



MBA TOURISM MANAGEMENT

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : ΜΟΡΦΕΣ , ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:

ΠΙΕΡΡΑΚΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΤΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΥ

ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ ΑΡΙΣΤΕΑ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΑΦΙΕΡΩΣΕΙΣ

Θα ήθελα να αφιερώσω τη παρούσα εργασία στους πολυαγαπημένους μου γονείς που με στηρίζουν πάντοτε σε όλα μου τα βήματα , στην μονάκριβη μου αδερφή , Τζωρτζίνα και στον συμπορευτή της ζωή μου, Δημήτρη.

ΜΟΡΦΕΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΙΕΡΡΑΚΟΥ ΧΡΥΣΟΥΛΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ : ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, YACHTING, ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ, CABOTAGE , ΑΡΣΗ CABOTAGE

Η παρούσα οικονομική κρίση και το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας λόγω της γεωγραφικής της θέσης και ποικιλομορφίας, αποτελούμενης από πληθώρα ακτών, καθιστά απαραίτητη τη προαγωγή των δυνάμεων και τη διόρθωση των αδυναμιών του θαλάσσιου τουρισμού της.

Οι μορφές του εναλλακτικού αυτού τουρισμού καθορίζονται βάσει των μετακινήσεων δια μέσου θαλάσσης (κρουαζιέρες, yachting), των θαλάσσιων αθλητικών και άλλων δραστηριοτήτων που επιλέγει ο κάθε τουρίστας να ψυχαγωγηθεί.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται ουσιαστικά από το 1960 και μετά. Το 1970 άνοιξαν και τα πρώτα γραφεία yachting. Με τα χρόνια η ιδιαίτερη αυτή μορφή τουρισμού συνέχισε να εξελίσσεται σε πιο αποδοτικά επίπεδα. Σύμφωνα με τα δεδομένα των τελευταίων ετών, οι μήνες με την εντονότερη προσέλευση τουριστών είναι κυρίως Απρίλιο – Οκτώβριο κάθε έτους. Την αναφερόμενη περίοδο ο ήλιος στη χώρα μας δεσπόζει για αυτό και οι περισσότεροι τουρίστες προτιμούν τον συνδυασμό sea,sun,beach για να απολαύσουν τις διακοπές τους. Επίσης, τα οικονομικά τουριστικά πακέτα που αναλαμβάνουν τουριστικές επιχειρήσεις διοργάνωσης εκδρομών, δίνουν τη δυνατότητα σε πολλούς ταξιδιώτες ανεξαρτήτως οικονομικής κατάστασης, να επιλέξουν το ανάλογο για αυτούς πακέτο διακοπών. Σημαντικά χαρακτηρίζονται και τα προερχόμενα από τη κρουαζιέρα οικονομικά οφέλη .

Ο θαλάσσιος τουρισμός στηρίζεται 1) σε νομικούς κανόνες που ρυθμίζουν τη συναλλακτική συμπεριφορά όλων όσων εμπλέκονται στο τουριστικό κύκλωμα (καθώς δεν υφίσταται αυτόνομο Τουριστικό Δίκαιο) και 2) στο Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) και κυρίως στα περί επιβατηγού ναυτιλίας νομοθετικά ζητήματα. Το **Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο** διακρίνεται α) στο **Δημόσιο Ναυτικό**

Δίκαιο και β) το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**. Σημαντικές είναι οι τροποποιήσεις που έχουν χαραχτεί προς εναρμόνιση του εθνικού νομοθετικού πλαισίου με τις οδηγίες της ΕΕ. Ο τομέας της ακτοπλοΐας έχει απελευθερωθεί από 1 Νοεμβρίου 2002 με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη , με μεγάλη συνεισφορά ως προς αυτό και από το κράτος . Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι στις 12 Μαρτίου 2014 κατατέθηκε στη Βουλή νομοσχέδιο-ελπίδα για το θαλάσσιο τουρισμό, ύστερα από πέντε χρόνια αναβολών ,αφού εκπονήθηκαν τέσσερις διαφορετικές μελέτες και αφού άλλαξαν επτά Υπουργοί Ναυτιλίας. Αυτό είναι γνωστό ως σχέδιο νόμου περί θαλάσσιου, αλιευτικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις. Στις 14 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε ο Ν. 4256/2014 (Α' 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» (στο εξής νόμος). Στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης δημοσιεύτηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση για τον Αλιευτικό Τουρισμό που αφορά τους επαγγελματίες ψαράδες (αριθμ. 414/2354-ΦΕΚ Β97/20-1-2015). Αξιοσημείωτο είναι ακόμη το γεγονός ότι σύμφωνα με το ΦΕΚ 148 Α/ 3.9.2010 του νόμου 3872 περί εκτέλεσης περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, δηλαδή cabotage, έγινε μία προσπάθεια άρσης του. Τέλος, τέθηκε σε ισχύ ο νέος Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 54, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1279 Β'/20-5-2014 και τροποποίησε ή συμπλήρωσε διατάξεις προγενέστερων Κανονισμών (αριθ. 02, 10, 16, 20, 38 και 50), κάποιες από τις οποίες είναι σχετικές με τις ενοικιάσεις σκαφών, ένας τομέας που διευκολύνεται πλέον περισσότερο.

Συμπερασματικά, παρ' όλες τις προσπάθειες που γίνονται σήμερα για περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα , σημαντικά κωλύματα σε θέματα υποδομών, ασφάλειας, νομοθετικών μεταρρυθμίσεων, σχεδόν απροειδοποίητων φορολογικών επιβαρύνσεων κ.α. παρεμποδίζουν την ομαλή αύξηση της δυναμικής του.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Από τα βάθη της καρδιάς μου, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη κα Σινανιώτη- Μαρούδη Αριστέα για τη πολύτιμη βοήθειά της στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7-9
ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	10
1)ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	11
2)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΦΥΣΗΣ Ή ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	16
3)ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	18
4)ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING).....	20
5)ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	22
6)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΛΙΕΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	26
7)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	27
8)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	32
ΕΞΕΛΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	
ΓΕΝΙΚΑ.....	33
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	39
Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.....	42
ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ....	43
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	47
ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΒΑΣΕΙ ΚΙΝΔ ΚΑΙ ΚΔΝΔ.....	48
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	66
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	69
ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ.54.....	72
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING).....	74
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	76
CABOTAGE	77
ΑΡΣΗ CABOTAGE.....	78
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕ ΘΕΜΑ: Ν. 4256/2014 (Α' 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»	80
ΑΠΟΦΑΣΗ (ΑΡΙΘΜ. 414/2354-ΦΕΚ Β97/20-1-2015) ΓΙΑ ΑΛΙΕΥΤ.ΤΟΥΡΙΣΜΟ..	94
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ...	97
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	100
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	103

1 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 με το ενδιαφέρον να εστιάζεται στη θάλασσα.

Για να ορίσουμε τον θαλάσσιο τουρισμό, θα πρέπει να αναζητήσουμε δύο μεγάλους τομείς της ελληνικής οικονομίας που περικλείονται στην έννοιά του. Αυτοί είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία, από όπου και αντλείται κυρίως το νομικό του πλαίσιο. Ναυτιλία είναι το σύνολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων. Ο θαλάσσιος τουρισμός συνδέεται περισσότερο με την επιβατηγό ναυτιλία, τη θαλάσσια μεταφορά δηλαδή προσώπων με αποκλειστικό όμως σκοπό την αναψυχή τους στην ειδική αυτή μορφή τουρισμού.

Τουρισμός σύμφωνα με το Ευρωκοινοβούλιο είναι «το σύνολο των σχέσεων και των φαινομένων που συνδέονται με τα ταξίδια και την διαμονή για τα οποία ο τόπος αυτός δεν είναι ούτε ο τόπος κατοικίας τους, ούτε και της μόνιμης διαμονής τους». 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.

Οι κυριότερες μορφές τουρισμού είναι :

- Ο εσωτερικός και ο εξωτερικός τουρισμός
- Ο συνεχής και ο εποχιακός τουρισμός
- Ο ατομικός και ο μαζικός τουρισμός
- Ο φυσιολατρικός τουρισμός
- Ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που επιλέγεται, ο αεροπορικός, σιδηροδρομικός κ.λπ. τουρισμός
- Ο θρησκευτικός, ο συνεδριακός, ο αθλητικός κ.λπ. τουρισμός
- Ο κοινωνικός τουρισμός
- Ο αγροτικός τουρισμός
- Ο πολιτιστικός τουρισμός
- Ο θαλάσσιος τουρισμός

Από τα παραπάνω είναι δυνατόν να δοθεί ένας πρώτος ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού. Πρόκειται για μία ειδική μορφή εναλλακτικού τουρισμού που ενθαρρύνει την συμμετοχή του επισκέπτη σε εμπειρίες που συνδέονται με το θαλάσσιο (marine) και το παράκτιο (coastal) περιβάλλον.¹

¹ Πηγή : Σημειώσεις κ. Αριστέας Σινανιώτη & ΦΕΚ 445/Β/24.2.2014

Παράκτιο (inshore) χαρακτηρίζουμε οποιοδήποτε αντικείμενο ή γεγονός που συμβαίνει κοντά στις ακτές και προέρχεται από τη θάλασσα. Για παράδειγμα , παρατηρείται η παράκτια αλιεία , δηλαδή η αλιεία κοντά στις ακτές και το παράκτιο πλοίο , δηλαδή το πλοίο που εκτελεί δρομολόγια εσωτερικού , κυρίως εντός των χωρικών υδάτων. Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί η διαφορά του όρου αυτού από τον παράλιο, ο οποίος αφορά πάλι οποιοδήποτε αντικείμενο ή συμβάν που πραγματοποιείται από την ξηρά προς τη θάλασσα . Παρουσιάζουν δηλαδή μια αντίθετη πορεία δράσης .

Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται οποιαδήποτε ανθρώπινη δραστηριότητα πραγματοποιείται στο θαλάσσιο χώρο και έχει ως σκοπό την αναψυχή και τη πολιτισμική επικοινωνία. Για παράδειγμα, στον θαλάσσιο τουρισμό εντάσσονται δραστηριότητες πχ η χρήση σκαφών αναψυχής όπως είναι τα μηχανοκίνητα σκάφη , yacht , ιστιοφόρα κλπ , η χρήση ταχύπλοων σκαφών, η κολύμβηση, η ερασιτεχνική αλιεία, η πραγματοποίηση κρουαζιέρων, η επίσκεψη σε θαλάσσια πάρκα, ναυτικά μουσεία ή λιμάνια, η παρατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος πχ φαλαινών ή δελφινιών, η εξερεύνηση των εσωτερικού θαλάσσιου κόσμου μέσω της κατάδυσης και τέλος, η ενασχόληση με θαλάσσια αθλήματα όπως το θαλάσσιο σκι, windsurfing κλπ.

Η Ελλάδα λόγω των μορφολογικών της χαρακτηριστικών, που της παρέχουν τη δυνατότητα να συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου τουρισμού, ευνοεί απόλυτα την εξέλιξη του. Η ποικιλία, το μέγεθος και ο αριθμός των ελληνικών θαλασσών, το ήπιο κλίμα, η πλούσια ηλιοφάνεια, η ασφάλεια από τους ναυτικούς κινδύνους που παρέχουν τα πελάγη, οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες και η μικρή απόσταση μεταξύ των ακτών καθιστούν τη Ελλάδα ιδανικό τόπο ανάπτυξης του θαλάσσιου τουριστικού φαινομένου. Παραδοσιακά, η Ελλάδα θεωρείται παράκτια και νησιωτική χώρα (αλλά και ηπειρωτική ταυτόχρονα), η οποία περικλείει τη δεύτερη μεγαλύτερη παράκτια ζώνη στην Ευρώπη, στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό.

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 Αργοσαρωνικού, τις Κυκλάδες, τα νησιά του Ιονίου, τα Δωδεκάνησα, τις Σποράδες, την Κρήτη, την Εύβοια και τέλος τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Τα νησιά αποτελούν ίσως το βασικό κομμάτι του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, αφού κατά κύριο λόγο η τουριστική περίοδος στην

Ελλάδα είναι η θερινή.²Επιπλέον η τεράστια συμβολή των νησιών στον Ελληνικό Τουρισμό φαίνεται και από το ότι πάνω από το 50% του συνόλου των ξενοδοχείων της χώρας βρίσκεται στα νησιά, διατηρώντας πάνω από το 60% των ξενοδοχειακών κλινών.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτή η συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στην γενικότερη ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου, ιδιαίτερα στη χώρα μας, της οποίας η υψηλή τουριστική περίοδος είναι η καλοκαιρινή και η τουριστική ζήτηση επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στα νησιά και στους παράκτιους τουριστικούς προορισμούς. Ως εκ τούτου, η πραγματοποίηση εμπειριστατωμένης μελέτης μέσω της συλλογής στοιχείων από έγκυρες πηγές, σχετιζόμενες με τον θαλάσσιο τουρισμό, τις μορφές, την εξέλιξη και το νομικό του πλαίσιο (το οποίο τροποποιείται χρόνο με το χρόνο προς όφελος της προώθησής του), αποτελεί έρευνα μεγίστης σημασίας.

Η παρούσα εργασία έχει πρωτίστως ενημερωτικό και κατόπιν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Απώτερος σκοπός της είναι να παράσχει τις κατευθυντήριες, πάνω στις οποίες είναι δυνατόν να στηριχθούν τα πρόσωπα που αναλαμβάνουν ενεργό δράση και δίνουν τον δικό τους αγώνα εφαρμογής σωστών πολιτικών στα πλαίσια του θαλάσσιου τουρισμού. Οι παρούσες πολιτικές, δυστυχώς, δεν αποδεικνύονται πάντα αποδοτικές, παρά τις προσπάθειες βελτίωσης που γίνονται μέσω των διαρκών νομοθετικών τροποποιήσεων. Ένα πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η προσπάθεια για άρση του καμποτάζ, η οποία επέφερε αρνητικά αποτελέσματα στην αγορά της κρουαζιέρας στη χώρα μας.

Συμπερασματικά, η σωστή αξιοποίηση των δυνάμεων του θαλάσσιου τουρισμού και η ελαχιστοποίηση των αδυναμιών του εκτός του ότι θα αναδείξει την Ελλάδα σε έναν από τους πιο ενδιαφέροντες τουριστικούς προορισμούς θαλάσσιας εμβέλειας στην Ευρώπη, θα αποφέρει όλο και περισσότερα οικονομικά οφέλη στη χώρα μας, ειδικά σε μια περίοδο που η ανάγκη για αύξηση των δημοσίων εσόδων κρίνεται επιτακτική. Επομένως, η πληροφόρηση εις βάθος επί του θέματος θα δώσει ένα χέρι βοήθειας στα πρόσωπα(φυσικά ή νομικά) που αναλαμβάνουν ενεργό δράση επί του θέματος να υιοθετήσουν πιο σωστά και αποδοτικά πολιτικά μέτρα. Αυτό υπήρξε και το βασικό κίνητρο εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για την επίτευξη της εν λόγω εργασίας είναι η αναλυτική περιγραφή των μορφών του θαλάσσιου τουρισμού που καταγράφεται στο πρώτο μέρος της. Στο δεύτερο μέρος της αναλύεται η εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού από την αρχή της εμφάνισής του έως σήμερα. Τέλος στο τρίτο μέρος της εργασίας αναλύεται το όλο νομοθετικό πλαίσιο, σύμφωνα με το οποίο λειτουργεί ο θαλάσσιος τουρισμός, καθώς και οι τροποποιήσεις που έχει υποστεί μέχρι να φτάσει στη σημερινή του μορφή.

² <http://www.visitgreece.gr/>

ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

³Όπως έχει ήδη αναφερθεί, θαλάσσιος τουρισμός είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων και εμπειριών, που πραγματοποιούνται στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο μίας χώρας, με σκοπό να παράσχει ψυχαγωγία στον εκάστοτε τουρίστα. Πρόκειται κυρίως για θαλάσσιες περιηγήσεις, όπως είναι οι κρουαζιέρες και άλλα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής αλλά και δραστηριότητες θαλάσσης ατομικού ή ομαδικού χαρακτήρα, όπως είναι οι αθλητικές δραστηριότητες, για παράδειγμα το θαλάσσιο σκι και η ιστιοπλοΐα.

Ως εκ τούτου, διευκρινίζεται ότι οποιαδήποτε είδους μετακίνηση στο θαλάσσιο περιβάλλον δράσης δεν έχει ως σκοπό την αναψυχή του τουρίστα, δε μπορεί να συμπεριληφθεί στις μορφές θαλάσσιου τουρισμού. Επιπροσθέτως, οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το γλυκό νερό, όπως αυτές που πραγματοποιούνται σε ποτάμια ή λίμνες, επίσης δε μπορούν να συμπεριληφθούν στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού.

Απαραίτητη προϋπόθεση για να εντάξουμε μια δραστηριότητα στον θαλάσσιο τουρισμό είναι να αποτελεί η δραστηριότητα αυτή αναπόσπαστο στοιχείο της τουριστικής μορφής και όχι μέσο για την πραγματοποίηση των διακοπών. Δηλαδή, οι περιηγήσεις με ιστιοφόρα και yachts αλλά και οι κρουαζιέρες ανήκουν στον θαλάσσιο τουρισμό, ακριβώς επειδή αποτελούν βασικά στοιχεία των διακοπών. Αντίθετα, η μετακίνηση επιβατών με πλοία δεν δύναται να ενταχθεί στα πλαίσια του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά μέσο για την πραγματοποίηση του ταξιδιού.

Βάσει των ανωτέρω προϋποθέσεων που διευκρινίστηκαν ως προς τον ορισμό του θαλάσσιου τουρισμού και ό,τι αυτός περιλαμβάνει είναι πλέον δυνατό να ακολουθήσει λεπτομερής αναφορά των μορφών του.

Αναλυτικά, ειδικές μορφές θαλάσσιου τουρισμού σχετίζονται με :

- 1) Μετακινήσεις επιβατών εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων σε παραθαλάσσιους προορισμούς αλλά και μεταφορές επιβατών και οχημάτων από και προς το εξωτερικό, με κυριότερη διαδρομή, αυτή της Ιταλίας-Ελλάδας, με σκοπό την ψυχαγωγία τους. Πρόκειται για κρουαζιέρες ή περιηγήσεις με ιδιόκτητα ή μισθωμένα σκάφη (yachts ή ιστιοφόρα) που αποτελούν αυτοσκοπό και όχι μέσον για την πραγματοποίηση των διακοπών.
- 2) Αθλητικές δραστηριότητες ερασιτεχνικού ή επαγγελματικού χαρακτήρα που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, όπως η ιστιοσανίδα, το ψαροτούφεκο, οι

³ <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopelogiannisGeorgios/attached-document-1354012498-483119-611/TsopelogiannisGeorgios2012.pdf>

καταδύσεις, το θαλάσσιο σκι, η ιστιοπλοΐα, το parasailing (θαλάσσιο αλεξίπτωτο), το surfing, το κανό, το windsurfing. Για να ενταχθούν οι θαλάσσιες δραστηριότητες στον θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει να αποτελούν σκοπό του ταξιδιού και βασικό στοιχείο των τουριστικών διακοπών.

3) Πολιτισμικές δραστηριότητες, όπως επισκέψεις σε λιμάνια-μουσεία.

Κατόπιν, ο θαλάσσιος τουρισμός ανάλογα με τον θαλάσσιο χώρο στον οποίο πραγματοποιούνται οι δραστηριότητες ή μετακινήσεις, αλλά και αναλόγως των δραστηριοτήτων και των μέσων που χρησιμοποιούνται για την επίτευξή τους, διακρίνεται στις παρακάτω μορφές :

- Παράκτιο τουρισμό
- Θαλάσσιο τουρισμό φύσης
- Υποβρύχιο τουρισμό
- Yachting
- Κρουαζιέρα
- Θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό
- Θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό
- Θαλάσσιο πολιτισμικό τουρισμό

41) ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο **παράκτιος τουρισμός** είναι ο τουρισμός στον οποίο όλες οι δραστηριότητες αναψυχής, εδράζονται εκεί όπου η θάλασσα συναντά τη στεριά πχ κολύμβηση και σέρφινγκ. Οι δραστηριότητες αυτές υποκινούνται από την έλξη που ασκεί η θάλασσα και αφορούν είτε το κομμάτι της στεριάς που άμεσα γειτνιάζει με το υγρό στοιχείο, είτε την θαλάσσια περιοχή που είναι δίπλα στην στεριά.

Ο Παράκτιος τουρισμός διακρίνεται σε **1) Τουρισμό παραλίας** και **2) Τουρισμό όρμου**.

1) Στον Τουρισμό παραλίας το χαρακτηριστικό που επικρατεί είναι ότι ο τουρίστας απολαμβάνει το θαλάσσιο περιβάλλον χωρίς να απομακρυνθεί από τη ξηρά, ενώ περιλαμβάνει αναλυτικά τις παρακάτω δραστηριότητες :

- **Δραστηριότητες παραλίας :**

⁵Για την πραγματοποίηση της δραστηριότητας παραλίας, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη οργανωμένων παραλιών-πλαζ. Οι τουρίστες που

⁴ [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-120_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-120_el.htm)

<http://sdanellis.gr/contact/2719.html>

⁵ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 51-53

κατακλύζουν τις παραλίες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες τόσο στις Παράκτιες περιοχές της Ευρώπης , όσο και στις παράκτιες περιοχές της χώρας μας ειδικότερα , ολοένα και αυξάνονται. Για αυτό κρίνεται απαραίτητη η καλή οργάνωση και ο συντονισμός του παράκτιου χώρου ώστε να εξασφαλίζεται με άνεση η απόλαυση του ήλιου , της ξηνοιασιάς και της καθαρότητας της θαλάσσης. Στις οργανωμένες παραλίες πλαζ, προσφέρονται συνήθως υπηρεσίες ναυαγοσώστη με σκοπό την επιτήρηση και προστασία των λουομένων, υπηρεσίες παροχής ηλιοπροστασία μέσω ενοικίασης ή δωρεάν εκμετάλλευσης στεγάστρων και ομπρελών αλλά και ξαπλώστρων ή καθισμάτων παραλίας. Επιπροσθέτως, είναι δυνατόν να παρέχονται υπηρεσίες εστίασης που στεγάζονται επί της παραλίας ή σε μικρή απόσταση από αυτή όπως εστιατόρια, ταβέρνες, μπαρ ή αναψυκτήρια , υπηρεσίες αποδυτηρίων, χώρων υγιεινής , εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής όπως θαλάσσια ποδήλατα και κανό , παροχή πρώτων βοηθειών αλλά και σχολών εκμάθησης θαλάσσιων αθλημάτων.

- **Το παράκτιο ψάρεμα**

Το παράκτιο ψάρεμα είναι μία από τις δημοφιλέστερες ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Πρόκειται για ένα χόμπι που συνδυάζει στιγμές αδράνειας και αναμονής αλλά και στιγμές δράσεις κ τεχνικών. Στην ουσία πρόκειται για μία δραστηριότητα αναψυχής που περισσότερο προσφέρει στιγμές χαλάρωσης και απόδρασης από τη καθημερινότητα , παρά επιθυμίας απόκτησης μεγάλης ποσότητας ψαριών. Σε αντίθεση φυσικά με την αλιεία που πραγματοποιείται για επαγγελματικούς σκοπούς. Εκεί η ποσότητα κρίνεται απαραίτητη.

⁶Η ανακάλυψη λοιπόν των καλύτερων τεχνικών και η προμήθεια των καταλληλότερων εξαρτημάτων , καθώς η αναμονή σύλληψης κάποιου ψαριού είναι αυτά που συνεπαίρνουν τον εκάστοτε λάτρη του ψαρέματος από την ακτή και τον καθλώνουν με προσήλωση στην ασχολία του αυτή. Οι άνθρωποι έρχονται σε απόλυτη επαφή με τη φύση και απολαμβάνουν τη χαλάρωση που τους προσφέρει το ψάρεμα. Για αυτό και πολλές παράκτιες περιοχές είναι κατά τέτοιο τρόπο οργανωμένες ώστε το ψάρεμα να αποτελεί σημαντικό τουριστικό προϊόν τους.

- **Η παρατήρηση από τη στεριά θαλάσσιων θηλαστικών και άλλων ζώων.**

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου θαλάσσια θηλαστικά και άλλα ζώα

⁶ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 54

όπως θαλάσσιες χελώνες φώκιες, φάλαινες, δελφίνια κ.α. πλησιάζουν τόσο κοντά τη στεριά ώστε να γίνονται αντικείμενα παρατήρησης.

⁷ Ένα ενδιαφέρον παράδειγμα που εγγράφεται σε αρχαία επιστολή του Πλινίου, είναι το 109 μ.Χ. ένα παιδί και ένα δελφίνι ανέπτυξαν μεταξύ τους φιλία. Η φιλία αυτή δε μπορούσε να μην αποτελέσει το επίκεντρο του ενδιαφέροντος, γεγονός που προσέλκυσε πολλούς επισκέπτες που κατέφθαναν για να θαυμάσουν το σπάνιο αυτό θέαμα.

- **Η απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος**

Η απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (θέα, θάλασσα, αύρα, ήχος κυμάτων), συνδυάζονται με την παράλληλη παροχή τουριστικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, π.χ. παράκτια ξενοδοχεία, Θέρετρα κλπ. Όσον αφορά τις πόλεις θέρετρα που αναπτύχθηκαν με αυτή την μορφή από το 18^ο αιώνα (βλ. Μπράιτον Αγγλία), η μεγάλη αλλαγή σημειώθηκε το δεύτερο ήμισυ του 20ου αιώνα. Έτσι δημιουργήθηκαν οι απαραίτητες υποδομές όπως δρόμοι, θέρετρα και ακτές που επέτρεπαν την απόλαυση της θάλασσας.⁸

2) Ο Τουρισμός όρμου σχετίζεται με την κολύμβηση, το «σέρφινγκ», την ιστιοσανίδα, το θαλάσσιο σκι και αλεξίπτωτο, όπως και με τα μηχανοκίνητα μέσα θαλάσσιας αναψυχής. Επομένως, αφορά τις δραστηριότητες που ασκούνται μέσα στον θαλάσσιο χώρο.

Χαρακτηριστικό αυτού του τουρισμού είναι η αντιστρόφως ανάλογη σχέση που παρουσιάζουν ως προς τη πυκνότητα οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο Θαλάσσιο χώρο ως προς την απόσταση από την ακτή. Δηλαδή όσο μεγαλώνει η απόσταση από την ακτή τόσο μειώνεται το σύνολο των δραστηριοτήτων. Αυτό οφείλεται στη ανθρώπινη φύση που είναι περισσότερο κοντά στη γη και ως εκ τούτου οι δραστηριότητες αυτές πραγματοποιούνται σε προστατευόμενες περιοχές όπως όρμοι, κόλποι κλπ. Προς αποφυγήν τυχόν κινδύνων προερχόμενοι από το Θαλάσσιο περιβάλλον⁹.

Έτσι, όταν μιλάμε για τουρισμό όρμου εννοούμε την κολύμβηση και τα διάφορα θαλάσσια σπορ που αναπτύσσονται στις συγκριμένες θαλάσσιες περιοχές.

Γεωγραφικά, παράκτιες περιοχές θεωρούνται όσες βρέχονται από τη θάλασσα ή τουλάχιστον το μισό της επιφάνειάς τους βρίσκεται σε απόσταση έως 10 χλμ από

⁷ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 55

⁸ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 56

την ακτή. Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός αναγνωρίζεται ως ένας από τους τομείς με υψηλές προοπτικές ανάπτυξης και απασχόλησης στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη "γαλάζια ανάπτυξη".

Ο παράκτιος τουρισμός είναι μία από τις πιο ταχέως αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού γιατί προσφέρει θάλασσα, ήλιο, αμμουδιά . Τον απόλυτο δηλαδή συνδυασμό απολαύσεων που ένας τουρίστας αναζητά κατά τη διάρκεια των διακοπών του. Ως εκ τούτου , κρίνεται απαραίτητη η εξασφάλιση μίας καλά διαχειριζόμενης αειφορικής ανάπτυξης του παράκτιου τουρισμού που θα επιφέρει ως αποτελέσματα την δημιουργία ασφαλών, σταθερών και ελκυστικών παράκτιων περιβαλλόντων με καθαρά νερά και υγιή παράκτια ενδιαιτήματα. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού η Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης αποτελεί την καλύτερη λύση.

Το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) πρόκειται για το έβδομο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης. Αποτελεί το πρώτο διεθνές νομικό μέσο, για την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, δίνοντας μεγάλη σημασία στα παράκτια οικοσυστήματα , στη ποικιλότητα των δραστηριοτήτων και χρήσεων και τις επιπτώσεις που είναι δυνατόν να επιφέρουν στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Μέχρι σήμερα το Πρωτόκολλο έχει υπογραφεί από 15 Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης και την Ευρωπαϊκή Ένωση(Αλγερία, Κροατία, Γαλλία, Ελλάδα, Ισραήλ, Ιταλία, Μάλτα, Μονακό, Μαυροβούνιο, Μαρόκο, Σλοβενία, Ισπανία, Συρία και Τυνησία). Περίπου ένα χρόνο μετά, υπογράφηκε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Πρωτόκολλο κυρώθηκε από 6 Συμβαλλόμενα Μέρη και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Μαρτίου 2011. Η υπογραφή και η κύρωση του Πρωτοκόλλου από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ευρωπαϊκό δίκαιο και δεσμεύει τα Κράτη Μέλη και τα ινστιτούτα της. Η εφαρμογή του είναι δεσμευτική και για την Κύπρο, παρόλο που δεν το υπόγραψε.

«Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών» σημαίνει τη δυναμική διαδικασία για την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη τον ίδιο χρόνο ευθραυστότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων, την ποικιλία των δραστηριοτήτων και χρήσεων, των αλληλεπιδράσεων, της ναυτιλιακής κατεύθυνσης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων και της επίδρασής της τόσο στο θαλάσσιο όσο και στο χερσαίο τμήμα.

Στόχος του Πρωτοκόλλου είναι η υλοποίηση των όσων αναφέρονται στο Άρθρο 4, Παράγραφος 3(ε) της Σύμβασης, σύμφωνα με τα οποία «τα παράκτια μεσογειακά κράτη και η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύονται να προάγουν την ΟΔΠΖ, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των περιοχών οικολογικού και αισθητικού ενδιαφέροντος και τη λελογισμένη χρήση των φυσικών πόρων».

Επομένως, ο Αειφορικός Παράκτιος Τουρισμός προϋποθέτει ότι υπάρχουν τα ακόλουθα:

- Αειφορικές πρακτικές παράκτιας διαχείρισης.
- Καθαρό νερό, αέρας και υγιή παράκτια οικοσυστήματα.
- Ασφαλές και σίγουρο αναψυχικό περιβάλλον μέσα από τη διαχείριση των παράκτιων απειλών, όπως της διάβρωσης, των καταιγίδων και των πλημμυρών. Η παροχή επαρκών μέτρων ασφάλειας για τα πλεούμενα, τους κολυμβητές και για λοιπούς χρήστες του νερού.
- Προσπάθειες αποκατάστασης της παραλίας με σκοπό τη διατήρηση της αναψυχικής και ελκυστικής αξίας των ακτών.
- Δυναμικές πολιτικές για την προστασία της άγριας ζωής και των ενδιαιτημάτων.

¹⁰Όσον αφορά τον Παράκτιο Τουρισμό στην Ευρώπη συγκεκριμένα, είναι γεγονός ότι οι παράκτιες περιοχές της ΕΕ αποτελούν αγαπημένο προορισμών τουριστών τόσο Ευρωπαίων αλλά και προερχόμενων από κάθε γωνιά του πλανήτη. Αυτό οφείλεται φυσικά στην σπάνια ομορφιά, στη μεγάλη ποικιλομορφία και στον πολιτισμικό πλούτο που χαρακτηρίζει τις παράκτιες περιοχές της ΕΕ. Αυτό έχει ως επακόλουθο για τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό να αποτελούν σημαντικό τουριστικό τομέα. Ο τομέας αυτός απασχολεί περίπου 3,2 εκατομμύρια άτομα και παράγει ακαθάριστη προστιθέμενη αξία 183 δισ. ευρώ, ποσό που αντιπροσωπεύει πάνω από το ένα τρίτο της θαλάσσιας οικονομίας. Το 51% των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών σε όλη την Ευρώπη βρίσκεται σε παράκτιες περιοχές.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής της ΕΕ για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού θεωρείται ότι παρουσιάζει ιδιαίτερες ¹¹δυνατότητες για την προώθηση μιας έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης στην Ευρώπη. Είναι ο σπουδαιότερος θαλάσσιος τομέας από την άποψη της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και της απασχόλησης και, σύμφωνα με τη μελέτη Γαλάζια Ανάπτυξη αναμένεται να αυξηθεί κατά 2-3% μέχρι το 2020. Το 2012, μόνον ο κλάδος της κρουαζιέρας αντιπροσώπευε 330.000 θέσεις εργασίας και κύκλο

¹⁰ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_el.htm

¹¹ http://www.coastlearn.org/gr/tourism-gr/con_coastaltourism.html

[http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/7D5CD7FE616FF1A8C22579130036C5A5/\\$file/1.%20ICZM%20Protocol-EL.pdf](http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/7D5CD7FE616FF1A8C22579130036C5A5/$file/1.%20ICZM%20Protocol-EL.pdf)

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_el.htm

εργασιών 15,5 δισ. ευρώ, ενώ αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Η Ευρωπαϊκή Ημέρα για τη Θάλασσα 2013, με κύριο θέμα τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, έδωσε την ευκαιρία παρουσίασης των αποτελεσμάτων δημόσιας διαβούλευσης που έγινε με σκοπό την εκπόνηση μιας ανακοίνωσης για τον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό. Στις 20 Φεβρουαρίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση για «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό», όπου παρουσιάζεται μια νέα στρατηγική για την προώθηση του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη με στόχο την αξιοποίηση των πολλών δυνατοτήτων αυτού του τομέα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσδιόρισε 14 δράσεις που μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και να προσδώσουν επιπλέον δυναμική στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης. Για παράδειγμα, η Επιτροπή προτείνει την ανάπτυξη ενός ηλεκτρονικού οδηγού για τις κυριότερες διαθέσιμες δυνατότητες χρηματοδότησης στον συγκεκριμένο τομέα και για τη στήριξη της ανάπτυξης διακρατικών και διαπεριφερειακών συμπράξεων, δικτύων, συνεργατικών σχηματισμών και στρατηγικών έξυπνης ειδίκευσης στον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και τον συγκεκριμένο κλάδο για την υλοποίηση των δράσεων αυτών.

2)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΦΥΣΗΣ Ή ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Οι έντονοι και αγχωτικοί ρυθμοί της πόλης, με τους πυκνοκατοικημένους Δήμους και την χαοτική καθημερινή κίνηση στους δρόμους κάνει πολλούς ανθρώπους σήμερα να επιζητούν διέξοδο και τρόπο διαφυγής στην απόλυτη επαφή τους με την «ανέγγιχτη, παρθένα, φύση». Πρόκειται για την τουριστική δραστηριότητα που αναφέρεται στην μελέτη, την παρατήρηση ή την απόλαυση της θαλάσσιας άγριας πανίδας. Εδώ εντάσσεται η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών όπως φαλαινών, αλλά και δελφινιών και πτηνών. Τα ταξίδια αυτά πραγματοποιούνται σε αρκετά απομακρυσμένες περιοχές . Πολλοί συγγραφείς τον θαλάσσιο τουρισμό φύσης τον αναφέρουν και ως υποκατηγορία του οικοτουρισμού.

Η ανάγκη επαφής των τουριστών με την άγρια φύση και μετάβασης τους σε χώρους διαβίωσης άγριων ζώων παρακολουθώντας τα για λόγους αναψυχής, πρόκειται για αρκετά σύγχρονο φαινόμενο. Η πρώτη μορφή υλοποίησής τους ξεκίνησε

ήδη τον 19^ο αιώνα , όταν Ευρωπαίοι θαλασσοπόροι άρχισαν να φέρουν δείγματα ζώων από τα ταξίδια τους.

Η επαφή, η παρατήρηση, το τάισμα, το άγγιγμα και η φωτογράφιση των άγριων ζώων τα τελευταία χρόνια αποτελεί εξαιρετικά δημοφιλής δραστηριότητα και υποστηρίζεται από μια μεγάλη ποικιλία καταλυμάτων προσαρμοσμένων στο φυσικό περιβάλλον.¹² Οι προστατευόμενες περιοχές έχουν κατηγοριοποιηθεί με διάφορους τρόπους. Σήμερα, η παρατήρηση γίνεται και σε τεράστια ενυδρεία-επιχειρήσεις (π.χ. της Ρόδου και της Κρήτης).

- **Η παρατήρηση των θαλάσσιων θηλαστικών**

Οι τουρίστες παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον και για τη θαλάσσια πανίδα. Πρόκειται για αναφορά στον "θαλάσσιο τουρισμό άγριας ζωής". Θαλάσσιος τουρισμός άγριας ζωής είναι κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως σκοπό την παρατήρηση, τη μελέτη ή την απόλαυση της θαλάσσιας άγριας ζωής. Η παρατήρηση των θηλαστικών ως δραστηριότητα αναψυχής συνίσταται στην παρατήρησή τους στο φυσικό περιβάλλον. Έχει να κάνει με θηλαστικά όπως φάλαινες, δελφίνια, θαλάσσιους ελέφαντες, φώκιες κ.λπ. Η παρατήρηση πραγματοποιείται από σκάφος, αεροπλάνο ή από βράχο. Στην έννοια της παρατήρησης των θηλαστικών, ως τουριστικής δραστηριότητας, εντάσσεται και η κολύμβηση των τουριστών μαζί με τα θηλαστικά καθώς και το τάισμα τους. Η παρατήρηση δεν περιορίζεται μόνο στα θηλαστικά αλλά συμπληρώνεται και με την παρατήρηση των θαλάσσιων πτηνών, όπου αυτά συνυπάρχουν στο ίδιο φυσικό περιβάλλον.¹³

- **Προστατευόμενες περιοχές**

Η επαφή με τα θαλάσσια ζώα επιτυγχάνεται στο φυσικό τους περιβάλλον με προστατευόμενες περιοχές. Χαρακτηριστικό είναι το Θαλάσσιο Πάρκο του Μεγάλου Κοραλλιογενούς Υφάλου της Αυστραλίας, το οποίο είναι ενταγμένο από το 1981 στον Κατάλογο της UNESCO ως τμήμα της Παγκόσμιας Φυσικής Κληρονομιάς. Στη χώρα μας υπάρχουν δύο Θαλάσσια Πάρκα, το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου και το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Σποράδων. Το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου ιδρύθηκε το 1999 με σκοπό την προστασία και τη διατήρηση των σημαντικότερων παραλίων ωοτοκίας της θαλάσσιας χελώνας *Caretta caretta* των βιότοπων και του πληθυσμού της μεσογειακής φώκιας *Monachus monachus*, των βιότοπων των προστατευόμενων ειδών ορνιθοπανίδας και ιδίως της μεταναστευτικής, των βιότοπων ενδημικής χλωρίδας και των παράκτιων και θαλάσσιων τύπων οικοτόπων Ευρωπαϊκού και Μεσογειακού

¹³ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ.Στάμουλης σελ 72

ενδιαφέροντος. Το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Σποράδων είναι μια από τις πιο εκτεταμένες προστατευόμενες Θαλάσσιες περιοχές στην Ευρώπη. Γεωγραφικά ανήκει στις βόρειες Σποράδες και έχει ως στόχο τη διαφύλαξη του πληθυσμού της μεσογειακής φώκιας .¹⁴

Στον θαλάσσιο τουρισμό φύσης ανήκει και η επίσκεψη σε ενυδρεία. Το πιο γνωστό πλέον ενυδρείο της Ελλάδος ονομάζεται Cretaquarium – Θαλασσόκοσμος. Επίσημα ξεκίνησε τη λειτουργία του το Δεκέμβριο του 2005, στη περιοχή των Γουρνών στην Κρήτη, Ελλάδα, 15 χλμ. ανατολικά της πόλης του Ηρακλείου. Το Cretaquarium - Θαλασσόκοσμος επινοήθηκε από τους υπαλλήλους του πρώην Ινστιτούτου Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης, είναι δηλαδή δημιούργημα του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών και έτσι υποστηρίζεται από τη γνώση την εξειδίκευση και την καινοτομία που οι Έλληνες Επιστήμονες του Υδάτινου περιβάλλοντος έχουν αναπτύξει τα τελευταία 20 χρόνια. Το ενυδρείο αυτό προσφέρει στον επισκέπτη – τουρίστα την δυνατότητα εξερεύνησης του Μεσογειακού Θαλάσσιου Κόσμου .¹⁵ Ένα επιπλέον ελληνικό ενυδρείο είναι και αυτό της Ρόδου.

3)ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Για τους λάτρεις του μυστηρίου και πρωτοποριακών εξερευνήσεων δεν ενδείκνυται κάτι περισσότερο από τον υποβρύχιο τουρισμό. Το εσωτερικό περιβάλλον της θαλάσσης φαντάζει ατέρμονο, πάμπλουτο, γεμάτο από σπάνιες ομορφιές που καθιστά το ενδιαφέρον κάθε δύτη- εξερευνητή καθηλωμένο σε οτιδήποτε ιδιαίτερο, μαγικό και καινούριο είναι δυνατόν να αντικρύσει. Στον υποβρύχιο τουρισμό ενάγονται οι υποβρύχιες ξεναγήσεις και οι καταδύσεις.

Πρόκειται για ένα ταξίδι μυστηρίου στα θαλάσσια έγκατα της γης που πραγματοποιείται μέσω της καταδυτικής δραστηριότητας. Ο εκάστοτε δύτης είναι δυνατόν να προμηθευτεί με τροφή, κοχύλια, πέτρες, να εξερευνήσει τον βυθό, να παρατηρήσει τον θαλάσσιο κόσμο καθώς επίσης να επιθεωρήσει τους υφάλους των πλοίων. Η κατάδυση δεν είναι μια δραστηριότητα αναψυχής που ξεκίνησε πρόσφατα. Η ύπαρξη μαργαριταριών σε έργα τέχνη της αρχαιότητα μαρτυρούν ότι είχε ήδη ξεκινήσει από αρχαιότατους χρόνους. Στην Ελλάδα από την αρχαιότητα οι Έλληνες σπογγαλιείς ήταν γνωστοί ως δύτες σε μεγάλα βάθη.

Οι τρόποι κατάδυσης είναι οι παρακάτω:

¹⁴ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 73

¹⁵ <http://www.cretaquarium.gr/>

1)Ελεύθερη κατάδυση(free diving). Ο δύτες δε κάνει χρήση ειδικής συσκευής οξυγόνου για τη πραγματοποίηση της κατάδυσής του στο νερό.Ο άνθρωπος ¹⁶κρατώντας την αναπνοή του , βουτάει στο νερό και αναλόγως την φυσική του κατάσταση είναι δυνατόν να εισχωρήσει μέχρι και 15 μέτρα εντός του νερού.

2)Κατάδυση με αναπνευστήρα(snorkeling). Ο δύτες είναι εξοπλισμένος με μια μάσκα και έναν αναπνευστήρα ενός σωλήνα δηλαδή που επικοινωνεί με τη μύτη και το στόμα του και επιτρέπει στον δύτε να αναπνέει ενώ κολυμπάει στην επιφάνεια της θαλάσσης και παρατηρεί ταυτόχρονα το εσωτερικό θαλάσσιο περιβάλλον.

3)Scuba diving(αυτόνομη κατάδυση). Αυτόνομη κατάδυση είναι η δυνατότητα κατάδυσης με αυτόνομη καταδυτική συσκευή . Αυτή η μορφή κατάδυσης παρέχει στον δύτε την ικανότητα να αναπνέει ενώ βρίσκεται ταυτόχρονα μέσα στο νερό και δε χρειάζεται να επικοινωνεί με την επιφάνεια της θαλάσσης. Ο αυτοδύτες -σε αντίθεση με τον δύτε που είναι εξαρτημένος από τον υδρομηχανικό "ομφάλιο λώρο" μέσω του οποίου αντλεί τον ατμοσφαιρικό αέρα ή μείγματα αερίων από σταθμό- φέρει συσκευή συμπιεσμένου αέρα, ιδιότητα στην οποία αποδίδεται η μεγαλύτερη αυτονομία στην υποβρύχια κίνηση αλλά και ο περιορισμός στον χρόνο παραμονής του. Εδώ ο δύτες έχει εξοπλιστεί με μια σφιχτή φόρμα κατάδυσης,βατραχοπέδιλα,μάσκα και μια μπουκάλα οξυγόνου μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η αναπνοή του.

3)Κατάδυση με την παροχή αέρος από την επιφάνεια (surface supplied diving). Η κατάδυση πραγματοποιείται με τη χρήση ειδικών συσκευών που παρέχουν στο δύτε αέρα, θερμαίνουν τη στολή κατάδυσης και επιτρέπουν την επικοινωνία του με την επιφάνεια. Πρόκειται δηλαδή για κατάδυση με συμπιεσμένο αέρα από την επιφάνεια ο οποίος στέλνεται με σωλήνα από το σκάφος που βρίσκεται στην επιφάνεια. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως για επαγγελματικούς σκοπούς.

4)Το τελευταίο είδος κατάδυσης είναι η κατάδυση με διάφορα σκάφη όπως με βαθυσκάφος, βαθύσφαιρα και υποβρύχιο.

Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα (80% άζωτο + 20% οξυγόνο) απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες. Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων, που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι αυτοδύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχιες δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου. Ο

¹⁶

http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjACahUKEwiyoeOz94XGAhVD7BQKHRwyAKE&url=http%3A%2F%2Fwww.yen.gr%2Fmedia%2F28272%2Fenim_katad270905.pdf&ei=pZ14VfK6K8PYU5zkgIgK&usg=AFQjCNHm7MywTrkPkb_KJB3QQUpGpLz7rg&bvm=bv.95277229,d.d24

ζεστός και αίθριος καιρός της χώρας καθιστά τις καταδύσεις δυνατές όλο το χρόνο. Η καλύτερη περίοδος ξεκινά τον Απρίλιο, με μέση θερμοκρασία νερού 18οC (65οF), με αποκορύφωμα τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, οπότε η θερμοκρασία αγγίζει τους 26οC (79οF)

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί αύξηση του ενδιαφέροντος για καταδύσεις και γενικότερα της επιθυμίας για εξερεύνηση και απόλαυση του υποβρύχιου Θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο σε ολόκληρο τον κόσμο όσο και στην χώρα μας. Η κατάδυση πλέον αποτελεί ένα σημαντικό τομέα οικονομικών δραστηριοτήτων, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως καταδυτική τουριστική βιομηχανία και που περιλαμβάνει επιχειρήσεις πώλησης καταδυτικού εξοπλισμού, σχολές καταδυτικής εκπαίδευσης, επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς με εξειδικευμένα πλοία στους χώρους κατάδυσης, εταιρείες διαφήμισης και προβολής των περιοχών κατάδυσης, θέρετρα τουριστών για καταδύσεις, επιχειρήσεις έκδοσης ειδικού έντυπου και ηλεκτρονικού τύπου, ταξιδιωτικά πρακτορεία που ασχολούνται αποκλειστικά με τις καταδύσεις κ.λπ.¹⁷

4)ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)

¹⁸Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές, με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το γιώτινγκ πολύ δημοφιλή δραστηριότητα, τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας. Τη ναύλωση για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής τη διακρίνουμε σε δύο κατηγορίες, 1)στη ναύλωση σκάφους με πλήρωμα (crewed yacht) και 2)στη ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat). Το γιώτινγκ (yachting) είναι από τις πιο γνωστές θαλάσσιες δραστηριότητες, όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας. Ο όρος γιώτινγκ είναι διεθνώς παραδεκτός ως η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης για λόγους αναψυχής χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος. Το γιώτινγκ ουσιαστικά, στηρίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον επισκέπτη και φυσικά τη

¹⁷ Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης σελ 66-68

¹⁸ <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopelogiannisGeorgios/attached-document-1354012498-483119-611/TsopelogiannisGeorgios2012.pdf>

δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Επιπροσθέτως, παρέχει στον τουρίστα μεγάλη γκάμα επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου χώρου. Στο θαλάσσιο τουρισμό, σημαντικό τμήμα του αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής, όπως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις πραγματοποιούνται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία στη μίσθωση, μπορεί να περιλαμβάνουν και πλήρωμα (crewed boats) ή να προσφέρονται χωρίς αυτό (bare boats). Σε περίπτωση που οι τουρίστες- ενοικιαστές δεν πληρούν οι ίδιοι τις απαραίτητες προϋποθέσεις, δηλ δεν διαθέτουν αναγνωρισμένο δίπλωμα ιστιοπλοΐας, τότε θα πρέπει βάσει νόμου να νοικιάσουν και τις υπηρεσίες ειδικευμένου προσωπικού, γεγονός που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης. Η τιμή ενοικίαση δεν περιλαμβάνει τις τροφοδοσίες σε τρόφιμα και καύσιμα.

Για ναύλωση σκάφους με πλήρωμα, οι ενδιαφερόμενοι ναυλώνουν στελεχωμένο θαλαμηγό σκάφος. Η στελέχωση του θαλαμηγού σκάφους γίνεται βάσει του μεγέθους του σκάφους, του αριθμού των επιβαινόντων και τις απαιτήσεις τους. Τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να ενδιαπώνται στο σκάφος. Τα βασικά έξοδα των μελών του πληρώματος, η διατροφή και η ασφάλισή τους δηλαδή, περιλαμβάνονται στην τιμή ναύλωσης. Τρεις είναι οι τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν με πλήρωμα : α) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts). Αυτά είναι ταχύπλοα και ανάλογα με το μέγεθος τους είναι είτε βαρέως, είτε μεσαίου ή ελαφρού εκτοπίσματος. Αυτά τα σκάφη έχουν συνήθως μεγαλύτερο από 30 μέτρα μήκος. β) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο προώθησης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή και γ) τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers). Είναι ιστιοφόρα σκάφη με μηχανή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ως βοηθητικό είτε ως κύριο μέσο. Αυτή η κατηγορία σκαφών είναι από τις πιο γνωστές. Αξίζει να σημειωθεί ότι με τα ιστιοφόρα διεξάγεται και πλήθος αγώνων, που εκτός από αθλητικό έχουν και τουριστικό ενδιαφέρον. Όταν γίνεται ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα (bare boat), ο ταξιδιώτης παραλαμβάνει το σκάφος της επιλογής του από προκαθορισμένη μαρίνα ή από τη βάση της εταιρείας ναύλωσης και καθορίζει ο ίδιος το πρόγραμμα της αναψυχής του. Βασική προϋπόθεση για τη πραγματοποίηση της ναύλωσης αυτής είναι ο ναυλωτής να έχει δίπλωμα πλοήγησης (δίπλωμα skipper) και να επιβαίνει άλλο ένα άτομο που να έχει ικανότητες πλοήγησης.

Υπάρχουν τρεις τύποι σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν χωρίς πλήρωμα: α) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts). Το ιστιοφόρο είναι το κλασικό σκάφος για ναύλωση που έχει ως κύριο μέσο πρόωσης τα πανιά και φέρει βοηθητική μηχανή, β) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts), γ) τα catamaran. Τα catamaran προσφέρονται για όσους θέλουν να συνδυάσουν την άνεση του μηχανοκίνητου και το ρομαντισμό των ιστιοπλοϊκών. Άλλη κατηγορία στο γιώτινγκ είναι τα πλοία της

κατηγορίας motor yachts με πλήρωμα, τα οποία μπορούν να φιλοξενήσουν από έξι έως τριάντα άτομα. Τα περισσότερα σκάφη της κατηγορίας αυτής ανήκουν σε ιδιώτες, οι οποίοι καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας μέσω της ενοικίασης. Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται σχεδόν αποκλειστικά σε τουρίστες του εξωτερικού, ενώ ένα σημαντικό μερίδιο καταλαμβάνουν οι Αμερικανοί. Η δραστηριοποίηση επαγγελματιών στο χώρο της ναύλωσης των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και επισιτισμού και άλλων υπηρεσιών που έχουν σχέση άμεση ή έμμεση με την κίνηση του θαλαμηγού σκάφους είναι απαραίτητα. Ο ελλιμενισμός των σκαφών αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του γιώτινγκ. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η κατασκευή ειδικών τουριστικών λιμένων (μαρίνες) και λιμένων καταφυγής, και η ανάπτυξη ενός αντίστοιχου δικτύου ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, διότι το γιώτινγκ προϋποθέτει τη γεινίαση παράκτιων περιοχών, πράγμα που επιτρέπει το νησιωτικό σύμπλεγμα. Τα φυσικά αυτά στοιχεία απαντώνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος και ευνοούν την ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ελλάδα, καθώς η ακτογραμμή ανέρχεται στα 16.000 χλμ, υπάρχουν 3.000 περίπου νησιά και οι κλιματολογικές συνθήκες είναι κατάλληλες για ταξίδια με σκάφος.

Ένα από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν το γιώτινγκ είναι ότι ο επιβαίνων στο θαλαμηγό σκάφος καθορίζει ο ίδιος το χρόνο και το χώρο των δραστηριοτήτων αναψυχής του. Επομένως, παρατηρείται αυτοδυναμία της αναψυχής της θαλάσσιας αυτής δραστηριότητας (γιώτινγκ). Το θαλαμηγό σκάφος δεν αποτελεί μόνο χώρο καταλύματος και εστίασης. Είναι και η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η κατάδυση, η ερασιτεχνική αλιεία, η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση, κλπ. Στην ανάπτυξη του γιώτινγκ βοήθησε η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης. Με το σκάφος μπορεί κάποιος να εξερευνήσει ακτές και απρόσιτες παραλίες που δεν θα μπορούσε να επισκεφθεί οδικώς και ταυτόχρονα θα απολαμβάνει την ηρεμία και την ησυχία.

5)ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

¹⁹Η κρουαζιέρα είναι θαλασσινό ταξίδι αναψυχής με κρουαζιερόπλοιο, που διανύει μια συγκεκριμένη διαδρομή. Τα κρουαζιερόπλοια είναι πλωτά ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται σε κίνηση, δίνοντας τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν. Επομένως, η κρουαζιέρα συνδυάζει την επίσκεψη διαφόρων παραθαλάσσιων πόλεων και λιμανιών υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, με την αναψυχή της διαμονής στο πλοίο. Μια κρουαζιέρα μπορεί να διαρκεί από μία ημέρα μέχρι και κάποιους μήνες (παγκόσμιες κρουαζιέρες). Η μεγαλύτερη σε διάρκεια κρουαζιέρα διήρκησε 335 μέρες, δηλαδή 11 μήνες. Ξεκίνησε στις 6 Μαρτίου 2010 από την Σιγκαπούρη και ολοκληρώθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2011 στο λιμάνι από το οποίο ξεκίνησε. Η κρουαζιέρα πραγματοποιήθηκε με το κρουαζιερόπλοιο Spirit of Oceanus.

Εντός του πλοίου προσφέρονται πληθώρα υπηρεσιών διασκέδασης, άθλησης, φαγητού, αγορών αλλά και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Οι κρουαζιέρες διακρίνονται σε μονοήμερες ή πολυήμερες ανάλογα με τη διάρκεια και σε εγχώριες, διεθνείς, υπερατλαντικές κλπ ανάλογα με τον προορισμό. Υπάρχουν φυσικά και οι τοπικές, μονοήμερες κρουαζιέρες που αποτελούν θαλάσσιες εκδρομές. Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής.

Η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός αποτελεί τον ιδανικό προορισμό για την πραγματοποίηση μιας ολιγοήμερης ή πολυήμερης κρουαζιέρας. Στα πλαίσια μιας κρουαζιέρας γίνονται κάποιες στάσεις όπου οι επιβάτες μπορούν να επισκεφτούν για λίγες ή πιο πολλές ώρες διάφορα ενδιαφέροντα μέρη. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά τέτοια σημεία, όπου μπορούν να επισκεφτούν μοναδικές εκκλησίες, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακούς οικισμούς, μνημεία και μουσεία. Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές εταιρείες που διοργανώνουν κρουαζιέρες.

Οι πολυήμερες κρουαζιέρες μπορούν κατατάσσονται σε τέσσερις ομάδες:

²⁰1. Στις εγχώριες, που περιλαμβάνουν στάσεις στα ελληνικά νησιά, κυρίως σε Μύκονο, Ρόδο και Σαντορίνη καθώς και στο καθιερωμένο πλέον Κουσάντασι της Τουρκίας. Η διάρκεια τους ανέρχεται μέχρι και τις δέκα ημέρες.

¹⁹ <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=2618>

²⁰ <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=2618>

2. Σε αυτές με προορισμούς της ΝΑ Μεσογείου (Ελλάδα, Κύπρος, Μέση Ανατολή, Ισραήλ) με διάρκεια περίπου έντεκα ημέρες. Στο πλαίσιο των διαδρομών αυτών εντάσσονται και ξεναγήσεις στο Νείλο, στους Άγιους Τόπους κ.α.
3. Στις κρουαζιέρες στη δυτική Μεσόγειο (Ιταλία, Ισπανία, Κανάρια νησιά) που έχουν διάρκεια μέχρι δέκα ημέρες.
4. Στις υπερατλαντικές κρουαζιέρες, με προορισμούς κυρίως την Καραϊβική, τις ΗΠΑ και το Μεξικό.

Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει το επιβατηγό πλοίο. Το κύριο χαρακτηριστικό των κρουαζιερόπλοιων είναι η ξενοδοχειακή του λειτουργία .

Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και όσοι εργάζονται σε αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των ξενοδοχειακών μονάδων, για παράδειγμα Hotel manager. Η ουσιαστική διαφορά του κρουαζιερόπλοιου από το συμβατικό ξενοδοχείο είναι ότι το πρώτο, εξαιτίας της ικανότητας πλεύσης μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά για να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση κλινών.

Παρατηρείται η τάση για ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας, έτσι ώστε να παρέχουν υπηρεσίες που υπερβαίνουν τη συμβατική ξενοδοχειακή λειτουργία με σκοπό να καλύψουν όλες τις παροχές ενός υπερπολυτελούς ξενοδοχειακού- τουριστικού συγκροτήματος (π.χ. γήπεδα, spa, γκολφ, κινηματογράφοι, θέατρα). Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο μετατρέπεται σε πλωτό θέρετρο. Η «κρουαζιέρα της πολυθρόνας» και το «κρουαζιερόπλοιο- πλωτός οίκος ευημερίας» που ήταν τα χαρακτηριστικά της κρουαζιεροπλοΐας των προηγούμενων δεκαετιών μετεξελίσσεται σε «κρουαζιέρα δράσης» και το κρουαζιερόπλοιο σε χώρο πολυδύναμης δραστηριότητας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν πλέον την κρουαζιέρα στις αρχές του 21ου αιώνα.

Η ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας έχει καταστήσει σήμερα την κρουαζιέρα προσιτή σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα. Δεν υπάρχει πλέον ένας χαρακτηριστικός τύπος ανθρώπου που κάνει κρουαζιέρα. Από τους πλούσιους και διάσημους μέχρι την οικογένεια της διπλανής πόρτας, όλα τα κοινωνικά στρώματα μπορούν να απολύσουν την κρουαζιέρα στη σύγχρονη εποχή. Έχει παύσει πλέον να επικρατεί η στερεότυπη εικόνα ότι η κρουαζιέρα συνδέεται με την «Τρίτη ηλικία». Είναι γεγονός ²¹ότι στις προηγούμενες δεκαετίες μόνο οι ηλικιωμένοι και πλούσιοι είχαν το προνόμιο της

²¹ <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopelogiannisGeorgios/attached-document-1354012498-483119-611/TsopelogiannisGeorgios2012.pdf>

πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας, καθώς αυτοί μόνο είχαν τον χρόνο και την οικονομική δυνατότητα να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της. Στις δεκαετίες αυτές η κρουαζιέρα χαρακτηριζόταν από μεγάλη χρονική διάρκεια. Έτσι δημιουργήθηκε ένας μύθος που περιέβαλε την κρουαζιέρα.

Οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα και όχι μόνο στην ανώτερη εισοδηματική τάξη, με την προσφορά κρουαζιέρων μικρότερης διάρκειας, τη δυνατότητα επιλογών και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων. Δηλαδή η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος..

Η κρουαζιέρα προσελκύει 11 εκατ. τουρίστες ετησίως, με τους 3,2 εκατ. απ' αυτούς να προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές αγορές. Στην Ευρώπη καταγράφεται αύξηση 15%, ενώ η Ελλάδα ακολουθεί με 10%.

Όπως αποδεικνύεται, η κρουαζιέρα παρουσιάζει σημαντική άνθηση και αλματώδη ανάπτυξη σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο κυρίως επίπεδο, με τους επιβάτες να αυξάνονται κάθε χρόνο, καθώς αποτελεί κορυφαία επιλογή προσιτών διακοπών και ψυχαγωγίας.

Αντίστοιχα για την Ελλάδα, ιδιαίτερα σήμερα στη δυσχερή οικονομική συγκυρία που βιώνουμε, είναι σημαντική η φετινή αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν στα λιμάνια της χώρας μας. Ο λόγος είναι ότι όλες οι εταιρείες, εξαιτίας των γεγονότων στη Β. Αφρική έπρεπε να επανασχεδιάσουν τα προγράμματά τους, αφού δεν μπορούσαν να επισκεφτούν πλέον τα λιμάνια αυτών των προορισμών, ενώ αρκετοί αποφάσισαν να μην εντάξουν και το Ισραήλ στις προσεγγίσεις τους. Επομένως η φετινή αύξηση των προσεγγίσεων, ενδεχομένως να πρέπει να θεωρηθεί ως καθαρά συγκυριακή. Για να έχει κάποιος ολοκληρωμένη εικόνα θα πρέπει να συγκρίνει και τα στοιχεία και τάσεις γενικά της Ευρωπαϊκής κρουαζιέρας, όπου στην Ευρώπη καταγράφεται αύξηση 15% ενώ στην Ελλάδα 10%.²²

Εκτός από τους διερχόμενους επισκέπτες κρουαζιέρας, υπάρχει και το θέμα επιβίβασης και αποβίβασης, δηλαδή, το λιμάνι εκκίνησης κρουαζιέρας. Σε αυτό το πλαίσιο, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ο Πειραιάς ως βάση και «ορμητήριο» της κρουαζιέρας, έχει δυναμική ανάπτυξης, καθώς τα νούμερα των τουριστών που αναχωρούν από το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας δείχνουν μία σταθερά πτωτική πορεία χωρίς κάποια ένδειξη ανάκαμψης. Για να δοθεί μία σαφής εικόνα, οι επιβάτες

²² <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopelogiannisGeorgios/attached-document-1354012498-483119-611/TsopelogiannisGeorgios2012.pdf>

κρουαζιέρας από τον Πειραιά το έτος 2009 ήταν 503.000 επιβάτες, ενώ το 2010 περίπου 336.000 με μερίδιο για την Ευρωπαϊκή αγορά της τάξης του 6,8%, από τους οποίους περίπου το 1/3 διακινήθηκε από τη Louis Hellenic Cruises. Φέτος δε, είναι ξεκάθαρο πλέον ότι παρά την πολυσυζητημένη άρση του καμποτάζ ο αριθμός θα είναι περεταίρω μειωμένος, επιβεβαιώνοντας αυτούς που επέμεναν ότι χρειάζεται ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο για προώθηση της κρουαζιέρας και όχι μεμονωμένες και σπασμωδικές κινήσεις που αποδεδειγμένα πια έχουν το αντίθετο αποτέλεσμα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι και άλλα λιμάνια της χώρας που χρησιμοποιούνταν ως Turnaround port, έχουν χάσει αυτή τη δυνατότητα αφού τελικά η απελευθέρωση δεν έχει πετύχει το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Συμπερασματικά, από τη μια η θέση της Ελλάδας ως μεσογειακός προορισμός κρουαζιέρας είναι σημαντική, από την άλλη, όχι όμως και ως λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας, ενώ σίγουρα δεν έχει αξιοποιήσει στη σωστή κατεύθυνση τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της που είναι η απaráμιλλη ομορφιά της, η γεωγραφική της θέση και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ πανέμορφων αλλά και διαφορετικών μεταξύ τους προορισμών, οι καιρικές συνθήκες, η ιστορία και παράδοσή της και βεβαίως οι ίδιοι οι άνθρωποι της αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας.²³

6)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΛΙΕΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η αλιευτική δραστηριότητα δεν ασκείται μόνο για επαγγελματικά. Ασκεείται και ερασιτεχνικά για καθαρούς λόγους αναψυχής. Ο αλιευτικός τουρισμός δημιουργεί νέες υποδομές και θέσεις εργασίας, ενώ χαρακτηρίζεται από δύο μορφές, την **1) ενεργητική**, **2) την παθητική** και **3) το ψάρεμα από την ακτή**. Στην ενεργητική ο τουρίστας συμμετέχει ενεργά στην αλιευτική δραστηριότητα μέσα από ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος. Στην παθητική ο τουρίστας επιβαίνει σε επαγγελματικό αλιευτικό σκάφος και παρακολουθεί την αλιευτική δραστηριότητα ως θεατής και έρχεται με αυτόν τον τρόπο σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Το ψάρεμα από την ακτή είναι μια πολύ δημοφιλή δραστηριότητα αναψυχής. Το παράκτιο ψάρεμα στην πράξη εμπεριέχει μεγάλες περιόδους αδράνειας που δίνουν τη δυνατότητα για ανάπαυση και χαλάρωση, ενώ επίσης προσφέρει περιόδους δράσης στην περίπτωση που το ψάρι τσιμπήσει,

23

<http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/2056/Chalkidou%20V%20%5BPresentation%5D.pdf?sequence=2>

αγκιστρωθεί και τελικά ανασυρθεί. Η εμπειρία της προσπάθειας της σύλληψης του ψαριού, η απόλαυση της απόδρασης από την εργασία και την καθημερινότητα είναι γενικά πιο σημαντική από το πραγματικό γεγονός, δηλ. την αλίευση μεγάλης ποσότητας ψαριών. Σε πολλές περιοχές το ψάρεμα από την ακτή έχει οργανωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να λαμβάνει τη μορφή τουριστικού προϊόντος. Το τουριστικό αυτό προϊόν δηλ το "ψάρεμα από την ακτή" περιλαμβάνει καταρχάς την πώληση αδειών αλιείας περιορισμένης χρονικής διάρκειας, την ενοικίαση δωματίων σε τουριστικά καταλύματα της περιοχής από τουρίστες που έρχονται αποκλειστικά και μόνο για το ψάρεμα αλλά και την παροχή υπηρεσιών ξεναγού- οδηγού για την ευρύτερη περιοχή του ψαρέματος. Για να μην γίνει υπέρβαση στη φέρουσα ικανότητα της περιοχής, ελέγχεται αυστηρά ο αριθμός των ερασιτεχνών αλιέων και οι ερασιτέχνες ψαράδες ακολουθούν την τακτική της σύλληψης και απελευθέρωσης των αλιευμάτων.

7)ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Για τους λάτρεις των αθλημάτων, οι διακοπές μπορούν να γίνουν πιο συναρπαστικές με την απόλαυση αθλητικών ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Αυτό γίνεται εφικτό και στη θάλασσα μέσω του θαλάσσιου αθλητικού τουρισμού. Ο αθλητικός τουρισμός γενικότερα άρχισε να ξεφυτρώνει το 1960 ενώ το 1970 είχε ήδη εξελιχθεί τόσο ώστε να αποτελεί μία από τις πιο κερδοφόρες βιομηχανικές δραστηριότητες στον κόσμο. Για πολλούς συγγραφείς, ο αθλητικός τουρισμός ²⁴ορίζεται ως η ανάμιξη τόσο ενεργητικών όσο και παθητικών μορφών αθλητικής δραστηριότητας όπου η συμμετοχή είναι τυχαία ή οργανωμένη και γίνεται για επαγγελματικούς ή μη λόγους με προϋπόθεση τη μετακίνηση μακριά από τον τόπο διαμονής και εργασίας. Στον αθλητικό τουρισμό, οι τουρίστες καταφθάνουν σε έναν τόπο είτε για να συμμετέχουν οι ίδιοι στις αθλητικές δραστηριότητες ενεργητικά, είτε για να γίνουν θεατές αθλητικών αγώνων και αθλημάτων, συμμετέχοντας στη παθητική τους μορφή.

Έχει διαπιστωθεί ότι πολλές ειδικές διοργανώσεις που βασίζονται σε ναυτικά γεγονότα αποτελούν σημαντικούς τουριστικούς ελκτικούς πόρους. Πολλά από αυτά τα γεγονότα διοργανώνονται κάθε χρόνο και προσελκύουν δεκάδες χιλιάδες τουρίστες, καθώς η "άθληση- θέαμα" αποτελεί δημοφιλή κοινωνική δραστηριότητα. Οι δραστηριότητες αυτές παίρνουν διάφορες μορφές, όπως αγώνες κολύμβησης, αγώνες μηχανοκίνητων σκαφών, αγώνες ψαρέματος, αγώνες παραδοσιακών σκαφών, κλπ.

Η πιο χαρακτηριστική θαλάσσια αθλητική τουριστική δραστηριότητα είναι οι

²⁴ <http://www.sport-tourism.com>

αγώνες σκαφών, οι ρεγκάτες, που εμφανίστηκαν για πρώτη φορά το 1315 όταν ο Δόνης Giovanni Soranzo διοργάνωσε ρεγκάτα για να γιορτάσει τη νίκη του. Η παράδοση αυτή συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με τη διοργάνωση της "regatta storica" στη Βενετία την πρώτη Κυριακή του Σεπτεμβρίου, με διπλό χαρακτήρα, πολιτιστικό και αθλητικό. Η ρεγκάτα έγινε μόδα στην Αγγλία το 18^ο αιώνα.

Σήμερα η διοργάνωση τέτοιων γεγονότων έχει σημαντικές οικονομικές επιδράσεις στις κοινότητες. Ένα από τα σημαντικότερα αθλητικά γεγονότα διεθνούς ενδιαφέροντος είναι το America's Cup. Το America's Cup θεωρείται ως το παλαιότερο διεθνές αθλητικό γεγονός. Το 1851 ένα αμερικάνικο σκάφος προκάλεσε σε αγώνα 16 αγγλικά σκάφη. Για το αμερικάνικο γιοτ κλαμπ αγωνίσθηκε το γιοτ America που νίκησε ολόκληρο τον αγγλικό στόλο.

²⁵Στην Ελλάδα άρχισε από το 1999 να διοργανώνεται η "ρεγκάτα Αιγαίου" ένας διεθνής ιστιοπλοϊκός αγώνας στην περιοχή του Κεντρικού και Ανατολικού Αιγαίου. Η διοργάνωση αυτή ξεκίνησε από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με την συνδρομή του Υφυπουργείου Αθλητισμού και σε συνεργασία με την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία και με Ναυταθλητικούς Ομίλους νησιών του Αιγαίου. Κατά τη διάρκεια των αγώνων, που έχουν διάρκεια περίπου 10 μέρες διοργανώνονται σε όλα τα νησιά - λιμάνια που αποτελούν σταθμούς του αγώνα πολιτιστικές εκδηλώσεις (συναυλίες, παραστάσεις, κ.λπ.) που προσελκύουν ακόμα περισσότερους τουρίστες.

Οι πιο γνωστές δραστηριότητες αναψυχής θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας είναι οι εξής :

- **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ**

Η **ιστιοπλοΐα** είναι η τέχνη του αρμενίσματος στο νερό χρησιμοποιώντας ως αποκλειστική ή κύρια πηγή ενέργειας τον άνεμο. Αποτελεί ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες αθλούνται συστηματικά (ως πρωταθλητές ή απλοί αθλητές) σε όλους τους τύπους ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Το όνομά της είναι σύνθετο από το ιστίο+πλους, δηλαδή πλεύση με το πανί που τα παλιά χρόνια χρησιμοποιούσαν τα σκάφη για να ταξιδεύουν. Τα πανιά δένονταν στα κατάρτια (ιστούς), και με τη βοήθεια του αέρα τα σκάφη που ονομάζονταν ιστιοφόρα αρμενίζαν στις θάλασσες όλου του κόσμου. Και σήμερα ακόμη υπάρχουν πολλά τέτοια σκάφη, που όμως διατηρούν τις μηχανές ως βοηθητικές, σε περίπτωση που υπάρχει άπνοια.

- **ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WINDSURFING)**

Η **ιστιοσανίδα (windsurfing)** είναι μια ειδική σανίδα-σκάφος που

²⁵ Μυλωνόπουλος Δημ, Μοίρα Πολυξένη, 2005, εκδ. Σταμούλης σελ.91

επιπλέει και κινείται με τη βοήθεια ενός ελεύθερου πανιού. Ελεύθερο πανί είναι ένα κατάρτι στερεωμένο σε ένα σταθερό σημείο που μπορεί να περιστρέφεται και να αλλάζει θέση κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας. Το windsurfing συνδυάζει το surfing με την ιστιοπλοΐα (sailing).

Ήδη από το 1985, έχει γίνει πέρα από διασκέδαση και ολυμπιακό άθλημα, το windsurfing και επαγγελματικό σπορ , καθώς και άθλημα επιδείξεων και αγώνων σε κλειστούς χώρους, όπου δημιουργούνται τεχνητά οι απαραίτητες συνθήκες. Στην Ελλάδα οι καιρικές συνθήκες είναι κατάλληλες για αυτό το άθλημα. Για αυτό και παρουσιάζει θεαματική ανάπτυξη και ολοένα και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται συστηματικά με αυτό. Τα τελευταία χρόνια, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, πραγματοποιούνται σε διάφορα σημεία της χώρας ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι αγώνες και πρωταθλήματα, μερικοί από τους οποίους είναι από τους σημαντικότερους διεθνώς.

Οι κανονισμοί για το εν λόγω άθλημα είναι οι εξής:

- Ο ασκούμενος πρέπει να είναι τουλάχιστον 16 ετών,
- Η κίνησή του επιτρέπεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 μέτρων από τους λούμενους,
- Ποδήλατα θαλάσσης,
- Απαγορεύεται η εκμίσθωση τους σε άτομα κάτω των 14 ετών,
- Η κίνησή τους επιτρέπεται σε απόσταση μέχρι 500 μέτρα από την ακτή

• ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ

Η πρώτη μορφή του θαλασσίου σκι ήταν η “θαλασσοδρομία” (aqua-planing), όπου ο αθλητής γλιστρούσε στο νερό πάνω σε μια σανίδα (aqua-plane) δεμένη πίσω από ένα “ταχύπλοο” σκάφος. Θαλάσσιο σκι ονομάζεται η κίνηση του ατόμου στην επιφάνεια της θάλασσας με τη βοήθεια ειδικών πέλδων που επιτυγχάνεται χάρη στην έλξη του ατόμου από ταχύπλοο σκάφος με τη χρήση κατάλληλου σχοινιού.

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκέδαζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Στην Ελλάδα, τέτοιες “θαλασσοδρομίες” αναφέρονται την περίοδο 1945-1946 στην περιοχή του Βόλου, με σκάφη του Λιμενικού Σώματος.

Επιπροσθέτως, εμφανίζεται με τη σημερινή του μορφή (δηλ. με ένα ή δύο πέλδιλα) το 1957, στον όρμο της Βουλιαγμένης, ως άθλημα αναψυχής. Το 1959 ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης δίνει ώθηση στο αγωνιστικό μέρος του αθλήματος, με

την ίδρυση του πρώτου τμήματος 'αγωνιστικού θαλάσσιου σκι'.²⁶

Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Οι κανονισμοί του θαλάσσιου σκι είναι οι παρακάτω:

- Το ταχύπλοο που έλκει τον ασκούμενο πρέπει να είναι επανδρωμένο από 2 άτομα,
- Το μήκος του σχοινιού έλξης πρέπει να είναι μικρότερο από 23 μέτρα,
- Τα πέδιλα πρέπει να επιπλέουν και να είναι ασφαλή, όσον αφορά την κατασκευή και το υλικό τους ,
- Ο ασκούμενος πρέπει απαραίτητως να γνωρίζει κολύμπι και να είναι τουλάχιστον 16 ετών,
- Το θαλάσσιο σκι απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των 200 μέτρων από λουόμενους.

• **ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΛΚΗΘΡΟ (ΜΠΑΝΑΝΑ) ΚΑΙ ΣΑΪΤΑ**

Τόσο το θαλάσσιο έλκηθρο όσο και η Θαλάσσια Σαΐτα, αιωρούνται πάνω από το κύμα ρυμουλκούμενα από ταχύπλοο ή jet ski. Η σαΐτα είναι ειδικά σχεδιασμένη για ένα αναβάτη και έχει άνοιγμα φτερών 3,5 μ, ενώ το έλκηθρο δέχεται δυο άτομα και έχει άνοιγμα 5μ.

Οι κανονισμοί που ισχύουν για το θαλάσσιο έλκηθρο είναι οι εξής :

- Το ταχύπλοο που έλκει τον ασκούμενο πρέπει να είναι επανδρωμένο από 2 άτομα,
- Οι επιβαίνοντες πρέπει απαραίτητως να γνωρίζουν κολύμπι και να είναι τουλάχιστον 16 ετών,
- Ο αριθμός των επιβαινόντων πρέπει να ισούται με τα ζεύγη των χειρολαβών,
- Η ταχύτητα έλξης δε πρέπει να υπερβαίνει τους 25 κόμβους,
- Απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των 200 μέτρων από λουόμενους.

• **ΟΧΟΟΝ (ΟΞΟΥΝ) , ΕΙΔΟΣ ΥΔΡΟΤΖΕΤ**

Οι κανονισμοί του συγκεκριμένου αθλήματος είναι :

- Εάν η ιπποδύναμη υπερβαίνει τους 15 ίππους είναι απαραίτητη η άδεια χειριστή ταχυπλόου

²⁶ <http://www.waterski.gr/helfedseaski.asp?lang=gr>

- Απαγορεύεται να εκμισθώνεται σε άτομα μικρότερα των 18 ετών,
- Οι θέσεις των επιβαινόντων δεν πρέπει να ξεπερνούν τις τρεις,
- Απαγορεύονται παιδιά μικρότερα των 12 ετών,
- Η κίνησή τους επιτρέπεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 50 μέτρων από τις σημαδούρες της παραλίας.

- **²⁷ΚΑΝΟ ΚΑΙ ΚΑΓΙΑΚ**

Το κανό και καγιάκ είναι από τα παλιά ολυμπιακά αθλήματα, αφού μπήκε στις Ολυμπιάδες το 1936 στο Βερολίνο. Προηγουμένως, υπήρξε άθλημα επίδειξης το 1924 στο Παρίσι με έξι αγωνίσματα. Το 1948 στο Λονδίνο μπήκαν στο πρόγραμμα και οι αγώνες γυναικών. Εκτός από τους αγώνες ταχύτητας, το 1972 στο Μόναχο μπήκε για πρώτη φορά και το αγώνισμα του σλάλομ, το οποίο διεξάγεται μόνιμα από το 1992 στη Βαρκελώνη. Το κανό και καγιάκ είναι ναυτικό άθλημα που διεξάγεται σε λίμνη, ποτάμι ή κωπηλατοδρόμιο με δύο τύπους σκαφών: *κανό (canoe)* και *καγιάκ (kayak)*, στα οποία αγωνίζονται ένας, δύο ή τέσσερις αθλητές. Κατά καιρούς έχουν γίνει αγωνίσματα με διάφορα μεγέθη σκαφών και σε ποικίλες αποστάσεις για άνδρες και γυναίκες. Οι κανονισμοί του αθλήματος αυτού είναι :

- Απαγορεύεται να εκμισθώνεται σε άτομα κάτω των 14 ετών,
- Η κίνησή τους επιτρέπεται σε απόσταση μέχρι 500 μέτρα από την ακτή.

- **ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ**

Οι κανονισμοί του θαλάσσιου αλεξίπτωτου είναι:

- Τα ταχύπλοα που έλκουν το αλεξίπτωτο πρέπει να είναι επανδρωμένα από 2 άτομα,
- Το μήκος τους πρέπει να είναι τουλάχιστον 5 μέτρα και να έχουν ιπποδύναμη κατά μέσο όρο 150 ίππων,
- Το μήκος του σχοινιού έλξης δε πρέπει να υπερβαίνει τα 80 μέτρα και πρέπει να έχει πάχος τουλάχιστον 12 χιλιοστά,
- Οι επιβαίνοντες στο αλεξίπτωτο πρέπει να είναι πάνω από 18 ετών,
- Το αλεξίπτωτο μπορεί να έχει έως 2 θέσεις,
- Απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των 200 μέτρων από λουόμενους.

- **ΤΖΕΤ – ΣΚΙ**

Οι κανονισμοί του θαλάσσιου σκι είναι :

²⁷ <http://www.asxetos.gr/entheto/nomoi-rythmiseis/thalassa-kodikas-thalassias-kykloforias.html#axzz1Y4nnc0PP>

- Είναι απαραίτητη η άδεια χειριστή ταχυπλόου,
- Θα πρέπει να κινούνται από πλωτή εξέδρα ή από ειδικό ρεμέτζο,
- Όταν φέρουν εξωτερικούς έλικες, απαγορεύεται η κυκλοφορία τους
- Οι εκμισθωτές θα πρέπει να διαθέτουν ειδικό σύστημα από απόσταση
- Η κίνησή τους επιτρέπεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 μέτρων από λούμενους

- Και φυσικά η **ΚΟΛΥΜΒΗΣΗ**

8) ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Αναφέρεται κατά κύριο λόγο στα λιμάνια- μουσεία, για ειδικά δηλαδή διαμορφωμένους χώρους που εκτίθενται στο κοινό. Ουσιαστικά, αναλαμβάνεται η επισκευή και επαναφορά των εκάστοτε πλοίων στην αρχική τους κατάσταση, η συντήρησή τους και η προστασία τους, ενώ παράλληλα πραγματοποιείται ο ελλιμενισμός τους στα επονομαζόμενα λιμάνια-μουσεία.

Οι χώροι αυτοί είναι ανοιχτοί και περικλείουν έναν ναυτικό πολιτισμό, στον οποίο εκτίθενται στους επισκέπτες αντικείμενα και δραστηριότητες ναυτικής εμβέλειας με πρωταγωνιστές τα παραδοσιακά σκάφη. Παράλληλα προσφέρεται η δυνατότητα στους επισκέπτες να συμμετέχουν έμπρακτα στις δραστηριότητες ναυτικού βεληνεκούς όπως είναι το ψάρεμα με παραδοσιακούς τρόπους αλλά και η ξυλοναυπηγική.

Η συνεισφορά αυτής της μορφής θαλάσσιου τουρισμού σε μία περιοχή είναι μεγάλη αφού διατηρεί τη παραδοσιακή ναυτική κληρονομιά ενός τόπου γνωστοποιώντας την στο ευρύτερο κοινό αλλά και στις νεότερες γενιές που οφείλουν να γνωρίζουν την ιστορία τους. Για αυτό και η πολιτισμική αυτή δραστηριότητα ξεκίνησε ως Ευρωπαϊκός θεσμός με σκοπό τη διατήρηση της τοπικής ναυπηγικής τέχνης , γεγονός που έχει ως αντίκτυπο την προσέλκυση και το ενδιαφέρον των τουριστών-επισκεπτών.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Η ναυτιλία εδώ και αιώνες είναι η κυριότερη πηγή εσόδων της Ελλάδας. Η χώρα μας ήταν πάντοτε το εμπορικό και πολιτιστικό σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι Έλληνες θεωρούνταν ανέκαθεν πρωτοπόροι στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα χρόνια που μεσολαβούν μεταξύ των 2 παγκοσμίων πόλεων , η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από σημαντικές τροποποιήσεις. Καταρχάς, παρατηρείται τριπλασιασμός του όγκου του πλοίου , αλλαγή της εξωτερικής του δομής , της εσωτερικής του διαρρύθμισης και ως καύσιμη ύλη χρησιμοποιείται το πετρέλαιο. Επιπροσθέτως, τροποποιήσεις παρατηρούνται και στους ναυλωμένους. Η νέα τεχνολογία συνεπάγεται και την απαίτηση σε περισσότερες γνώσεις, οι εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα όπως το²⁸ Λονδίνο. Κατά τη διάρκεια του ΈΒ Παγκοσμίου πολέμου, η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή εξαιτίας των πυρών της γερμανικής αεροπορίας, ενώ η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός και η επιβατηγός ναυτιλία.

Προικισμένοι με αυτή τη σπάνια γεωγραφική θέση της χώρας κατάφεραν να αναπτύξουν το εμπόριο μέσω της φορτηγού ναυτιλίας, ενώνοντας με ναυτικούς δρόμους τρεις διαφορετικές ηπείρους Ευρώπη, Ασία, Αφρική. Φορτηγός ναυτιλία καλείται το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων. Διακρίνεται στα : Α) ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters) Β) φορτηγά πλοία γραμμών (cargo liners) Γ) ελεύθερα φορτηγά (tramps) Δ) δεξαμενόπλοια (tankers) Ε) πλοία για τη μεταφορά ειδικών φορτίων.

Ακολούθως, ανέπτυξαν τον θαλάσσιο τουρισμό, στηριζόμενοι στην επιβατηγό ναυτιλία. Στην ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας στη χώρα μας συντέλεσαν καθοριστικό ρόλο τα πολυάριθμα νησιά που το καθένα διαθέτει τη δική του προσωπική ομορφιά , γεγονός που προσελκύει όλο και περισσότερους τουρίστες να τα επισκεφτούν. Επιβατηγός ναυτιλία είναι το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών. Διακρίνονται σε: Α)ακτοπλοϊκά (ferry boat) Β)επιβατηγά μμεσογειακών γραμμών Γ)οχηματαγωγά Δ)υπερωκεάνια.

²⁸ <http://195.251.240.254:8080/handle/10184/2056>

Αυτές είναι οι δύο μαγέλες κατηγορίες της ναυτιλίας που αρχίζουν να διαμορφώνονται μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Είναι γεγονός ότι γενικότερα ο τουρισμός στην Ελλάδα άρχισε να αναπτύσσεται από το 1960 και μετά. Μαζί με την εξέλιξη του τουρισμού στη χώρα μας, κύριο μέλημα αποτέλεσαν οι προσπάθειες για την εξέλιξη του θαλασσιού τουρισμού μέσω δημιουργίας καλύτερων υποδομών και παροχών. Τη δεκαετία του 1980 μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του Νόμου 438/1976 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής . (Α' 256)» , γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση .

Στα πλαίσια του παράκτιου τουρισμού, μία από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες αναψυχής που διατηρείται μέχρι και σήμερα, είναι το περπάτημα στην ακροθαλασσιά. Η δραστηριότητα αυτή αποτέλεσε ένα από τα τελετουργικά της Αυλής των Ανζού καθώς είναι ιστορικά καταγεγραμμένο ότι ο βασιλιάς Ρενάτο συνήθιζε να περπατά με τους ακολούθους του στην ακροθαλασσιά κατά το δεύτερο ήμισυ του 15^{ου} αιώνα. Η ηλιοθεραπεία ανήκει επίσης σε αυτού του είδους τις δραστηριότητες. Πληθώρα ατόμων στη σημερινή εποχή καταιγίζει τις παραλίες απολαμβάνοντας τον ήλιο ως μέσον αναψυχής. Σύμφωνα με ιστορικά στοιχεία ήδη από τον 20^ο αιώνα, η λατρεία του Ήλιου άρχισε να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των θερινών διακοπών των τουριστών. Η έκθεση στον ήλιο πραγματοποιήθηκε σταδιακά για ιατρικούς λόγους και σύντομα αποτέλεσε αντιπροσωπευτικό δείγμα καλής υγείας , σε αντίθεση με το ωχρό που άρχισε να χαρακτηρίζεται πλέον ως αρρωστημένο.

Ως προς την εξέλιξη του αθλητικού τουρισμού, η πιο χαρακτηριστική θαλάσσια αθλητική τουριστική δραστηριότητα είναι οι αγώνες σκαφών, οι ρεγκάτες, που εμφανίστηκαν για πρώτη φορά το 1315 όταν ο Δόνης Giovanni Soranzo διοργάνωσε ρεγκάτα για να γιορτάσει τη νίκη του. Η παράδοση αυτή συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με τη διοργάνωση της " regatta storica" στη Βενετία την πρώτη Κυριακή του Σεπτεμβρίου, με διπλό χαρακτήρα, πολιτιστικό και αθλητικό. Η ρεγκάτα έγινε μόδα στην Αγγλία το 18^ο αιώνα. Στην Ελλάδα άρχισε από το 1999 να διοργανώνεται η "ρεγκάτα Αιγαίου" ένας διεθνής ιστιοπλοϊκός αγώνας στην περιοχή του Κεντρικού και Ανατολικού Αιγαίου. Η διοργάνωση αυτή ξεκίνησε από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με την συνδρομή του Υφυπουργείου Αθλητισμού και σε συνεργασία με την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία και με Ναυταθλητικούς Ομίλους νησιών του Αιγαίου . Κατά τη διάρκεια των αγώνων, που έχουν διάρκεια περίπου 10 μέρες διοργανώνονται σε όλα τα νησιά - λιμάνια που αποτελούν σταθμούς του αγώνα πολιτιστικές εκδηλώσεις (συναυλίες, παραστάσεις, κ.λπ.) που προσελκύουν ακόμα περισσότερους τουρίστες.

Στα πλαίσια της καταδυτικής μορφής τουρισμού, η κατάδυση δεν είναι μια δραστηριότητα αναψυχής που ξεκίνησε πρόσφατα. Η ύπαρξη μαργαριταριών σε έργα τέχνη της αρχαιότητα μαρτυρούν ότι είχε ήδη ξεκινήσει από αρχαιοτάτους χρόνους. Στην Ελλάδα από την αρχαιότητα οι Έλληνες σπογγαλιείς ήταν γνωστοί ως δύτες σε μεγάλα βάθη.

Αναφορικά με το επαγγελματικό- τουριστικό yachting , αυτό άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από τη δεκαετία του '60 και διέπεται από το νόμο 438/76, σύμφωνα με τον οποίο τα προς ενοικίαση επαγγελματικά σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα) πρέπει να έχουν ελάχιστο μήκος έξι μέτρα και να καλύπτουν ναύλους 150 ημερών σε μια τριετία. Για να μειωθεί το κόστος της ναύλωσης σκάφους αναψυχής καθιερώθηκε μια ιδιαίτερη μορφή ναύλωσης ο στολίσκος σκαφών (φλοτίνες). Οι φλοτίνες εντάσσονται στην κατηγορία των σκαφών χωρίς πλήρωμα. Περιλαμβάνουν μικρά βοηθητικά σκάφη με τέσσερις έως έξι θέσεις το καθένα. Οι φλοτίνες είναι μια ομάδα 10- 12 σκαφών που ακολουθούν ένα σκάφος-αρχηγό (leader boat). Το σκάφος-αρχηγός προηγείται των άλλων σκαφών και επιβαίνει σε αυτό ένας κυβερνήτης (cruise leader), ένας μηχανικός και ένας ξεναγός. Αυτή η μορφή ναύλωσης προτιμάται από όσους διαθέτουν δίπλωμα πλοήγησης μεν αλλά δεν έχουν σχετική εμπειρία δε. Η μορφή αυτή είναι ιδιαίτερα δημοφιλής σε πολλούς ιστιοπλόους. Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες yachting. Το 1970 άνοιξαν και τα πρώτα γραφεία γιώτινγκ.

Για πρώτη φορά ο θαλάσσιος τουρισμός, ως ειδική μορφή τουρισμού, απασχόλησε ουσιαστικά τη Δημόσια Διοίκηση το 1993. Ο Ν. 2160/93 ανέθεσε τη διοίκηση, τη διαχείριση , την εκμετάλλευση και τον έλεγχο των τουριστικών λιμένων σε ειδικό φορέα. Έως σήμερα, το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου εμπλουτίζεται συνεχώς με νέους Νόμους όπως 2743/1999 και 3182/2003 <<πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις>>, καθώς το 1990 έγινε η μεγάλη εξέλιξη στην αγορά του γιώτινγκ και της πολυτελής κρουαζιέρας. Επιπλέον ο τουριστικός τομέας αποτελεί για την Ελλάδα μία από τις κύριες πηγές του εθνικού της πλούτου, καθώς συνεισφέρει²⁹ ετησίως περισσότερο από το 18% στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., δημιουργεί περίπου 700.000 θέσεις εργασίας και συμβάλει αποφασιστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη. Μετά την επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα και την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής, η Ελλάδα εισήλθε σε νέα ελπιδοφόρα εποχή. Η άρτια οργάνωση του μεγάλου αυτού αθλητικού γεγονότος που άφησε άριστες εντυπώσεις στην παγκόσμια κοινότητα, ανέδειξε ανάγλυφα τις τεράστιες δυνατότητες

²⁹ <http://195.251.240.254:8080/handle/10184/2056>

της χώρας και απέδειξε ότι η Ελλάδα έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη και μεγάλων επιχειρηματιών στη διεθνή τουριστική και μη αγορά και σταδιακά καθιερώνεται ως ιδανική επιλογή-προορισμός για διεξαγωγή μεγαλύτερων ή μικρότερων συνεδρίων, διεθνών εκθέσεων, άλλων οργανωμένων εκδηλώσεων αλλά και μεγάλων επενδύσεων που εντάσσονται στη βιομηχανία του τουρισμού. Πρόσφατα, με εξαγγελίες της, η ελληνική κυβέρνηση υπογράμμισε τη σημασία του τουρισμού για την οικονομική ανάπτυξη του τόπου και περιέγραψε το πλαίσιο της νέας στρατηγικής, η οποία θα δημιουργήσει ένα πιο φιλικό κλίμα στον νέο επενδυτή. Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει τη σταδιακή απεμπλοκή των διαδικασιών δημιουργίας επενδύσεων από τις χρονοβόρες διαδικασίες της γραφειοκρατίας, τον εκσυγχρονισμό και τη σωστή χρήση των υφιστάμενων τουριστικών υποδομών, αλλά και το άνοιγμα σε νέες αναπτυσσόμενες αγορές του κόσμου μέσω μιας μοντέρνας επικοινωνιακής τουριστικής πολιτικής.

Από οικονομικής απόψεως ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της τουριστικής κίνησης ανά έτος. Επιπροσθέτως, μεγάλο μέρος των εσόδων της Ελλάδας, βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες, σε συνδυασμό με τη φιλοξενία, την ποικιλία και την ποιότητα των τουριστικών της υποδομών (μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, ακτοπλοϊκές εταιρίες, εταιρίες αναψυχής, κλπ.). Σήμερα, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος με αξιόλογα οικονομικά οφέλη και υψηλά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αποτελεί μία σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα. Αποδεικτικό στοιχείο της εν λόγω εξέλιξης θεωρείται το γεγονός ότι μερίδιο άνω του 90% των ναυλώσεων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται κάθε χρόνο από αλλοδαπούς τουρίστες. Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κλπ., ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές.

Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, οι μήνες με την εντονότερη προσέλευση τουριστών είναι κυρίως Απρίλιο – Οκτώβριο κάθε έτους. Την αναφερόμενη περίοδο ο ήλιος στη χώρα μας δεσπόζει για αυτό και οι περισσότεροι τουρίστες προτιμούν τον συνδυασμό sea,sun,beach για να απολαύσουν τις διακοπές τους. Είναι γεγονός ότι η αγορά των ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μία συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και τις αρχές της δεκαετίας του 2000. Επιπροσθέτως, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων για τη τελευταία πενταετία, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του 40%. Βάσει εκτιμήσεων της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων προβλέπεται να ανέλθει έως και τις 60.000 μελλοντικά, υπό ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και εφόσον πραγματοποιούνται

συστηματικότερες προσπάθειες από όλους τους σχετικούς φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα. Ως προς την πελατεία του θαλάσσιου τουρισμού, πλέον στις μέρες μας δεν αφορά μόνο ευκατάστατους ανθρώπους αλλά και οικογένειες και ατομικούς τουρίστες. Επίσης, τα οικονομικά τουριστικά πακέτα που αναλαμβάνουν τουριστικές επιχειρήσεις διοργάνωσης εκδρομών, δίνουν τη δυνατότητα σε πολλούς ταξιδιώτες ανεξαρτήτως οικονομικής κατάστασης, να επιλέξουν τον ανάλογο για αυτούς πακέτο διακοπών .

Σημαντικά οικονομικά οφέλη προέρχονται ακόμη από τη κρουαζιέρα, της οποίας πρόδρομος χαρακτηρίζονται τα ατμόπλοια που πραγματοποίησαν υπερατλαντικά ταξίδια. Ήδη από το 1840, το πρώτο υπερωκεάνιο είχε δημιουργηθεί για το ταξίδι από την Ευρώπη στη Βόρεια Αμερική. Τα πλοία ήταν ένα σημαντικό μέσο μεταφοράς για τους μετανάστες οι οποίοι εγκατέλειψαν την πατρίδα τους για να αναζητήσουν την τύχη τους στην Αμερική. Για αυτούς, το ταξίδι ήταν κάθε άλλο παρά αναψυχή. Στην πέμπτη τάξη, βαθιά μέσα την κοιλιά του πλοίου, από όπου σπάνια έφευγαν παρέμεναν έως και 15 άτομα σε δωμάτια γυναικών και ανδρών. Αργότερα εμφανίζεται ένας ανταγωνιστής των ατμόπλοιων το αεροπλάνο ,έτσι πολλές θέσεις κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες έμεναν άδειες.Στα τέλη του 19ου αιώνα η ναυτιλιακή εταιρεία Harag είχε να αντιμετωπίσει τις σοβαρές οικονομικές απώλειες κάθε χρόνο, δεδομένου ότι, τα ταξίδια χειμερινούς μήνες πέρα από τον Ατλαντικό ήταν επικίνδυνα και άβολα. Ο εργατικός επιχειρηματίας Albert Ballin, διευθυντής της Harag αντί να αφήνει αχρησιμοποίητα τα πλοία στο λιμάνι κατά την χειμερινή περίοδο, σκέφτηκε την ιδέα της κρουαζιέρας. `Το πρώτο πλοίο, που ναυλώθηκε για μια κρουαζιέρα, ήταν το "Auguste Victoria", η οποία άφησε το Αμβούργο με κατεύθυνση προς την Ανατολή. Στο πλοίο επέβαιναν 241 επιβάτες που είχαν ως σκοπό δύο μήνες ευχαρίστησης και ένα ταξίδι πολυτελείας. Δεδομένου ότι το ταξίδι ήταν μια μεγάλη επιτυχία, δημιουργήθηκαν όλο και μεγαλύτερα και γρηγορότερα πλοία σαν το πριγκίπισσα Βικτώρια Λουίζα, το πρώτο επίσημο κρουαζιερόπλοιο , το οποίο απέπλευσε το 1901, με στόχο την Καραϊβική. Οι πρώτες κρουαζιέρες ήταν διαθέσιμες μόνο για επίσημους και πλούσιους. Οι κυρίες και κύριοι του κόσμου έπιναν σαμπάνια και έτρωγαν στρείδια, χαβιάρι. Υπήρχε υποχρεωτικό τσάι στις 5 και γιόρταζαν πανηγυρικά βραδιές gala. Είχαν ένα σταθερό κώδικα ντυσίματος και άλλαζαν ρούχα πολλές φορές την ημέρα. Στη δεκαετία του '60 και του '70 του 20ου Αιώνα άλλαξε η στάση των ναυτιλιακών εταιριών για το κοινό τους δραματικά. Όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια χρειάζονταν πελατεία. Έτσι, τα ταξίδια, έγιναν προσιτά για την μεσαία τάξη, τα πλοία έγιναν μεγαλύτερα. Υπήρχαν, επίσης, τα θεματικές και κρουαζιέρες εκδηλώσεων. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες σχεδιάζουν ακόμα τα πλοία τους σαν μικρές πόλεις που προσφέρουν διαμονή, γεύματα και διάφορες

ευκαιρίες για χαλάρωση, όπως πισίνες καζίνο, κομμωτές και ντίσκο. Τα ταξίδια που είναι περισσότερο προσανατολισμένα προς τις πρωτότυπες ιδέες με εκδηλώσεις κρουαζιέρας και ενδυματολογικό κώδικα ονομάζονται σήμερα «κλασική κρουαζιέρα».

Έτος	Επιβάτες σε καράβια	%	Επιβάτες σε αεροπλάνα	%	Σύνολο
1948	620000	63,9	350000	36,1	970000
1952	842000	66,0	433000	34,0	1275000
1953	842000	69,4	522000	37,0	1414000
1954	938000	61,8	578000	38,1	1516000

Τα επιβατηγά πλοία μιας παλαιότερης εποχής αντικαταστάθηκαν από τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια τα οποία προσφέρουν κάθε τύπο υπηρεσίας και άνεσης που μπορεί κάποιος να φανταστεί. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας των κρουαζιέρων ήταν έντονη κατά τις 2 τελευταίες δεκαετίες, ενώ το μέλλον της φαίνεται να εξασφαλίζεται από ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων που διαθέτουν χρήματα και χρόνο για μια κρουαζιέρα. Για τους συμμετέχοντες σε αυτή τη βιομηχανία, τα επόμενα χρόνια θα είναι γεμάτα προκλήσεις. Το μάρκετινγκ των κρουαζιέρων γίνεται ολοένα και πιο εξεζητημένο με την εντεινόμενη τμηματοποίηση της αγοράς, τη στρατηγική τιμολόγηση μέσω του μανάτζμεντ απόδοσης (yield management), τη μεγαλύτερη χρήση της καταναλωτικής διαφήμισης και τη στενή συνεργασία με τουριστικά γραφεία. Η βιομηχανία των κρουαζιέρων διακρίνεται σε κρουαζιέρες αναψυχής, de lux/πολυτελείας και περιπέτειας/εξωτικές. Οι εταιρείες κρουαζιέρων βιώνουν σημαντικές αλλαγές καθώς το μέγεθος των στόλων αυξάνεται και εμφανίζονται μεγάλα πλοία.

Οι εταιρείες που προσπαθούν να παρακινήσουν τους Έλληνες να αγαπήσουν την ιστιοπλοΐα, ολοένα και αυξάνονται. Τα σκάφη τους είναι υπερσύγχρονα και το προσωπικό τους εξειδικευμένο. Τα ναύλα για μια παρέα 6 ατόμων για μια εβδομάδα ισοδυναμούν με διαμονή σε τρία μεσαίου βεληνεκούς δίκλινα για την ίδια περίοδο. Η σημαντική εισροή συναλλάγματος που συνεπάγεται ο θαλάσσιος τουρισμός είναι επιθυμητή, ιδιαίτερα στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής του, με αποτέλεσμα οι επιδράσεις του να αντιμετωπίζονται σε αυτή τη φάση κυρίως ως θετικές, ιδιαιτέρως αναφορικά με την επίδραση του στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής ή μιας χώρας. Επομένως, ο θαλάσσιος τουρισμός στα αρχικά στάδια θεωρείται ως ένας επιθυμητός τομέας- στόχος για ανάπτυξη. Στην Ελλάδα βρίσκονται σήμερα σε λειτουργία 22 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού προσφέροντας

ταυτόχρονα υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Πολλές από τις εν λόγω μαρίνες είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα <Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης>. Τα τελευταία χρόνια, ο ΕΟΤ και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα. Εκτός από τις θέσεις ³⁰ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. ³¹

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα πλοία ήταν κατασκευασμένα κατά κανόνα από σίδηρο και κινούνταν με ατμομηχανές. Υπήρχαν όμως και τα ξύλινα σκάφη που κινούνταν με πανιά. Καθώς όμως η σιδερά κατασκευή αποδεικνυόταν περισσότερο επικερδής στην εκμετάλλευση του πλοίου, με την πάροδο του χρόνου ήταν και αυτή που επικράτησε. Αρχίζει να γίνεται διάκριση μεταξύ φορτηγών και επιβατηγών πλοίων και μάλιστα διαμορφώνεται η τάση για ναυπήγηση ειδικών για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η τάση αυτή για κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων προέκυψε από την ανάγκη για οικονομικότερη, αποδοτικότερη και ταχύτερη μεταφορά φορτίων. Οι νέες αντιλήψεις που επικράτησαν στη ναυτιλία για οικονομία χρόνου και χώρου, ήθελαν το πλοίο να έχει ταχύτητα για να περιορίζει στο ελάχιστο το χρόνο του ταξιδιού, να έχει γερή κατασκευή για να διαπνέει επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και να μην εξαναγκάζεται να λοξοδρομεί ή να καθυστερεί τον απόπλου μέχρι τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών, να έχει τέτοια

³⁰ <http://www.nerit.gr/homoeu/nea-evropaiki-stratigiki-gia-ton-thalassio-ke-paraktio-tourismo-ke-tin-proothisi-tou/>

31

(<http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CDgQFjAE&url=http%3A%2F%2Fnefeli.lib.teicrete.gr%2Fbrowse%2Fsd%2Ftour%2F2012%2FTsopaniInchoferKymothoi%2Fattached-document-1330511028-715936-18998%2FTsopani-Inchofer2012.pdf&ei=aiF3Vb6KAcXvUuD2gYAP&usg=AFQjCNF1MI0CTvzF5atY6CpQPhiG5VTEqg&bvm=bv.95039771,d.bGg>)

διαρρύθμιση εσωτερικού χώρου για τη μεταφορά φορτίου και τέτοιο εξοπλισμό ώστε να διενεργούνται με ταχύτητα οι φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια, με την όσο δυνατόν χρονικά μικρότερη παραμονή τους σε αυτά. Άρχισε να γίνεται αντιληπτή και στη θαλάσσια μεταφορά όπως και σε κάθε μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η επιδίωξη του άριστου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση με το μικρότερο κόστος. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης, με τις όποιες μορφές και δομές εμφανίζεται στη διάρκεια του χρόνου, είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μεταφορά φορτίου στον όσο δυνατό μικρότερο χρόνο και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος. Στην προσπάθεια για επίτευξη αυτού του στόχου, μεταπολεμικά διαμορφώνονται οι εξής τάσεις: Α) η τάση για γιγαντισμό των πλοίων Β) η τάση για εξειδίκευση των μεταφορών που γίνονται με τα πλοία Γ) η τάση για τυποποίηση των πλοίων Δ) η τάση για αυτοματισμό της κίνησης των πλοίων και της διεξαγωγής των εργασιών σε αυτά.

Ως επιβατηγό πλοίο έχουμε ήδη ορίσει αυτό που έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στο τέλος του περασμένου αιώνα και ήταν προϊόν του ανταγωνισμού των ναυτιλιακών εταιρειών της εποχής για τη προσέλκυση όσον το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού επιβατών που μετακινούνται από τη γηραιά ήπειρο προς τη Βόρειο Αμερική και αντιστρόφως. Έτσι ο Βόρειος Ατλαντικός ωκεανός έγινε το πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών των Ηνωμένων Πολιτειών, Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας και Γερμανίας, που προσπαθούσαν με πλοία συνεχώς βελτιούμενης ναυπηγικής τεχνολογίας, να εκμεταλλευτούν τη συνεχώς αυξανόμενη τάση μετακίνησης των ανθρώπων. Το 1890 το υπερωκεάνιο “Furst Bismarck” με σημαία Γερμανίας, υπερέβη σε πολυτέλεια τα με Βρετανική σημαία πλοία “Umbria” και “Etruria” της εταιρείας Cunard και υπήρξε το πρώτο πλοίο που διέπλευσε τον Βόρειο Ατλαντικό από το Σαουθάμπτον στη Ν. Υόρκη σε χρόνο λιγότερο των εξήμισι ημερών. Το 1892 δρομολογήθηκε το πλοίο “Touraine” με Γαλλική σημαία. Η Βρετανική ναυτιλιακή εταιρεία Cunard επανήλθε στο προσκήνιο με τη ναυπήγηση δύο αδελφών πλοίων, των υπερωκεάνιων “campania και lucania” τα οποία ανέπτυσαν ταχύτητα 22 κόμβων και θεωρήθηκαν τα ταχύτερα του Ατλαντικού με μήκος 600 πόδια και εκτόπισμα 20.000 τόνους, ωραία εξωτερική εμφάνιση και πολυτελείς εσωτερικούς χώρους. Η Γερμανία απάντησε στον ανταγωνισμό με την ναυπήγηση του υπερωκεάνιου “Kaiser Wilhelm der Grosse” που ήταν 50 πόδια μακρύτερο και ανέπτυσε ταχύτητα 23 κόμβων. Στη συνέχεια ακολούθησαν: η Βρετανία με το υπερωκεάνιο “Oceanic”, η Γερμανία με το “Kaiser Wilhelm II”, και πάλι η Βρετανία το 1907 με τα πλοία “Mauritania” και “Lusitania”. Η ναυτιλιακή εταιρεία White star απάντησε στην ανταγωνίστριά της Cunard με την ναυπήγηση 2 πλοίων, των Olympic και Titanic. Το 1912 η Cunard ναυπήγησε το πλοίο Aquitania, 16 πόδια μακρύτερο από

το Olympic. Το 1913 η Γερμανία ναυπήγησε τα πλοία Imperator και Vaterland που ήταν τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου μέχρι το 1914. Κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου τα μεγάλα επιβατηγά πλοία μετασκευάστηκαν σε οπλιταγωγά, καταδρομικά και σε πλωτά νοσοκομεία. Μετά τη λήξη του Α του η Γερμανία κατασκεύασε το πλοίο Bremen και Eurora. Το 1933 η Ιταλία με την ναυπήγηση του πλοίου Rex μέσης ταχύτητας 29 κόμβων εισήλθε στο πεδίο του θαλάσσιου ανταγωνισμού. Το 1938 η Γαλλία ναυπήγησε το πλοίο Normandie που υπήρξε το πρώτο πλοίο στον κόσμο με μήκος 1029 πόδια, πλάτος 119 πόδια, ολική χωρητικότητα 80.000 κόρους και ταχύτητα 32 κόμβους. Διέθετε πολυτελέστατο εστιατόριο, αίθουσα θεάτρου και κινηματογράφου και μπορούσε να μεταφέρει περίπου 2.000 επιβάτες επιπλέον των 1.345 μελών του πληρώματος. Η Μεγάλη Βρετανία αντιπαρέθεσε στο “Normandie” το “Queen Mary”. Κατά τη διάρκεια του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου τα επιβατηγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν και πάλι για μεταφορά στρατιωτών και ως πλωτά νοσοκομεία. Μετά το τέλος του ναυπηγούνται πολυτελέστατα επιβατηγά πλοία από διάφορες χώρες όπως Ολλανδία (Y/K Rotterdam), Ιταλία(Y/K Leonardo Da Vinci, Michelangelo, Raffaello, Christoforo Colombo), Γαλλία (Y/K France), Ελλάδα (Αρκαδία, Λακωνία, Ολυμπία, Βασίλισσα Φρειδερίκη, Αμερικανίς, Αυστραλίσ, Ελληνίς κ.λπ.). Τα επιβατηγά πλοία συνέδεαν τη γηραιά με τη νέα ήπειρο εξυπηρετώντας τακτικές επιβατηγές γραμμές μέχρις ότου ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου περιόρισε την κίνησή τους και τα έστρεψε στην προσφορά υπηρεσιών αναψυχής (κρουαζιερόπλοια).

Επιπροσθέτως, τα αμιγή επιβατηγά πλοία αποτέλεσαν μέχρι την εμφάνιση και ανάπτυξη του αεροπλάνου, το μοναδικό συγκοινωνιακό μέσο των ηπείρων. Τα μικτά επιβατηγά είναι γνωστά και ως μεταναστευτικά πλοία επειδή χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τη μεταφορά μεταναστών από την Ευρώπη προς τις Η.Π.Α., Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Καναδά, Νότιο Αμερική. Τα επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλοών, τουριστικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια εμφανίστηκαν μετά το Β Π.Π. και βρήκαν μεγάλη απήχηση στο κοινό ώστε σήμερα να γίνεται λόγος για ιδιαίτερο κλάδο της ναυτιλίας, την τουριστική ναυτιλία. Τα επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία αποτελούν την εξελιγμένη μορφή των πορθμείων και είναι επινόηση των Βρετανών, οι οποίοι το 1924 με τα πλοία αυτά πέτυχαν τη σύνδεση της Μ. Βρετανίας με το Βέλγιο και 1936 της Γαλλίας με την Αγγλία. Τα επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών, των οποίων η ονομασία δόθηκε το 1971 στα επιβατηγά πλοία, χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά μεγάλου αριθμού Μωαμεθανών προσκυνητών στα διάφορα θρησκευτικά κέντρα κυρίως της Σαουδικής Αραβίας.³²

³² ΣΩΤΗΡΙΑΔΗΣ Μ και ΦΑΡΣΑΡΗ μ, Ι.ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΒΙΒΛΙΟΤΗΚΗ ΑΘΗΝΑ ΒΛ.ΠΑΝΤΟΥ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας ιδρύθηκε το 1857 στη Σύρο με την επωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοΐα», με αρχικό κεφάλαιο τα 2.000.000 δραχμές. Το ήμισυ των μετοχών κατείχε το Ελληνικό Δημόσιο και η Εθνική Τράπεζα. Ο αρχικός στόλος της εταιρείας αποτελούταν από τρία πλοία, αρχικά με το ανασκευασμένο «Αιγαίον» και στη συνέχεια με τα νεόκιστα «ΙΡΙΣ» και «ΚΑΡΤΕΡΙΑ». Στη συνέχεια αποκτήθηκαν ακόμη τέσσερα πλοία, τα οποία όπως και τα προηγούμενα εκτελούσαν δρομολόγια για την ταχυδρομική υπηρεσία και για την εξυπηρέτηση επιβατών μεταξύ του ελεύθερου Βασιλείου και των υπόδουλων περιοχών. Ο στόλος της εταιρείας έφτασε τα 14 πλοία και τα δρομολόγιά της από την Τεργέστη ως την Κωνσταντινούπολη. Λόγω κακών χειρισμών όμως, τα οικονομικά προβλήματα κατέστησαν την λειτουργία της ασύμφορη, έτσι το 1892 επήλθε η διάλυσή της. Το 1893 όμως ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία με την επωνυμία «Η Ατμοπλοΐα της Σύρου», η οποία είχε τις βάσεις της στην παλιά και με δύναμη πέντε πλοίων έθεσε νέες βάσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Στη συνέχεια ιδρύθηκαν και άλλες εταιρείες και έτσι άρχισε να αναπτύσσεται το λιμάνι του Πειραιά που μέχρι τότε δεν είχε πρωτεύων ρόλο όπως αυτό της Σύρου. Πρώτη εγκαταστάθηκε στο λιμάνι του Πειραιά η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα» και ακολούθησαν οι εταιρείες Τόγια, Διακάκη, «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και πολλές άλλες. Το 1906 με την ίδρυση της «Υπερωκεάνιου Ελληνικής Ατμοπλοΐας» συνδέθηκε για πρώτη φορά ο Πειραιάς με τη Νέα Υόρκη. Ο ελεύθερος όμως ανταγωνισμός υπήρξε για πολλές από αυτές τις εταιρείες καταστρεπτικός, έτσι το 1932 εκδόθηκε ο νόμος «περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» για να αποκατασταθεί η τάξη στον χώρο, διότι η ακτοπλοΐα ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών και επιβατών, εκτός βέβαια του σιδηροδρόμου. Το 1950 και μετά το πέρας του πολέμου νέες εταιρείες εμφανίστηκαν και το 1970 εισήχθησαν στο χώρο οι εταιρείες λαϊκής βάσης με αφετηρία την Κρήτη.³³

Η σύγχρονη ελληνική ακτοπλοΐα έκανε τα πρώτα της βήματα τη δεκαετία του 1960 και με γοργούς ρυθμούς έφτασε να είναι από τις ισχυρότερες του κόσμου. Σε αυτήν εκτός από τα μεγάλα πλοία της γραμμής, συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία των ημερησίων κρουαζιέρων (Daily Cruises), αλλά και τα ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής (Yachts).

Ευνόητο λοιπόν είναι ότι ακριβής αριθμός των τουριστών που ταξιδεύουν με πλοίο δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί, όμως σίγουρα είναι πολύ μεγάλος. Σήμερα στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα υπάρχουν περί τις 356 γραμμές από τις οποίες, 242

³³ <http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.html>

είναι ελεύθερες, οι 84 είναι επιδοτούμενες και οι 30 πορθμειακές. Οι κρατικές δαπάνες για τις επιδοτούμενες γραμμές το 2008 έφτασαν τα 35 εκατομμύρια ευρώ.

Όπως ήδη αναφέραμε, ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδος, μοναδικό φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Τα τελευταία χρόνια οι ακτοπλοϊκές εταιρίες με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία δρομολόγησαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και έκαναν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο θαλάσσιος τουρισμός στηρίζεται 1) σε νομικούς κανόνες που ρυθμίζουν τη συναλλακτική συμπεριφορά όλων όσων εμπλέκονται στο τουριστικό κύκλωμα (καθώς δεν υφίσταται αυτόνομο Τουριστικό Δίκαιο) και 2) στο Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) και κυρίως στα περί επιβατηγού ναυτιλίας νομοθετικά ζητήματα. Το **Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο** διακρίνεται α) στο **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** και β) το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**.

³⁴Όπως καταγράφεται από τις ιστορικές έρευνες, η πρώτη ουσιαστική απόπειρα συγκέντρωσης και κωδικοποίησης των ναυτικών εθίμων, σημειώθηκε γύρω στα 500 π.Χ. και είχε ως αποτέλεσμα μάλιστα, τη σύνταξη του “**Ροδιακού Νόμου**” ή αλλιώς του “**Ναυτικού Κώδικα της Ρόδου**”. Ο συγκεκριμένος νόμος, ο οποίος με σχετική ακρίβεια υπολογίζεται ότι συντάχθηκε μεταξύ του 479 και του 475 π. Χ., έγινε με την πάροδο των χρόνων καθολικά αποδεκτός και άρχισε να εφαρμόζεται ευρέως στις ναυτικές συναλλαγές μεταξύ των μεσογειακών λαών. Αξιοσημείωτο είναι δε, ότι ακόμη και στο τέλος του 19ου μ.Χ. αιώνα, ο Κώδικας αυτός αναφέρετο από το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας. Δύο παράμετροι, διαδραμάτισαν καθοριστικότερο ρόλο στην καθιέρωσή του. Καταρχάς, το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι Έλληνες κατείχαν συντριπτικό μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της εποχής, ιδίως στην ανατολική Μεσόγειο και κατά δεύτερον, η αμελητέα επιρροή του ρωμαϊκού Δικαίου στο Ναυτικό Δίκαιο.

Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα και ενώ η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη υπό τον τουρκικό ζυγό, οι Έλληνες ναυτικοί έκαναν χρήση του **γαλλικού Εμπορικού Κώδικα** (“Code de Commerce”). Η Α΄ Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1.1.1822), που είχε ως αποτέλεσμα το πρώτο επαναστατικό σύνταγμα, τον αναγνώρισε και του

³⁴ <http://curia.gr/istoriki-ekseliksi-tou-naftikou-dikaiou-apo-tin-arxaiotita-eos-kai-simera/>

προσέδωσε νομική ισχύ (Άρθρο 98: «διά δε τα εμπορικά, ο εμπορικός της Γαλλίας Κώδικς μόνος ισχύει εις την Ελλάδα»). Εν συνεχεία και η Β΄ Εθνοσυνέλευση (1823), του ‘Αστρους Κυνουρίας και η Γ΄ Εθνοσυνέλευση της Τροιζήνας (1827) επικύρωσαν την εφαρμογή του. Ο περίφημος αυτός Κώδικας, συντάχθηκε το 1807, με προσωπική επιμέλεια του Μεγάλου Ναπολέοντα και εισάχθηκε αυτούσιος, με την επί λέξει μετάφρασή του στη χώρα μας. Στο δεύτερό του βιβλίο, περιελάμβανε το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, με αποτέλεσμα και αυτό να αποκτήσει ισχύ, να αναγνωριστεί επίσημα και να αποτελέσει το Ναυτικό Δίκαιο της Ελλάδος. Ο πρώτος Κυβερνήτης του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, Ιωάννης Καποδίστριας, με το ψήφισμα της 15ης Δεκεμβρίου του 1828, όρισε ότι τα ελληνικά δικαστήρια, θα ακολουθούν το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα. Το ψήφισμα αυτό, παρέμεινε σε ισχύ για λίγα χρόνια, αφού στις 19 Απριλίου του 1835, αντικαταστάθηκε κατόπιν Διατάγματος με το “Εμπορικό Δίκαιο”, του Βασιλιά Όθωνα. Με το ψήφισμα του Ιωάννη Καποδίστρια, καθώς και με το Διάταγμα του Βασιλιά Όθωνα, το οποίο ελάμβανε ελάχιστα υπόψιν του το γαλλικό Δίκαιο, περιορίστηκε η ισχύ του Γαλλικού Εμπορικού Κώδικα στα τρία πρώτα βιβλία (Σε αντικατάσταση του τέταρτου βιβλίου εκδόθηκε το Διάταγμα για την “αρμοδιότητα των εμποροδικείων”, το οποίο μετά από διάφορες τροποποιήσεις, εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα).

Με το εν λόγω Διάταγμα, θεσπίστηκε ο πρώτος ελληνικός “**Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας**”, μέσω των διατάξεων του οποίου ρυθμίστηκαν ποικίλα σημαντικά ζητήματα τα οποία σχετίζονταν με πλοία. Ο Κώδικας αυτός, αποτελούσε ουσιαστικά μια επανάληψη των διατάξεων που ίσχυαν σε αυτόν τον τομέα του Δικαίου στη Βαυαρία, αλλά και στη Γερμανία εν γένει, βάσει της Κοινής Γερμανικής Δικονομίας. Συντάχθηκε στη γερμανική γλώσσα, από το διακεκριμένο Βαυαρό νομομαθή **Γεώργιο von Maurer**, ο οποίος ήταν μέλος της τριμελούς επιτροπής της αντιβασιλείας, μέχρι την ενηλικίωση του Βαυαρού πρίγκιπα Όθωνα, του πρώτου Βασιλιά της Ελλάδας μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Ο ανωτέρω Γερμανός νομομαθής, είχε λάβει στα υπ’ όψιν του, μόνο σε ένα πολύ μικρό βαθμό το γαλλικό Δίκαιο. Αξίζει να αναφερθεί, ότι σε περίπτωση αμφιβολίας μεταξύ των δύο κειμένων, σχετικά με την ακριβή έννοια μιας διάταξης, το γερμανικό κείμενο υπερίσχυε του ελληνικού κειμένου, αφού ήταν το πρωτότυπο. Βέβαια, με την πάροδο των χρόνων, πολλές από τις διατάξεις αυτές συμπληρώθηκαν ή και τροποποιήθηκαν από νεότερους νόμους. Στις αρχές του εικοστού αιώνα, ο Ελευθέριος Βενιζέλος, με τη νομοθετική του μεταρρύθμιση, αντικατέστησε το δίκαιο που ίσχυε στην Ελλάδα μέχρι πρότινος. Βασιζόμενος στο γερμανικό δίκαιο, στον ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1822 και στο βελγικό νόμο του 1908, συνέταξε **το νόμο ΓΨΙΖ΄ του 1910**, ο οποίος είχε ισχύ για μισό σχεδόν αιώνα. Το 1946, ο **Αστικός Κώδικας** εισήχθη και άρχισε να εφαρμόζεται στην

Ελλάδα και το 1948 οι Υπουργοί Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας σύστησαν μια επιτροπή με σκοπό τη δημιουργία ενός νέου κώδικα Ναυτικού Δικαίου. Την 1η Σεπτεμβρίου του 1958, ο **Νόμος 3816** επικύρωσε τον **Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)**. Επιπροσθέτως, στον Αστικό Κώδικα του 1946, καθώς και στον **Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ, Ν. Δ. 187 / 73)**, όπως επίσης και σε νεότερους ελληνικούς νόμους, εμπεριέχονται διατάξεις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Το 1971, ορίστηκε μια Επιτροπή Αναθεώρησης, με σκοπό τη σύνταξη του **νέου ελληνικού “Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας” (Νομοθετικό Διάταγμα, υπ’ αριθμ. 958 του 1971)**. Η Επιτροπή αυτή, προκειμένου να αναθεωρήσει τον παλαιότερο Κώδικα, ουσιαστικά βασίστηκε στο σύστημα που ίσχυε σε εκείνον, με αποτέλεσμα ακόμη και ο σύγχρονος, να είναι επηρεασμένος από τους γερμανικούς νόμους περί πολιτικής δικονομίας. Αυτή η γερμανική επιρροή στο ελληνικό σύστημα πολιτικής δικονομίας, είχε ως αποτέλεσμα μία βραδύτερη απονομή της δικαιοσύνης σε αστικές υποθέσεις στην Ελλάδα, σε σχέση με τις αντίστοιχες υποθέσεις στη Γερμανία και τις Αγγλο-Σαξονικές χώρες. Αυτό οφείλεται, κατά κάποιο τρόπο, στην παραποίηση του γερμανικού συστήματος, στην πρακτική των ελληνικών δικαστηρίων. Εν τούτοις, αρκετές περαιτέρω τροποποιήσεις του νέου ελληνικού Κώδικα έγιναν τα τελευταία χρόνια, ούτως ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων. Εν κατακλείδι, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τα προαναφερθέντα και μελετώντας τις κωδικοποιήσεις του σύγχρονου ελληνικού Δικαίου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι υπάρχει μια σχετικά μεγάλη επιρροή του γερμανικού κυρίως Ναυτικού Δικαίου και δευτερευόντως του γαλλικού, στο ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο.³⁵

Σήμερα σημαντικές είναι οι τροποποιήσεις που έχουν χαραχτεί προς εναρμόνιση του εθνικού νομοθετικού πλαισίου με τις οδηγίες της ΕΕ. Ο τομέας της ακτοπλοΐας έχει απελευθερωθεί από 1 Νοεμβρίου 2002 με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη, με μεγάλη συνεισφορά ως προς αυτό και από το κράτος. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι στις 12 Μαρτίου 2014 κατατέθηκε στη Βουλή νομοσχέδιο-ελπίδα για το θαλάσσιο τουρισμό, ύστερα από πέντε χρόνια αναβολών, αφού εκπονήθηκαν τέσσερις διαφορετικές μελέτες και αφού άλλαξαν επτά Υπουργοί Ναυτιλίας. Αυτό είναι γνωστό ως σχέδιο νόμου περί θαλάσσιου, αλιευτικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις. Στις 14 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε ο Ν. 4256/2014 (Α’ 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» (στο εξής νόμος). Στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης δημοσιεύτηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση για τον Αλιευτικό Τουρισμό που αφορά τους επαγγελματίες ψαράδες (αριθμ. 414/2354-ΦΕΚ Β97/20-1-2015).

³⁵ <http://curia.gr/istoriki-ekseliksi-tou-naftikou-dikaiou-apo-tin-arxaiotita-eos-kai-simera/>

Αξιοσημείωτο είναι ακόμη το γεγονός ότι σύμφωνα με το ΦΕΚ 148 Α/ 3.9.2010 του νόμου 3872 περί εκτέλεσης περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, δηλαδή cabotage, έγινε μία προσπάθεια άρσης του. Τέλος, τέθηκε σε ισχύ ο νέος Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 54, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1279 Β΄/20-5-2014 και τροποποίησε ή συμπλήρωσε διατάξεις προγενέστερων Κανονισμών (αριθ. 02, 10, 16, 20, 38 και 50), κάποιες από τις οποίες είναι σχετικές με τις ενοικιάσεις σκαφών, ένας τομέας που διευκολύνεται πλέον περισσότερο.

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού, περιλαμβάνονται δύο μεγάλοι τομείς της ελληνικής οικονομίας. Αυτοί είναι ο τουρισμός αλλά και η ναυτιλία. Ο θαλάσσιος τουρισμός κατά βάση στηρίζεται 1) σε νομικούς κανόνες που ρυθμίζουν τη συναλλακτική συμπεριφορά όλων όσων εμπλέκονται στο τουριστικό κύκλωμα και 2) στο Ναυτικό Δίκαιο.³⁶ Το Ναυτικό Δίκαιο ή αλλιώς Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) είναι κύριος κλάδος του Εμπορικού Δικαίου και ρυθμίζει τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη Ναυτιλία. Με λίγα λόγια μέσω αυτού ρυθμίζονται όλες εκείνες οι ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν ως αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία. Το **Ναυτικό Δίκαιο** διακρίνεται α) στο **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** λόγω του ότι ρυθμίζει θέματα προστασίας δημοσίου συμφέροντος και β) το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο** καθώς αναλαμβάνει τη ρύθμιση θεμάτων προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων.

ΔΗΜΟΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Υπό τη στενή έννοια, το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται α) με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους) και β) με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι ³⁷³⁸του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία. Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα.

Υπό την ευρεία έννοια, το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας α) για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας, β) την επιστημονική έρευνα και γ) τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των Κρατών.

Το **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται επιμέρους σε:**

1. **Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο** που αφορά θέματα που προκύπτουν μεταξύ Χωρών από την ναυσιπλοΐα,

³⁶ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

³⁷ www.wikipedia.gr

2. **Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο** που ρυθμίζει τους τρόπους κτήσης και αποβολής της εθνικότητας πλοίου, τον έλεγχο των πλοίων καθώς και τις προϋποθέσεις εκείνες της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, (ναυτική εργασία) κ.ά,
3. **Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο**, που αφορά ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και β) από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας.

Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται κυρίως στους ακόλουθους κλάδους: Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΒΑΣΕΙ ΚΙΝΔ ΚΑΙ ΚΔΝΔ

³⁹**ΠΛΟΙΟ** (ΚΙΝΔ, άρθρ. 1, ΚΔΝΔ, άρθρ. 34)

Κατά τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου, πλοίο είναι το σκάφος που κινείται επί του νερού, με σκοπό τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, τη ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό. Παράρτημα του πλοίου είναι οποιαδήποτε κινητά πράγματα προορισμένα για διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου, των οποίων ο αποχωρισμός είναι δυνατός χωρίς να προκληθεί μετέπειτα βλάβη. Συστατικά του πλοίου είναι κινητά πράγματα που είναι προορισμένα για διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου αλλά δεν είναι δυνατός ο αποχωρισμός τους από το πλοίο χωρίς αυτό να προκαλέσει βλάβη.

Κατά τον ΚΙΝΔ, πλοίο είναι κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), με καθαρή χωρητικότητα (tonnage) τουλάχιστον δέκα κόρων (1 κόρος= 2,83 κυβικά

³⁹ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

μέτρα), προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα μόνο στη θάλασσα (δηλ όχι σε ποταμούς ή λίμνες).

Το πλοίο είναι κινητό πράγμα το οποίο όμως λόγω της μεγάλης αξίας του αντιμετωπίζεται σε ορισμένες περιπτώσεις από τον νομοθέτη ως ακίνητο (π.χ. υποθήκες). Επίσης, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα με συστατικά (π.χ. οι μηχανές πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι, τα ιστία του ιστιοφόρου) και παραρτήματα (π.χ. το έρμα του πλοίου, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες, η συσκευή ασυρμάτου).

ΠΛΩΤΟ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ Ή ΒΟΗΘΗΤΙΚΟ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ Ή ΠΛΩΤΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑ(ΚΙΝΔ, άρθρ. 1, ΚΔΝΔ, άρθρ. 34)

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ είναι κάθε πλωτή κατασκευή, ανεξαρτήτου χωρητικότητας ή επάνδρωσης που προορίζεται όμως να χρησιμοποιηθεί περισσότερο σε μόνιμη βάση, συνηθέστερα εντός των λιμένων ή όρμους, ή σε κοντινές αποστάσεις από παράλιες εγκαταστάσεις για βοηθητικούς σκοπούς στη Ναυτιλία. Παραδείγματα αυτών των κατασκευών αποτελούν οι Πλωτές Δεξαμενές, οι Πλωτοί γερανοί, οι Βυθοκόροι, οι Φορηγίδες, οι Πλωτές Αποβάθρες, οι Πλωτοί Φάροι, κ.ά.⁴⁰

Βάσει του ΚΙΝΔ το πλωτό ναυπήγημα είναι κινητό πράγμα προορισμένο και ικανό να επιπλέει στη θάλασσα χωρίς μεταφορική ικανότητα 10 κόρων ή κινητήρια δύναμη ή και τα δύο, π.χ. σκάφος χωρίς κινητήρια δύναμη ή χώρους μεταφοράς, φορηγίδες, πλωτές δεξαμενές, βάρκες. Επίσης, οι κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. σχετικές διατάξεις του 3ου τίτλου "Περί Πλοιάρχου", του 4ου "Περί πληρώματος", του 7ου⁴¹ "Περί μεταβίβασης, κυριότητας και εξασφάλισης απαίτησης", του 12ου "Περί σύγκρουσης πλοίων", του 13ου "Περί εξ επιθαλάσσιας αρωγής απαιτήσεων" και του 14ου "Περί θαλάσσιας ασφάλισης" εφαρμόζονται αντίστοιχα και σε κάθε πλωτό ναυπήγημα .

ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΚΑΦΟΣ(ΚΙΝΔ, άρθρ. 1, ΚΔΝΔ, άρθρ. 34)

Είναι το σκάφος που προορίζεται να αποτελέσει πλοίο (όχι πλωτό ναυπήγημα) στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την καθέλκυση και πριν από την τοποθέτηση κινητήρα μπορεί να θεωρηθεί σωρευτικά ναυπηγούμενο και πλωτό ναυπήγημα.

Τα κρατικά πλοία εξαιρούνται από τις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ.⁴²

⁴⁰ www.wikipedia.com

⁴¹ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

⁴² www.wikipedia.com

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 2, ΚΔΝΔ, άρθρ. 5-19)

Κάθε πλοίο απαραίτητως οφείλει να διαθέτει εθνικότητα. Το εξωτερικό γνώρισμα της εθνικότητας κάθε πλοίου είναι η σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει. Η νομοθεσία του κάθε κράτους καθορίζει τις προϋποθέσεις εκείνες με τις οποίες μπορεί ένα πλοίο να φέρει την σημαία του.

Η εθνικότητα κάθε πλοίου ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγεται αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε χώρας. Επομένως, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η εθνικότητα του πλοίου για το ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποια θα είναι η συμπεριφορά των ξένων Χωρών απέναντί του αλλά και ποια θα είναι η τύχη του σε περίπτωση πολέμου. Σημειώνεται επίσης πως κάθε χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία, όπως π.χ. το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, της εμπορικής ακτοπλοΐας, της ρυμούλκησης ή η καταβολή μειωμένων τελών κ.ά.

⁴³Όταν γίνεται λόγος για «εθνικά πλοία» ενός κράτους νοείται το σύνολο των πλοίων που φέρουν την εθνική σημαία και συγκροτούν τον εμπορικό στόλο αυτού του κράτους.

Σύμφωνα με το Διάταγμα «Περί Εμπορικής Ναυτιλίας» του 1836 ως «ελληνικά πλοία» αναγνωρίζονται τα πλοία εκείνα που ανήκουν σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες.

1. Τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα.
2. Τα κυριευόμενα από Έλληνες ναυτικούς σε αγώνες υπέρ πατρίδος ή κατά πειρατών σε συμπλοκές και αναγνωριζόμενα ως «καλή λεία».
3. Τα δημευόμενα για παράβαση Νόμου του Βασιλείου.
4. Τα ναυαγούντα στα ελληνικά παράλια και ως ανίκανα για περαιτέρω πλου, πωλούμενα και επισκευαζόμενα εντός του Βασιλείου.
5. Τα ανήκοντα σε Έλληνα μετανάστη που παλιννοστεί στην Ελλάδα και συμπεριλαμβάνει αυτά στον νέο τόπο μόνιμης κατοικίας.
6. Τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος πλοία από Έλληνες, παρακινούμενοι στην αγορά αυτή από λόγους ουσιώδους συμφέροντος.

Από τις παραπάνω, περιπτώσεις η τελευταία εμφανίζεται πιο συχνά.

Σήμερα ο Κ.Δ.Ν.Δ. στα άρθρα 5 - 20 ρυθμίζει τα της εθνικότητας των ελληνικών

⁴³ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

πλοίων. Έτσι πρόσθετα των παραπάνω αναγνωρίζονται πλοία ως ελληνικά όταν ανήκουν αυτά σε ποσοστό άνω από το 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά Νομικά Πρόσωπα-εταιρείες των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν άνω του 50% σε Έλληνες υπηκόους. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ.

Επιπροσθέτως, βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο ως ελληνικό θα πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί εγγραφή του στο νηολόγιο⁴⁴. Εάν η πράξη νηολόγησης δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου, αυτή ακυρώνεται. Το νηολόγιο τηρείται από την Λιμενική Αρχή της ημεδαπής ή αλλοδαπής (Προξενικό Λιμεναρχείο) η οποία και χορηγεί το έγγραφο εθνικότητας που τηρείται υποχρεωτικά στο πλοίο. Επίσης το πλοίο υποχρεούται αμέσως να φέρει στις παρειές του, το όνομα με το οποίο νηολογήθηκε καθώς και στη πρύμνη το όνομα και τον λιμένα νηολόγησης. Αν η πρύμνη είναι κάθετη (τύπου οχηματαγωγού) τότε το όνομα και ο λιμένας φέρονται ανά πλευρά ισχύου. Τέλος, η αναγνώριση ολοκληρώνεται με την ύψωση της ελληνικής σημαίας η οποία και καθίσταται ως σημαία πλοίου, που σημειωτέον ότι αυτή μπορούν να φέρουν μόνο τα νηολογημένα σε ελληνικό νηολόγιο πλοία ή εκείνα που έχουν εφοδιασθεί με προσωρινό έγγραφο εθνικότητας. Τέλος, κάθε πλοίο πρέπει να έχει τη δική του αποκλειστική ταυτότητα, δηλ. με βάση τα χαρακτηριστικά του π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη, να προσδιορίζεται η ατομικότητά του

.⁴⁵⁴⁶

ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Με το όρο κυριότητα πλοίου, εννοούμε την άμεση, καθολική και έννομη εξουσία νομικού ή φυσικού προσώπου επί πλοίου.

Οι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου, βάσει του Ιδιωτικού Δικαίου και του ΚΙΝΔ, διακρίνονται σε πρωτότυπους και παράγωγους.

Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου είναι:

- 1) Η άλωση ως λεία πολέμου αντί λάφυρο .
- 2) Η δήμευση σε εκτέλεση παρεπόμενης ποινής λόγω διενέργειας ποινικών αδικημάτων, όπως για παράδειγμα πειρατεία ή λαθρεμπορία , ή

⁴⁴ http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_Niologisi.pdf

⁴⁵ www.wikipedia.com

⁴⁶ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

3) Η παράγωγη κτήση του πλοίου που έχει βυθιστεί (καταποντιστεί) στα ελληνικά χωρικά ύδατα και είναι δυνατή η ανέλκυσή του.

Κατά τον ΚΙΝΔ πρωτότυποι **τρόποι κτήσης της κυριότητας** ενός πλοίου είναι οι ακόλουθοι:

1) Η ναυπήγηση.

Η εν λόγω κίνηση αποτελεί μια άτυπη σύμβαση μεταξύ του προσώπου, το οποίο ναυπηγεί το πλοίο και αυτού που αποκτά την κυριότητα.⁴⁷ Ως επί τω πλείστον εφαρμόζονται κυρίως οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου, εφόσον δεν διενεργείται αντίθετη συμφωνία. Η ναυπήγηση διακρίνεται σε α) επιμέρους ναυπήγηση, β) ναυπήγηση δια λογαριασμών και 3) οικονομική ναυπήγηση.

2) Η χρησικτησία.

Τη διακρίνουμε σε 2 μορφές. Σε επιμέρους τακτική και έκτακτη. Η τακτική προϋποθέτει τα παρακάτω: α) νόμιμος τίτλος, β) καταχώρισή του στο νηολόγιο, γ) νομή 3 ετών από την εγγραφή στο νηολόγιο και δ) καλή πίστη του νομέα (αυτή τεκμαίρεται όταν χωρίς βαριά αμέλεια ο νομέας έχει την πεποίθηση ότι απέκτησε την ⁴⁸κυριότητα του πλοίου). Για την έκτακτη χρησικτησία απαιτείται μόνο νομή του πλοίου για 10 έτη.

3) Τέλος, δι' εκποίησης και πλειστηριασμού.

Οι παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου προβλέπονται αποκλειστικά στον ΚΙΝΔ και είναι οι εξής: ⁴⁹

1) Συμβατική μεταβίβαση: α) συμφωνία μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αποκτώντος την κυριότητα, β) από νόμιμη αιτία, γ) έγγραφη συμφωνία, αρκεί ιδιωτικό συμφωνητικό και δ) καταχώρηση της συμφωνίας στο νηολόγιο. Για τα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΑΚ περί κινητών πραγμάτων.

2) Αιτία θανάτου: κληρονομική διαδοχή ή δωρεά αιτία θανάτου και καταχώρηση του σχετικού τίτλου (π.χ. κληρονομητήριο, αποδοχή κληρονομιάς) στο νηολόγιο. Η μεταβίβαση θεωρείται ότι έγινε κατά τον χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου.

3) Μεταβίβαση μερίδας πλοίου, 4) εγκατάλειψη του πλοίου, 5) κατακύρωση του πλοίου στον υπερθεματιστή μετά από δημόσιο πλειστηριασμό στα πλαίσια της αναγκαστικής

⁴⁷ Βλ. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Εμπορικό Δίκαιο, Τόμος 1, Γενικό Μέρος, σελ 123 επ

⁴⁸ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

⁴⁹ <http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf>

εκτέλεσης, 6) δια δωρεάς, 7) κληροδοσίας ή κληρονομίας και 8) δια δικαστικής απόφασης περί αναγνωρισμένης κυριότητας.⁵⁰

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΠΡΟΣΩΠΑ

- Κύριος του πλοίου: Είναι αυτός που έχει μόνο την κυριότητα του πλοίου . Την εκμετάλλευση του πλοίου την έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο.

- Πλοιοκτήτης: Είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει και την κυριότητα και την εκμετάλλευση του πλοίου. Δηλ εκμεταλλεύεται στο όνομά του και για λογαριασμό του το δικό του πλοίο.

- Εφοπλιστής: Είναι το πρόσωπο που έχει μόνο την εκμετάλλευση του πλοίου και όχι την κυριότητά του. Προς τούτο συντάσσεται σχετική έγγραφη δήλωση που καταχωρείται στο νηολόγιο και σημειώνεται κατόπιν στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Εάν δεν υφίσταται η εν λόγω δήλωση, τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει την εκμετάλλευσή του.

Απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου μπορούν να ασκηθούν και κατά της παρουσίας του κυρίου του πλοίου που δεν έχει την εκμετάλλευση.⁵¹

Σε πλωτό ναυπήγημα δεν υπάρχει εφοπλιστική σχέση.

⁵²ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα σημαντικότερα ιεραρχικά μέλη του προσωπικού του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Πλοίαρχος: είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).

- Υποπλοίαρχος: είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊσταται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαίτησεων και του μαγειρείου.

⁵⁰ <http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf>

⁵¹ www.wikipedia.com

⁵² <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

- Ύπαρχος: ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Ιεραρχικά τοποθετείται μεταξύ πλοίαρχου και υποπλοίαρχου.
- Ανθυποπλοίαρχος: είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.
- Δόκιμος πλοίαρχος: ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε θέμα σχετικά με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.
- Α΄ Μηχανικός: είναι ο αξιωματικός που προϊστάται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου, ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα.
- Πλήρωμα: τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)

ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 10-36)

Ο θεσμός της συμπλοιοκτησίας στην ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους συνηθέστερους θεσμούς εκμετάλλευσης των πλοίων. Θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ⁵³ο θεσμός αυτός αποτέλεσε την κυριότερη μορφή ναυτικής επιχείρησης, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για τον λόγο ότι αποτέλεσε για πολλά χρόνια τον προσαρμοζόμενο καλύτερο τρόπο προς το συγγενικό χαρακτήρα των πλοιοκτητών των μεγάλων ναυτικών οικογενειών.

Η συμπλοιοκτησία είναι μια μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης, εμφανιζόμενη σε περιπτώσεις που ένα πλοίο ανήκει κατά κυριότητα σε πολλούς⁵⁴ πλοιοκτήτες-ιδιοκτήτες . Ως εκ τούτου κατόπιν συμφωνίας , πραγματοποιείται από κοινού εκμετάλλευση και οι εν λόγω ιδιοκτήτες μετονομάζονται σε συμπλοιοκτήτες. Κύρια χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας είναι η συγκυριότητα συνεκμετάλλευση του πλοίου ή του ναυπηγούμενου από τους συγκυρίους (όχι σε πλωτό ναυπήγημα) με σκοπό το κέρδος και η έλλειψη οποιουδήποτε άλλου είδους εταιρικού δεσμού μεταξύ των συμπλοιοκτητών. Αποτελεί ιδιαίτερη εταιρική μορφή, άτυπη, χωρίς νομική

⁵³ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

⁵⁴ <http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf>

προσωπικότητα ή εταιρική ονομασία, αλλά μπορεί να παρίσταται στο δικαστήριο. Δεν απαιτούνται διατυπώσεις δημοσιότητας, δεν πτωχεύει. Σε αντιδιαστολή των όσων ισχύουν σε προσωπικές επιχειρήσεις ούτε η πτώχευση ή ο θάνατος, αλλά ούτε και τυχόν ανικανότητα προς δικαιοπραξία ενός των συμπλοιοκτητών μπορεί να επιφέρει τη λύση της συμπλοιοκτησίας. Οι συμπλοιοκτήτες αποφασίζουν για τις υποθέσεις με πλειοψηφία των μερίδων τους. Μπορεί να διορισθεί διαχειριστής. Υπάρχει μερίδα συμμετοχής στα κέρδη και στις ζημιές.

Για τα χρέη οι συμπλοιοκτήτες ευθύνονται προσωπικά, απεριόριστα και σύμμετρα (ανάλογα με τη μερίδα τους). Η συμπλοιοκτησία λύεται με διάφορους τρόπους, όπως απώλεια του πλοίου, εκποίηση υπό διάφορες προϋποθέσεις, πλειστηριασμός και εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.

Ο Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας είναι το φυσικό πρόσωπο, συμπλοιοκτήτης ή όχι στο οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση όλων των θεμάτων που αφορούν τη συμπλοιοκτησία. Εκλέγεται από την πλειοψηφία των μερίδων του πλοίου. Η διαχείριση του πλοίου μπορεί να ανατεθεί και σε πλείονες διαχειριστές, οι οποίοι ενεργούν από κοινού. Αν όμως η διαχείριση έχει ανατεθεί με σύμβαση σε κάποιον από τους συμπλοιοκτήτες τότε αυτή μπορεί να ανακληθεί μόνο όταν συντρέχει σπουδαίος λόγος και αποφασίσουν επ' αυτού οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν τουλάχιστον τα 2/3 των μερίδων. Ο διορισμός, η παραίτηση ή η ανάκληση του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας ισχύει έναντι των τρίτων μόνο ⁵⁵εφόσον γίνει σχετική εγγραφή στο νηολόγιο, κατόπιν ειδικής επί τούτου αίτησης και όχι από άλλα έγγραφα που μπορεί να μαρτυρούν περί αυτού. Η σημασία αυτής της εγγραφής, κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., είναι σπουδαία, διότι έτσι δίνεται δημοσιότητα που αποβλέπει στη καλλίτερη λειτουργία και σε διευκολύνσεις π.χ. συναλλαγές, κ.λπ. χωρίς αμφισβητήσεις στην εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας.⁵⁶

⁵⁷**ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ** (ν. 959/1979)

Με το Ν. 959/1979 θεσπίστηκε μία νέα μορφή εταιρίας στο ελληνικό δίκαιο, η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ». Στόχος της είναι η διευκόλυνση της εφοπλιστικής επιχείρησης. Έχει ρυθμιστεί βάσει υποδειγμάτων αλλοδαπών εταιρικών νομοθεσιών με ευελιξία για τους μετόχους και ασφάλεια για τους τρίτους. Πρόκειται για ένα είδος κεφαλαιουχικής εταιρίας με ομοιότητες με την Α.Ε. και την Ε.Π.Ε. Είναι εμπορική εταιρία με νομική προσωπικότητα και ναυτικό σκοπό. Βασική της ιδιομορφία είναι ότι έστω και αν έχει

⁵⁵ www.wikipedia.com

⁵⁶ <http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf>

⁵⁷ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

ελάττωμα, δεν ανατρέπεται αναδρομικά αλλά υποβάλλεται σε καθεστώς εκκαθαρίσεως και η ακυρότητα ενεργεί για το μέλλον. Έχει ως αποκλειστικό σκοπό είτε την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων είτε την εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένων πλοίων ή την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.⁵⁸ Για να συσταθεί χρειάζεται ιδιωτικό έγγραφο και καταχώρηση στο μητρώο ναυτικών εταιρειών (υπηρεσία μητρώου), οπότε και η ναυτική εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα. Όργανα της είναι η Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο.

Άλλοι τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου είναι α) η κοινοπραξία, ένωση περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων για την επίτευξη ενός συγκεκριμένου σκοπού χωρίς νομική προσωπικότητα, αλλά με δικαίωμα παράστασης ενώπιον των δικαστηρίων), και β) οι υπεράκτιες εταιρείες (offshore companies), οι οποίες διέπονται, ανεξάρτητα από τον τόπο της εγκατάστασής τους, από το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η έδρα τους.

ΝΑΥΛΩΣΗ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 107-110)

Η σύμβαση ναύλωσης έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος: α) ολική ή μερική χρησιμοποίηση του πλοίου για θαλάσσια μεταφορά (κριτήριο η χρήση του πλοίου), β) τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, γ) τη μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης (κριτήριο στα β και γ) το αντικείμενο της μεταφοράς). Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι στο ελληνικό Δίκαιο δεν γίνεται σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στη ναύλωση και τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, όπως συμβαίνει στην αγγλική π.χ. έννομη τάξη. Τα κύρια είδη της ναύλωσης είναι α) η ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat charter), δηλ. η μίσθωση του πλοίου χωρίς εξοπλισμό και πλήρωμα, η οποία έχει τον χαρακτήρα μίσθωσης πράγματος (ΕφΠειρ 882/2000) και β) η χρονοναύλωση (time charter), δηλ. η ναύλωση ορισμένου χρόνου εξοπλισμένου πλοίου. Αποτελεί συνδυασμό ναύλωσης και μίσθωσης πράγματος και εφαρμόζονται⁵⁹ συμπληρωματικά οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ (ΕφΠειρ 882/2000). Η σύμβαση ναύλωσης κατά κανόνα αποδεικνύεται εγγράφως (ναυλοσύμφωνο). Στη μικρή ακτοπλοΐα όμως, η σύμβαση αποδεικνύεται με κάθε μέσο που επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις. Στη θεωρία του Ναυτικού Δικαίου υπάρχει μια αμφισβήτηση ως προς τη νομική φύση της ναύλωσης (μίσθωση πράγματος, μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση). Η επικρατέστερη γνώμη τη θεωρεί μίσθωση έργου.⁶⁰

⁵⁸ Ναυτική εταιρεία, Σύγχρονα ζητήματα, Κ. Παμπούκης, Εκδ. Σακκούλα, βλ. παντού

⁵⁹ <http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf>

⁶⁰ www.wikipedia.com

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ- ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 111-148)

Ο εκναυλωτής είναι το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο και αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς. Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι οι ακόλουθες:

1) Το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο προς πλεύση και οι χώροι κατάλληλοι για φόρτωση. 2) Οφείλει να φέρει το πλοίο στον τόπο φόρτωσης, να ενεργήσει τη φόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου με δικά του έξοδα. 2) Καλή διατήρηση του φορτίου κατά τη μεταφορά. 3) Χρήση για τη μεταφορά μόνο του πλοίου που έχει συμφωνηθεί. 4) Αναμονή για τη φόρτωση. Αναμονή ή σταλίες (Laytime) είναι ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο, στην κατάλληλη κατάσταση, πρέπει να περιμένει στον συμφωνημένο λιμένα και θέση για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται με συμφωνία, άλλως «κατ'επιεική κρίση» αφού ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και οι συνήθειες στον λιμένα της φόρτωσης του πλοίου. Για τον χρόνο αυτό δεν οφείλεται από τον ναυλωτή κανένα πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή. Αντίθετα, σε περίπτωση υπεραναμονής ή επισταλιών (Demurrage Time, επιπλέον χρόνος για τη φόρτωση) ο ναυλωτής δικαιούται πρόσθετο αντάλλαγμα, εφόσον υπάρχει σχετική συμφωνία ή συνηθίζεται. Υποχρέωση αναμονής δεν υπάρχει στη σύμβαση μεταφοράς προσώπων. 5) Έκδοση φορτωτικής μετά από σχετικό αίτημα από τον ναυλωτή. 6) Ακολούθηση της συμφωνημένης πορείας του πλοίου ή αυτής που υπαγορεύεται από τις γενικές συνθήκες. 7) Οφείλει να φέρει το πλοίο στον λιμένα εκφόρτωσης, στην κατάλληλη θέση και να αποθέσει με δικές του δαπάνες το φορτίο στην προκυμαία ή σε φορτηγίδα.⁶¹

Ο εκναυλωτής ευθύνεται για κάθε ζημία από δόλο ή αμέλεια δική του, καθώς και για πταίσματα των προστεθέντων του, ιδίως του πλοιάρχου και του πληρώματος. Δεν υπέχει ευθύνη σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή υπό προϋποθέσεις τυχηρών περιστατικών (ΚΙΝΔ, άρθρ. 132, 159-167, Πρωτ.Πειρ. 2025/1981, 174/1082, 558/1982, 13/1983, Εφ.Πειρ. 1370/1981).

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 149-154)

Ο ναυλωτής οφείλει να: καταβάλει τον συμφωνηθέντα ναύλο και τις πρόσθετες παροχές, π.χ. λόγω υπεραναμονής, να φέρει το φορτίο στην κατάλληλη θέση για φόρτωση και να παραδώσει στον πλοίαρχο τα έγγραφα που απαιτούνται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

⁶¹ Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.

ΥΠΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 155-167)

Ο ναυλωτής μπορεί να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ναύλωσης :

1) πριν αρχίσει η φόρτωση και ενώ έχει αρχίσει η αναμονή, οπότε υποχρεούται να καταβάλει τον μισό ναύλο, 2) ενώ έχει αρχίσει η φόρτωση ή έχει περάσει ο χρόνος αναμονής ή μετά από τον πλου, οπότε υποχρεούται να καταβάλει όλον τον ναύλο, • ειδικά στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, μετά τη φόρτωση, οπότε υποχρεούται να καταβάλει τον μισό ναύλο και τα έξοδα από την υπαναχώρηση, π.χ. φόρτωση-εκφόρτωση, 3) εξαιτίας του εκναυλωτή. Στην περίπτωση αυτή ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται να καταβάλει τον ναύλο, αλλά να αποκαταστήσει τη ζημία του ναυλωτή.

Λόγοι αδυναμίας παροχής αποτελούν : Τυχαίο γεγονός, π.χ. καταστροφή του πλοίου ή του φορτίου πριν ή μετά την έναρξη του πλου. Ειδικότερα : 1) Πριν την έναρξη του πλου. Το πλοίο μπορεί να επιτάχθηκε, αρπάχθηκε (πειρατεία) ή μπορεί να απαγορεύτηκε ο απόπλους ή να αποκλείστηκε το λιμάνι προορισμού. 2) Πριν ή μετά τη φόρτωση, π.χ. το φορτίο καταστράφηκε ή χάθηκε από τυχαία περιστατικά

Σε περίπτωση αδυναμίας παροχής επέρχεται λύση της σύμβασης.

ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Υπάρχει ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για δικαιопραξίες ή αδικοπραξίες του πλοιάρχου και του πληρώματος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους (πρόστηση). Αυτοί απαλλάσσονται της ως άνω ευθύνης με την παραχώρηση του πλοίου και του μικτού ναύλου στους δανειστές. Δεν χωρεί απαλλαγή για συμβάσεις που έχει εγκρίνει ο πλοιοκτήτης ή έχει συναινέσει στη σύναψή τους, καθώς και για συμβάσεις ναυτολόγησης. ⁶²

⁶³ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 108)

Το ναυλοσύμφωνο είναι το έγγραφο που αποδεικνύει τη σύμβαση ναύλωσης (ολική ή μερική ή υποναύλωση). Δεν αποτελεί συστατικό τύπο της ναύλωσης. Ειδικότερα, το ναυλοσύμφωνο περιέχει την πρόταση και αποδοχή των συμβαλλόμενων μερών ως προς τη μεταφορά με συγκεκριμένο πλοίο ή με πλοίο ορισμένο κατά γένος και προβλέπει τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή και του ναυλωτή.

Κατά τον ΚΙΝΔ το ναυλοσύμφωνο δεν δύναται να αντικατασταθεί από τη φορτωτική, η οποία ως μονομερές έγγραφο έχει αποδεικτική ισχύ μόνο κατά του εκδότη της (εκναυλωτή) και όχι κατά του ναυλωτή. Ωστόσο, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων το ναυλοσύμφωνο μπορεί να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή από

⁶² www.wikipedia.com

⁶³ Μυλωνόπουλος Δ., «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του πράγματος προς φόρτωση (ΑΠ 294/1993, ΕφΠειρ 237/2000).⁶⁴

Τέλος, είναι πιθανή και η σιωπηρή σύναψη της ναύλωσης.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΗ

Η ναυτική πίστη είναι μια έννοια πολύ χρήσιμη στο Ναυτικό Δίκαιο και που περιλαμβάνει τους ακόλουθους θεσμούς:

Ναυτική υποθήκη (ΚΙΝΔ, άρθρ. 195-204, ν.δ. 3899/1985, ΦΕΚ 195 Α/58)

Αντικείμενο της ναυτικής υποθήκης είναι το πλοίο, όχι το πλωτό ναυπήγημα. Μπορεί να συσταθεί και σε ναυπηγούμενο, εφόσον είναι νηολογημένο. Μοναδικός τίτλος για την απόκτηση της υποθήκης είναι η ιδιωτική βούληση (όχι ο νόμος ή η δικαστική απόφαση). Παραχωρείται με δήλωση του κυρίου του πλοίου ενώπιον συμβολαιογράφου και ολοκληρώνεται με την εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών του τόπου όπου είναι νηολογημένο το πλοίο. Όταν οι εγγραφές είναι πολλές τηρείται η αρχή της χρονολογικής σειράς. Μετά την εγγραφή της απαγορεύεται η μετανηολόγηση και η μετονομασία του πλοίου, εκτός εάν εξασφαλισθεί η συναίνεση του ενυπόθηκου δανειστή. Η ναυτική υποθήκη καταργείται με την απόσβεση και την εξάλειψή της.

Εκτός όμως από την απλή υποθήκη, με το ν.δ. 3899/1985 προβλέφθηκε στην ελληνική έννομη τάξη και η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη. Σε αυτήν ισχύουν οι διατάξεις που διέπουν την απλή υποθήκη αλλά επιπρόσθετα παρέχονται στον ενυπόθηκο δανειστή δύο δικαιώματα: α) το δικαίωμα ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου όταν η απαίτησή του καταστεί ληξιπρόθεσμη (σύμβαση ενώπιον του συμβολαιογράφου και εγγραφή στο αρμόδιο υποθηκοφυλακείο) και β) το δικαίωμα⁶⁵ εκποίησης του πλοίου χωρίς πλειστηριασμό, όπως και κάθε δικαίωμα για τη μεγαλύτερη διασφάλιση της απαίτησης του δανειστή.

Η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη παρέχεται με σύμβαση μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του ενυπόθηκου δανειστή και εγγραφή της στο βιβλίο των υποθηκών. Ειδικά εάν υπογράφεται την Ελλάδα απαιτείται συμβολαιογραφικός τύπος. Η υποθήκη αυτή μπορεί να εγγραφεί μόνο σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 205-209)

Πρόκειται για προνομιούχες απαιτήσεις επί του πλοίου και του μικτού ναύλου.

⁶⁴ Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.

⁶⁵ Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

Διακρίνονται σε 4 τάξεις: 1) Δικαστικά έξοδα για το κοινό συμφέρον των δανειστών, τέλη που βαρύνουν το πλοίο και οφειλόμενα έξοδα φύλαξης και συντήρησης στον τελευταίο λιμένα κατάπλου. 2) Αμοιβές του πλοίαρχου και του πληρώματος και ασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ. 3) Έξοδα και αμοιβές επιθαλάσσιας αρωγής, διάσωσης και ναυαγιαίρεσης. 4) Οφειλόμενες αποζημιώσεις λόγω πρόσκρουσης ή σύγκρουσης του πλοίου.

Ισχύει η προνομιακή ικανοποίηση των δανειστών από την 1 η στην 4 η τάξη. Οι προνομιούχοι δανειστές της ίδιας τάξης ικανοποιούνται σύμμετρα. Η ικανοποίηση όμως των προνομιούχων δανειστών προηγείται εκείνης των ενυπόθηκων.

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 190-194)

Ο δανειστής αποκτά την κυριότητα του πλοίου και ο οφειλέτης διατηρεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του πλοίου. Απαιτείται έγγραφη συμφωνία που καταχωρείται στο νηολόγιο. Εάν το χρέος γίνει ληξιπρόθεσμο, ο δανειστής έχει δικαίωμα εκποίησης του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό σύμφωνα με τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης και ικανοποιείται από το τίμημα. Η κυριότητα επανέρχεται αυτοδικαίως στον οφειλέτη με την καταχώριση της δήλωσης περί εξόφλησης του δανειστή στο νηολόγιο.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 211, 214)

Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου δεν επιβάλλεται πριν από την πάροδο 24 ωρών από την επίδοση της επιταγής προς πληρωμή. Η επιταγή προς πληρωμή μπορεί να επιδοθεί στον πλοίαρχο, εφόσον η απαίτηση σχετίζεται με την εκμετάλλευση του ⁶⁶πλοίου ή είναι προνομιούχος ή ενυπόθηκη. Με την εγγραφή της κατάσχεσης απαγορεύεται ο απόπλους. ⁶⁷

Σειρά ικανοποίησης των δανειστών: • Προνομιούχοι • Ενυπόθηκοι • Λοιποί

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ Ή ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ (casualty)

Πρόκειται για κάθε θαλάσσιο συμβάν με συνέπεια την απώλεια ή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου του. Τα ναυτικά ατυχήματα διακρίνονται σε τυχαία, υπαίτια και δόλια.

Είδη ναυτικών ατυχημάτων: ζημίες από κακοκαιρία, αβαρίες, βυθίσεις, προσαράξεις, συγκρούσεις, προσκρούσεις, πυρκαγιές, εκρήξεις, εσωτερικές ζημίες (

⁶⁶ Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

⁶⁷ Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.

π.χ. διαρροή, απώλεια αγκύρων). Διαδικασία κατά το ελληνικό Δίκαιο 1) Διερεύνηση των αιτίων από τη χώρα της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο. 2) Διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος (ν.δ. 712/1970, ΦΕΚ Α΄ 237/1970): επιμέρους προανάκριση, τακτική ανάκριση, διαβίβαση της δικογραφίας στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων που γνωμοδοτεί για πειθαρχικές ή ποινικές ευθύνες ή παράλληλα εισαγωγή της υπόθεσης στα ποινικά δικαστήρια του τόπου νηολόγησης του πλοίου ή της έδρας της εταιρείας που το διαχειρίζεται.

ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 219-234)

Κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Κοινή αβάρια αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Κοινή αβάρια υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε ππαισμά του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβάρια θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου. Κοινή αβάρια συνιστούν επίσης α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από διαταγή της Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεμφερούς αιτίας, β) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον αυτές αποτελούν κοινή αβάρια.

Το μέγεθος της ζημίας μπορεί να φθάνει έως τη θυσία όλου του πλοίου για χάρη του φορτίου ή και αντίστροφα. Ο θεσμός αυτός δίνει αξίωση στον υφιστάμενο τη θυσία και υποχρέωση στον ωφεληθέντα από την αποτροπή του κινδύνου για επιμερισμό της ωφέλειας και της θυσίας. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να συντάξει έγγραφη έκθεση, αμέσως μόλις αυτό καταστεί δυνατόν, σχετικά με τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί και τις αιτιολογίες τους, με τις ενέργειες που έκανε για την κοινή αβάρια και για τα πράγματα που διασώθηκαν ή έπαθαν ζημία. Η έκθεση αυτή υπογράφεται από τους επιστήμονες του πληρώματος και αντιγράφεται στο ημερολόγιο της γέφυρας. Οι αξιώσεις και υποχρεώσεις από κάθε συγκεκριμένο κίνδυνο εκκαθαρίζονται συνολικά και η εκκαθάριση αποτυπώνεται λογιστικά στον λογαριασμό διακανονισμού αβαρίας (Average Adjustment). Ο διακανονισμός της αβαρίας γίνεται στον τελικό λιμένα της εκφόρτωσης ή σε εκείνον όπου διακόπηκε το ταξίδι, με επιμέλεια του πλοιάρχου από τους διακανονιστές αβαριών. Οι διακανονιστές (Average Adjuster) είναι ελεύθεροι

επαγγελματίες και νομικά τεχνικά μέλη του Association of Average Adjusters και του Lloyd's. Διορίζονται από τον Πρόεδρο των Πρωτοδικών ή τον Ειρηνοδίκη και στο εξωτερικό από την Προξενική ή επιτόπια Αρχή. Οι διακανονιστές καταγράφουν λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την απαίτηση κατά των ασφαλιστών σε ειδικό πίνακα (Adjustment), ο οποίος υποβάλλεται στους ασφαλειομεσίτες για μελέτη και διευθέτηση. Ο διακανονισμός στη συνέχεια επικυρώνεται από το Πρωτοδικείο και στο εξωτερικό από την Προξενική ή επιτόπια αρχή.

Σύγκρουση πλοίων (ΚΙΝΔ, άρθρ. 235-245)

⁶⁸Ως σύγκρουση πλοίων μπορεί να θεωρηθεί η βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο, αποτέλεσμα είτε ανθρώπινου παράγοντα είτε τυχαίου γεγονότος. Στην πρώτη περίπτωση οι ζημιές βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Σε περίπτωση κοινής υπαιτιότητας κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με την μερίδιο ευθύνης του. Σε κάθε άλλη (ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός, αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης) οι ζημιές βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Η ως άνω ευθύνη των πλοίων είναι όμως ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες. Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει α) να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και β) να γνωρίσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο (ΚΔΝΔ, άρθρ. 224, 225).

Τέλος, για την εξακρίβωση των αιτίων της σύγκρουσης διενεργείται διοικητικός έλεγχος από το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων και οι αγωγές για την αποκατάσταση των ζημιών εκδικάζονται από τα ελληνικά δικαστήρια όταν α) ο υπαίτιος της σύγκρουσης κατοικεί ή διαμένει στην Ελλάδα, β) το πλοίο έχει ελληνική ιθαγένεια, γ) η σύγκρουση έγινε στα ελληνικά χωρικά ύδατα, δ) η Ελλάδα είναι ο τόπος κατάσχεσης του πλοίου, έστω και εάν η κατάσχεση ήρθη πριν από την έγερση της αγωγής.

ΝΑΥΑΓΙΟ (ΚΔΝΔ, άρθρ. 134, 195-201)

Ως ναυάγιο νοείται η καταστροφή του σκάφους λόγω ατυχήματος (π.χ. κακοκαιρία, προσάραξη, σύγκρουση, δολιοφθορά, πολεμικές επιχειρήσεις), όπως και το ίδιο το σκάφος μετά την καταστροφή.

⁶⁸ Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

Κατά τον ΚΔΝΔ, η Λιμενική Αρχή, μόλις λάβει σχετική γνώση κινητοποιεί κάθε δυνατό μέσο για παροχή βοήθειας και διάσωσης των επιβαινόντων. Για τον σκοπό αυτό η ως άνω αρχή κινητοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει και κάθε κατάλληλο ιδιωτικό μέσο, το πλήρωμα του οποίου υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις της και να προσφέρει βοήθεια στους ναυαγούς. Επίσης η Λιμενική Αρχή υποχρεούται να προσφέρει βοήθεια για τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για τη φύλαξη των πραγμάτων που διασώθηκαν. Τα διασωθέντα πράγματα μεταφέρονται και φυλάσσονται σε τελωνιακές αποθήκες για λογαριασμό του ιδιοκτήτη τους. Οι ενδιαφερόμενοι ή οι νόμιμοι αντιπρόσωποί τους καλούνται να υποβάλουν τις αξιώσεις τους εντός 6 μηνών. Σε περίπτωση που υπάρξει αμφισβήτηση, η υπόθεση κρίνεται σε πρώτο και τελευταίο βαθμό από τον Ειρηνοδίκη της αρμόδιας περιφέρειας. Έφεση ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου επιτρέπεται μόνο για πράγματα ιδιαίτερης μεγάλης αξίας. Εάν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία ή απορριφθούν οι αιτήσεις τα πράγματα εκπλειστηριάζονται. Το ποσό από τον πλειστηριασμό αποτελεί έσοδο του ΝΑΤ.⁶⁹

Όταν βρεθεί ναυάγιο στον βυθό των χωρικών υδάτων της χώρας, η Λιμενική Αρχή υποχρεούται εντός 6 μηνών με δημοσίευση να καλέσει κάθε ενδιαφερόμενο να υποβάλει στο Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου ανεύρεσης αίτηση για αναγνώριση της κυριότητας του. Εάν αυτή απορριφθεί ή δεν υποβληθεί, το ναυάγιο περιέρχεται στο Δημόσιο με απόφαση του δικαστηρίου. Ομοίως σε περίπτωση που ο κύριός του δεν το ανελκύσει εντός 3 ετών. Τέλος, όποιος βρίσκει εγκαταλελειμμένο πλοίο ή λείψανο πλοίου ή φορτίου υποχρεούται εντός 24 ωρών να το δηλώσει στη Λιμενική Αρχή, η οποία συντάσσει σχετικό πρωτόκολλο και αναλαμβάνει τη φύλαξη.

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ (wrecking)

Ο όρος αυτός καλύπτει: α) την ανάληψη διάσωσης του ναυαγήσαντος πλοίου ή φορτίου, β) την ανάληψη διάσωσης των υπολειμμάτων αυτών, γ) τη δόλια ή ηθελημένη (αναγκαστική) καταστροφή, μερική ή ολική, του πλοίου.

Οι ως άνω ορισμοί δεν καλύπτουν τη διάσωση των επιβαινόντων, καθώς αυτή αποτελεί νομική υποχρέωση του δυνάμενου να συνδράμει αρωγή. Η έννοια της επιθαλάσσιας αρωγής αντικατέστησε την άλλοτε ταυτόσημη ως άνω υπό β) περίπτωση της ναυαγιαίρεσης.

ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ (ΚΙΝΔ άρθρ. 246-256, ΚΔΝΔ, άρθρ. 188189)

⁶⁹Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

Η επιθαλάσσια αρωγή συνίσταται στην παροχή βοήθειας επί παντός είδους κινδύνου που μπορεί να διατρέξει ένα πλοίο με κύριο σκοπό τη διάσωση των ανθρώπων, του πλοίου ή του φορτίου και του ναύλου που είχε καταβληθεί ή συμφωνηθεί.

Σώστρα καλείται η αμοιβή που θα λάβει το πλοίο που προστρέχει σε βοήθεια από εκείνο που κινδυνεύει, όταν και εφόσον το πρώτο φέρει το ωφέλιμο αποτέλεσμα (ρήτρα *no cure no pay*). Δεν δικαιούνται αμοιβή ούτε απόδοση των δαπανών τα πρόσωπα τα οποία συμμετείχαν στην αρωγή παρά τη ρητή και εύλογη απαγόρευση του πλοίαρχου του πλοίου που κινδύνευσε. Επίσης, δεν δικαιούνται αμοιβή ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που κινδυνεύει. Τέλος, ο ρυμουλκών δικαιούται αμοιβή μόνο εφόσον παρείχε εξαιρετικές υπηρεσίες τις οποίες δεν υποχρεούνταν από τη σύμβαση ρυμούλκησης.

Η σύμβαση για την αρωγή ή τη διάσωση (τυποποιημένο συμφωνητικό από τους νηογνώμονες, κυρίως τον αγγλικό Lloyd) που συνάφθηκε εν καιρώ κινδύνου και υπό την επίδρασή του μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο μετά από σχετική αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον, εφόσον το περιεχόμενό της αντίκειται στην επιείκεια, ιδίως εάν η συμφωνηθείσα αμοιβή είναι προδήλως υπερβολική ή δυσανάλογη προς την υπηρεσία που προσφέρθηκε. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, το ποσό της αμοιβής ορίζεται από το δικαστήριο.

Δεν καταβάλλεται αμοιβή για τη διάσωση των ανθρώπων, σε αντίθεση με τις αποσκευές τους. Η επαγγελματική ρυμούλκηση γίνεται από ειδικά πλοία, εφοδιασμένα με σχετική άδεια από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων. Επίσης, απαιτείται ο εφοδιασμός του πλοίου με τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Με π.δ. καθορίζονται η έκταση του δικαιώματος της ρυμούλκησης, η διενέργειά της ευκαιριακά ή έκτακτα από άλλα πλοία και τα αντίστοιχα δικαιώματα ρυμουλκών ή άλλων πλοίων με ξένη σημαία. ⁷⁰

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΚΙΝΔ, άρθρ. 257-288) ⁷¹

Η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων, φορτίων κλπ, καλύπτει τους κινδύνους που παρουσιάζει το περιβάλλον όπου κινείται το πλοίο ή εκείνους που προκύπτουν από τις ειδικές συνθήκες μεταφοράς των εμπορευμάτων. Βασική αρχή συνιστά η καλή πίστη του ασφαλισμένου ή του ασφαλιστή. Σε περίπτωση που η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από το ελληνικό Δίκαιο, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ, οι διατάξεις του ν. 2496/1997 σχετικά με την ασφαλιστική σύμβαση (ΦΕΚ Α', 87/1997) και

⁷⁰Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

⁷¹ Βλ. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, σελ 227 επ

συμπληρωματικά ο ΑΚ. Σύμφωνα με τμήμα της θεωρίας, οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού Δικαίου, παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών που στοχεύουν στην εναρμόνιση του σχετικού Δικαίου, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα πολλές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου. Για τον λόγο αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν ορισμένες φορές να συμπεριλαμβάνεται στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης που συνάπτουν με αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο ή ακόμα όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου⁷² Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται μόνο από το γεγονός ότι οι απώλειες και οι ζημιές οφείλονται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλων προσώπων. Όμως ο ασφαλιστής δεν ενέχεται για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυλολοχίας, κάθαρσης, ούτε για κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο ή το φορτίο. Επίσης, η ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας» απαλλάσσει τον ασφαλιστή από κάθε υποχρέωση από ζημιές οι οποίες δεν συνιστούν ολική απώλεια ή περίπτωση εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή, η οποία μπορεί να συμβεί σε ορισμένες περιπτώσεις περιοριστικά αναφερόμενες στον νόμο (π.χ. πλήρης απώλεια του πλοίου λόγω θαλάσσιου γεγονότος χωρίς δυνατότητα επισκευής, τα έξοδα για την ανέλκυση, επισκευή και επαναφορά του πλοίου που έχει υποστεί βλάβες υπερβαίνουν τα 3/4 της ασφαλιστικής του αξίας).

Τέλος, σχετικά με την ασφάλιση φορτίου, η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου ως φορέα του ασφαλισμένου συμφέροντος. Κατά τα προκαταρκτικά στάδια για την ασφάλιση του πλοίου ή του στόλου, ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τους ασφαλιστές παρεμβάλλεται ο ασφαλειομεσίτης (Insurance Broker), ο οποίος αν και πληρώνεται από τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο, θεωρείται κατά ⁷³κάποιο τρόπο υπάλληλος των ασφαλισμένων. Ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάσει στους ασφαλιστές τις αναγκαίες πληροφορίες για τον καθορισμό του ύψους των ασφαλίσεων. Σε όλη τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους αυτός ενεργεί ως ενδιάμεσος και ετοιμάζει τη γραφοχαρτική εργασία των ασφαλιστών (π.χ. συμβόλαια, χρεωστικά, πιστωτικά σημειώματα).

Οι ασφαλιστές διακρίνονται σε κύριους (Underwriters) και αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (Protecting and Indemnity Clubs). Οι πρώτοι καλύπτουν τις ζημιές του

⁷² (βλ. Πουλιαντζάς Ν., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005, σ. 121 επ.).

⁷³ Μυλωνόπουλος «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.

σκάφους, των μηχανών, εξοπλισμών και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων. Οι δεύτεροι, τις ζημιές που αφορούν το πλήρωμα, το φορτίο, τη ρύπανση της θάλασσας, του αέρα και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων.

Τα ασφάλιστρα των πρώτων καθορίζονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και των δεύτερων ανάλογα με τους καλυπτόμενους κινδύνους. Σε περίπτωση απαιτήσεων (claims) κατά των ασφαλιστών ο ασφαλειομεσίτης καλεί το Salvage Association, μετά από οδηγίες των πλοιοκτητών, προκειμένου να συλλέξει τις πληρωμές από τους ασφαλιστές και να στείλει τα χρήματα στους πλοιοκτήτες. Το Salvage Association είναι ο σημαντικότερος οργανισμός με έδρα το Λονδίνο σε θέματα θαλάσσιας ασφάλισης, ο οποίος διεκπεραιώνει την τεχνική πλευρά της διαδικασίας που οδηγεί στην αποζημίωση. Η νομική πλευρά του διακανονισμού της ζημίας αναλαμβάνεται από τους διακανονιστές αβαριών.⁷⁴

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ακτοπλοΐα είναι η ναυσιπλοΐα <<εν όψει ακτών>>. Ο όρος αυτός, χρησιμοποιείται υπό δύο βασικές έννοιες . Την ακτοπλοϊκή ναυτιλία (coastal navigation) και την παράκτια συγκοινωνία ή αλλιώς ακτοπλοϊκή συγκοινωνία . Γενικότερα , η ακτοπλοΐα λέγεται σε αντιδιαστολή της ποντοπλοΐας , θαλασσοπλοΐας και ωκεανοπλοΐας .

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Η ακτοπλοϊκή ναυτιλία είναι ο πιο αρχαίος τρόπος διενέργειας πλόων <<εν όψει ακτών>>. Σύμφωνα με αυτές, προσδιορίζεται η θέση του πλοίου, το γεωγραφικό στίγμα, βάσει φανερών σημείων ξηράς, σε συνδυασμό με την αναγνώριση ενδείξεων που εντοπίζονται στους ναυτικούς χάρτες και με παρατηρήσεις Φάρων, σημαντήρων βυθομετρήσεων κλπ.

Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία :

Η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία διακρίνεται σε :

⁷⁴ Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.

1. Μεγάλη ακτοπλοΐα ή διεθνή ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών π.χ. Ελλάδα-Ιταλίας, Αγγλίας-Γαλλίας κ.λπ..
2. Μεσαία ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας Χώρας και σε

Μικρή ακτοπλοΐα ή αγχιπλοΐα που διενεργείται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή μεταξύ εγγύς κόλπων πχ Αργοσαρωνικού.

Στην Ελλάδα τα **θέματα Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών καθορίζονται κυρίως από τον Κ.Δ.Ν.Δ. άρθρα 164-180** . Οι σημαντικότερες τους διατάξεις προβλέπουν τα ακόλουθα:

1. Δικαίωμα διενέργειας ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας μεταξύ ελληνικών λιμένων έχουν μόνο τα αναγνωρισμένα ελληνικά επιβατηγά(Επεκτάθηκε σε όλα τα κοινοτικά από το 2003 για εναρμόνιση με τις οδηγίες της ΕΕ).
2. Τα αναγνωρισμένα ελληνικά επιβατηγά απομακρύνονται της υπηρεσίας με τη συμπλήρωση 35 ετών από της ναυπήγησής τους. (Καταργήθηκε από το 2006 για εναρμόνιση με τις οδηγίες της ΕΕ).
3. Δικαίωμα διενέργειας μεταφορών φορτίων μεταξύ ελληνικών λιμένων έχουν μόνο τα ελληνικά φορτηγά πλοία μέχρι 1000 κόρων χωρητικότητα.
4. Οι προϋποθέσεις και οι όροι δρομολόγησης των επιβατηγών πλοίων κατά τις χειμερινές και θερινές περιόδους σε συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές γραμμές, καθορίζονται από το ΥΕΝΑΝΠ που προσδιορίζονται και ανάλογα σε τακτικές, έκτακτες και περιοδικές.
5. Οι διακοπές ακτοπλοϊκών δρομολογίων επιτρέπονται για περιπτώσεις αποκατάστασης ζημιών, μετασκευών, ετήσια επιθεώρηση καθώς και σε έκτακτες ανάγκες.
6. Η επάνδρωση των ακτοπλοϊκών πλοίων καθορίζεται από το ΥΕΝΑΝΠ.
7. Οι ναύλοι των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, σήμερα είναι απελευθερωμένοι από το ειδικό ναυολόγιο που καθόριζε παλαιότερα το ΥΕΝΑΝΠ.
8. Επίσης και τα αφορώντα θέματα της εκτέλεσης αγόνων γραμμών προσδιορίζονται από το ΥΕΝΑΝΠ.

Ο τομέας της ακτοπλοΐας έχει απελευθερωθεί από 1 Νοεμβρίου 2002 με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη , με μεγάλη συνεισφορά ως προς αυτό και από το κράτος . Ως προς αυτό κύρια πολιτική του ΥΕΝΑΝΠ είναι 1) η

ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αναγκών της χώρας και η διασφάλιση της κοινωνικής της συνοχής , με τακτικές , επαρκείς και αξιόπιστες συνδέσεις των νησιών με την ηπειρωτική χώρα καθ όλη τη διάρκεια του έτους και 2) η δημιουργία ενός ενθαρρυντικού για επενδύσεις περιβάλλοντος με στόχο την αύξηση της προσφοράς και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους επιβάτες.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ⁷⁵⁷⁶

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3709/08 , ισχύουν τα παρακάτω :

- 1) Ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς και να επιστρέψει το εισιτήριό του πριν από την εκτέλεση του ταξιδιού του .
- 2) Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την υποχρέωση να ενημερώνει τους επιβάτες της για τις περιπτώσεις καθυστέρησης , διακοπής του δρομολογίου ή ακύρωσης του αλλά και να τους παρέχει συνδρομή , όπως κατάλυμα ή τροφοδοσία (ανάλογα με το μέγεθος της καθυστέρησης ή ακύρωσης) ή αποζημίωση ή διαδικασίες προώθησής του στον τελικό προορισμό του εξαιτίας καθυστέρησης προγραμματισμένου ταξιδιού .
- 3) Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ευθύνεται επίσης για την φύλαξη των χειραποσκευών και ανώτατων ορίων βάρους αυτών χωρίς την καταβολή ναύλου. Η εταιρία καλείται να τους αποζημιώσει σε περίπτωση που ευθύνεται για απώλεια ή καταστροφή κάποιας αποσκευής.
- 4) Ο επιβάτης έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει αντικειμενική πληροφόρηση , όταν το επιθυμεί, για την πραγματοποίηση ταξιδιού αλλά και την διαταραχή κατά τη διάρκειά του .
- 5) Ο επιβάτης έχει επίσης δικαιώματα σε περίπτωση ακύρωσης ταξιδιού λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών .
- 6) Η πλοιοκτήτρια εταιρία οφείλει επίσης να δώσει αποζημιώσεις σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμης έκδοσης εισιτηρίων , καθώς και υποχρέωσης συνδρομής στον επιβάτη μέχρι την προώθηση στον προορισμό του .

⁷⁵ Ελένη Γκαλογκίνα- Οικονόμου, Αστική ευθύνη στη Διεθνή θαλάσσια Μεταφορά επιβατών και αποσκευών σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών (1974-1976) και το Πρωτόκολλο του 2002, Εκδ. Σακκουλά, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, βλ. παντού

⁷⁶ Γιώργος Δ. Θεοχαρίδης, Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Σύγχρονα θέματα Εμπορικού Δικαίου βλ παντού

- 7) Έχει επίσης υποχρέωση στους επιβάτες σχετικά με την ευταξία και την ασφάλεια του πλοίου.
- 8) Διαδικασίες υποβολής παραπόνων και καταγγελιών επιβατών καθώς και απαιτήσεις τους .
- 9) Υποχρεώσεις και ειδικές ρυθμίσεις για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας.
- 10) Υποχρέωση ναυτικών πρακτόρων , μεταφορέων και φορέων εκμετάλλευσης λιμένων παροχής πληροφοριών για τα δικαιώματά τους.⁷⁷

⁷⁸ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, ειδικά για την Ελλάδα, χώρα παράκτια και νησιωτική, κομβική παράμετρο συνιστά ο τουριστικός λιμένας καθώς είναι τόσο ο αφετήριος όσο και ο τελικός κρίκος στην αλυσίδα της θαλάσσιας περιήγησης. Έτσι με τον νόμο 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α) «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» άρθρα 29-37 ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες.

ΟΡΙΣΜΟΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 29 του Ν.2160/1993 τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών.

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και τμήμα θάλασσας (θαλάσσια ζώνη), στο οποίο επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και η κατασκευή κάθε είδους χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για την δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη αποτελούν την ζώνη τουριστικού λιμένα.

⁷⁷ Δρ. Γεώργιος Ι. Ζέκος, Συμβάσεις μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο βλ.παντού

⁷⁸ Τουριστικό Δίκαιο Δημήτριος Μυλωνόπουλος Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011 ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ , σελ.395

⁷⁹ΖΩΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι, για την εκτέλεση των λιμενικών έργων. Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί με τροποποίηση του τυχόν υφισταμένου πεδίου ρυμοτομίας. Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα μπορεί να είναι περίφρακτη στο σύνολο της ή σε τμήμα της.

Η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί προς την ανοικτή θάλασσα σε απόσταση μεγαλύτερη των (500) πεντακοσίων μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Εάν η θαλάσσια ζώνη προ του αιγιαλού είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκταση της και πέρα από τη γραμμή των (500) πεντακοσίων μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους (10) δέκα μέτρων.

⁸⁰ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ως φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση μετά του Δημοσίου την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. (Ν.2160/1993).

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με το άρθρο 41 του νόμου 4179⁸¹ περί απλούστευσης διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ε.Ο.Τ. και λοιπές διατάξεις (ΦΕΚ 175/Α 8.8.2013) συγκροτείται δεκαμελής επιτροπή τουριστικών λιμένων. Η επιτροπή αποτελείται από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού ο οποίος ορίζεται και πρόεδρος της επιτροπής με την απόφαση συγκρότησης με αναπληρωτή τον προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Επενδύσεων και Ανάπτυξης του ίδιου ως άνω υπουργείου, τους προϊσταμένους των διευθύνσεων τουριστικών λιμένων και χωροταξικού σχεδιασμού

⁷⁹ Τουριστικό Δίκαιο Δημήτριος Μυλωνόπουλος Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011 ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ, σελ.395

⁸⁰ Τουριστικό Δίκαιο Δημήτριος Μυλωνόπουλος Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011 ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ, σελ.396

⁸¹ <http://www.seedde.gr/node/216>

του Υπουργείου Τουρισμού, τον προϊστάμενο της διεύθυνσης της Εφορίας Ενάλιων αρχαιοτήτων του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και έναν δικηγόρο τουλάχιστον παρ'Εφέταις. Οι εκπρόσωποι των Υπουργείων ορίζονται από τον οικείο Υπουργό.

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του νόμου 4179(ΦΕΚ 175 Α/8.8.2013) μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.⁸² Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να είναι κύριος, επικαρπωτής ή επιφανειούχος του παράκτιου ακινήτου, έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και να κατασκευάσει μαρίνα.

Για την χωροθέτηση και δημιουργία τουριστικού λιμένα απαιτείται να υποβληθούν στην αρμόδια δημόσια αρχή από τον ενδιαφερόμενο τα παρακάτω δικαιολογητικά :

Α) Γενικό τοπογραφικό διάγραμμα ή απόκομμα χάρτη, στο οποίο εμφανίζονται η ακριβής θέση του έργου και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής.

Β) Τοπογραφικό διάγραμμα στο οποίο εμφανίζονται η αιτούμενη ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας και η τυχόν καθορισμένη οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας.

Γ) Σχέδιο γενικής διάταξης των προτεινόμενων έργων και κατασκευών, η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, οι προτεινόμενες χρήσεις γης.

Δ) Συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο σχετικά με την περιγραφή του έργου και τη γεωγραφική του θέση και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις (π.χ. έδαφος, αέρας, θόρυβος, ανθρώπινη υγεία, αισθητική κ.τ.λ.).

Ε) Έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων, που απαιτούνται για την δημιουργία του λιμένα καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης και των βασικών έργων υποδομής για την λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτών.

ΣΤ) Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης

Ζ) Τίτλοι κυριότητας ή δικαιώματα επικαρπίας ή συμβολαιογραφικό προσύμφωνο της παράκτιας έκτασης.

⁸² Τουριστικό Δίκαιο Δημήτριος Μυλωνόπουλος Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011 ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ , σελ.398

Μέσα στην χρονική περίοδο των τεσσάρων μηνών από την υποβολή της αίτησης, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποφαινεται σχετικά με την σκοπιμότητα δημιουργίας του αιτούμενου τουριστικού λιμένα και εγκρίνει ή απορρίπτει την δημιουργία του. Σε περίπτωση απορριπτικής απόφασης της Επιτροπής, σε προθεσμία είκοσι ημερών από την κοινοποίηση της, δύναται να υποβληθεί από τον ενδιαφερόμενο αίτηση θεραπείας. Η αίτηση θεραπείας απευθύνεται στον υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού ο οποίος αποφασίζει αμετάκλητα μέσα σε δύο μήνες από την υποβολή της αίτησης θεραπείας μετά από εισήγηση της διεύθυνσης τουριστικών λιμένων. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης θεραπείας δεν επιτρέπεται η υποβολή νέας αίτησης για την δημιουργία τουριστικού λιμένα στην ίδια περιοχή πριν από την παρέλευση πενταετίας από την απόρριψη της.

83 ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Για την εξυπηρέτηση των πελατών-χρηστών ο τουριστικός λιμένας πρέπει να διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και να παρέχει εξυπηρετήσεις που είναι αναγκαίες για την εύρυθμη λειτουργία του και για την εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη και των επισκεπτών του λιμένα. Στις εγκαταστάσεις αυτές περιλαμβάνονται :

- I. Γραφεία διοίκησης, γραφείο πληροφοριών, τράπεζα, λιμεναρχείο και τελωνείο
- II. Συγκροτήματα εστιατορίων, αναψυκτηρίων και εμπορικών καταστημάτων
- III. Εγκαταστάσεις για την τεχνική εξυπηρέτηση των ελλιμενιζόμενων σκαφών (συντήρηση και επισκευή)
- IV. Σταθμός ανεφοδιασμού των σκαφών
- V. Συγκροτήματα με εγκαταστάσεις υγιεινής
- VI. Αποθηκευτικοί χώροι
- VII. Ιατρείο
- VIII. Χώροι πρόσδεσης σκαφών των δημόσιων αρχών (Λιμενικό Σώμα, Τελωνιακή Αρχή)
- IX. Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών των σκαφών αναψυχής

Επίσης ο τουριστικός λιμένας πρέπει να διαθέτει υποδομές για την παροχή στα σκάφη ύδατος και ηλεκτρικού ρεύματος, την υποδοχή και την επεξεργασία λυμάτων και την παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης. Επιπρόσθετα πρέπει να διαθέτει συστήματα ασφαλείας.

⁸³ Τουριστικό Δίκαιο Δημήτριος Μυλωνόπουλος Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011 ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ , σελ.399

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

Οι οργανισμοί κοινής ωφελείας (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε. κ.λπ.) καθώς και οι οικείοι δήμοι οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για την σύνδεση του τουριστικού λιμένα με τα δίκτυα τους. Εάν οι πιο πάνω φορείς αδυνατούν ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων υποδομής, δύναται να επιτραπεί με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη, η χρησιμοποίηση άλλων τρόπων εξυπηρέτησης του τουριστικού λιμένα (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κ.τ.λ.) (άρθρο 31 Νόμος 2160/1993)

ΝΕΟΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ αριθ.54

Ο νέος Γενικός Κανονισμός Λιμένων αριθ. 54, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1279 Β΄/20-5-2014, τροποποίησε ή συμπλήρωσε διατάξεις προγενέστερων Κανονισμών (αριθ. 02, 10, 16, 20, 38 και 50), κάποιες από τις οποίες είναι σχετικές με τις ενοικιάσεις σκαφών, ένας τομέας που διευκολύνεται πλέον περισσότερο.

Η είδηση του νέου Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθμ. 54 μάς έγινε γνωστή από ενημερωτική επιστολή του ΣΕΚΑΠΛΑΣ, στην οποία σταχυολογούνται κάποιες ενδεικτικές τροποποιήσεις που επέφερε ο νέος Κανονισμός και αφορούν την εκμίσθωση μικρών σκαφών. Πιο συγκεκριμένα, το Άρθρο 5 «Συμπλήρωση - αντικατάσταση διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθμ. 38», παράγραφος 1, κατάργησε:

Τη διάταξη που προέβλεπε πως η διάρκεια μιας εκμίσθωσης δεν μπορούσε να είναι μικρότερη από 24 ώρες, όπως και τη διάταξη που έθετε σαν όριο ηλικίας των ενοικιαζόμενων σκαφών την 15ετία.

Διαβάζοντας την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου (5) του νέου Κανονισμού, βλέπουμε πως τη βεβαίωση ότι ο εφεδρικός κινητήρας μπορεί να προσδώσει στο εκμισθούμενο σκάφος ταχύτητα τουλάχιστον 4 κόμβων με ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, μπορεί να τη δώσει και ο κατασκευαστής του σκάφους (ή εντολοδόχος του ή επαγγελματίας κατασκευαστής αναλόγου είδους σκαφών) και όχι μόνο διπλωματούχος ναυπηγός μηχανικός, όπως ίσχυε μέχρι πρότινος.

Αξίζει να σημειώσουμε πως οι νέες ρυθμίσεις είχαν αποτελέσει αντικείμενο σχετικών αιτημάτων του ΣΕΚΑΠΛΑΣ, οι απόψεις του οποίου για άλλη μια φορά εισακούστηκαν.

Συμπληρωματικές και διευκρινιστικές, διατάξεις έχουμε και για τον τομέα της εκπαίδευσης χειριστών ταχύπλων σκαφών και τις σχετικές σχολές, θέματα τα οποία ρύθμιζε ο πρόσφατος Γ.Κ.Λ. αριθμ. 50 (ΦΕΚ 1151/13-5-2013).

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε την παράγραφο 4 του άρθρου 6 του νέου Κανονισμού, που συμπληρώνει την παράγραφο 12 του άρθρου 3 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθμ. 50, ως εξής:

«Ο υποψήφιος έχει δικαίωμα επανεξέτασης όσες φορές επιθυμεί, μέχρι τη συμπλήρωση τριών (03) ετών από την ημερομηνία της πρώτης αποτυχίας του.»⁸⁴

85ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)

Το yachting είναι μία πολύ δημοφιλής δραστηριότητα όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας.

Με τον όρο yachting είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής.

Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης :

A. Πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων(μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη :

1) Τις θέσεις των ήδη χωρωθετημένων τουριστικών λιμένων, όπως αυτές αποτυπώνονται στο χάρτη χωρικής οργάνωσης Δικτύου Τουριστικών Λιμένων.

2) Την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε ζώνες ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών κ.τ.λ.

Οι ζώνες ναυσιπλοΐας αναψυχής όπως εμφανίζονται στον χάρτη οργάνωσης δικτύου τουριστικών λιμένων είναι οι εξής :

ZΩΝΗ 1: Θερμαϊκός – Βόρειες Σποράδες – Παγασητικός – Βόρειος Ευβοϊκός

ZΩΝΗ 2 : Θρακικό Πέλαγος – Βόρειο Αιγαίο

ZΩΝΗ 3 : Κεντρικό – Ανατολικό Αιγαίο

ZΩΝΗ 4 : Νοτιοανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα

ZΩΝΗ 5 : Κρήτη

ZΩΝΗ 6 : Κυκλάδες

ZΩΝΗ 7 : Νότια Πελοπόννησος

ZΩΝΗ 8 : Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός

ZΩΝΗ 9 : Ιόνιο Πέλαγος

ZΩΝΗ 9 α : Κορινθιακός

⁸⁶³⁾ Την εξασφάλιση συνθηκών ικανοποιητικής εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού των τουριστικών σκαφών μέσω ορθολογικής διασποράς τουριστικών λιμενικών υποδομών

⁸⁴ <http://www.secaplas.gr/>

⁸⁵ Πηγή : ΦΕΚ 3155/Β/12.12.2013 Άρθρο 6

⁸⁶ Πηγή : ΦΕΚ 3155/Β/12.12.2013 Άρθρο 6

με στόχο την διαμόρφωση δικτύου σε ενδεικτικές αποστάσεις τριάντα (30) ναυτικά μίλια μεταξύ μαρίνων και δεκαπέντε (15) ναυτικά μίλια μεταξύ μαρίνων και καταφυγίων.

4) Τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού όπως διαμορφώνεται στο χρόνο.

5) Τα γεωμορφολογικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τα ανεμολογικά και κυματικά στοιχεία, τις χρήσεις γης και τυχόν υφιστάμενα ειδικά καθεστώτα προστασίας των προτεινόμενων θέσεων, τα οποία λαμβάνονται υπόψη και για την επιλογή του τύπου και της κλίμακας του τουριστικού λιμένα.

Β) Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) με κύριες κατευθύνσεις :

1. Ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση αποβλήτων, τεχνική υποστήριξη κ.λπ.)

2. Σχεδιασμός, ανάπτυξη και λειτουργία, με βάση τα χαρακτηριστικά των κύριων ομάδων στόχου(τύποι σκαφών και μέγεθος, διακύμανση της εποχικότητας και διαφοροποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των επισκεπτών ανά εποχή, μακροχρόνιος ελλιμενισμός, κλπ)

3. Εφαρμογή διαδικτυακής ενημέρωσης, πληροφόρησης, κράτησης, παροχή υπηρεσιών διαδικτύου στις λιμενικές υποδομές, εφαρμογή ηλεκτρονικών έξυπνων συναλλαγών(διακίνηση εγγράφων, καταβολή τελών και άλλες χρήσεις)

4. Εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον.

Γ) Ενσωμάτωση – Ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου με στόχο την ανάπτυξη συναφών δράσεων σε θεματικές ενότητες.

Δ) Αξιοποίηση τουριστικών λιμένων που έχουν παραμείνει ημιτελείς και ολοκλήρωση των απαιτούμενων υποδομών για άμεση ένταξη τους στο υφιστάμενο δίκτυο.

Ε) Ενθάρρυνση δημιουργίας τουριστικών λιμένων με διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων.

ΣΤ) Αναβάθμιση αργούντων και σχολαζώντων κρηπιδωμάτων με προσθήκη των απαιτούμενων υποδομών και ένταξη τους στο δίκτυο τουριστικών λιμένων

Ζ) Συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις, όπως ενδεικτικά- ναυταθλητισμός, υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων ταξί, ημερόπλοια κ.τ.λ.

Η) Ανάπτυξη περιβαλλοντικών υποδομών (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.τ.λ.)

Θ) Ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

⁸⁷ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Σημαντικό κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί η κρουαζιέρα. Η κρουαζιέρα είναι μία ειδική μορφή τουρισμού όπου ο τουρίστας επιθυμεί αλλά και απολαμβάνει :

- 1) Επίσκεψη πολλών τόπων σε μικρό χρονικό διάστημα
- 2) Επαφή με εκατοντάδες ανθρώπους
- 3) Υψηλό επίπεδο υπηρεσιών
- 4) Ποικιλία παροχής υπηρεσιών

Η επιλογή λοιπόν μιας κρουαζιέρας αποτελεί την καλύτερη επιλογή για εκείνον τον τουρίστα που στοχεύει στην ξεκούραση, την χαλάρωση (σωματική και πνευματική), στο να αποβάλλει την πίεση της δουλειάς, στη σύναψη διαπροσωπικών σχέσεων και στην απόκτηση εμπειριών.

Στρατηγικές κατεύθυνσης χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης σύμφωνα με το ΦΕΚ 3155/Β/12.12.2013 :

⁸⁸Α) Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις, κατά προτεραιότητα σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.

Β) Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (ports of calls) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά προτεραιότητα οι περιοχές αυτές είναι : Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδος, Βόλος, Καβάλα, Κως, Πάτμος, Πύλος, Μύκονος, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κρήτη.

Γ) Ειδικά για την περίπτωση της Αττικής διεύρυνση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στην ευρύτερη περιοχή του φαληρικού όρμου και στο Λαύριο.

Δ) Ανάδειξη των σταθμών κρουαζιέρας σε πολυθεματικούς προορισμούς μέσω διασύνδεσης τους με τα θεματικά δίκτυα των ευρύτερων περιοχών (πολιτιστικά, θρησκευτικά, φυσιολατρικά κ.α.)

Ε) Εξασφάλιση πρόσβασης των επιβατών κρουαζιέρας στους τουριστικούς πόρους των ευρύτερων περιοχών των σταθμών (βελτίωση συγκοινωνιών, διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας μουσείων, αρχαιολογικών χώρων κ.λπ.)

ΣΤ) Πρόβλεψη διαχωρισμού λιμενικής ζώνης σε ζώνη για εξυπηρέτηση κρουαζιέρας και ζώνη εμπορικού/επιβατικού – ακτοπλοϊκού λιμένα και προσδιορισμός χρήσεων στη

⁸⁷ Πηγή : ΦΕΚ 3155/Β/12.12.2013 Άρθρο 6

⁸⁸ Πηγή : ΦΕΚ 3155/Β/12.12.2013 Άρθρο 6

λιμενική ζώνη για εξυπηρέτηση τουρισμού κρουαζιέρας με αντίστοιχες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις.

Ζ) Ανάπτυξη στις παρυφές των σταθμών κρουαζιέρας χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων.

Η) Διαχείριση των επισκεπτών κρουαζιέρας με σκοπό αφενός την βέλτιστη εξυπηρέτηση τους και αφετέρου την προστασία του προορισμού από τις ταυτόχρονες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που εξαντλούν τα όρια των διαθέσιμων υποδομών.

⁸⁹CABOTAGE

Αυτό που περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την κρουαζιέρα είναι το cabotage. Τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία δεν μπορούν να εκκινούν από ελληνικούς λιμένες ή να παραλαμβάνουν επιβάτες από ελληνικούς λιμένες με σκοπό την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου μεταξύ λιμένων ή και ακτών της ελληνικής επικράτειας.

Πιο απλά το cabotage είναι μία νομοθετική ρύθμιση που απαγορεύει σε σκάφη με ξένη σημαία να εκτελούν δρομολόγια σε ελληνικά λιμάνια και συγκεκριμένα από ένα ελληνικό λιμάνι σε άλλο. Σύμφωνα με τον νόμο 2932/2001 του ΦΕΚ 145 Α/27.6.2001 περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και συγκεκριμένα το άρθρο πρώτο περί θαλάσσιων μεταφορών από ή προς λιμένες νησιών ισχύουν τα ακόλουθα :

1) Από την 1^η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που : α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ) εκτός από την Ελβετία και β) Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με την διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969» την οποία κύρωσε ο νόμος 1373/1983 (ΦΕΚ 92 Α) εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. εκτός από την Ελβετία και φέρουν τη σημαία του.

⁸⁹ Πηγή : ΦΕΚ 145 Α/27.6.2001 Νόμος 2932/2001

2) Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθ. 3577/1992 του συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές) L 364/7-10/12.12.92

3) Κατ' εξαίρεση αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, από τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτό.

⁹⁰ΑΡΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 148 Α/ 3.9.2010 του νόμου 3872 περί εκτέλεσης περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, δηλαδή cabotage, έγινε μία προσπάθεια άρσης του. Ειδικότερα ο νόμος αυτός δίνει τη δυνατότητα σε πλοία με σημαία τρίτων χωρών να εκκινούν από ελληνικούς λιμένες ή να παραλαμβάνουν επιβάτες από ελληνικούς λιμένες κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις :

Α) Στη χώρα της σημαίας που φέρουν τα πλοία αυτά επιτρέπεται η διενέργεια αντίστοιχων πλόων από πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ε.Ο.Χ.

Β) Τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετηρίου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ' ελάχιστο 48 ώρες και η παραμονή στον αφετήριο ελληνικό λιμένα τουλάχιστον 8 ώρες.

Γ) Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ή οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται τα πλοία της παραγράφου 1, προκειμένου να εκτελέσουν τους παραπάνω πλόες, υπογράφουν προηγουμένως με το Ελληνικό Δημόσιο σύμβαση διάρκειας μέχρι τρία έτη η οποία μπορεί να παρατείνεται. Με την σύμβαση αυτή ρυθμίζονται τα εξής θέματα :

1) Η απασχόληση και ασφάλιση των ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται από τα πλοία αυτά καθώς και η παροχή οικονομικών κινήτρων για την πρόσληψη τους

2) Η διενέργεια επενδύσεων στη χώρα από τις συμβαλλόμενες εταιρείες

⁹⁰ Πηγή : ΦΕΚ 148 Α/3.9.2010 Νόμος 3872

⁹¹³⁾ Οι όροι παράτασης και πρόωρης λύσης της σύμβασης και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα

Οι ανωτέρω συμβάσεις υπογράφονται από τους συμβαλλόμενους εντός τριάντα εργάσιμων ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας που εκμεταλλεύεται το πλοίο συνοδευόμενης από τα αναγκαία δικαιολογητικά.

Δ) Στα πλοία της παραγράφου 1 εξασφαλίζεται με την σύμβαση της περίπτωσης γ ότι οι Έλληνες ναυτικοί οι οποίοι απασχολούνται σε αυτά εργάζονται με βάση τα αναγνωριζόμενα από την κείμενη ελληνική νομοθεσία προσόντα και ειδικότητες στις αντίστοιχες θέσεις. Οι συμβάσεις των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται διέπονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που ισχύουν εκάστοτε στην Ελλάδα για την ειδικότητα τους και οι εργαζόμενοι παραμένουν ασφαλισμένοι στο φορέα ασφάλισης τους με τους ίδιους όρους ασφάλισης που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία.

⁹¹ Πηγή : ΦΕΚ 148 Α/3.9.2010 Νόμος 3872

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕ ΘΕΜΑ: Ν. 4256/2014 (Α' 92)
«Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις»^{92 93}**

Στις 14 Απριλίου 2014 δημοσιεύτηκε ο Ν. 4256/2014 (Α' 92) «Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις» (στο εξής νόμος). Το Πρώτο Μέρος του νόμου (άρθρα 1-16) αναμορφώνει συνολικά το πλαίσιο δραστηριοποίησης των τουριστικών πλοίων στη χώρα μας. Ως τουριστικά πλοία νοούνται τα επαγγελματικά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια. Στο Τέταρτο Μέρος, άρθρο 42 παρ. 1 τροποποιείται το πλαίσιο διενέργειας περιηγητικών ταξιδιών (κρουαζιέρα). Με την παρούσα παρέχονται οδηγίες και διευκρινήσεις για την ομοιόμορφη εφαρμογή του νόμου από τις Λιμενικές Αρχές της χώρας.

Τα κύρια άρθρα του είναι :⁹⁴

Στο άρθρο 1 καταγράφονται όλοι οι απαραίτητοι ορισμοί , για την εύκολη εφαρμογή των διατάξεων του νόμου. Εκεί επισημαίνεται η κατάργηση της αποκλειστικής χρήσης του πλοίου αναψυχής για διενέργεια ταξιδιών αναψυχής – περιήγησης. Επομένως, είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται για εκπαίδευση ή για συμμετοχή σε αγώνες κλπ.. Διατηρείται όμως η απαγόρευση μεταφοράς προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων και η μερική ναύλωση (άρθρο 3 παρ. 2 α παρ. 4). Στο άρθρο 2 θεσμοθετείται το ηλεκτρονικό «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» το οποίο, μετά από την ολοκλήρωση και την έναρξη λειτουργίας του, θα αποτελέσει ένα ενιαίο και σύγχρονο σύστημα καταγραφής και παρακολούθησης των τουριστικών πλοίων που θα καταχωρίζονται σε αυτό. Οι κυριότερες τροποποιήσεις που επιφέρει ο νόμος είναι οι εξής:

Α. ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ⁹⁵

Τα πλοία με σημαία εκτός ΕΕ ή ΕΟΧ μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις στις οποίες η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται μεταξύ ελληνικών λιμανιών, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 3 παρ. 3 περ. α).

Τα πλοία με ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα δεν είναι υποχρεωτικό να στελεχώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα (άρθρο 8 παρ.1).

Η ελάχιστη διάρκεια της ναύλωσης είναι οκτώ (8) ώρες (άρθρο 3 παρ. 2 περ.3).

Τα ιδιωτικά πλοία είναι δυνατό να εκτελούν ναυλώσεις, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 10 παρ.4 και άρθρο 11 παρ.2).⁹⁶

⁹² <http://www.sitesap.gr/el/αρχική/10-ελληνικό-περιεχόμενο/65-ψηφίστηκε-ο-νόμος-4256-14-04-2014-φεκ-92α'-τουριστικά-πλοία-του-υπουργείου-ναυτιλίας-και-αιγαίου>

⁹³ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

⁹⁴ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

⁹⁵

http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CEcQFjAGahUKEwjDm47hs ofGAhXKvxQKHedwAll&url=http%3A%2F%2Fwww.naftemporiki.gr%2Fcmsutils%2Fdownloadpdf.aspx%3Fid%3D647142&ei=GI55VcOmDcr_UufhgZAI&usg=AFQjCNFkuEierKkE2hYRkQL6U6zRjdwexw

Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή χωρίς χρονικό περιορισμό (άρθρο 9 παρ.2).

Καταργείται η υποχρέωση θεώρησης της κατάστασης επιβαινόντων και δεν απαγορεύεται η μεταβολή της στη διάρκεια της ναύλωσης.

Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και όσα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα (άρθρο 9 παρ.3 και άρθρο 10 παρ.2). Καταργείται επίσης το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).

Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας ανέλκυσης ή καθέλκυσης (άρθρο 14 παρ. 6) και το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).

Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας και η αντίστοιχη άδεια για τα σκάφη (άρθρο 14 παρ.2).

B. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ (άρθρο 12)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση περιηγήσεων μεταξύ λιμένων, όρμων και ακτών και η παραλαβή επιβατών από πλοία που είναι αγκυροβολημένα σε λιμένα ή όρμο (παρ. 2 περ.α)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση συνδυασμένης περιήγησης με ημερόπλοιο και άλλο μέσο μεταφοράς (παρ. 3 περ. γ υποπερίπτωση γγ)

Επιτρέπεται η πραγματοποίηση περιήγησης που υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες με διανυκτέρευση των επιβατών και του πληρώματος, αν απαιτείται, στη στεριά (παρ.4)

Γ. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Καταργείται η υποχρέωση της κυκλικότητας για τα ταξίδια των οποίων η διάρκεια, από την παραλαβή του επιβάτη ως την οριστική αποβίβασή του, υπερβαίνει τις σαράντα οκτώ (48) ώρες (άρθρο 42 παρ. Β περ. γγ και παρ Γ περ. αα).

II. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Για την επαγγελματική εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής απαραίτητη προϋπόθεση είναι η προηγούμενη καταχώρισή του πλοίου στο Μητρώο του άρθρου 2 του νόμου. Η εφαρμογή του Μητρώου θα περιλαμβάνει και την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 7 παρ. 2 περ. β). ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κατά το μεταβατικό στάδιο, μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου, γίνεται ρητή πρόβλεψη των διαδικασιών των άρθρων (άρθρο 9 παρ. 4, άρθρο 12 παρ. 7, άρθρο 15).

1. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ⁹⁷

⁹⁶ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

⁹⁷ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

Δικαίωμα εκτέλεσης συμβάσεων ολικών ναυλώσεων, όταν ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια έχουν, πλέον των πλοίων αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., και τα υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., εφόσον είναι κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μέταλλο ή πλαστικό, έχουν ολικό μήκος άνω των τριάντα πέντε (35) μέτρων και μεταφορική ικανότητα άνω των δώδεκα (12) επιβατών (άρθρο 3 παρ. 3 περ. α και γ) ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Πλοία που δεν έχουν άδεια του Ν. 2743/99 σε ισχύ την 14-01-2014 ούτε προσωρινή άδεια βάσει της παραγράφου 8 του άρθρου 15 (ή δεν έχουν καταχωριστεί στο Μητρώο μετά την ολοκλήρωση και την θέση του σε λειτουργία) δεν επιτρέπεται να εκναυλώνονται, όταν ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια. Αντίθετα, δεν υπόκεινται στους ανωτέρω περιορισμούς όσα πλοία εκτελούν διεθνείς πλόες, δηλαδή α) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την αλλοδαπή ανεξάρτητα αν θα τους αποβιβάσουν ή όχι στην Ελλάδα ή β) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την Ελλάδα υπό την προϋπόθεση ότι θα τους αποβιβάσουν στην αλλοδαπή ή γ) διέρχονται από την Ελλάδα, έχοντας παραλάβει τους επιβάτες τους από την αλλοδαπή και με σκοπό να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους (αποβίβαση) στην αλλοδαπή. ⁹⁸

2. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Όσον αφορά στη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, σημειώνουμε ιδιαίτερα τα εξής:

α) Η διάρκεια της σύμβασης ολικής ναύλωσης δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 8 ώρες. Η έναρξη και η λήξη της, προκύπτει από το ναυλοσύμφωνο βάσει του τόπου και του χρόνου παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου. Επισημαίνεται ότι καταργείται η αποκλειστική χρήση του πλοίου αναψυχής για τη διενέργεια ταξιδιών αναψυχής – περιήγησης, κατά συνέπεια μπορεί να χρησιμοποιείται για εκπαίδευση ή για συμμετοχή σε αγώνες ή για επαγγελματικές φωτογραφήσεις κλπ., όμως διατηρείται η απαγόρευση μεταφοράς προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων καθώς και η απαγόρευση της μερικής ναύλωσης (άρθρο 3 παρ. 2 α παρ. 4). ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Επιτρέπεται να πραγματοποιούνται δύο συμβάσεις ολικής ναύλωσης εντός του ίδιου εικοσιτετραώρου (από 00.00 έως 23.59 της ίδιας ημέρας), οι οποίες θα λογίζονται ως μία ημέρα ναύλωσης. Για το σκοπό αυτό, η Λιμενική Αρχή θα πραγματοποιεί σχετική εγγραφή στο Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. του πλοίου στο πεδίο ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. β) Δικαίωμα εκναύλωσης των πλοίων αναψυχής έχουν, πλέον των πλοιοκτητών, των εφοπλιστών, των ναυλομεσιτών και των τουριστικών γραφείων, και οι ναυτικοί πράκτορες. γ)

⁹⁸ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

Διατηρείται η υποχρέωση συμπλήρωσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 και ρυθμίζεται η διαδικασία υπολογισμού τους σε περίπτωση παροπλισμού του πλοίου (άρθρο 5). δ) Καθορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται, ως προς τον υπολογισμό των ελάχιστων ημερών ναύλωσης, σε περίπτωση κατάσχεσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (άρθρο 6). Σε αυτή την περίπτωση, οι ενδιαφερόμενοι και οι Λιμενικές Αρχές θα πρέπει να ενημερώνουν άμεσα και εγγράφως την Υπηρεσία μας για την απαγόρευση απόπλου που έχει επιβληθεί στο πλοίο εξαιτίας της κατάσχεσης. Μέχρι την ολοκλήρωση και την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, οι Λιμενικές Αρχές γνωστοποιούν στην Υπηρεσία μας την ημερομηνία επιβολής και άρσης της κατάσχεσης, σύμφωνα με παρ. 3 του άρθρου 6.⁹⁹ ε) Επιτρέπεται να εκναυλώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου, με σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης και τα επιβατηγά τουριστικά πλοία υπό ελληνική σημαία ή σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. μεταφορικής ικανότητας έως και ενενήντα εννέα (99) επιβατών (άρθρο 9 παρ. 5). στ) Ειδικές Ρυθμίσεις: - Τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής επιτρέπεται να αποπλεύσουν άνευ επιβατών, χωρίς να απαιτούνται επιπλέον διατυπώσεις. Εξαιρείται η περίπτωση βλάβης (άρθρο 9 παρ. 1). - Επιτρέπεται η ιδιοχρησιμοποίηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, όταν αυτό δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης, χωρίς περιορισμούς και με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή του (άρθρο 9 παρ. 2).¹⁰⁰

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η ιδιοχρησιμοποίηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή δεν απαιτείται να σημειώνεται στο Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. Αν όμως γίνεται μεταφορά του πλοίου χωρίς να επιβαίνει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, θα συνεχίσει να σφραγίζεται το Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. όπως γίνεται και σήμερα.

3. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ

Η στελέχωση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής ρυθμίζεται στο άρθρο 8. Εφιστούμε την προσοχή σας στα εξής: Τα πλοία αναψυχής ολικού μήκους έως και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα: α) επιτρέπεται να εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα β) επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα το οποίο υποχρεωτικά ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ. (με κατάσταση), χωρίς να υποχρεούνται να τηρούν οποιαδήποτε οργανική σύνθεση πληρώματος και να ανοίγουν ναυτολόγιο γ) σε κάθε περίπτωση πρόσληψης απογεγραμμένου ναυτικού, αυτός θα είναι ασφαλισμένος στο Ν.Α.Τ. με κατάσταση, αν δεν τηρείται ναυτολόγιο. δ) οι μη απογεγραμμένοι ναυτικοί θα εξακολουθούν να ασφαρίζονται, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 16 του ν. 3232/2004 (Α' 48) και υποχρεούνται στην έκδοση νόμιμου παραστατικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις Τα πλοία αναψυχής ολικού μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων

⁹⁹ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹⁰⁰ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

(24) μέτρων: α) έχουν υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης πληρώματος β) για τη στελέχωση πλοίων που δεν φέρουν την ελληνική σημαία και υπάγονται στις διατάξεις της περίπτωσης α της παραγράφου 3 του άρθρου 3, εφόσον έχουν ολική χωρητικότητα κάτω των 650 gt, εφαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία, μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

4. ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΠΛΟΥ – ΔΗΛΩΣΗ ΚΑΤΑΠΛΟΥ

Πλοία αναψυχής που εκναυλώνονται χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα: - δεν απαιτείται η λήψη άδειας απόπλου ή η δήλωση κατάπλου σε οποιοδήποτε λιμάνι της ημεδαπής. Πλοία αναψυχής που εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα: - απαιτείται μόνο η λήψη άδειας απόπλου, εφόσον η ναύλωση αρχίζει από ελληνικό λιμάνι. Η λήψη της άδειας απόπλου επιτρέπεται να γίνει μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από την έναρξή της ναύλωσης. Για τη λήψη άδειας απόπλου προσκομίζεται η κατάσταση επιβαινόντων, η οποία δεν απαιτείται να θεωρηθεί.¹⁰¹

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα ανωτέρω ισχύουν υπό την επιφύλαξη των περιπτώσεων γ και δ της παρ. 3 του άρθρου 9 του νόμου και της ισχύουσας εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας για τη διέλευση των συνόρων.

5. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ (ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ)¹⁰²

Κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, τα πλοία αναψυχής υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με αντίγραφα των αντίστοιχων ναυλοσυμφώνων και με καταστάσεις επιβαινόντων, τα οποία δεν απαιτείται να είναι θεωρημένα από Λιμενική Αρχή (άρθρο 7 παρ. 1). Κάθε μεταβολή ως προς τους επιβαίνοντες πρέπει να σημειώνεται στην κατάσταση επιβαινόντων, δεν απαιτείται όμως να δηλώνεται στη Λιμενική Αρχή, ούτε να θεωρείται η κατάσταση επιβαινόντων.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Μέχρι την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 7 παρ. 2 β), για ναυλώσεις που αρχίζουν από ελληνικό λιμάνι, απαιτείται η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου (όχι της κατάστασης επιβαινόντων), ανεξάρτητα αν το πλοίο αναψυχής εκναυλώνεται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Το ναυλοσύμφωνο θεωρείται από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή και αποστέλλεται άμεσα, μέσω φαξ ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, στην Λιμενική Αρχή στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας βρίσκεται ο λιμένας έναρξης της ναύλωσης. Η θεώρηση του ναυλοσυμφώνου διενεργείται μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες ή εβδομήντα δύο (72) ώρες, αν μεσολαβεί Σαββατοκύριακο ή επίσημη αργία, πριν από την έναρξη της ναύλωσης με ευθύνη των προσώπων που αναφέρονται στη παράγραφο 4 του άρθρου 9. Για την θεώρηση δεν απαιτείται η προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων. Σε

¹⁰¹ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

¹⁰² <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

περίπτωση που η ναύλωση αρχίζει στην αλλοδαπή, το ναυλοσύμφωνο θεωρείται από τη Λιμενική Αρχή του πρώτου ελληνικού λιμένα κατάπλου του πλοίου. Τα ναυλοσύμφωνα που έχουν πραγματοποιηθεί εξ ολοκλήρου στην αλλοδαπή θεωρούνται σε οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή και καταχωρίζονται από αυτή στο Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. (στην πρώτη διαθέσιμη θυρίδα, ανεξάρτητα αν προηγούνται ημερολογιακά της τελευταίας καταχώρισης), μέχρι το τέλος του έτους που αφορούν.

103

Μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου διατηρείται σε ισχύ η και η απόφαση με αριθμό 3342/3/2003/16-07-2003 (Β' 1111/2003) σχετικά με την οποία διευκρινίζονται τα εξής: α) η χορήγηση νέου Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. λόγω συμπλήρωσης των θυρίδων μπορεί να γίνει από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή και β) τα αναφερόμενα στις παραγράφους Β και 7 στο τμήμα «Οδηγίες» του Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. αφορούν στις περιπτώσεις στις οποίες προβλέπεται η λήψη άδειας απόπλου (άρθρο 9 παρ. 3 περ. β και γ) και στις περιπτώσεις μεταφοράς του πλοίου αναψυχής εφόσον δεν επιβαίνει σε αυτό ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής.

7. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι κυρώσεις για την εκναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά παράβαση των διατάξεων του νόμου προβλέπονται στο άρθρο 13. Σημειώνουμε ότι τα πρόστιμα επιβάλλονται με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, ενώ προβλέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης επιβολής προστίμου. ¹⁰⁴

8. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Α. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΔΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 2743/99 ¹⁰⁵

Για το διάστημα που θα μεσολάβησει μέχρι να αρχίσει να λειτουργεί το Μητρώο και να υποβληθούν οι αιτήσεις καταχώρισης σε αυτό, παρατείνεται η ισχύς των αδειών του Ν. 2743/99, για τις οποίες, κατά την έναρξη ισχύος του νόμου, δεν έχει συμπληρωθεί πενταετία από την έκδοση ή την τελευταία θεώρηση ή η τρίμηνη προθεσμία για την εκπρόθεσμη θεώρησή τους. ΣΗΜΕΙΩΣΗ Α: Οι Λιμενικές Αρχές δεν θα προβαίνουν στη θεώρηση του ναυλοσυμφώνου και του Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. αν διαπιστώσουν ότι η ισχύς της άδειας του Ν. 2743/99 έχει λήξει πριν από την 14-01-2014 Σε αυτή την περίπτωση θα ενημερώνουν άμεσα την Υπηρεσία μας, αποστέλλοντας φωτοτυπία της άδειας του Ν. 2743/99, προκειμένου να προβούμε στην έκδοση της διαπιστωτικής πράξης αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της. Παράλληλα, θα ενημερώνουν τον πλοιοκτήτη ή

¹⁰³ <http://www.sitesap.gr/el/αρχική/10-ελληνικό-περιεχόμενο/65-ψηφίστηκε-ο-νόμος-4256-14-04-2014-φεκ-92α'-τουριστικά-πλοία-του-υπουργείου-ναυτιλίας-και-αιγαίου>

¹⁰⁴ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

¹⁰⁵ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

εφοπλιστή ότι για τη συνέχιση της εκμετάλλευσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής θα πρέπει αυτό να εφοδιαστεί προσωρινά με νέα άδεια από την Υπηρεσία μας, σύμφωνα με τις διατάξεις τις παραγράφου 8 του άρθρου 15. ΣΗΜΕΙΩΣΗ Β: Αν έχει αλλάξει η πλοιοκτησία ή ο εφοπλισμός ή έχουν μεταβληθεί τα στοιχεία του πλοίου που αναγράφονται στην άδεια του Ν. 2743/99 που είναι σε ισχύ (της οποίας δηλαδή η ισχύς δεν είχε παύσει την 14-01-2014), και έχει παρέλθει η προθεσμία των τριάντα (30) ημερών (που όριζε ο Ν.2743/99) πριν την 14-04-2014 (έναρξη ισχύος του νόμου), χωρίς αντίστοιχη σημείωση στο σώμα της αδείας, οι Λιμενικές Αρχές δεν θα προβαίνουν στη θεώρηση του ναυλοσυμφώνου και του Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. Σε αυτή την περίπτωση θα ενημερώνουν άμεσα την Υπηρεσία μας, αποστέλλοντας φωτοτυπία της άδειας του Ν. 2743/99, προκειμένου να προβούμε στην έκδοση της διαπιστωτικής πράξης αυτοδίκαιης παύσης της ισχύος της. Παράλληλα, θα ενημερώνουν τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου ότι για τη συνέχιση της εκμετάλλευσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής θα πρέπει αυτό να εφοδιαστεί προσωρινά με νέα άδεια από την Υπηρεσία μας, σύμφωνα με τις διατάξεις τις παραγράφου 8 του άρθρου 15. Αν η μεταβολή έχει επέλθει πριν την έναρξη ισχύος του νόμου αλλά δεν έχει παρέλθει η ανωτέρω προθεσμία ή αν η μεταβολή επέλθει μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, η Λιμενική Αρχή α) θα θεωρεί το ναυλοσύμφωνο και το Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α. και β) θα ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο να προσέλθει στην Υπηρεσία μας μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία της μεταβολής, για να γίνει η σχετική σημείωση στο σώμα της αδείας, ¹⁰⁶προσκομίζοντας την άδεια και ευκρινή φωτοαντίγραφα των πρωτοτύπων δικαιολογητικών από τα οποία προκύπτει η μεταβολή.

Β. ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΔΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 2743/99 Μέχρι την ολοκλήρωση και την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, τα πλοία αναψυχής που δεν έχουν εφοδιαστεί με άδεια του Ν. 2743/99 ή που η ισχύς της έχει παύσει πριν την 14-01-2014, προκειμένου να δραστηριοποιηθούν επαγγελματικά, εφοδιάζονται προσωρινά με άδεια από την Υπηρεσία μας (άρθρο 15 παρ. 8). Η άδεια ισχύει έως την ημερομηνία υποβολής αίτησης καταχώρισης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής στο Μητρώο, φυλάσσεται στο πλοίο και επιδεικνύεται στις αρμόδιες Αρχές όποτε ζητηθεί. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Σε περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού ή μεταβολής των στοιχείων του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής που αναγράφονται στην άδεια, η Λιμενική Αρχή πρέπει να ενημερώσει τον ενδιαφερόμενο να προσκομίσει στην Υπηρεσία μας, μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών, την άδεια και ευκρινή αντίγραφα των πρωτοτύπων δικαιολογητικών από τα οποία αποδεικνύεται η μεταβολή, για να σημειωθεί στο σώμα

¹⁰⁶ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

της αδείας. Διαφορετικά η άδεια παύει αυτοδίκαια να ισχύει (μετά από την παρέλευση των 60 ημερών).

III. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής θα εγγράφονται στο Μητρώο του άρθρου 2, μετά την ολοκλήρωση και τη θέση του σε λειτουργία.

1. ΔΕΛΤΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΔΕ.Κ.Π.Α.)¹⁰⁷

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του νόμου, τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία ή σημαία των άλλων κρατών – μελών της Ε.Ε. εφοδιάζονται με ΔΕ.Κ.Π.Α. Σημειώνουμε ιδιαίτερα: - Με ΔΕ.Κ.Π.Α. εφοδιάζονται τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, όπως αυτά ορίζονται στις διατάξεις της περίπτωσης α της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του νόμου, δηλαδή κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής και το οποίο δεν είναι επαγγελματικό. - Το ΔΕ.Κ.Π.Α. χορηγείται από οποιαδήποτε Λιμενική Αρχή, ανεξαρτήτως του τόπου ελλιμενισμού του πλοίου ή από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα στον οποίο καταπλέει το πλοίο αναψυχής κατά την είσοδό του στην Ελλάδα. - Το ΔΕ.Κ.Π.Α. είναι αορίστου ισχύος και υπόκειται σε ετήσια θεώρηση από τη Λιμενική Αρχή. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Όσα ΔΕ.Κ.Π.Α. έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του νόμου, θα πρέπει να θεωρηθούν το αργότερο μέχρι την 13-04-2015. Όσα ΔΕ.Κ.Π.Α. εκδοθούν μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, θα πρέπει να θεωρηθούν το αργότερο μέχρι να συμπληρωθεί ένα έτος από τη χορήγησή τους. - Μέχρι την έκδοση της προβλεπόμενης στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 7 του άρθρου δέκατου τρίτου του Ν. 4211/2013 (Α' 256) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου, την έκδοση ή τη θεώρηση του ΔΕ.Κ.Π.Α. δεν κωλύει η έλλειψη του αποδεικτικού πληρωμής του ΤΠΠ.

2. ΔΕΛΤΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (TRANSIT LOG)

Η υποχρέωση εφοδιασμού με TRANSIT LOG διατηρείται (παρ. 3 του άρθρου 10).

3. ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΠΛΟΥ – ΔΗΛΩΣΗ ΚΑΤΑΠΛΟΥ¹⁰⁸

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής απαλλάσσονται από την υποχρέωση να λαμβάνουν άδεια απόπλου ή να δηλώνουν αντίστοιχα κατάπλου, υπό την επιφύλαξη των περιπτώσεων γ και δ της παρ. 3 του άρθρου 9 και της ισχύουσας εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας για τη διέλευση των συνόρων.

4. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΝΑΨΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα, παρέχεται το δικαίωμα να εκναυλώνονται (άρθρο 10 παρ. 4 α).

¹⁰⁷ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹⁰⁸ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

Για το σκοπό αυτό τα ελληνικά ιδιωτικά πλοία αναψυχής θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.). Αν τα πλοία είναι υπό ξένη σημαία, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το προβλεπόμενο από τη σημαία τους (για την κατηγορία τους) πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ. Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, θα πρέπει να είναι εφορδιασμένα και με τα λοιπά προβλεπόμενα (από τη σημαία τους) για την κατηγορία τους πιστοποιητικά σε ισχύ. Μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου, τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που πρόκειται να συνάψουν συμβάσεις ολικής ναύλωσης θα ακολουθήσουν τη διαδικασία που θα καθορίσει η Υπηρεσία μας, για την οποία θα ενημερωθείτε. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που εκναυλώνονται δεν έχουν υποχρέωση εκτέλεσης ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, ούτε απολαμβάνουν ελαφρύνσεων και απαλλαγών (πχ στα καύσιμα). Οι λοιποί όροι και προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες θα εκναυλώνονται είναι αντίστοιχες με αυτές των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Εφαρμογή έχουν οι διατάξεις: - της περίπτωσης δ της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του νόμου, δηλαδή ο ορισμός του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και τα στοιχεία του πλοίου που προκύπτουν από αυτόν. - του άρθρου 3 του νόμου, που προσδιορίζει τη σύναψη σύμβασης μόνο για την ολική ναύλωση του πλοίου, την ελάχιστη διάρκεια της ολικής ναύλωσης και τον τρόπο υπολογισμού της, τα πλοία που έχουν δικαίωμα να συνάπτουν τις εν λόγω συμβάσεις εντός της ελληνικής¹⁰⁹ επικράτειας και τα πρόσωπα που μπορούν να εκναυλώνουν τα πλοία αναψυχής. Σημεία των διατάξεων αυτών επισημάνθηκαν στην περίπτωση 2.

5. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής δεν έχουν υποχρέωση οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Σε περίπτωση πρόσληψης ναυτικού ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ, δεν γεννάται η υποχρέωση συμπλήρωσης οργανικής σύνθεσης αλλά ούτε η υποχρέωση ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. άλλου πλην του προσληφθέντος.

6. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Όπως στην περίπτωση 7. ΚΥΡΩΣΕΙΣ του Κεφαλαίου ΙΙ. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ της παρούσας.

ΙV. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

Με το άρθρο 12 του νόμου καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δραστηριοποίηση των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων.

¹⁰⁹ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται ενιαία η πραγματοποίηση ημερήσιων περιηγητικών πλόων του Π.Δ. 122/95 (το οποίο καταργείται) και η διενέργεια θαλασσίων εκδρομών ή θαλάσσιου λουτρού που εκτελούνταν σύμφωνα με το άρθρο 14 του Ν. 2743/99 (το οποίο καταργείται), υπό τον όρο «ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι» (στο εξής ταξίδι), ο σκοπός του οποίου περιγράφεται στην περίπτωση β της¹¹⁰ παραγράφου 2. Τα πλοία που εντάσσονται στις διατάξεις του άρθρου 12 αποτελούν πλέον τα «επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια». ¹¹¹

1. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ¹¹²

Για να δραστηριοποιηθεί το επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο, πέραν της καταχώρισής του στο Μητρώο μετά την έναρξη της λειτουργίας του, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή νόμιμα εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση στην Λιμενική Αρχή, στην δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται το σημείο εκκίνησης του ταξιδιού. Με τη δήλωση γνωστοποιείται η περιοχή στην οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθεί, σύμφωνα με το ισχύον Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων. Σε περίπτωση τροποποίησης απαιτείται νέα υπεύθυνη δήλωση.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η Λιμενική Αρχή ελέγχει αν το πλοίο επιτρέπεται να εκτελέσει ταξίδι στην δηλωθείσα περιοχή, σύμφωνα με το Π.Γ.Ε. ή το Π.Α. ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων που της επιδεικνύει ο ενδιαφερόμενος. Η υπεύθυνη δήλωση και, μέχρι την έναρξη της λειτουργίας του Μητρώου, ευκρινές φωτοαντίγραφο του Π.Γ.Ε. ή του Π.Α. ή της Άδειας Εκτέλεσης Πλόων φυλάσσονται στην Λιμενική Αρχή.

2. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Δικαίωμα εκτέλεσης ημερήσιων θαλάσσιων ταξιδιών έχουν τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια σημαίας ελληνικής ή άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ.

3. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΟ ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΑΞΙΔΙ

Α. ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ¹¹³

Τα κύρια σημεία τους είναι : α) Το ταξίδι διενεργείται μέσα σε χρονικό διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, από την έναρξή του και επιτρέπεται να πραγματοποιείται μεταξύ λιμένων, ακτών και όρμων της ελληνικής επικράτειας, με δυνατότητα προέκτασής του στην αλλοδαπή. Το πρόγραμμα του περιηγητικού ταξιδιού περιλαμβάνει τουριστικές δραστηριότητες στους λιμένες ή όρμους ή ακτές και θα πρέπει να έχει δημοσιοποιηθεί εκ των προτέρων. β) Απαραίτητη προϋπόθεση του ταξιδιού είναι η επιστροφή του

¹¹⁰ <http://www.sitesap.gr/el/αρχική/10-ελληνικό-περιεχόμενο/65-ψηφίστηκε-ο-νόμος-4256-14-04-2014-φεκ-92α'-τουριστικά-πλοία-του-υπουργείου-ναυτιλίας-και-αιγαίου>

¹¹¹ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹¹² <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

¹¹³ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

πλοίου και του επιβάτη στο σημείο από το οποίο ξεκίνησαν, δηλαδή η διενέργεια κυκλικού ταξιδιού με την αποβίβαση των επιβατών στο σημείο επιβίβασής τους. γ) Επιτρέπεται η απο-επιβίβαση των επιβατών απευθείας από πλοίο που είναι αγκυροβολημένο σε λιμένα ή όρμο. δ) Το εισιτήριο που εκδίδεται για το ταξίδι είναι ενιαίο, δηλαδή καλύπτει το σύνολο του ταξιδιού από την παραλαβή (αρχική επιβίβαση) έως και την τελική αποβίβαση των επιβατών. Μπορεί να είναι ατομικό ή ομαδικό στην περίπτωση που εκδίδεται για να καλύψει ομάδα (group) επιβατών. Συνοδεύεται από ονομαστική κατάσταση επιβατών στις περιπτώσεις που προβλέπεται από τη νομοθεσία (Π.Δ. 23/1999 όπως ισχύει).

B. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ¹¹⁴

α) Αν το ταξίδι εκκινεί από λιμένα και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα ενδιάμεσο λιμένα, ο επιβάτης ακολουθεί το πλοίο σε όλο το ταξίδι. Μπορεί να αποβιβάζεται προσωρινά στην ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του πλοίου σε κάθε λιμένα ή όρμο ή ακτή.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Στην περίπτωση των θαλάσσιων εκδρομών – λουτρών που διενεργούνται από λιμένα προς όρμο ή ακτή, χωρίς να μεσολαβεί προσέγγιση σε άλλο λιμένα, δεν απαγορεύεται η αναχώρηση του ημερόπλοιου μετά από την αποβίβαση των επιβατών στον όρμο ή την ακτή. Σε κάθε περίπτωση εξακολουθεί να ισχύει η υποχρέωση επιστροφής των επιβατών στο σημείο από το οποίο ξεκίνησαν (κυκλικό ταξίδι). β) Απαγορεύεται η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση επιβατών στους ενδιάμεσους λιμένες. Παρέκκλιση επιτρέπεται μόνο αν επιβάλλεται για λόγους ασφάλειας ή απρόβλεπτων συμβάντων.

Γ. ΚΑΤ' ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Με την περίπτωση γ της παραγράφου 3 προβλέπονται δυνατότητες παρέκκλισης από τους παραπάνω όρους διενέργειας του ταξιδιού. Απαιτείται η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή νόμιμα εξουσιοδοτημένου πρόσωπου, υπό την προϋπόθεση της έλλειψης ή ανεπάρκειας και ιδιομορφίας των υφιστάμενων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων και συνθηκών, προκειμένου να επιτραπεί: α) η παραλαβή επιβατών από ενδιάμεσους λιμένες του ταξιδιού, υπό την διατήρηση του όρου της διενέργειας κυκλικού ταξιδιού. β) η αποβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσους ελληνικούς λιμένες, χωρίς την υποχρέωση να ακολουθούν το πλοίο αλλά υπό τον όρο της επιστροφής τους στο σημείο επιβίβασής τους κατά την ίδια ή διαφορετική ημερομηνία. Σε αυτή την περίπτωση το ταξίδι θα πρέπει να αποτελεί μέρος του ίδιου συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο). γ) η εκτέλεση ταξιδιού, το οποίο περιλαμβάνει συνδυασμό επαγγελματικού τουριστικού

¹¹⁴ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

ημερόπλοιου και άλλων μέσων μεταφοράς, εφόσον ο συνδυασμός αυτός συμπεριλαμβάνεται στο ίδιο σύνολο τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο) και υπό τη διατήρηση της συνολικής χρονικής διάρκειας του ταξιδιού (έως εικοσιτέσσερις (24) ώρες). Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση αυτή δε διατηρείται ο όρος της κυκλικότητας του ταξιδιού. Για το λόγο αυτό η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου αφορά μόνο στο θαλάσσιο σκέλος του.¹¹⁵

Όπου στις ανωτέρω περιπτώσεις προβλέπεται σύνολο τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο), διευκρινίζουμε ότι αυτό παρέχεται από τουριστικά γραφεία και όχι από τον εκμεταλλευτή του ημερόπλοιου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Σε περίπτωση που οι παραπάνω αιτήσεις κατατίθενται στις Λιμενικές Αρχές, θα αποστέλλονται στην Υπηρεσία μας, με κοινοποίηση στο πρώτο τμήμα της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών και συνημμένες α) τις απόψεις τους για την¹¹⁶πραγματοποίηση των αιτηθέντων ταξιδιών, αφού διερευνηθεί η έλλειψη ή η ανεπάρκεια και ιδιομορφία των υφιστάμενων συγκοινωνιακών εξυπηρετήσεων και β) τα συνυποβαλλόμενα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει ότι πρόκειται για πακέτο, όπου αυτό απαιτείται.

Δ. ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

Με την παράγραφο 4 του άρθρου 12 παρέχεται η δυνατότητα στα ημερόπλοια να εκτελούν ταξίδι το οποίο περιλαμβάνει τη διανυκτέρευση των επιβατών σε κατάλυμα της ξηράς, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: α) το ταξίδι διαρκεί περισσότερο από εικοσιτέσσερις (24) ώρες και αποτελεί μέρος του ίδιου συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο). β) το ταξίδι είναι κυκλικό γ) το ημερόπλοιο υποχρεωτικά παραμένει αγκυροβολημένο, κατά τη διάρκεια της διανυκτέρευσης των επιβατών στη ξηρά δ) αν το πλοίο δεν διαθέτει χώρους ενδιαίτησης για το πλήρωμα, προβλέπεται ρητά η διασφάλιση κατάλληλου καταλύματος με τη μεταξύ του πληρώματος και του πλοιοκτήτη καταρτιζόμενη σύμβαση .

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η Λιμενική Αρχή στην οποία υποβάλλεται η δήλωση της περίπτωσης δ της παραγράφου 2 για την διενέργεια του ταξιδιού της παρούσας παραγράφου, ζητάει τη σύμφωνη έγγραφη γνώμη των Λιμενικών Αρχών στην περιοχή δικαιοδοσίας των οποίων θα διανυκτερεύσουν πλοίο και επιβάτες. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, αυτή θα πρέπει να είναι τεκμηριωμένη προκειμένου η Λιμενική Αρχή να ενημερώσει τον ενδιαφερόμενο.

4. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

¹¹⁵ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹¹⁶ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

Οι διατάξεις της παραγράφου 5 έχουν σκοπό την διασφάλιση της τάξης, της ευρυθμίας και της ασφάλειας στους χώρους όπου παραβάλλουν ή αγκυροβολούν τα ημερόπλοια.

5. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ

Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια υπό ελληνική σημαία στελεχώνονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τα επιβατηγά τουριστικά πλοία. Τα θέματα σχετικά με τη στελέχωση των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων υπό σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., εφόσον έχουν χωρητικότητα κάτω των 650 gt, ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας, μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

6. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Στους παραβάτες των διατάξεων του άρθρου 12, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973 Α' 261) όπως ισχύει, ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ή αστικές ευθύνες.

7. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Μέχρι την ολοκλήρωση και τη θέση σε λειτουργία του Μητρώου του άρθρου 2, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή ο ιδιοκτήτης του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου αναγράφει στην υπεύθυνη δήλωση της περίπτωσης δ της παραγράφου 2, ότι πρόκειται να δραστηριοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 4256/2014 (Α' 92) καταθέτει ευκρινή αντίγραφα α) του πρωτότυπου Εγγράφου Εθνικότητας του πλοίου και του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή της Άδειας Εκτέλεσης Πλόων και β) βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης. Τα ανωτέρω απαιτούνται μόνο την πρώτη φορά που ο ενδιαφερόμενος καταθέτει την υπεύθυνη δήλωση και αντίγραφα τους αποστέλλονται στην Υπηρεσία μας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Περιηγητικά ταξίδια για τα οποία έχει ήδη χορηγηθεί κατ' εξαίρεση έγκριση για την εκτέλεσή τους για την τρέχουσα θερινή περίοδο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 122/95 (Α' 75), συνεχίζουν να εκτελούνται εφόσον δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις του νόμου.

V. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

Παρακαλούμε για τη μελέτη του άρθρου 14, το οποίο ρυθμίζει θέματα που αφορούν, μεταξύ άλλων: α) την κατάργηση της ερασιτεχνικής άδειας αλιείας β) την πραγματοποίηση ερασιτεχνικών καταδύσεων από τους επιβάτες των πλοίων αναψυχής, για την αναψυχή τους γ) την ασφάλιση των πλοίων αναψυχής, των επιβατηγών πλοίων και των μικρών σκαφών του πρώτου μέρους του νόμου καθώς και των μικρών σκαφών ή άλλων θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Εφόσον, κατά το άρθρο 14 παρ 4(α)(αα), συγκεκριμένο πλοίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΠΔ 6/12 (Α'7), σχετική τυγχάνει η ΑΦ 654.5-1/2012 ΑΣ 2367 από 23.8.2012 Εγκύκλιος ΥΝΑ/ΔΕΛΕΠ-

ΔΝΠΑ. Στην περίπτωση πλοίου που εμπίπτει στην περ. του άρθρου 14(4) και εφαρμόζεται ως προς αυτό ο Κανονισμός 392/2009 και ο Ν.4195/2013 (Α' 211), σχετική τυγχάνει η ΑΠ 3139.Α.7/415/19.12.2012 Εγκύκλιος ΔΝΠΑ-ΔΘΣΚΕΕΠ/ΔΕΠ-ΔΚΕΟ.¹¹⁷

δ) την ανέλκυση ή τη καθέλκυση πλοίων αναψυχής χωρίς να απαιτείται αντίστοιχη άδεια της Λιμενικής Αρχής.

VI. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ (ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ)¹¹⁸

Τα οριζόμενα στην περίπτωση Α της παραγράφου 1 του άρθρου 42 αφορούν σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, που διενεργούν περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες).

Ιδιαίτερα σημειώνουμε τα παρακάτω: α) Ο ορισμός των περιηγητικών ταξιδιών παρέχεται στην περίπτωση αα της παραγράφου Α. β) Το εισιτήριο είναι ενιαίο για το σύνολο του ταξιδιού από την παραλαβή (αρχική επιβίβαση) έως και την τελική αποβίβαση των επιβατών. γ) Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ο επιβάτης δεν μπορεί να διακόψει το ταξίδι του και υποχρεούται να ακολουθεί το πλοίο. Μπορεί να αποβιβάζεται από αυτό και να παραμένει στη ξηρά για όσο διάστημα διαρκεί η παραμονή του πλοίου σε κάθε λιμένα. Παρέκκλιση προβλέπεται μόνο για λόγους ασφάλειας ή απρόβλεπτων συμβάντων.

1. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ Ή ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑ ΑΛΛΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ Ε.Ε. Ή ΤΟΥ Ε.Ο.Χ.

Με την περίπτωση Β της παραγράφου 1 του άρθρου 42 του νόμου ρυθμίζεται η εκτέλεση περιηγητικών ταξιδιών (κρουαζιέρας) από πλοία υπό ελληνική σημαία ή υπό σημαία άλλου κράτους – μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ όταν ο λιμένας αρχικής επιβίβασης και τελικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός, ανεξάρτητα από το αν το ταξίδι περιλαμβάνει και λιμάνια της αλλοδαπής .

Α. ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

α) Όταν η διάρκεια ταξιδιού από το λιμένα παραλαβής των επιβατών έως και το λιμένα τελικής αποβίβασής τους είναι έως σαράντα οκτώ (48) ώρες: - Απαραίτητος όρος είναι η τελική αποβίβαση των επιβατών στο λιμένα από τον οποίο αρχικά επιβιβάσθηκαν (κυκλικό ταξίδι). Εφαρμόζονται οι διατάξεις των περιπτώσεων β

και γ υπό στοιχεία αα και ββ της παραγράφου 31 του άρθρου 12, σημεία των οποίων επισημάνθηκαν στις υποπεριπτώσεις Β και Γ της περίπτωσης 3 του κεφαλαίου IV.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ της παρούσας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι Λιμενικές Αρχές να επικεντρώνουν την προσοχή τους στο θέμα της αποβίβασης επιβατών ελέγχοντας αν οι οριστικά αποβιβαζόμενοι επιβάτες είχαν επιβιβαστεί αρχικά στο πλοίο από άλλο ελληνικό λιμάνι.

¹¹⁷ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹¹⁸ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

β) Όταν η διάρκεια ταξιδιού από το λιμένα παραλαβής των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασής τους είναι άνω των σαράντα οκτώ (48) ωρών, επιτρέπεται η αποβίβαση επιβατών σε λιμένα διαφορετικό από αυτόν στον οποίο επιβιβάσθηκαν. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Σε αυτή την περίπτωση καταργείται η κυκλικότητα, δηλαδή η υποχρέωση αποβίβασης του επιβάτη στο λιμάνι από το οποίο αρχικά επιβιβάσθηκε. Κατά την αποβίβαση των επιβατών σε λιμάνι διαφορετικό από αυτό της επιβίβασης ¹¹⁹τους, οι Λιμενικές Αρχές να ελέγχουν την τήρηση της ανωτέρω προϋπόθεσης (δηλαδή η ημερομηνία αρχικής επιβίβασης του επιβάτη στο πλοίο να απέχει¹²⁰ παραπάνω από 48 ώρες από την αποβίβαση). Επιτρέπεται επίσης η αποβίβαση επιβατών σε ενδιάμεσους λιμένες και η επιβίβασή τους από τον ίδιο ή διαφορετικό λιμένα στο ίδιο ή σε διαφορετικό πλοίο της ίδιας εταιρείας, μετά από έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, υπό τις προϋποθέσεις ότι: α) η υφιστάμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση δεν είναι επαρκής και β) το ταξίδι αποτελεί μέρος ενός συνόλου τουριστικών υπηρεσιών (πακέτο).

B. ΚΥΡΩΣΕΙΣ Στους παραβάτες επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261).

2. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΙΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Με την περίπτωση Γ της παραγράφου 1 αντικαθίσταται το άρθρο 1 του Ν. 3872/2010 (Α' 148) όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 222 του Ν. 4072/2012 (Α'86) και το άρθρο 54 του Ν. 4150/2013 (Α'102).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το νέο στοιχείο που εισάγεται είναι η κατάργηση της κυκλικότητας, δηλαδή της υποχρέωσης αποβίβασης του επιβάτη στο λιμάνι από το οποίο αρχικά επιβιβάσθηκε.

3. ΣΗΜΕΙΩΣΗ ¹²¹ Δεν εμπίπτουν στις ανωτέρω περιπτώσεις όσα πλοία εκτελούν διεθνείς πλόες, δηλαδή α) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την αλλοδαπή ανεξάρτητα αν θα τους αποβιβάσουν ή όχι στην Ελλάδα ή β) έχουν παραλάβει τους επιβάτες τους από την Ελλάδα υπό την προϋπόθεση ότι θα τους αποβιβάσουν στην αλλοδαπή ή γ) διέρχονται από την Ελλάδα, έχοντας παραλάβει επιβάτες από την αλλοδαπή και με σκοπό να ολοκληρώσουν το ταξίδι τους στην αλλοδαπή.

4. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Διατηρείται η δυνατότητα των επιβατηγών δρομολογημένων πλοίων να εκτελούν ταξίδια με ολική ναύλωση για την εξυπηρέτηση οργανωμένων ομαδικών μετακινήσεων,

¹¹⁹ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

¹²⁰ <http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

¹²¹ <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

εφόσον δεν παραβλάπτεται η εκτέλεση των εγκεκριμένων δρομολογίων τους, ύστερα από Βεβαίωση της αρμόδιας Αρχής.¹²²

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΑΡΙΘΜ. 414/2354-ΦΕΚ Β97/20-1-2015) ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης δημοσιεύτηκε η Κοινή Υπουργική Απόφαση για τον Αλιευτικό Τουρισμό που αφορά τους επαγγελματίες ψαράδες, καθορίζοντας τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία για τη διενέργειά του.

Η απόφαση αυτή (αριθμ. 414/2354-ΦΕΚ Β97/20-1-2015) προβλέπει για τους τουρίστες-επιβάτες τη δυνατότητα ψαρέματος με συρτή και καθετή, μόνο χειροκίνητα, ενώ τους επιτρέπεται να συμμετέχουν στη διενέργεια άλλων αλιευτικών δραστηριοτήτων του επαγγελματία ψαρά

Η νέα αυτή απόφαση (την οποία υπογράφουν οι Υπουργοί Αγροτικής Ανάπτυξης, Τουρισμού και Ναυτιλίας), αφορά μόνο τους επαγγελματίες ψαράδες, αυτούς που επιθυμούν να ασκήσουν αλιευτικό τουρισμό παράλληλα με τις επαγγελματικές αλιευτικές τους δραστηριότητες, αν το αλιευτικό τους σκάφος έχει ολικό μήκος μέχρι 15 μέτρα, είναι εφοδιασμένο με άδεια αλιείας και δεν πρόκειται για μηχανότρατα ή βιντζότρατα.

Οι προϋποθέσεις αυτές προβλέπονται στο άρθρο 3 της Απόφασης, μαζί με άλλες που αφορούν κυρίως στην ασφάλεια του καταστρώματος, αλλά και τους επιτρεπόμενους τρόπους ψαρέματος για τους τουρίστες-επιβάτες, που είναι μόνο η καθετή και η συρτή, τεχνικές τις οποίες θα μπορούν να ασκήσουν μόνο χειροκίνητα. Για όσους γνωρίζουν το θέμα, ο περιορισμός αυτός είναι αντιφατικός για δύο λόγους: Πρώτον, γιατί επανειλημμένα έχει κριθεί από τα αρμόδια υπουργεία (καταργώντας σχετικές πρόχειρες εγκυκλίους), πως η χρήση ηλεκτρικών μηχανισμών ψαρέματος δεν αντιφάσκει με το πνεύμα της ερασιτεχνικής αλιείας και επομένως δεν¹²³ απαγορεύεται! Με δεδομένο πως τους τουρίστες-επιβάτες ενός επαγγελματικού σκάφους που δραστηριοποιείται στον τομέα του αλιευτικού τουρισμού μόνο σαν ερασιτέχνες ψαράδες μπορούμε να τους δούμε, δεν κατανοούμε γιατί τέθηκε αυτός ο περιορισμός.

Δεύτερον, γιατί στην ίδια παράγραφο (2γ του άρθρου 3) στην οποία προβλέπεται αυτός ο περιορισμός, αναφέρεται πως οι τουρίστες-επιβάτες θα μπορούν

¹²² <http://www.sitesap.gr/el/αρχική/10-ελληνικό-περιεχόμενο/65-ψηφίστηκε-ο-νόμος-4256-14-04-2014-φεκ-92α'-τουριστικά-πλοία-του-υπουργείου-ναυτιλίας-και-αιγαίου>

¹²³ <http://thalassamedia.gr/eidiseis/nomothesia/1449-oi-leptomereies-gia-ton-alieftiko-tourismo.html>

να συμμετέχουν σε άλλες αλιευτικές δραστηριότητες του σκάφους, με ευθύνη του κυβερνήτη. Και γνωρίζουμε πως πολλές από τις δραστηριότητες αυτές γίνονται με ηλεκτρικούς μηχανισμούς.

Ως αρμόδιες Αρχές, για την εφαρμογή της Απόφασης, ορίζονται στο άρθρο 2 οι εξής:

1. Αρμόδια Αρχή για την υποβολή αιτήματος αναγγελίας για την έναρξη της διενέργειας αλιευτικού τουρισμού είναι η Υπηρεσία Αλιείας της Περιφερειακής Ενότητας που τηρεί τον φάκελο του σκάφους.

2. Η Υπηρεσία Αλιείας της Περιφερειακής Ενότητας συνεργάζεται με τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, για την έγκριση της διενέργειας αλιευτικού τουρισμού.

Η διαδικασία έγκρισης των αιτήσεων που θα καταθέσουν οι ενδιαφερόμενοι επαγγελματίες ψαράδες, προβλέπεται στο άρθρο 4 της Απόφασης, ως εξής:

1. Οι ενδιαφερόμενοι αλιείς υποβάλλουν αίτημα για την αναγγελία έναρξης διενέργειας αλιευτικού τουρισμού στην Υπηρεσία Αλιείας της Περιφερειακής Ενότητας που έχει καταχωρήσει το επαγγελματικό αλιευτικό ή σπογγαλιευτικό σκάφος στα οικεία Μητρώα της, η οποία συνοδεύεται με τα κατωτέρω απαιτούμενα δικαιολογητικά και βεβαιώσεις συναρμόδιων υπηρεσιών:

α) Αίτηση του ιδιοκτήτη του αλιευτικού σκάφους στην οποία αναγράφονται τα αλιευτικά εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιούν οι επιβάτες-τουρίστες, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

β) Φωτοαντίγραφο της επαγγελματικής άδειας αλιείας του σκάφους σε ισχύ.

γ) Φωτοαντίγραφο του πιστοποιητικού ασφαλιστικής κάλυψης για αστική ευθύνη, σύμφωνα με το άρθρο 14 του Ν. 4256/2014 (Α' 92).

2. Η αρμόδια Υπηρεσία Αλιείας της Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, αφού ελέγξει τα δικαιολογητικά της παραγράφου 1 και διαπιστώσει ότι είναι πλήρη, καταχωρεί την έγκριση εντός πέντε (5) ημερών στα στοιχεία του σκάφους και του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη σε βάση δεδομένων μέσω του συστήματος Ολοκληρωμένου Συστήματος Παρακολούθησης τις Αλιείας (ΟΣΠΑ) προκειμένου να ενημερώσει τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Διεύθυνση Αλιείας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

3. Το αλιευτικό σκάφος υποχρεούται όπως τηρεί τους προβλεπόμενους από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία κανόνες σχετικά με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, τη στελέχωση, την υγιεινή και την καταλληλότητα του αλιευτικού σκάφους για την επιβίβαση επιβατών. Πριν την έναρξη της διενέργειας αλιευτικού τουρισμού, οι ενδιαφερόμενοι αλιείς ενημερώνουν εγγράφως την κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή

σχετικά με την πρόθεση τους να διενεργήσουν τέτοιου είδους τουρισμό στην περιφέρεια δικαιοδοσίας τους.¹²⁴

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ -

ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Σύμβαση της Βαρκελώνης 1976¹²⁵ :για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από την ρύπανση (Barcelona convention for the protection of the Mediterranean against pollution). Η Μεσόγειος είναι μια ημίκλειστη θάλασσα και εμπίπτει στον σχετικό προσδιορισμό που περιέχεται στη νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) σύμφωνα με την οποία « κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα σημαίνει κόλπος, λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από δύο ή περισσότερα κράτη και που συνδέεται με άλλη θάλασσα ή με ωκεανό με στενό διάυλο, ή αποτελείται εξ' ολοκλήρου ή κυρίως από τις χωρικές θάλασσες» . Στην πραγματικότητα η Μεσόγειος είναι μια σχεδόν κλειστή θάλασσα που περιβάλλεται από χερσαίες επιφάνειες τριών ηπείρων : Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής.

Στη Διακυβερνητική Συνάντηση της Βαρκελώνης, οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των 16 Μεσογειακών κρατών ενέκριναν το Σχέδιο Δράσης για την προστασία της Μεσογείου. Αυτό αφορά πρωταρχικά τις κυβερνήσεις των παράκτιων χωρών καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς και οντότητες των Ηνωμένων Εθνών που είχαν ήδη παράδοση δράσης στο Μεσογειακό χώρο (FAO, UNESCO, IOC, IMO, WHO, IAEA). Τον επόμενο χρόνο, υπογράφηκε η αντίστοιχη σύμβαση από τα 16 Μεσογειακά κράτη και την Ε. Ε. και υιοθετήθηκαν τα εξής διεθνή κείμενα: • Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση. Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.

Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης στη Μεσόγειο από Απορρίψεις Πλοίων και Αεροσκαφών(Dumping Protocol)¹²⁶ : Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.

¹²⁴ <http://thalassamedia.gr/eidiseis/nomothesia/1449-oi-leptomereies-gia-ton-alieftiko-tourismo.html>
¹²⁵

<http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/All/FCE542845E592448C22578CE003C49F3>

¹²⁶

Πρωτόκολλο σχετικά με τη Συνεργασία για την Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες ουσίες σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης(Emergency Protocol).Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1976 στη Βαρκελώνη, και τέθηκε σε ισχύ στις 12/2/1978.

Στη συνέχεια το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο συμπληρώθηκε από τα εξής κείμενα:

Πρωτόκολλο για τη Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από Ρύπανση Χερσαίας Προέλευσης(LBS Protocol).Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στην Αθήνα στις 17 Μαΐου 1980, και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 1983.

Πρωτόκολλο σχετικά με Ειδικά Προστατευμένες Περιοχές της Μεσογείου (SPA Protocol).Υιοθετήθηκε και υπογράφηκε στη Γενεύη στις 3 Απριλίου 1982, και τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαρτίου 1986.

Σύμβαση του Κουβέιτ 1978 για τη συνεργασία και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Kuwait regional convention for cooperation on the protection of the marine environment).

Τέθηκε σε ισχύ το 1979 μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου και στα νότια παράλια του Ομάν, δεν ¹²⁷περιλαμβάνει όμως τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών. Η σύμβαση είναι πανομοιότυπη με αυτή της Βαρκελώνης.

Σύμβαση της Λίμα 1981 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού.

Σύμβαση της Τζέντα 1982 για την προστασία και τη διατήρηση των θαλάσσιων περιοχών της Ερυθράς Θάλασσας και του κόλπου του Αντέν, μαζί με το πρωτόκολλο για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης.

Σύμβαση Καραϊβικής 1983 για την προστασία και ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής θάλασσας μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

Σύμβαση του Ναϊρόμπι 1985 για την προστασία, διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος της Ανατολικής Αφρικής μαζί με τα

127

<http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/2056/Chalkidou%20V%20%5BPresentation%5D.pdf?sequence=2>

πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και την προστασία ειδικών περιοχών άγριας χλωρίδας και πανίδας.

Σύμβαση της Νουμέα 1986 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων του Νότιου Ειρηνικού, μαζί με πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρύπανσης και τη ρύπανση από απορρίψεις(dumping).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη χώρα μας παρουσιάζει πολλές αδυναμίες που χρήζουν άμεσης επίλυσης ώστε να εξελιχθεί ομαλά η ανάπτυξη της ειδικής αυτής μορφής τουρισμού και μέσα από αυτή να αναπτυχθεί και η οικονομία του κράτους. Συγκεκριμένα, οι ελλιπείς υποδομές που παρουσιάζουν τα περισσότερα λιμάνια και μαρίνες της χώρας, η καθυστέρηση, ακύρωση, διακοπή ή μείωση πλήθους δρομολογίων από τους μεγάλους λιμένες της χώρας προς τα ελληνική νησιά, η καθυστέρηση υλοποίησης δρομολογίων για τις άγονες γραμμές, η επιβολή υψηλών φόρων στα σκάφη και τα ιστιοφόρα, η έλλειψη μαρίνων, οι γενικότερες δυσλειτουργίες του ακτοπλοϊκού συστήματος, η κακοδιαχείρισή του από το κράτος, και τέλος ο αθέμιτος ανταγωνισμός που αναπτύσσεται μεταξύ των επαγγελματιών πλοιοκτητών, αποτελούν προβλήματα για τα οποία πρέπει να παρθούν άμεσα μέτρα επίλυσης.

Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού, περικλείονται δύο μεγάλοι τομείς της ελληνικής οικονομίας. Αυτοί είναι ο τουρισμός αλλά και η ναυτιλία. Για αυτό και τα άτομα που θα ασχοληθούν με το εν λόγω, θα πρέπει να έχουν καταρτισμένες γνώσεις και για τους δύο αυτούς οικονομικούς τομείς. Σε αντίθετη περίπτωση, λάθη και παραλήψεις ανειδίκευτων ατόμων μπορεί να αποβεί μοιραία για την εξέλιξη της ειδικής αυτής μορφής τουρισμού. Για αυτό και αυστηρά μέτρα ήδη θέτονται από νομοθετικές απόψεις στους ενασχοληθέντες με τον θαλάσσιο τουρισμό.

Η κρουαζιέρα παρουσιάζει σημαντική άνθηση και αλματώδη ανάπτυξη σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο κυρίως επίπεδο, με τους επιβάτες να αυξάνονται κάθε χρόνο, καθώς αποτελεί κορυφαία επιλογή προσιτών διακοπών και ψυχαγωγίας. Συγκεκριμένα στην Ελλάδα, και ιδιαίτερα σήμερα λόγω της δυσχερούς οικονομικής συγκυρίας που βιώνουμε, είναι σημαντική η φετινή αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων που προσεγγίζουν στα λιμάνια της χώρας μας. Πέρα από τους διερχόμενους επισκέπτες κρουαζιέρας, υπάρχει το θέμα επιβίβασης και αποβίβασης, δηλαδή, το λιμάνι εκκίνησης κρουαζιέρας. Δυστυχώς, τα νούμερα των τουριστών που αναχωρούν από το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά παρουσιάζουν μία σταθερά πτωτική πορεία χωρίς κάποια ένδειξη ανάκαμψης. Επομένως, να μην η θέση της Ελλάδας ως μεσογειακός προορισμός κρουαζιέρας είναι σημαντική, όχι όμως και ως λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας, ενώ σίγουρα δεν έχει αξιοποιήσει ικανοποιητικά τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της που είναι η απaráμιλλη ομορφιά της, η γεωγραφική της θέση και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ πανέμορφων αλλά και διαφορετικών μεταξύ τους προορισμών, οι καιρικές συνθήκες, η ιστορία και παράδοσή της και βεβαίως οι

ίδιοι οι άνθρωποι της.

Επιπροσθέτως, η άρση του Καμποτάζ δεν έχει επηρεάσει θετικά μέχρι αυτή τη στιγμή την αγορά κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Αντιθέτως, εάν ληφθούν υπόψιν τα δεδομένα και οι αντιδράσεις των μεγαλύτερων παικτών, παρουσιάζεται πτώση στην αγορά κρουαζιέρας. Η απρόσμενη και αρκετά καθυστερημένη ανακοίνωση για την αύξηση των λιμενικών τελών από τον ΟΛΠ και τα άλλα ζητήματα υποδομών και ασφάλειας στην Ελλάδα, καθώς και το «ασταθές» πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον, μακροπρόθεσμα μπορεί να αποτελέσουν «απειλή» για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Σε περίπτωση που δε συντονιστούν σωστά όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και δεν καθιερωθεί ένας κοινός σχεδιασμός και ένα κοινό όραμα για το μέλλον. Ο σχεδιασμός αυτός φυσικά, θα πρέπει να εφαρμοστεί βάσει φιλικών προς τους επενδυτές, νομοθετικών ρυθμίσεων, χωρίς γραφειοκρατία δηλαδή και παράλογες απαιτήσεις που είναι δυνατόν να αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας.

Τα πλεονεκτήματα της Ελλάδας δεν αποτελούν μοναδικά κριτήρια. Αναμφισβήτητα, οι φυσικές ομορφιές, η γεωγραφική θέση οι μικρές αποστάσεις, η διαφορετικότητα, η ιστορία και ο πολιτισμός είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως προορισμός κρουαζιέρας. Δυστυχώς όμως δεν αποτελούν τα μοναδικά κριτήρια επιλογής των εταιρειών κρουαζιέρας. Τα θέματα ασφάλειας, υποδομών, εύκολης μεταφοράς και πρόσβασης των επισκεπτών αλλά ακόμα και η αγορά που απευθύνεται και προσελκύει επιβάτες, είναι καθοριστικοί παράγοντες της αξιολόγησης ενός προορισμού.

Επομένως, πρωταρχική και απαραίτητη προϋπόθεση είναι να εξασφαλίζεται επαρκώς η ασφάλεια των επιβάτες, του πληρώματος αλλά και του ίδιου του πλοίου. Δυστυχώς όμως, τα ελληνικά λιμάνια υστερούν και ως προς αυτό, καθώς τα περισσότερα από αυτά δεν είναι πιστοποιημένα βάσει του διεθνούς κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS -International Ship and Port Facility Security Code). Επίσης, οι ελλιπείς λιμενικές υποδομές σε συνδυασμό με την έλλειψη συστήματος κρατήσεως θέσεων για τα πλοία που υφίσταται σχεδόν σε όλα τα Ελληνικά λιμάνια λειτουργούν αποτρεπτικά για την αύξηση των προσεγγίσεων, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας προγραμματίζουν τα δρομολόγια εφόσον εξασφαλίζεται επαρκώς η θέσης πρόσδεσης για το πλοίο, και αυτό ένα με δυο έτη πριν από την εκτέλεση της κρουαζιέρας. Επίσης, οι απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση των επιβατών περιλαμβάνουν το χώρο του λιμανιού, σταθμό υποδοχής, χώρους στάθμευσης αλλά και την πρόσβαση και διακίνηση στους χώρους ενδιαφέροντος των επιβατών. Στην Ελλάδα όμως, τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν πρόβλημα καθώς δεν είναι σχεδιασμένα για τη διακίνηση του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν τα σημερινά κρουαζιερόπλοια.

Εκτός από την έλλειψη υποδομών, υπάρχουν και άλλα θέματα που δυσχεραίνουν την αναπτυξιακή πορεία της επιβατηγούς ναυτιλίας αλλά και την ανάπτυξη της κρουαζιέρας με λιμάνι εκκίνησης τον Πειραιά. Αυτά είναι η έλλειψη διαθεσιμότητας απευθείας πτήσεων, το υψηλό αεροπορικό κόστος, την πολιτική και οικονομική αστάθεια που οδηγούν σε αναταραχές και απεργιακές κινητοποιήσεις, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μην είναι σίγουρος και να γνωρίζει αν και πώς θα μεταβεί στο λιμάνι, την εγκληματικότητα σε μία πόλη και θέματα της εικόνας της πόλης, όπως η καθαριότητα, οι υποδομές και οι παροχές. Τέλος, το θέμα των υψηλών λιμενικών τελών και ουσιαστικά ο υπερδιπλασιασμός τους την τελευταία στιγμή, επιβάρυνε άμεσα τις εταιρείες, αφού δεν έχουν προλάβει να το εντάξουν στην τιμολογιακή τους πολιτική.

Πέρα από τα θέματα ασφάλειας και υποδομών άλλο σημαντικό θέμα αποτελεί και η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, οι βασικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πλοίων, το κόστος τους, καθώς περισσότερο τα κρουαζιερόπλοια αλλά και γενικότερα τα επιβατηγά πλοία χρήζουν ορισμένων υπηρεσιών όπως, εφοδιασμός με καύσιμα και πόσιμο νερό, παραλαβή διαφόρων εφοδίων και εναπόθεση σε ευκολίες ξηράς των απορριμμάτων και άλλων καταλοίπων για να λειτουργήσουν επιτυχώς. Συγκεκριμένα, κατά τον προγραμματισμό των δρομολογίων από τις εταιρείες κρουαζιέρας, το κόστος όλων αυτών των υπηρεσιών σε συνδυασμό με το κόστος ελλιμενισμού και τα τέλη επιβατών λαμβάνονται πολύ σοβαρά. Δυστυχώς και εδώ τα λιμάνια μας υστερούν σε σχέση με αλλά γειτονικά λιμάνια που μπορούν να προσφέρουν τις ίδιες ή καλύτερες υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος, επομένως δεν είναι ανταγωνιστικά.

Τα παραπάνω προβλήματα που χαρακτηρίζουν την κρουαζιέρα στην Ελλάδα χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης, καθώς η χώρα μας αποτελεί έναν από τους κορυφαίους προορισμούς για αυτόν τον σκοπό, σε αντίθεση με περασμένες δεκαετίες ενώ είχε γνωρίσει και πολύ μεγάλη άνθηση. Η πολιτεία οφείλει αρχικά να μελετήσει σοβαρά και σε βάθος τα μέτρα που πρέπει να λάβει ώστε να την αναπτύξει περαιτέρω, πραγματοποιώντας για παράδειγμα επενδύσεις σε ασφάλεια και υποδομές. Αυτό θα της παράσχει οφέλη σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Κατόπιν θα πρέπει να εξετάσει τι συμφέρει πιο πολύ τη χώρα. Το αν δηλαδή τη συμφέρει να είναι ένας προορισμός που τα κρουαζιερόπλοια απλώς θα περνούν και θα αφήνουν για κάποιες ώρες τους τουρίστες ή αν θα θεσπίσει ουσιαστικά κίνητρα για να προσελκύσει εταιρείες που θα επενδύσουν στην κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η επίλυση των θεμάτων υποδομών και ασφάλειας είναι πρωταρχικής σημασίας για να επιλυθούν και να δώσουν ώθηση στην ανάπτυξη. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψιν και το θέμα των λιμενικών τελών και των αντίστοιχων προσφερομένων υπηρεσιών σε σχέση με τον άμεσο ανταγωνισμό της χώρας που είναι κυρίως η Τουρκία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αλιβιζάτος Β., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου»,
Αναστασόπουλος Γ., «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα 2005.
Γεωργακόπουλος Λεων, Ναυτικό Δίκαιο , 2006
Γκαλογκίνα- Οικονόμου Ελένη, Αστική ευθύνη στη Διεθνή θαλάσσια Μεταφορά επιβατών και αποσκευών σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών (1974-1976) και το Πρωτόκολλο του 2002, Εκδ. Σακκουλά, Αθήνα- Θεσσαλονίκη
Θεοχαρίδης Δ. Γιώργος, Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Σύγχρονα θέματα Εμπορικού Δικαίου
Κιάντου-Παμπτούκη, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003.
Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, I, II, 2004-2005
Μυλωνόπουλος Δ., «Ναυτιλία», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.
Μυλωνόπουλος Δ., «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000.
Μυλωνόπουλος Δημ., Μοίρα Πολυξένη, 2005, Εκδ. Στάμουλης
Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Τουριστικό Δίκαιο, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη 2011
Παμπτούκης Κ., Ναυτική εταιρεία, Σύγχρονα ζητήματα, Εκδ. Σακκούλα
Ποταμιάνος Γ., «Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή 1979.
Πουλαντζάς Ν., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005.
Σινανιώτη- Μαρούδη Αριστέα, Εμπορικό Δίκαιο, 2000
Σινανιώτη- Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2014
Σκαρίμπα Ε., «Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου», ΕΜΠ, Αθήνα 1999.
Σωτηριάδης Μ και Φαρσαρη Μ, I. Εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΘΗΝΑ
Τριανταφυλλάκης Γ. κ.α., «Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου», τόμος 3 β, έκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2007.
Ζέκος Ι. Γεώργιος, Συμβάσεις μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο

Άλλες πηγές (Σημειώσεις- Διαδίκτυο) :

Σημειώσεις κ. Αριστέας Σινανιώτη

ΦΕΚ

<http://www.visitgreece.gr>

<http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/TsopelogiannisGeorgios/attached-document-1354012498-483119-611/TsopelogiannisGeorgios2012.pdf>

[http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-120 el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-120_el.htm)

<http://sdanellis.gr/contact/2719.html>

www.google.gr

www.wikipedia.gr

[http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτικό Δίκαιο](http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτικό_Δίκαιο)

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_el.htm

http://www.coastlearn.org/gr/tourism-gr/con_coastaltourism.html

[http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/7D5CD7FE616FF1A8C22579130036C5A5/\\$file/1.%20ICZM%20Protocol-EL.pdf](http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/7D5CD7FE616FF1A8C22579130036C5A5/$file/1.%20ICZM%20Protocol-EL.pdf)

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_el.htm

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

<http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=2618>

<http://www.sport-tourism.com>

<http://www.waterski.gr/helfedseaski.asp?lang=gr>

<http://195.251.240.254:8080/handle/10184/2056>

<http://www.nerit.gr/homoeu/nea-evropaiki-stratigiki-gia-ton-thalassio-ke-paraktio-tourismo-ke-tin-proothisi-tou/>

<http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.html>

<http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>

http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_Niologisi.pdf

[http://www.alf.gr/wp-](http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf)

[content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf](http://www.alf.gr/wp-content/uploads/2013/04/34b9d7bb6489408c684e751d04c18930.pdf)

www.mindev.gov.gr/.../sxedio_nomou_anaptuksi_thal_kai_al_tourismou1.doc Σχέδιο Νόμου Ανάπτυξης Θαλάσσιου και Αλιευτικού Τουρισμού και Λοιπές Διατάξεις

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

<http://www.sitesap.gr/el/αρχική/10-ελληνικό-περιεχόμενο/65-ψηφίστηκε-ο-νόμος-4256-14-04-2014-φεκ-92α-τουριστικά-πλοία-του-υπουργείου-ναυτιλίας-και-αιγαίου>

<http://www.forin.gr/laws/law/3160/4256-2014-touristika-ploia-kai-alles-diatakseis>

<https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-92-2014-%CF%83%CE%B5%CE%BB-1.html>

<http://thalassamedia.gr/eidiseis/nomothesia/1449-oi-leptomereies-gia-ton-alieftiko-tourismo.html>

<http://thalassamedia.gr/eidiseis/nomothesia/1449-oi-leptomereies-gia-ton-alieftiko-tourismo.html>

<http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environment.nsf/All/FCE542845E592448C22578CE003C49F3>

<http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/2056/Chalkidou%20V%20%5BPresentation%5D.pdf?sequence=2>

<http://curia.gr/istoriki-ekseliksi-tou-naftikou-dikaiou-apo-tin-arxaiotita-eos-kai-simera/>