλα ιχθυοτρόφα νερά μπορούν να νοικιάζονται στους αλιευτικούς συνεταιρισμούς που ιδρύονται από εργάτες της περιφέρειας των ιχθυοτροφείων, με την προϋπόθεση ότι το κράτος θα παίρνει σαν μίσθωμα ορισμένο ποσοστό αλιευμάτων που δεν μπορεί να είναι κατώτερο από το 25%. Η ΑΤΕ εγγυάται στο δημόσιο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των συνεταιρισμών. Ο νόμος εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο Μεσολόγγι, που τα ιχθυοτροφεία του νοικιάστηκαν για μια 5ετία με σύμβαση στον Συνεταιρισμό Εργατών Ιχθυοτροφείων Μεσολογγίου - Αιτωλικού (1η Μαρτίου 1944).

Το 1945 ιδρύθηκαν οι συνεταιρισμοί Μπουρούς, Ξάνθης, Πρέβεζας και Τριχωνίδας, που ανέλαβαν την εκμετάλλευση των ιχθυοτροφείων της περιφέρειας τους. Επίσης το 1948 οι συνεταιρισμοί Αγουλινίτσας, Καβάλας, Μαρώνειας (Κομοτηνής), Μουριάς (Πύργου) και Βόνιτσας, και κατά τα επόμενα έτη οι

συνεταιρισμοί Σαγιάδας, Αλεξ/πολης, Πάππα, Προκόπου, Καρωνησιάς (Πρέβεζας), Πεταλά (Αστακού), Πόρτο-Χέλι και Δρεπάνου (Ναυπλίου), Αλυκής (Άρτας), Καϊάφα (Πύργου), Γιαλόσης (Πύλου), Κατάφορκου (Αιτολοακαρ/νίας), Λυσιμαχίας (Μεσολογγίου), και Λευκάδας.

Αργότερα η ΑΤΕ οργάνωσε συνεταιρισμούς σε όλη τη χώρα, των οποίων ανέλαβε την παρακολούθηση, την εποπτεία και την πιστοσιοδότηση τους. Σήμερα υπάρχουν σε δράση αρκετοί συνεταιρισμοί σε όλη την Ελλάδα.

#### 4.4 Η Ελληνική αλιεία στην Ε.Ο.Κ.

Ο κοινοτικός στόλος έχει στις τάξεις του σήμερα πάνω από 100.000 πλοία, συνολικής ισχύος 8,3 εκατομμυρίων KW και χωρητικότητας 2 εκατομμυρίων τόνων.

Η Ελλάδα έρχεται πρώτη στον αριθμό πλοίων κατέχοντας το 21,02% με 20.000 πλοία περίπου, ενώ από άποψη χωρητικότητας έρχεται 6η με 5,9% με 120.000 τόνους περίπου. Σε ισχύ έρχεται 5η με 7,9% και 662.000 KW περίπου.

Η πρώτη θέση βέβαια στον αριθμό πλοίων οφείλεται στα πλοία που έχουν μήκος μικρότερο από 10 μέτρα και ο αριθμός τους κυμαίνεται στα 18.000, (περίπου το 83,40% του αλιευτικού μας στόλου). Εκτός από μια μικρή ομάδα μεγάλων αλιευτικών, τα περισσότερα σκάφη ασκούν τις δραστηριότητες τους εντός των Ελληνικών υδάτων. Οι κυριότερες περιοχές αλίευσης είναι οι ευρύτερες περιοχές Θεσσαλονίκης, Καβάλας (Βορειοανατολική ακτή), και του Πειραιά (Ανατολική ακτή).

Τέλος η ισχύς ανά πλοίο είναι 33 KW ενώ η χωρητικότητα του 6 τόνους περίπου.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΤΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
- “ΘΕΜΑΤΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ”  
Θ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ
- ΕΚΘΕΣΗ Α.Τ.Ε. 1993-94
- ΕΤ.ΑΝ.ΑΛ. 1992-94
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ (Γεν. Δ/νση Αλιείας)
- “Αλιευτικά Νέα” Τεύχη 149,151,152,161,172,174,178.