

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-
MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (MBA TOURISM MANAGEMENT)**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ :

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ YACHTING ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΚΟΥΣΤΙΜΠΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΑΡΙΣΤΕΑ ΣΙΝΑΝΙΩΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2021

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη «Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού» με τίτλο:

« Το θεσμικό πλαίσιο του yachting και των εταιρειών σκαφών αναψυχής »

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

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

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή Ονοματεπώνυμο

.....


Αικατερίνη Κουσιτζί

Αφιερώνεται στους γονείς μου

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ YACHTING ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΚΟΥΣΤΙΜΠΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Σημαντικοί όροι: Yachting, Ελλάδα, Θαλάσσια περιήγηση, τουρισμός

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό να παρουσιάσει το θεσμικό πλαίσιο του " Yachting" στην Ελλάδα, όπως και των εταιρικών μορφών που συναντούνται στα σκάφη αναψυχής . Λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών χαρακτηριστικών που διαθέτει η χώρα μας , έχει αναπτυχθεί σημαντικά ο τουρισμός που σχετίζεται με τα σκάφη αναψυχής. Η εργασία αυτή αποσκοπεί επίσης , στην ανάδειξη των δυνατοτήτων και των προσφερόμενων υπηρεσιών που συνέβαλλαν στη διαφοροποίηση και ανάπτυξη της χώρας μας στο τομέα της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης . Αρχικά, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στο τουριστικό προϊόν της χώρας μας γύρω από την θάλασσα και το πώς ήταν αναπόφευκτο να αναπτυχθεί η θαλάσσια περιήγηση. Αναφέρονται σημαντικοί εννοιολογικοί ορισμοί που σχετίζονται όχι μόνο με την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, αλλά και με τον τουρισμό γενικότερα .Έπειτα, θα αναφερθούμε στις εταιρικές μορφές που παρουσιάζονται, όπως και στην εξέλιξη που αυτές είχαν μέσα από διαφορετικά νομοθετήματα. Αναγκαίο ακόμη κρίνεται το να εισαχθούν και ορισμένα στατιστικά στοιχεία, μέσα από τα οποία αναδεικνύεται ο βαθμός επιρροής του συγκεκριμένου είδους τουρισμού στην οικονομία της χώρας. Θα παρουσιαστούν αναλυτικά τα σημαντικότερα από αυτά, καθώς και τα ζητήματα που ανακύπτουν. Επίσης , αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο του yachting και των εταιρειών σκαφών αναψυχής που επικρατεί στη χώρα μας , καθώς και οι τελευταίες αλλαγές που αυτό έχει δεχτεί. Επιπλέον, θα υπάρξουν αναφορές σε στοιχεία που πλαισιώνουν τον κλάδο γύρω από τις επιχειρήσεις αυτές και τέλος θα κλείσουμε με ορισμένα συμπεράσματα. Η ανάδειξη του θεσμικού πλαισίου και του yachting γενικότερα αποτελεί τομέα εξέχουσας σημασίας καθώς είναι ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με ποικίλες εκφάνσεις , επηρεάζοντας όχι μόνο το οικονομικό κομμάτι της χώρας αλλά και άλλους τομείς όπως το κοινωνικό .

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την καθηγήτρια μου κυρία Αριστέα Σινατιώτη για την πολύτιμη βοήθειά της, την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, καθώς και για την καθοδήγηση που μου προσέφερε στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την πολύτιμη στήριξη τους κατά την διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
-----------------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Τουρισμός Yachting και Θαλάσσιος Τουρισμός

1.1	Θαλάσσιος Τουρισμός: Εννοιολογική Προσέγγιση και Μορφές.....	2
1.2	Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting)	5
1.3.	Ορισμός Τουρισμού.....	5
1.4.	Τύποι Τουριστικών σκαφών.....	7
1.5	Διαδικασία και κόστος ναύλωσης σκαφών αναψυχής.....	10
1.6	Ιστορική Αναδρομή-Θεσμικό πλαίσιο σκαφών αναψυχής.....	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Νόμος 4256/2014 Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις

2.1.	Ορισμοί.....	14
2.2.	Μητρώο Τουριστικών πλοίων	16
2.3	Όροι και προϋποθέσεις εκμετάλλευσης πλοίων αναψυχής	19
2.4	Ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης	21
2.5	Παροπλισμός επαγγελματικών πλοίων αναψυχής	23
2.6	Κατάσχεση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.....	24
2.7	Ναυλοσύμφωνο.....	25
2.8	Στελέχωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής	27
2.9	Ειδικές ρυθμίσεις του νόμου	28
2.10	Ιδιωτικά πλοία αναψυχής.....	30
2.11	Κυρώσεις.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Νόμος 3182/2003 ΝΕΠΑ και άλλες διατάξεις

3.1	Εταιρείες για σκάφη αναψυχής	35
3.2	Ν.Ε.Π.Α και ο νόμος 3182/2003.....	37
3.2.1	Εισαγωγή.....	37
3.2.2	Σκοπός	38
3.2.3	Ίδρυση, Κεφάλαιο, Μετοχές	38
3.2.4	Διοικητικό Συμβούλιο	40
3.2.5	Γενική Συνέλευση	42

3.2.6 Βιβλία, Ισολογισμός και Διάθεση κερδών	44
3.2.7 Έλεγχος και δικαιώματα μειοψηφίας	44
3.2.8 Λύση Εταιρείας	45
3.2.9 Ειδικό Μητρώο Εθνικού νηολογίου	47
3.2.10 Τελικές Διατάξεις.....	49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Τουριστικοί Λιμένες

4.1 Τουριστικοί Λιμένες.....	52
4.2 Ορισμοί και κατηγορίες Τουριστικών Λιμένων.....	52
4.3 Ζώνες Τουριστικού Λιμένα	53
4.4 Φορέας Διαχείρισης Τουριστικού Λιμένα.....	54
4.5 Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων	55
4.6 Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα.....	55
4.7 Παροχές Τουριστικού Λιμένα	56
4.8 Άδεια Λειτουργίας	58
4.9 Δημόσια Συνδρομή.....	58
4.10 Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικού Λιμένα	58
4.11. Τουριστικοί Λιμένες και Περιβάλλον	59
4.12 Μαρίνες στην Ελλάδα	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Οικονομική Συμβολή του Yachting στην Ελλάδα

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 1.1.1: Μορφές θαλάσσιου τουρισμού

Πίνακας 1.1.2: Ορισμός θαλάσσιου τουρισμού

Πίνακας 4.12.1 : Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού

Πίνακας 4.12.2. : Ελληνικές Μαρίνες βραβευμένες με γαλάζια σημαία 2020

Πίνακας 5.1.1 : Yachting και ελληνική οικονομία

Πίνακας 5.1.2 : Θέσεις εργασίας στο Yachting

Πίνακας 5.1.3: Μαρίνες στην Ελλάδα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών της χαρακτηριστικών , διαθέτοντας δηλαδή προνομιακή θέση με τεράστια ακτογραμμή , το μεσογειακό της κλίμα , τα πολυάριθμα νησιά , αλλά και η δυνατότητα εξασφάλισης των κατάλληλων προϋποθέσεων και υποδομών , βοήθησαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης . Τα χαρακτηριστικά αυτά ξεχώρισαν τη χώρα μας δίνοντας της την πλεονεκτική θέση σε σχέση με άλλες χώρες και δημοφιλείς προορισμούς. Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση ή αλλιώς, όπως είναι ευρέως γνωστό, το Yachting αποτελεί σημαντικό τμήμα του ελληνικού τουρισμού και είναι μια δραστηριότητα που προτιμάται από Έλληνες και ξένους επισκέπτες. Οι θαλάσσιες περιηγήσεις γίνονται με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, τα οποία μισθώνονται από τις εταιρείες ενοικίασης σκαφών αναψυχής .Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας σημαντικός πυλώνας της εθνικής οικονομίας με συμμετοχή περίπου στο 1,41 % του Α.Ε.Π ή 2,2 δις ευρώ (στοιχεία ΕΜΑΕ και ΙΝΣΕΤΕ 2020). Σύμφωνα με στοιχεία που επικαλείται η μελέτη από το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων Ναυτικής Βιομηχανίας (ICOMIA) στην Ελλάδα υπάρχουν 170.052 σκάφη, εκ των οποίων τα 125.137 ανήκουν στην κατηγορία των πλαστικών σκαφών, περιλαμβανομένων και των σκαφών με εξωλέμβια μηχανή. Η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία είναι τα φουσκωτά σκάφη, τα οποία ανέρχονται σε 21.400, ενώ σε ότι αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις, την ισχυρότερη θέση κατέχουν τα ιστιοπλοϊκά σκάφη , τα οποία ανέρχονται σε 17.505 σκάφη. Σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού, αποτελεί το νομικό και το επιχειρηματικό περιβάλλον που διαθέτει η χώρα μας . Ο τουρισμός αυτός είναι ένας από τους πλέον πιο διαδεδομένους τρόπους διακοπών στην χώρα μας και εξελίσσεται συνεχώς κερδίζοντας όλο και μεγαλύτερο τμήμα των τουριστών . Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό να παρουσιάσει το θεσμικό πλαίσιο που αφορά τα πλοία αναψυχής τόσο σε Ευρωπαϊκό , αλλά κυρίως σε εθνικό επίπεδο και να αναλύσει τα ζητήματα ασφάλισης και φορολογίας. Επίσης, θα γίνει παρουσίαση των εταιρικών μορφών που χρησιμοποιούνται για τις επαγγελματικές δραστηριότητες του κλάδου, καθώς και τα οικονομικά δεδομένα των εταιρικών σκαφών αναψυχής. Αρχικά όμως, θα πρέπει να διασαφηνιστούν κάποιοι όροι και να δοθούν σημαντικοί εννοιολογικοί ορισμοί που αφορούν τον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης γενικότερα.¹

¹ ("Στα 2,3 δις. ευρώ η άμεση συμβολή του ναυτικού τουρισμού στο ΑΕΠ | Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ", 2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ YACHTING ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι να παρουσιάσει το θεσμικό πλαίσιο του "Yachting" στην Ελλάδα και των εταιρειών σκαφών αναψυχής, καθώς και την εξέλιξη που αυτές είχαν μέσα από διαφορετικά νομοθετήματα. Πριν όμως παρουσιαστούν διεξοδικά οι εταιρικές μορφές των σκαφών αναψυχής, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο που τις πλαισιώνει, είναι απαραίτητο να αναφερθούν σημαντικοί εννοιολογικοί ορισμοί που σχετίζονται όχι μόνο με την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, αλλά και με τον τουρισμό γενικότερα. Επίσης, είναι αναγκαίο να αναλυθούν βασικά χαρακτηριστικά των σκαφών αναψυχής, όπως είναι οι τύποι αυτών και οι κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται για την καλύτερη κατανόηση του θέματος.

1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ : ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού, για την οποία έχουν δοθεί αρκετοί εννοιολογικοί προσδιορισμοί. Είναι μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού που αποσκοπεί στο να τονώσει το ενδιαφέρον των τουριστών και να τους παροτρύνει να έρθουν σε επαφή με τη θάλασσα. Το είδος φαίνεται πως έχει μακράιωνη παράδοση, που ξεκινά από την αρχαιότητα με τη μορφή θαλάσσιων περιηγήσεων. Στην Ελλάδα αναπτύχθηκε πιο ενεργά από τη δεκαετία του '50, όταν οι θάλασσες καθαρίστηκαν από τα ναρκοπέδια.² Συνήθως με τον όρο του θαλάσσιου τουρισμού εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις, κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως η ιστιοπλοΐα.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού «ως θαλάσσιος τουρισμός νοείται το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στον θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών». Σε αυτή τη μορφή η θάλασσα αποτελεί κριτήριο διάκρισης και βασική διαφορά σε σχέση με τις άλλες ειδικές μορφές τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να διακριθεί στις ακόλουθες υποκατηγορίες:³

1. Τουρισμός Κρουαζιέρας: Πρόκειται για ταξίδι αναψυχής που πραγματοποιείται έναντι ναύλου και έχει ελάχιστη διάρκεια δύο ημέρες εν πλω. Σε αυτό το ταξίδι παρέχονται στους επιβάτες υπηρεσίες διαμονής, εστίασης και ψυχαγωγίας στο πλοίο καθώς επίσης επισκέψεις σε διάφορους προορισμούς.

² (Ευθυμιάτου, Πουλάκου, 2009)

³ ("Άρθρο 09 – Θαλάσσιος τουρισμός | Υπουργείο Τουρισμού", 2021)

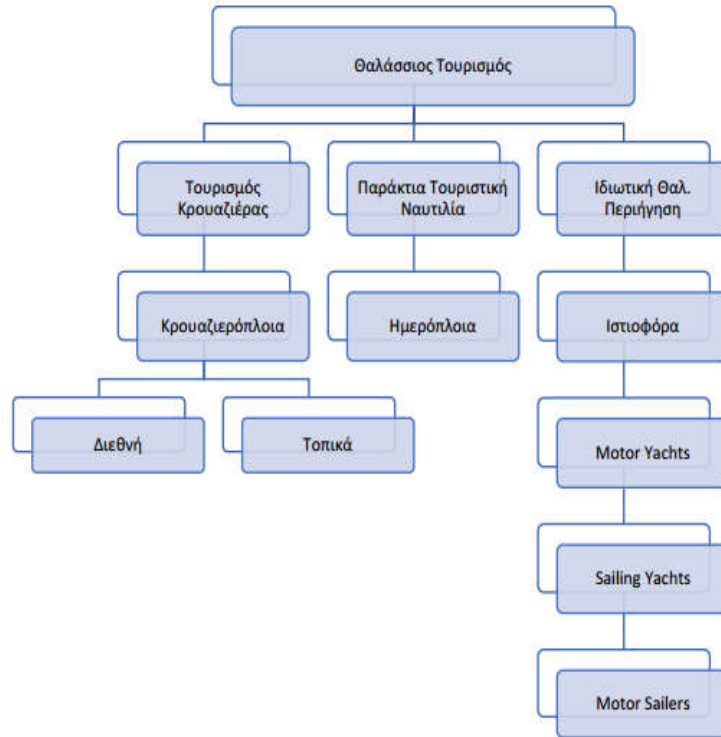
2. Τουρισμός Yachting: Πρόκειται για θαλάσσιες περιηγήσεις που διεξάγονται είτε με ιστιοφόρα είτε με θαλαμηγούς και παρέχουν στους επιβάτες υπηρεσίες διαμονής και εστίασης. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Οι περιηγήσεις αυτές πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία είτε περιλαμβάνουν στη μίσθωση το πλήρωμα (crewedboats) είτε προσφέρονται χωρίς αυτό (bareboats).
3. Καταδυτικός τουρισμός αναψυχής: Αφορά στην εκμάθηση ή καθοδήγηση ατόμων που κάνουν καταδύσεις, προσφέροντας τους τον απαραίτητο εξοπλισμό. Οι καταδύσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν σε καταδυτικά πάρκα και υποβρύχια μουσεία.
4. Αλιευτικός τουρισμός: Σε αυτή τη μορφή τουρισμού, οι δραστηριότητες των τουριστών περιλαμβάνουν πρακτικές αλιείας, σπογγαλιείας, υδατοκαλλιέργειας, ενώ ταυτόχρονα έρχονται σε επαφή με την τοπική κουζίνα, τα ήθη και τις παραδόσεις της περιοχής.

Αν και συχνά εντάσσονται στο είδος ακόμη και θαλάσσιες δραστηριότητες (θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα, κολύμβηση), δεν μπορούν να θεωρηθούν κύριες κατηγορίες του θαλάσσιου τουρισμού. Οι μελέτες επικεντρώνονται στα δύο βασικά είδη- τουρισμό κρουαζιέρας και ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (τουρισμός yachting)- καθώς έχουν σαφέστερα όρια και είναι ευκολότερο να γίνουν μελέτες και αξιόπιστες μετρήσεις. Τα άλλα είδη γίνονται πιο ανοργάνωτα και σποραδικά, επομένως συνδέονται μόνο έμμεσα με τον θαλάσσιο τουρισμό.

Ο Διακομιχάλης ορίζει τον θαλάσσιο τουρισμό ως «κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κυρίαρχο στόχο τις θάλασσες και τις ακτές της-είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον- συχνά με αθλητική ή πολιτιστική διάσταση». Μάλιστα, ειδικά για την ελληνική αγορά, όπως φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα, εκτός από τον τουρισμό κρουαζιέρας και την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, διακρίνει και την παράκτια τουριστική ναυτιλία. Αφορά στις ημερήσιες κρουαζιέρες που διοργανώνονται από τουριστικά πρακτορεία σε παράκτιους προορισμούς ή νησιά με ημερόπλοια.⁴

⁴ (Διακομιχάλης, 2009)

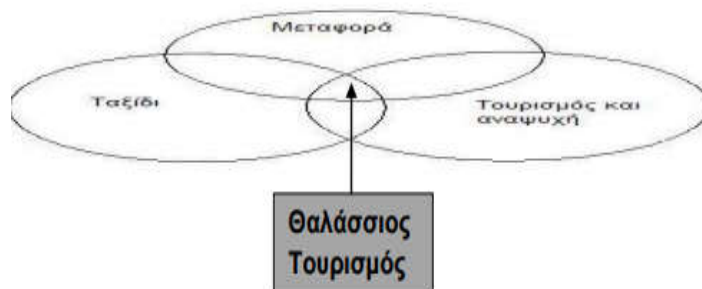
Πίνακας 1.1.1: Μορφές θαλάσσιου τουρισμού



Πηγή: Διακομιχάλης, 2009

Από όλες τις προσεγγίσεις γίνεται αντιληπτό , ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί το σημείο σύγκλισης μεταξύ τουρισμού/αναψυχής , ταξιδιού και μεταφοράς.⁵

Πίνακας 1.1.2: Ορισμός θαλάσσιου τουρισμού



Πηγή: Διακομιχάλης , 2009

⁵ (Διακομιχάλης, 2009)

1.2 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (YACHTING)

Το yachting ορίζεται ως η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση με σκάφος. Κατά την διάρκεια αυτής της δραστηριότητας το άτομο ή μια ομάδα ατόμων μισθώνει ένα σκάφος, ώστε να το χρησιμοποιήσει ως μέσο μεταφοράς για την μετακίνηση του σε διάφορους προορισμούς. Οι τουρίστες με βάση τα ταξίδια και τους προορισμούς που επιθυμούν να επισκεφθούν, μισθώνουν τα ανάλογα ιστιοφόρα ή θαλαμηγούς. Στο σκάφος αυτό, οι μισθωτές εκτός από την μετακίνηση, μπορούν να το χρησιμοποιήσουν ως χώρο διαμονής, αλλά και ως μέρος ψυχαγωγίας. Η πολυχρηστικότητα αυτή των σκαφών δηλαδή, συμβάλλει σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του συγκεκριμένου είδους διακοπών. Η βασική διαφορά από τους άλλους τύπους θαλάσσιου τουρισμού, είναι πως τα άτομα που ενοικιάζουν το σκάφος έχουν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης, όπως επίσης να καθορίσουν τον χώρο και το χρόνο διεξαγωγής των εκδηλώσεων αναψυχής. Αντιθέτως, για παράδειγμα στην κρουαζιέρα, το πρόγραμμα είναι διευθετημένο από πριν και οι επιβαίνοντες επιβάλλεται να το ακολουθήσουν εντός του χρονικού ορίου που τους δίνεται, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο τις προσωπικές τους προτιμήσεις και επιλογές. Επίσης, το yachting δίνει στο άτομο την δυνατότητα να κυβερνήσει το σκάφος, αλλά και να έρθει σε επαφή με την θάλασσα. Ο τουρισμός του yachting επιλέγεται συνήθως από άτομα με μεσαίο, αλλά κυρίως με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Συνοψίζοντας, με τον όρο ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, ορίζεται η διαδικασία κατά την οποία ένα σκάφος μισθώνεται για να χρησιμοποιηθεί ως χώρος μετακίνησης, διαμονής και ψυχαγωγίας των επιβατών του.⁶

1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός θεωρείται και είναι μια τεράστια επιχείρηση παγκοσμίως η οποία απαρτίζεται ουσιαστικά από επιμέρους επιχειρήσεις. Ο τουρισμός γενικά είναι μια δραστηριότητα που αφορά διάφορα μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού μιας χώρας. Η συνεισφορά του είναι σημαντική σε αρκετούς κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα στις μεταφορές, στην εργασία, στους χώρους εστίασης και άλλα. Η Ελλάδα είναι ένας από τους διασημότερους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο και ο τουρισμός στη χώρα μας συμβάλλει σε τεράστιο βαθμό στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π). Ο τουρισμός αποτελεί ένα σύνθετο

⁶ (Διακομιχάλης, 2009)

φαινόμενο και για αυτό το λόγο υπάρχουν διάφοροι συγγραφείς που έχουν δώσει διαφορετικούς ορισμούς για αυτόν . Αρκετές μελέτες έχουν προσεγγίσει τον τουρισμό ως οικονομικό, ψυχολογικό , κοινωνικό και πολιτιστικό φαινόμενο. Οικονομικό καθώς αναπτύσσεται με τους κανόνες της ζήτησης και της προσφοράς , κοινωνικό καθώς αναπτύσσονται κοινωνικές σχέσεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και τέλος πολιτισμικό γιατί οι τουρίστες έρχονται σε επαφή με άλλους πολιτισμούς και κουλτούρες .

Η δυσκολία ορισμού της έννοιας του τουρισμού προκύπτει από τις πολλές προσπάθειες που έχουν γίνει από διάφορους συγγραφείς για να δοθεί ένας επακριβής ορισμός . Οι σημαντικότεροι είναι οι ακόλουθοι :

Σύμφωνα με τον Smith (1988:183) , «τουρισμός είναι το σύνολο όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων που παρέχουν προϊόντα και υπηρεσίες για τη διευκόλυνση των εμπορικών και δραστηριοτήτων αναψυχής μακριά από το σύνηθες περιβάλλον.»⁷

Μια άλλη σημαντική προσπάθεια εννοιολογικής προσέγγισης έγινε και από τον Kaspar και Freyer όπου τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και των φαινομένων που προκύπτουν μέσω του ταξιδιού (σε διεθνές και εγχώριο επίπεδο) και της παραμονής των ατόμων σε κάποιο συγκεκριμένο τόπο παραμονής. Ο τόπος παραμονής για αυτά τα άτομα δεν είναι ο κύριος και μόνιμος τόπος κατοικίας ούτε και ο τόπος εργασίας τους . (Kaspar 1995/p.27, Freyer,1991,p.15)

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (ΠΟΤ) δίνεται ο παρακάτω ορισμός : «Ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ανθρώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε προορισμούς και περιοχές άλλες εκτός από αυτές που αποτελούν το συνηθισμένο περιβάλλον τους και για χρονικό διάστημα που δεν ξεπερνά τον ένα χρόνο , με σκοπό την αναψυχή , την ικανοποίηση των επαγγελματικών τους αναγκών κ.α.»⁸

⁷ (Ζούνη,2020)

⁸ (Ζούνη,2020)

1.4 ΤΥΠΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν οι περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής κυρίως ιστιοφόρα και θαλαμηγούς. Οι περιηγήσεις γίνονται με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν στην μίσθωση (crewed boats) ή και χωρίς πλήρωμα (bare boats). Η αγορά του Yachting απαρτίζεται από πολλά είδη σκαφών, προσφέροντας αρκετές επιλογές στους ενδιαφερόμενους. Η επιλογή εξαρτάται από τις ανάγκες και την οικονομική κατάσταση των καταναλωτών. Σε περίπτωση που οι τουρίστες-ενοικιαστές δεν διαθέτουν δίπλωμα ιστιοπλοΐας, τότε είναι υποχρεωμένοι να νοικιάσουν ειδικευμένο προσωπικό, γεγονός βέβαια που ανεβάζει την τιμή ενοικίασης καθώς δεν περιλαμβάνονται τροφοδοσίες σε καύσιμα και τρόφιμα. Γενικά τα σκάφη διακρίνονται σε είδη με βάση το μέγεθος, τη χρήση και τις ανάγκες του ιδιοκτήτη. Ανάλογα με το είδος ναύλωσης μπορούν να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες⁹:

1. Ναύλωση yacht με πλήρωμα(crewed boats)

- Ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts): Πρόκειται για μεγάλα σκάφη με καπετάνιο και πλήρωμα, το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διαμονή και την σίτιση.
- Μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers/ auxiliary sailers): Πρόκειται για μετασκευασμένα εμπορικά ή αλιευτικά καΐκια με μηχανή και προσφέρουν αντίστοιχες υπηρεσίες με τα ιστιοφόρα σκάφη.
- Μηχανοκίνητα μικρά σκάφη ή θαλαμηγά (motor yachts): Περιλαμβάνονται σκάφη, που φιλοξενούν μεγάλες ομάδες τουριστών ή μεμονωμένους επιβάτες. Η πλειοψηφία των σκαφών αυτής της κατηγορίας ανήκει σε ιδιώτες, οι οποίοι μέσω της ενοικίασης, μπορούν να καλύπτουν τα έξοδα συντήρησης και μισθοδοσίας. Σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι μπορεί να φιλοξενηθεί μεγάλος αριθμός ατόμων (6 έως 30 άτομα). Οι διακοπές με motor yachts απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες του εξωτερικού.
- Θαλαμηγοί (mega yachts): Είναι σκάφη με μέσο πρόωση την μηχανή και έχουν μεγάλο μέγεθος. Κυρίως εξυπηρετούν ιδιωτική και όχι επαγγελματική χρήση.

⁹ (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011)

- Παραδοσιακά καΐκια: Συνήθως ενοικιάζονται από οικογένειες ή μεγάλες ομάδες τουριστών.
- Μεγάλα μηχανοκίνητα καΐκια: Μοιάζουν με μικρά κρουαζιερόπλοια και εκτελούν συγκεκριμένα προγραμματισμένα δρομολόγια.
- Πολυτελή καΐκια (luxury motor sailers): Πρόκειται για καΐκια με πανιά και με μηχανή.
- Skippeded: Άτομα με ελάχιστη εμπειρία ενοικιάζουν τέτοιου είδους σκάφη. Ο καπετάνιος βοηθά τον πελάτη να επιλέξει την διαδρομή, παρέχοντας του πληροφορίες, πολιτιστικού γεωγραφικού και ιστορικού ενδιαφέροντος για τον προορισμό.

2. Ναύλωση yacht χωρίς πλήρωμα (bareboats)

- Στολίσκοι σκαφών (flotilla sailing): Πρόκειται για ομαδική, ακόμη και άνω των 10 σκαφών, θαλάσσια περιήγηση ιστιοφόρων, τα οποία εκτελούν μια προκαθορισμένη διαδρομή. Σε αυτή την κατηγορία ένα σκάφος αναλαμβάνει τον ρόλο του αρχηγού (leaderboat), το οποίο διαθέτει καπετάνιο, μηχανικό και ξεναγό.
- Μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts), χωρίς πλήρωμα.
- Catamaran: Πρόκειται για μηχανοκίνητα σκάφη με μέσο κίνησης τα πανιά.
- Ιστιοφόρα χωρίς πλήρωμα (bareboats): Τα πανιά αποτελούν μέσο πρόωσης.

Όπως γίνεται σαφές και στη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς , οι βασικοί τύποι σκαφών είναι τα μηχανοκίνητα και τα ιστιοφόρα. Η διαφορά τους έγκειται στο μέσο πρόωσης, για την οποία χρησιμοποιούνται μηχανή και ιστία για καθέναν τύπο σκάφους αντίστοιχα.

Τα μηχανοκίνητα σκάφη χωρίζονται στις ακόλουθες υποομάδες ¹⁰:

- Φουσκωτά σκάφη: Αποτελούν τα δημοφιλέστερη επιλογή στην κατηγορία τους, καθώς παρέχουν υψηλή ασφάλεια και έχουν ιδιαίτερα χαμηλό κόστος συντήρησης. Ωστόσο, η αγορά είναι αρκετά ακριβή και η χωρητικότητά τους περιορισμένη, εξαιτίας των μπαλονιών.
- Ταχύπλοα ανοικτά/ Πολυεστερικά: Το κόστος τόσο για την αγορά όσο και την συντήρηση ενός ταχύπλοου είναι ιδιαίτερα οικονομικό, ενώ διαθέτει άνετους

¹⁰ (NEE,2012)

χώρους για διαμονή. Παρ' όλα αυτά, υστερεί ως προς την ασφάλεια και εξαιτίας του βάρους καθίσταται δύσκολη η μεταφορά του.

- Ταχύπλοα «καμπινάτα»: Αποτελούν την ιδανικότερη επιλογή για όσους επιλέγουν διακοπές μεγαλύτερης διάρκειας με διαμονή εντός του σκάφους, καθώς διαθέτουν άνετους χώρους και αρκετές παροχές (π.χ. τουαλέτα, ψυγείο). Βέβαια, η συντήρηση του εξοπλισμού που διαθέτουν απαιτεί την δαπάνη πολλών χρημάτων.
- Ερασιτεχνικά Ψαράδικα σκάφη: Αν και στερούνται των ανέσεων των καμπινάτων σκαφών, είναι τα καταλληλότερα για ψάρεμα και όσους αναζητούν ελευθερία κινήσεων, καθώς διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους στο κατάστρωμα.

Στη διεθνή αγορά έχει επικρατήσει ένας κοινά αποδεκτός κώδικας ονοματολογίας των μηχανοκίνητων σκαφών. Η ορολογία που επικρατεί είναι: 1) **DayCruiser**(6-9 μέτρα μήκος με ανοικτό κατάστρωμα και μικρούς χώρους διαμονής), 2) **Cruiser** (9-16 μέτρα μήκος, καμπινάτο με δυνατότητα διάνυσης μεσαίων θαλάσσιων διαδρομών), 3) **Sport/ Offshore** (σκάφος πολύ υψηλών ταχυτήτων με λιτό εσωτερικό), 4) **Convertible/ Fish** (καμπινάτο ή ημικαμπινάτο, ιδανικό για ψάρεμα), 5) **FlyingBridge** (καμπινάτο με γέφυρα και διπλό πιλοτήριο), 6) **Open**(με δυνατότητα ανοίγματος οροφής και ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων), 7) **SuperYacht** (πολυτελής θαλαμηγός έως 30 μέτρα), 8) **MegaYacht** (πολυτελής θαλαμηγός άνω των 30 μέτρων).

Όσον αφορά τα ιστιοφόρα σκάφη, χαρακτηρίζονται από μεγάλο πλάτος και βύθισμα. Ονομάζονται έτσι γιατί έχουν ως κύριο μέσο πρόωσης τους τα πανιά και μεγάλο βύθισμα. Συνήθως διαθέτουν ένα κατάρτι, ωστόσο υπάρχουν και δικάταρτα ιστιοφόρα, ενώ όσον αφορά το σχήμα του ιστίου που διαθέτουν συναντώνται ιστιοφόρα με σχήμα τετράπλευρου επιδρομού (gaffsail), ωτοειδές σχήμα (gunter) και σχήμα βερμούδας(bermudan).

Η βασικότερη διαφοροποίηση των ιστιοφόρων σχετίζεται με το μέγεθος και διαμορφώνεται ως εξής:

- Μικρά Ιστιοπλοϊκά (8-10 μέτρα): Συνήθως έχουν μόνο δύο κρεβάτια και όχι ιδιαίτερα άνετους χώρους. Απευθύνονται κυρίως σε άτομα που θέλουν να πραγματοποιήσουν κοντινές εκδρομές με λίγα μέλη πληρώματος.

- Μεσαία Ιστιοπλοϊκά (10-13 μέτρα): Διαθέτουν τρεις ή ακόμα και τέσσερις καμπίνες, μικρό καθιστικό, κουζίνα και w.c. Στο σκάφος αυτό μπορούν να φιλοξενηθούν έως τέσσερις επιβάτες.
- Μεγάλα Ιστιοπλοϊκά (13-15 μέτρα): Είναι ιδανικά για μεγάλα ταξίδια, καθώς διαθέτουν μεγάλο κατάστρωμα και πολλούς χώρους, κατάλληλους για τη διαμονή έως και έξι ατόμων.

Αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί , πως όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν την καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους. Η επαγγελματική ζωή ενός σκάφους ανέρχεται συνήθως σε 5 έτη, ενώ μετά από την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος, η εταιρία θαλάσσιου τουρισμού το θέτει σε δευτερεύοντα ρόλο μέσα στο στόλο της ή το πουλάει σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Επίσης, η σωστή οργάνωση και οι κατάλληλες υποδομές που διαθέτουν οι χώροι ελλιμενισμού (μαρίνες) στην Ελλάδα, βοήθησαν σημαντικά στη γρήγορη ανάπτυξη του κλάδου . Η επιλογή της μαρίνας αποτελεί μία κρίσιμη διαδικασία και όχι αμελητέα επιλογή , καθώς προϋποθέτει τεχνικές προδιαγραφές, όπως είναι η οδική πρόσβαση προς τα αστικά κέντρα, η δυνατότητα εξυπηρέτησης από και προς σε αεροδρόμιο για την μετακίνηση των ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής , ηλεκτροδότηση, καθώς και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού.¹¹

1.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η διαδικασία ναύλωσης ενός σκάφους αναψυχής μπορεί να γίνει με πολλές επιλογές. Υπάρχουν πολλά τουριστικά πρακτορεία, ναυλομεσιτικά γραφεία για ενοικίαση αλλά και με την απευθείας συνεννόηση του ενδιαφερόμενου με τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Ακόμη πιο εύκολος τρόπος είναι ο διαδικτυακός. Σε περίπτωση που η διαδικασία γίνεται μέσω τουριστικού πρακτορείου λαμβάνει σαν προμήθεια το 30 % του ναύλου. Αν η ναύλωση γίνεται μέσω διαμεσολαβητή τότε αυτός λαμβάνει το 20% και το υπόλοιπο 10% ο πράκτορας. Υπογράφεται ναυλοσύμφωνο σε πέντε αντίτυπα, μεταξύ των συμβαλλόμενων, που διανέμονται αντίστοιχα στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, στο τυχόν διαμεσολαβητή (τουριστικό γραφείο, ναυλομεσίτης, πράκτορας) ,στον ναυλωτή και στη λιμενική αρχή. Τα προσωπικά στοιχεία των συμβαλλόμενων μερών, το ποσό του

¹¹ (Γεωργιάδης,2005)

ναύλου, η περίοδος που ναυλώθηκε το σκάφος, τα λιμάνια παραλαβής και παράδοσης και οι όροι ναύλωσης αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

Το κόστος για την ενοικίαση σκαφών είναι υψηλό και ανάλογο με την περίοδο της ναύλωσης και τον τύπο σκάφους. Για μια εβδομάδα μπορεί να κυμαίνεται από 8.500 ευρώ μέχρι 49.000 ευρώ. Μπορεί να φτάσει ακόμη τις 800.000 ευρώ μια θαλαμηγός χωρητικότητας 12 ατόμων. Σε αυτήν την τιμή βέβαια περιλαμβάνεται ο μισθός και η τροφοδοσία του πληρώματος, η ασφάλιση του σκάφους, τα λιμενικά τέλη και η προμήθεια του μεσίτη. Ο ναυλωτής επιβαρύνεται ακόμη με τα καύσιμα, το Φ.Π.Α και την τροφοδοσία των επιβατών. Όσο αφορά τα ιστιοπλοϊκά σκάφη η τιμή εξαρτάται από την παλαιότητα του σκάφους, τη χωρητικότητα, το μήκος και την περίοδο της ενοικίασης. Το κόστος που καταβάλλεται πριν την επιστροφή του ιστιοπλοϊκού είναι περίπου 1200-9000 ευρώ. Σε αυτό δεν περιλαμβάνεται το Φ.Π.Α, τα λιμενικά τέλη, η τροφοδοσία και το καθάρισμα του σκάφους. Αν δεν έχουν δύο τουλάχιστον επιβάτες δίπλωμα οδήγησης ιστιοπλοϊκού και μάλιστα ο ένας να διαθέτει ειδικό πιστοποιητικό (VHF), τότε είναι απαραίτητη η ενοικίαση skipper. Στην περίπτωση αυτή αυξάνεται το κόστος 120-150 ευρώ την ημέρα. Κατά την παράδοση του σκάφους στον ναυλωτή υπογράφεται συμφωνητικό παραλαβής, εξοπλισμού, στον οποίο περιλαμβάνονται GPS, βιβλία πλοήγησης, οδηγίες σε περίπτωση κινδύνου, πυροσβεστήρες και άλλα. Υπογράφεται συμφωνητικό με ειδικούς όρους ενοικίασης, όπως εγγύηση τρόπου πληρωμής, πολιτική ακύρωσης, λιμάνι παραλαβής και επιστροφής.¹²

1.6 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα τα τέλη του 1960 με αρχές του 1970. Οι προσπάθειες για την εδραίωση και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας, αποτέλεσαν την αφορμή για τη δημιουργία ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου. Τη δεκαετία του 1980, με τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου μέσω του Ν. 438/1976, ο θαλάσσιος τουρισμός γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση. Με τον Ν.438/1976 (Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεις δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής) έγινε μια πρώτη προσέγγιση για να εφαρμοστεί ένα νομοθετικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής και το επαγγελματικό yachting. Βασική αφορμή για τη δημιουργία του νόμου αυτού ήταν τα αιτήματα των Ελλήνων επιχειρηματιών του κλάδου για νομική προστασία.

¹² (Βανδώρου,2018)

Ο νόμος αυτός παρείχε ένα μοναδικό προνόμιο, τη δυνατότητα δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο τουρισμό, σε πλοία υπό Ελληνική σημαία με ταυτόχρονες σημαντικές φοροαπαλλαγές. Συγχρόνως, οι βασικότερες διατάξεις που ορίστηκαν, είναι ο σαφής ορισμός των γνωρισμάτων για τον χαρακτηρισμό ενός σκάφους ως σκάφος αναψυχής, οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, η δυνατότητα αναγνώρισης πλοίου με ξένη σημαία ως επαγγελματικού πλοίου και η υποχρέωση καταβολής ελάχιστου ναύλου. Ωστόσο, πολλά ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, στην προσπάθεια να εκμεταλλευτούν τις φοροαπαλλαγές που θεσπίστηκαν για τα επαγγελματικά πλοία, εγγράφηκαν ως επαγγελματικά, δημιουργώντας με πλασματική αντίληψη για το μέγεθος της αγοράς.

Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου φάνηκε με την πάροδο του χρόνου με αποτέλεσμα την αντικατάσταση του Ν. 438/1976 με τον Ν.2743/1999 (Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις). Οι διατάξεις αφορούσαν σαφείς ορισμούς των σκαφών αναψυχής, τις διαδικασίες ναύλωσης και αδειοδότησης καθώς επίσης ειδικές ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά σκάφη. Ορίστηκε για πρώτη φορά το μήκος ως γνώρισμα για τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως σκάφος αναψυχής και αυξήθηκε η μεταφορική ικανότητα σε 49 επιβάτες. Επιπρόσθετα, με τις νέες τροποποιήσεις που έγιναν σχετικά με τη χορήγηση των αδειών, έγινε σαφής διαχωρισμός των ατόμων που ασχολούνταν επαγγελματικά με τον θαλάσσιο τουρισμό αποκλείοντας τους μη επαγγελματίες. Επίσης, προστέθηκαν διατάξεις για τον περιορισμό των «εικονικών» επαγγελματικών σκαφών αναψυχής καθώς και αναλυτικές κυρώσεις, αντιμετωπίζοντας με αυτό τον τρόπο τυχόν παραβάσεις και προστατεύοντας τα δικαιώματα των επαγγελματιών που ασχολούνταν με το συγκεκριμένο κλάδο.

Η τελευταία τροποποίηση έγινε με τον νόμο Ν.4256/2014 (Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις), ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση, ο νόμος αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών με τη βοήθεια των τεχνολογικών μέσων και την μείωση της γραφειοκρατίας. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η κατάρτιση ηλεκτρονικού μητρώου για τα τουριστικά πλοία. Μάλιστα, συνδέθηκε με τα πληροφοριακά συστήματα φορολογικών και τελωνιακών αρχών. Παράλληλα, βασική στόχευση είναι και η επιτάχυνση των διαδικασιών ναύλωσης των σκαφών αναψυχής μέσω της ηλεκτρονικής υποβολής ναυλοσυμφώνου και η αντιμετώπιση κάθε είδους παραβάσεων με την επιβολή αυστηρών κυρώσεων. Με τον νόμο αυτό γίνεται πιο ελαστική η διαδικασία των ναυλώσεων, καθώς καθίσταται εφικτή, υπό προϋποθέσεις, για τα ιδιωτικά πλοία να διεξάγουν ναυλώσεις και τα επαγγελματικά

να χρησιμοποιούνται σε κάποιες περιπτώσεις ως ιδιωτικά. Ακόμη, δίνεται η δυνατότητα σε σκάφη με ξένη σημαία να ελλιμενίζονται σε ελληνικά λιμάνια , ενώ δεν μπορεί να παραληφθεί ότι καταργήθηκαν ο ειδικός φόρος των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και ο φόρος πολυτελείας.¹³

¹³ (Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής, 2015)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΝΟΜΟΣ 4256/2014 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

2.1 ΟΡΙΣΜΟΙ (Ν.4256/2014,Ν.4676/2020)¹⁴

α) «Πλοίο αναψυχής»: Κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

β) «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση, για χρονική διάρκεια μεγαλύτερη των δώδεκα ωρών. Πλοία με μεταφορική ικανότητα μέχρι ενενήντα εννέα (99) επιβατών, μπορούν να υπάγονται αποκλειστικά στις διατάξεις του παρόντος κατ' επιλογή του πλοιοκτήτη.

γ) «Ιστιοφόρο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

δ) «Μηχανοκίνητο επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

ε) «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

¹⁴ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Θαλάσσιος και Αλιευτικός Τουρισμός, Άρθρο 1 & Ν.4256/2014

στ) «Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο»: είναι το πλοίο μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον είκοσι (20) επιβατών το οποίο εκτελεί ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις, με εισιτήριο ή ονομαστική κατάσταση επιβατών, με αφετηρία και επιστροφή στον ίδιο λιμένα χωρίς διανυκτέρευση, διάρκειας μέχρι δώδεκα ωρών.

ζ) «Πλοίαρχος»: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του πλοίου αναψυχής. στη) «Κυβερνήτης»: αα) Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο που προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή ή ο επιβάτης, που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, σύμφωνα με το νόμο αυτόν.

ββ) Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής: Το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση του πλοίου και διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.

θ) «Πλήρωμα»: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο αναψυχής, εκτός του πλοίαρχου.

ι) «Επιβάτης»: Κάθε πρόσωπο, το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του πλοίαρχου και του πληρώματος ή του κυβερνήτη και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ια) «Επιβαίνοντες»: Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ή ο κυβερνήτης, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους, που επιβαίνουν σε πλοίο αναψυχής.

ιβ) «Χώροι ενδιαίτησης»: Οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

ιγ) «Λιμένας αφετηρίας»: Ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αποπλέει το επαγγελματικό

πλοίο αναψυχής με τους επιβαίνοντες και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή και περιήγηση σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 2 (γ) και (δ) και 4 παρ.3 του παρόντος νόμου.

ιδ) «Παραδοσιακό πλοίο»: Το πρωτότυπο και κάθε μεμονωμένο ομοίωμα ιστορικού πλοίου, που σχεδιάστηκε πριν το έτος 1965 και κατασκευάστηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά.

2.2 ΜΗΤΡΩΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ¹⁵

Το άρθρο 2 του Ν.4256/2014 , τροποποιήθηκε από την παρ.1, άρθρο 51 του Ν.4569/2018 όπου αναφέρεται ότι η Α.Α.Δ.Ε (Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων) διαθέτει ηλεκτρονική πλατφόρμα με την ονομασία «Μητρώο Τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» σύμφωνα με την οποία θα εγγράφονται ηλεκτρονικά όλα τα τουριστικά πλοία καθώς και τα στοιχεία αυτών που απαιτούνται από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Το Μητρώο θα συνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς και ελεγκτικούς σκοπούς της Α.Α.Δ.Ε, καθώς και τα ηλεκτρονικά πληροφοριακά συστήματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στο Μητρώο καταχωρούνται τα εξής:

- α. τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία,
- β. τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με σημαία άλλου κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμανιών, όπως ορίζεται στις διατάξεις της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 3,
- γ. τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια. Τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία έχουν την υποχρέωση καταβολής του Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η.) , σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν. 4211/2013 .

Επίσης , όπως ορίζεται στην παρ.2 του άρθρου 2, στο Μητρώο επίσης καταχωρούνται «τα διεθνή διακριτικά, το όνομα, το είδος (ιδιωτικό, επαγγελματικό), το έγγραφο

¹⁵ (Νόμος 4256/2014 , Άρθρο 2)

εθνικότητας ή η άδεια εκτέλεσης πλόων (αριθμός νηολογίου ή άδειας εκτέλεσης πλόων, λιμένας και κράτος της σημαίας και επώνυμο/επωνυμία φυσικού ή νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή την άδεια εκτέλεσης πλόων), το είδος του εγγράφου εθνικότητας, η κατηγορία, τα στοιχεία ναυπήγησης, το ολικό μήκος, το πλάτος, η ιπποδύναμη, η κατάστασή του, η πλοιοκτησία και τα ποσοστά της, τα στοιχεία του εκπροσώπου (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κ.ο.κ.), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κ.ο.κ.), τα στοιχεία της διαχειρίστριας εταιρείας, του πλοίου ή του μικρού σκάφους, οι κόροι ολικής χωρητικότητας (gross registered tonnage – grt) ή η ολική χωρητικότητα (registered tonnage – gt), οι κόροι της καθαρής χωρητικότητας ή η καθαρή χωρητικότητα (nettonnage), τα στοιχεία για την απόδειξη της καταβολής του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) ή η ένδειξη για τη μη επιβάρυνση με Φ.Π.Α., κατά την απόκτηση του τουριστικού πλοίου ή μικρού σκάφους, η αιτία της μεταβολής της κυριότητας, καθώς και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

Μέσα από τις ψηφιακές υποδομές της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων (Γ.Γ.Π.Σ.) του Υπουργείου Οικονομικών γίνεται η πρόσβαση στο Μητρώο των τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Οποιαδήποτε διασύνδεση του Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών με άλλα πληροφοριακά συστήματα άλλων φορέων θα λαμβάνει χώρα αποκλειστικά μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας του Υπουργείου Οικονομικών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην αριθμ. Δ.Σ.Α.Ε. 4014815 ΕΞ 2016/4.8.2016 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών (Β'1710/18.5.2017), ως κόμβος διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των Υπηρεσιών και Αρχών του Υπουργείου Οικονομικών με άλλους φορείς.»¹⁶

Η καταχώρηση στο «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» για τα πλοία αναψυχής και τα μικρά σκάφη γίνεται μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη.

Σύμφωνα με την παράγραφο 5, οποιαδήποτε μεταβολή γίνει στα στοιχεία του Μητρώου μπορεί να καταχωρηθεί από την ημερομηνία που έγινε η μεταβολή και μέσα στις επόμενες εξήντα ημέρες από αυτήν, με την επιφύλαξη πρόβλεψης από άλλες διατάξεις μικρότερης προθεσμίας για τη γνωστοποίηση της μεταβολής, έπειτα από την υποβολή

¹⁶ (Νόμος 4256/2014 , Άρθρο 2 παρ.2,3)

αίτησης από τον υπόχρεο για την εγγραφή του πλοίου ή του μικρού σκάφους. Ηλεκτρονικό παράβολο 500 ευρώ υποβάλλεται μαζί με την αίτηση μεταβολής ιδιωτικού πλοίου αναψυχής σε επαγγελματικό πλοίο. Βεβαίωση χορηγείται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη, η οποία ενημερώνει για τις μεταβολές των στοιχείων αρμοδιότητας του. Μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του ιδιοκτήτη χορηγείται βεβαίωση από τη Φορολογική και Τελωνειακή Διοίκηση με βάση τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Διοικητή της Α.Α.Δ.Ε.:

α. Καθορίζονται οι διαδικασίες και οι απαραίτητες λεπτομέρειες με τις οποίες διαβιβάζονται πληροφορίες στην Α.Α.Δ.Ε από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με σκοπό την ανάπτυξη και εφαρμογή του Μητρώου.

β. Διαπιστώνεται η ολοκλήρωση της δημιουργίας του Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών του παρόντος άρθρου και η ολική ή μερική λειτουργία του . Η μερική λειτουργία νοείται ως ολοκλήρωση του Μητρώου και θέση αυτού σε λειτουργία για τις ανάγκες εφαρμογής του παρόντος νόμου.

γ. Εκδίδεται Κανονισμός Διαχείρισης της Λειτουργίας και Αυτοματοποιημένης Πρόσβασης, σύμφωνα με τον οποίο ορίζονται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή οι νομικές οντότητες που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στην ηλεκτρονική εφαρμογή του Μητρώου καθώς και το είδος και η έκταση του δικαιώματος αυτού. Επίσης, ορίζονται , σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3, η διαδικασία διασύνδεσης και επικοινωνίας μεταξύ των αρμόδιων Αρχών και Υπηρεσιών στο πλαίσιο των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων τους, ο τρόπος καταγραφής, η διαβίβαση και η αποτύπωση των στοιχείων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

δ. «Καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, ο τρόπος και οι αρμόδιες αρχές για την υποβολή της αίτησης για την εγγραφή και καταχώριση στο Μητρώο των τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, ο τύπος, η μορφή και το είδος των στοιχείων και δικαιολογητικών της παραγράφου 2, καθώς και η διαδικασία καταχώρισης και μεταβολής αυτών, οι λόγοι, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, ο τρόπος και οι αρμόδιες αρχές για την

υποβολή της αίτησης για την μεταβολή ή απενεργοποίηση (εκούσια ή αυτοδίκαιη) ή εκ νέου ενεργοποίηση στο Μητρώο, ο τρόπος είσπραξης των ποσών τα οποία καταβάλλονται για την καταχώριση ή μεταβολή στο Μητρώο, βάσει των διατάξεων του παρόντος νόμου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»¹⁷

2.3 ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ¹⁸

Για την εκμετάλλευση ενός πλοίου αναψυχής είναι απαραίτητη η βεβαίωση από την αρμόδια υπηρεσία της φορολογικής διοίκησης και η καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο. Επίσης η σύμβαση που θα υπογραφεί πρέπει να είναι ολικής ναύλωσης καθώς η μερική ναύλωση απαγορεύεται.

Η εκτέλεση σύμβασης ναύλωσης, στην οποία ο τόπος παράδοσης και ο τόπος επαναπαράδοσης του πλοίου αναψυχής βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, επιτρέπεται στα ακόλουθα πλοία αναψυχής: α) υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και β) υπό σημαία κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., αν ξεπερνούν τα 35 μέτρα μήκος και εφόσον το μεγαλύτερο μέρος τους είναι κατασκευασμένο από μέταλλο ή πλαστικό. Τα επαγγελματικά σκάφη που εκτελούν σύμβαση ναύλωσης με τόπο παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου στην ελληνική επικράτεια, αλλά φέρουν σημαία αλλοδαπής και όχι ελληνική, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που έχουν τα πλοία με ελληνική σημαία. Απόδειξη αυτού αποτελεί ότι τα σκάφη αυτά πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Ελέγχου Ξένου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής το οποίο εκδίδεται από Αναγνωρισμένο Οργανισμό (Νηογνώμονα). Ο συγκεκριμένος οργανισμός είναι αρμόδιος για την έκδοση των Πιστοποιητικών Αξιοπλοΐας για πλοία υπό ελληνική σημαία. Οι προϋποθέσεις και τα λοιπά ζητήματα σχετικά με την έκδοση του προαναφερθέντος πιστοποιητικού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Απαγορεύεται η χρήση πλοίου αναψυχής για να μεταφερθούν πρόσωπα ή αντικείμενα με ναύλο. Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 3, δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία. Για να έχουν την δυνατότητα εκναύλωσης τα προαναφερθέντα αυτά πρόσωπα, είναι

¹⁷ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 2 παρ.6δ)

¹⁸ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 3)

απαραίτητη η γραπτή συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και καθίστανται συνυπεύθυνοι για την τήρηση των όρων του ναυλοσύμφωνου, αλλά και των διατάξεων του παρόντος νόμου. Οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και οι λοιπές απαραίτητες λεπτομέρειες ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Τουρισμού, και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Αν στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού το τουριστικό γραφείο πραγματοποιήσει σύμβαση ναύλωσης επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, τότε η διάρκεια της σύμβασης θα πρέπει είτε να ξεπερνά τις 24 ώρες, είτε να είναι ίση είτε μικρότερη από 24 ώρες. Επίσης, ανεξαρτήτως αν το πακέτο περιλαμβάνει διανυκτέρευση, ο αριθμός των επιβατών θα πρέπει να είναι αντίστοιχος με τον αριθμό κλινών του πλοίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα τουριστικά γραφεία έχουν την δυνατότητα να προσλαμβάνουν τον κυβερνήτη του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Στο ναυλοσύμφωνο πρέπει να αναφέρεται ότι το ταξίδι που πραγματοποιείται είναι οργανωμένο από το τουριστικό γραφείο. Ακόμη, το τουριστικό γραφείο εκδίδει ατομικές διατακτικές ταξιδιού (voucher), με τις οποίες εφοδιάζει τους επιβάτες. Το ναυλοσύμφωνο και η κατάσταση επιβατών τηρούνται στο πλοίο και επιδεικνύονται σε κάθε έλεγχο της λιμενικής αρχής. Το τουριστικό γραφείο καθίσταται συνυπεύθυνο με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσυμφώνου.

Όπως ορίζει η παράγραφος 6 του άρθρου 3, οι επιβαίνοντες πρέπει να αναγράφονται στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων. Αν προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο, υπάρχει η δυνατότητα να επιβιβαστούν άλλα άτομα ή να αποβιβαστούν κάποιοι από τους επιβαίνοντες πριν από τη λήξη του ναυλοσύμφωνου. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η αναγραφή των ονοματεπωνύμων των προσώπων που θα επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν καθώς και το λιμάνι επιβίβασής ή αποβίβασής τους ή αν πρόκειται για λόγους που οφείλονται σε ανωτέρα βία ή επιθυμούν να αποχωρήσουν οικειοθελώς. Επίσης, επιτρέπεται και η προσωρινή αποβίβαση ενός ή περισσοτέρων από τους επιβαίνοντες, εφόσον στην ενημερωμένη κατάσταση επιβαινόντων αναγράφονται τα ονοματεπώνυμα των προσώπων που θα επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν και ο λιμένας επιβίβασής ή αποβίβασής τους.

Σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 3 , ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής επαγγελματικού πλοίου αναψυχής έχει τη δυνατότητα να είναι και κυβερνήτης ή πλοίαρχος του πλοίου αναψυχής, κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των ελάχιστων προβλεπόμενων ημερών ναύλωσης, εφόσον έχει καταχωρηθεί με αυτήν την ιδιότητα στην κατάσταση επιβαινόντων.

2.4 ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΣΗΣ¹⁹

Το άρθρο 4 αναφέρει τις ημέρες ναύλωσης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Συγκεκριμένα ορίζει πως τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής θα πρέπει να συμπληρώνουν ανά τριετία, από την ημερομηνία καταχώρισής τους στο Μητρώο, έναν ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης. Ο αριθμός αυτός ορίζεται σε²⁰:

- α) «εκατόν πέντε (105) ημέρες όταν εκναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα,
- β) εβδομήντα πέντε (75) ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα,
- γ) είκοσι πέντε (25) ημέρες όταν πρόκειται για χαρακτηρισμένα ως παραδοσιακά, ανεξάρτητα αν εκναυλώνονται με ή χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα.

Ο ανωτέρω ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται για τα πλοία που έχουν συμπληρώσει:

- ηλικία πέντε (5) ετών κατά πέντε τοις εκατό (5%),
- δέκα (10) ετών κατά δέκα τοις εκατό (10%),
- δεκαπέντε (15) ετών κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%)
- είκοσι (20) ετών κατά είκοσι τοις εκατό (20%). Στην περίπτωση που προκύπτει δεκαδικός αριθμός γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα, ενώ το ήμισυ (0,5) στην αμέσως μεγαλύτερη ακέραιη μονάδα. Για τον υπολογισμό της ηλικίας του πλοίου λαμβάνεται υπόψη το έτος ναυπήγησής του.»

Στον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης συνυπολογίζονται και οι ημέρες που πραγματοποιούνται εντός και εκτός της Ελληνικής Επικράτειας. Αυτές υπολογίζονται από τα αντίστοιχα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί από τον εκναυλωτή, σύμφωνα

¹⁹ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 4)

²⁰ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 4 παρ.1)

με την ισχύουσα νομοθεσία. Σε περίπτωση που δεν έχει συμπληρωθεί εντός της τριετίας ο απαιτούμενος ελάχιστος αριθμός ναύλωσης, τότε μπορούν να συνυπολογιστούν οι πλεονάζουσες ημέρες της αμέσως προηγούμενης τριετίας.

Στον ελάχιστο αριθμό ναύλωσης δεν υπολογίζονται οι ημέρες κατά τις οποίες το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης και ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Όπως ορίζεται στην παρ.3 του άρθρου 4, σε περίπτωση που αναλάβει νέος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής, αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του προηγούμενου πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή σχετικά με τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, αλλά και τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που σχετίζονται με τη Φορολογική και Τελωνειακή Διοίκηση.

Η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου με τη βοήθεια των ναυλοσυμφώνων ελέγχει κάθε τρία χρόνια τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ναύλωσης και στη συνέχεια τα καταχωρεί το αποτέλεσμα στο Μητρώο πλοίων. Εάν δεν έχει συμπληρωθεί ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής μπορεί πριν από τη λήξη της τριετίας να υποβάλει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου αίτηση για να χορηγηθεί παράταση ενός έτους, προκειμένου να συμπληρωθούν οι ημέρες ναύλωσης που υπολείπονται. Η αδυναμία αυτή θα πρέπει να αποτελεί περίπτωση ανωτέρας βίας, εξαιρείται η κατάσχεση, ή σε μεγάλης έκτασης επισκευές ή μετασκευές που έχουν έγκαιρα και εγγράφως γνωστοποιηθεί από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή στην Λιμενική Αρχή που ανήκει το σκάφος. Αυτές θα πρέπει να αποδεικνύονται με σχετική βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή εξουσιοδοτημένου οργανισμού (νηογνώμονα).

Παράταση χορηγείται και εάν κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και πριν τη λήξη τη τριετίας έχει πραγματοποιηθεί το ογδόντα τοις εκατό (80%) του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και χορηγείται παράταση για τη συμπλήρωση των ημερών που υπολείπονται μέσα στην αμέσως επόμενη τριετία. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν μπορεί να χορηγηθεί για δεύτερη φορά για το ίδιο πλοίο, αν δεν έχει μεσολαβήσει τουλάχιστον μία τριετία, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 5 και 6, στην οποία έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός ημερών ναύλωσης. Η παράταση που

χορηγείται στην παραπάνω περίπτωση, καταχωρείται στο Μητρώο πλοίων από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Δεν είναι υποχρεωμένοι για την εκτέλεση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής που φέρουν ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε., αν έχει καταβληθεί ο αναλογών Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή την απόκτηση, χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί.

2.5 ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ²¹

Το άρθρο 5 ορίζει τους κανονισμούς που σχετίζονται με τον παροπλισμό του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και συγκεκριμένα στην παράγραφο 1 αναφέρεται ότι την αρμοδιότητα για την παρόπλιση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής την έχει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής όπου πρέπει να την πραγματοποιήσει σε χρονικό διάστημα έπειτα από 1 και έως 3 έτη, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής για να παροπλίσει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής πρέπει να υποβάλλει γραπτή δήλωση συνοδευόμενη από την κατάθεση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων ορίζεται ως η ημερομηνία έναρξης του παροπλισμού και καταχωρείται στο ηλεκτρονικό Μητρώο πλοίων της Α.Α.Δ.Ε. από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5, από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων έως την άρση του παροπλισμού αναστέλλεται ο υπολογισμός του χρόνου για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Από την ημερομηνία άρσης του παροπλισμού ξεκινά να υπολογίζεται ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης όπου είναι ίσος με το χρονικό διάστημα που υπολειπόταν κατά το χρόνο παροπλισμού του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5, μετά την υποβολή αίτησης από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, που υποβάλλεται στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και πριν από τη λήξη της προθεσμίας από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, που είναι τα τρία έτη, ο παροπλισμός αίρεται εκούσια. Αυτό γίνεται για τους εξής λόγους:

²¹ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 5)

- Για το σκοπό της επανέναρξης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου, έπειτα από ένα χρόνο από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.
- Λόγω μεταβολής της πλοιοκτησίας ή του εφοπλισμού ή παύσης της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν απαιτείται η παρέλευση του ενός έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων.
- Πριν από την παρέλευση του ενός έτους από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης περίπτωσης ανωτέρω, θεωρείται ότι το πλοίο ουδέποτε είχε παροπλισθεί.

Αν παρέλθουν 3 έτη από την ημερομηνία κατάθεσης των ναυτιλιακών εγγράφων τότε ο παροπλισμός αίρεται αυτοδίκαια και επιβάλλονται οι οφειλόμενες δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις που αφορούν το πλοίο και τον εφοδιασμό του με καύσιμα, λιπαντικά και άλλα αγαθά. Για το λόγο αυτό εκδίδεται κατά του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή πράξη του προϊσταμένου της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στην οποία προσδιορίζεται η ημερομηνία από την οποία οφείλονται ο ΦΠΑ, οι δασμοί και οι φόροι και η οποία κοινοποιείται στις αρμόδιες υπηρεσίες της Φορολογικής και Τελωνειακής Διοίκησης. Η ημερομηνία εκούσιας άρσης ή αυτοδίκαιης άρσης του παροπλισμού καταχωρίζεται στο Μητρώο πλοίου από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2.6 ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ²²

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 σε περίπτωση που κατασχεθεί το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής τότε υπάρχει απαγόρευση απόπλου και αναστέλλεται ο χρόνος για τη συμπλήρωση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης για εκείνο το χρονικό διάστημα.

Μετά από την άρση της κατάσχεσης, ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης πρέπει να συμπληρωθεί εντός χρονικού διαστήματος ίσου με το υπολειπόμενο κατά το χρόνο επιβολής της κατάσχεσης. Μέσα σε εξήντα ημέρες οφείλουν ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής ή το νόμιμο εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο να γνωστοποιούν γραπτώς τις

²² (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 6)

ημερομηνίες επιβολής και άρσης της κατάσχεσης στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η υπηρεσία στην οποία γνωστοποιήθηκαν τα παραπάνω οφείλει την καταχώρηση της ημερομηνίας επιβολής και της ημερομηνίας της άρσης της κατάσχεσης στο ηλεκτρονικό Μητρώο πλοίων της Α.Α.Δ.Ε . Επίσης, στην υπηρεσία αυτή κατατίθενται και ευκρινή αντίγραφα του πρωτοτύπου σχετικά με την κατάσχεση επίσημων εγγράφων. Για την έναρξη της επαγγελματικής εκμετάλλευσης του πλοίου συνοποβάλλονται ευκρινή αντίγραφα του πρωτοτύπου εθνικότητας και του πιστοποιητικού αξιοπλοΐας.

2.7 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ²³

Σύμφωνα με το άρθρο 7 και συγκεκριμένα την παράγραφο 1, τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής εφόσον είναι ναυλωμένα πριν τον απόπλου τους από το λιμάνι αφετηρίας, πρέπει να διαθέτουν αντίγραφο ναυλοσυμφώνου με ενημερωμένες καταστάσεις επιβαινόντων. Ο πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης προσυπογράφει τα παραπάνω έγγραφα και βεβαιώνει την ημερομηνία και την ώρα προσυπογραφής. Τα έγγραφα αυτά βρίσκονται πάντοτε στο πλοίο και επιδεικνύονται όποτε ζητηθούν από τις αρμόδιες Αρχές.

Πριν τον απόπλου από το λιμένα αφετηρίας, με ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, υποβάλλονται τα αντίγραφα των παραπάνω ναυλοσυμφώνων και των ενημερωμένων καταστάσεων επιβαινόντων στην αρμόδια Λιμενική Αρχή. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπ' αρ. 3133.1/10229/2016/4.2.2016 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 364), τα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται από τη Λιμενική Αρχή και καταχωρίζονται στο Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων του Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α), με οποιεσδήποτε τροποποιήσεις και αλλαγές φέρουν αυτές. Όλες οι υποχρεώσεις των ως άνω εδαφίων της παρούσας περίπτωσης δεν εφαρμόζονται για τα καταχωρισμένα στο Μητρώο πλοίων, επαγγελματικά πλοία αναψυχής μετά την έναρξη ισχύος της κοινής υπουργικής απόφασης της περ. β' της παρ. 2.

Σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 4174/2013, Α' 170) τα αντίγραφα των ναυλοσύμφωνων υποβάλλονται από τον εκναυλωτή στις υπηρεσίες της φορολογικής και τελωνειακής διοίκησης. Η ποινή σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ή Κυβερνήτης ο οποίος συντάσσει, προσυπογράφει ή

²³ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 7)

αποδέχεται πλαστά, εικονικά ή ανακριβή ναυλοσύμφωνα ή καταστάσεις επιβαινόντων, καθώς και όποιος νοθεύει τέτοια έγγραφα, είναι φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών.

Ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης πλοίου αναψυχής είναι υποχρεωμένος να μεριμνά όλοι οι επιβάτες να διαθέτουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού δημόσια έγγραφα που να πιστοποιούν την ταυτοπροσωπία τους σε περίπτωση που ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές. Τέτοια έγγραφα είναι η ταυτότητα, το διαβατήριο ή άλλο ικανό δημόσιο αποδεικτικό ταυτοπροσωπίας. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα νόμο, αν επέλθει μερική μεταβολή στην κατάσταση των επιβατών κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης υποχρεούται να προβεί σε σχετική σημείωση στην κατάσταση επιβαινόντων, την οποία προσυπογράφει. «Οριστική αποβίβαση επιβατών σε ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό (50%) επί της αρχικής λίστας επιβαινόντων και οριστική αποβίβαση επιβατών που τυχόν επιβιβαστούν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης σύμφωνα με όρους ναυλοσυμφώνου σε ποσοστό άνω του πενήντα τοις εκατό (50%), απαγορεύεται και ισοδυναμεί με τερματισμό της τρέχουσας ναύλωσης. Τα ποσοστά του προηγούμενου εδαφίου δύνανται να μεταβάλλονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής»²⁴.

Απαραίτητη είναι η τήρηση αρχείου των ναυλοσυμφώνων και των καταστάσεων επιβαινόντων για 15 χρόνια από την ολοκλήρωση κάθε ταξιδιού και υπεύθυνοι για την τήρηση του αρχείου είναι ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής. Το αρχείο είναι διαθέσιμο σε κάθε δημόσια αρχή. Μετά την έκδοση της υπουργικής απόφασης της περ. β΄ της παρ. 2 του άρθρου 7, αρκεί η ηλεκτρονική τήρηση του αρχείου αυτού.

Οι όροι και προϋποθέσεις για την έκδοση με ηλεκτρονικό τρόπο αδειών απόπλου και κατάπλου, την ηλεκτρονική έγκριση θέσης ελλιμενισμού και την ηλεκτρονική υποβολή τελών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, καθορίζονται έπειτα από κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 9, έπειτα από εισήγηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που καθορίζει το υπόδειγμα του ναυλοσυμφώνου στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, τους βασικούς όρους αυτού, καθώς και οποιαδήποτε άλλη λεπτομέρεια. Οι συμβαλλόμενοι έχουν την ελευθερία να προσθέτουν οποιοδήποτε άλλο όρο ή

²⁴ (Νόμος 4256/2014 Άρθρο 7, παρ.1δ)

συμφωνία, που δεν αντιβαίνει στην ισχύουσα νομοθεσία.«Στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δημιουργείται ηλεκτρονική εφαρμογή (e-ναυλοσύμφωνο), για τη σύναψη ναυλοσυμφώνων με ηλεκτρονικό τρόπο, την ηλεκτρονική υποβολή των στοιχείων των ναυλοσυμφώνων ή της ιδιοχρησιμοποίησης των καταχωρισμένων στο e-Μητρώο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των καταστάσεων επιβαινόντων και των τυχόν μεταβολών τους, για την ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών του ανωτέρω Υπουργείου και της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov. gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του ν. 4727/2020. Η ηλεκτρονική διασύνδεση και διαλειτουργικότητα της ηλεκτρονικής εφαρμογής με το ανωτέρω Μητρώο πραγματοποιείται μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζονται τα θέματα οργάνωσης, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, οι υπόχρεοι προς καταχώριση, οι υπόχρεοι προς αποδοχή, οι αρμόδιες εμπλεκόμενες Υπηρεσίες, οι διαδικασίες καταχώρισης των στοιχείων του ναυλοσυμφώνου, της κατάστασης επιβαινόντων, των σχετικών ποσών και ποσοστών και του χρόνου ναύλωσης, οι κυρώσεις, καθώς και κάθε τεχνικό ή άλλο θέμα, αναγκαίο για τη λειτουργία της ηλεκτρονικής εφαρμογής.»²⁵

2.8 ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ²⁶

Το άρθρο 8 αναφέρεται στη στελέχωση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 τα πλοία αναψυχής που έχουν ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα επιτρέπεται να εκναυλώνονται, χωρίς να υπηρετεί σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Τη διακυβέρνηση των πλοίων αναψυχής την αναλαμβάνει ο κυβερνήτης, ο οποίος προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή και θεωρείται προστηθείς αυτού και οφείλει να διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα. Επίσης, τα πλοία αναψυχής της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να ναυτολογούν πλήρωμα το οποίο υποχρεωτικά ασφαρίζεται στο Ν.Α.Τ., χωρίς να υποχρεούνται να τηρούν οποιαδήποτε οργανική σύνθεση, έναντι του Ν.Α.Τ. ή των Λιμενικών Αρχών.

²⁵ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 7, παρ.2β)

²⁶ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 8)

Σύμφωνα με όσα ορίζει η παράγραφος 2, σε περίπτωση πρόσληψης απογεγραμμένου ναυτικού σε πλοία αναψυχής με ολικό μήκος μέχρι και 24 μέτρων ασφαρίζονται αποκλειστικά και μόνο στο Ν.Α.Τ . Σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 16 του Ν. 3232/2004 (Α' 48), οι μη απογεγραμμένοι ναυτικοί εξακολουθούν να ασφαίζονται, και υποχρεούνται στην έκδοση του νόμιμου παραστατικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Έπειτα από γνώμη του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου μέσω της οποίας καθορίζονται τα προσόντα του κυβερνήτη, ο τρόπος πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Η παράγραφος 3 ορίζει ότι η οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων αναψυχής για τα οποία υφίσταται, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, υποχρέωση τήρησης οργανικής σύνθεσης, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, αφού ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά τους. Σχετικά με τη στελέχωση των πλοίων αναψυχής, τα οποία δεν φέρουν την ελληνική σημαία και υπάγονται στις διατάξεις της περίπτωσης α' της παρ. 3 του άρθρου 3 και τα οποία έχουν ολική χωρητικότητα κάτω των 650 gt, ρυθμίζονται τα θέματα αυτά μέσω της ελληνικής νομοθεσίας μόνο ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα.

Οι εταιρείες που έχουν στην ιδιοκτησία ή διαχείρισή τους πλοίο αναψυχής του παρόντος νόμου, έχουν τη δυνατότητα μετάθεσης ατόμων της οργανικής σύνθεσης ή του βοηθητικού προσωπικού σε άλλο πλοίο αναψυχής αν τηρούνται οι συγκεκριμένες δύο προϋποθέσεις που αναφέρονται παρακάτω. Η πρώτη προϋπόθεση είναι να υπάρχει κοινή διαχειρίστρια εταιρεία του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και η δεύτερη είναι να υπάρχει σχετική γραπτή σύμβαση διαχείρισης μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών των δύο πλοίων.

2.9 ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ²⁷

Το άρθρο 9 αναφέρεται στις ειδικές ρυθμίσεις του νόμου. Συγκεκριμένα η παράγραφος 1 ορίζει ότι τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία έχουν υποστεί βλάβη και θέλουν να μεταβούν σε άλλο λιμένα για την επισκευή αυτής, μπορούν να αποπλεύσουν έπειτα από άδεια του προϊσταμένου της οικείας Λιμενικής Αρχής στην οποία αναγράφεται και το είδος της βλάβης και έπειτα από έκτακτη επιθεώρηση που διενεργείται από τον

²⁷ (Νόμος 4256/2014 ,Άρθρο 9)

εξουσιοδοτημένο οργανισμό (νηογνώμονα) που τα παρακολουθεί ή από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 9 , αν το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης επιτρέπεται, ανεξάρτητα αν φέρει ελληνική ή ξένη σημαία, η ιδιοχρησιμοποίησή του από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή, εφόσον αυτό όμως έχει δηλωθεί πρώτα στο ηλεκτρονικό Μητρώο Πλοίων. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δηλώνει στη Λιμενική Αρχή στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας βρίσκεται το πλοίο την ιδιοχρησιμοποίησή του πριν την έναρξη της αναψυχής και καταχωρείται στο Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων του Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Ε.Ε.Π.Σ.Ε.Π.Α.). Σε περιπτώσεις ιδιοχρησιμοποίησης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, δεν χορηγείται απαλλαγή από το δασμό, τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και τον Φ.Π.Α. των καυσίμων και λιπαντικών με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία αυτά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κείμενη τελωνειακή νομοθεσία.

Η παράγραφος 3, η οποία τροποποιήθηκε με την παρ.10 του άρθρου 94 του ν.4504/2017, αναφέρει ότι οι κυβερνήτες ή οι πλοίαρχοι πλοίων αναψυχής, που εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, είναι απαλλαγμένοι από την υποχρέωσή τους να θεωρούν τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων αυτών, να λαμβάνουν άδεια απόπλου από τη Λιμενική Αρχή κάθε λιμένα προσέγγισης και να υποβάλουν δήλωση κατάπλου. Οι ως άνω υποχρεώσεις εκπληρώνονται μόνο από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας. Σε περίπτωση που η ναύλωση αρχίζει στην αλλοδαπή, τα ναυτιλιακά έγγραφα θεωρούνται στο πρώτο ελληνικό λιμάνι στο οποίο θα καταπλεύσει το πλοίο. Η ανωτέρω διάταξη ισχύει και στην περίπτωση της ιδιοχρήσης από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή. Οι διατάξεις που αναφέρονται στη παράγραφο 3 δεν ισχύουν σε περίπτωση μεταβολών ή κάποιων συμβάντων όπως είναι τα ναυτικά ατυχήματα, τραυματισμοί των επιβατών , ασθένειες ή παράνομες απουσίες μελών του πληρώματος, ελλειπείς συνθέσεις, λήξη ισχύος ναυτολογίων ή πιστοποιητικών ασφάλειας ή ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Αν συμβεί κάποιο από τα παραπάνω οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες όλων των πλοίων αναψυχής υποχρεούνται να αναφέρουν στη Λιμενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου το συμβάν και να θεωρήσουν τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν απαλλάσσουν: α) τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη από την υποχρέωση να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα και να τα επιδεικνύει σε περίπτωση που διεξαχθεί έλεγχος από τη Λιμενική Αρχή, καθώς επίσης και από τη συμμόρφωσή τους με

τις ισχύουσες διατάξεις ελέγχου προσώπων κατά τη διέλευση των συνόρων της χώρας και τις υποχρεώσεις για την υποβολή πληροφοριών κατάπλου και απόπλου, που απορρέουν από την ενωσιακή νομοθεσία και περιγράφονται στο π.δ. 16/2011 και β) το πλοίο από την καταβολή λιμενικών και λοιπών τελών και δικαιωμάτων.

Η παράγραφος 4 αναφέρει ότι απαγορεύεται η με οποιονδήποτε τρόπο διαφήμιση, της εκμετάλλευσης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής στην Ελλάδα με σύμβαση ολικής ναύλωσης, ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία φέρει το πλοίο και σε οποιαδήποτε χώρα.

Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 9 , μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή προς το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου η οποία καταχωρεί το πλοίο στο ηλεκτρονικό Μητρώο πλοίων , τα επιβατηγά τουριστικά πλοία υπό σημαία ελληνική ή άλλου κράτους - μέλους της Ε.Ε. που έχουν ικανότητα να μεταφέρουν μέχρι και ενενήντα εννέα (99) επιβάτες, μπορούν να δραστηριοποιούνται με σύμβαση ολικής ναύλωσης και να υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

2.10 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ²⁸

Το άρθρο 10 καθορίζει τις γενικές διατάξεις των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής. Συγκριμένα στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξάρτητα αν φέρουν ελληνική ή ξένη σημαία, είναι απαραίτητο να διαθέτουν κατάσταση επιβαινόντων, η οποία πρέπει να τηρείται και ενημερώνεται από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη, χωρίς να απαιτείται η θεώρησή της από τη Λιμενική Αρχή. Ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης είναι υπεύθυνοι για τις τυχόν μεταβολές της κατάστασης των επιβαινόντων και βεβαιώνει την ώρα και ημερομηνία υπογράφοντας την . Η κατάσταση επιβαινόντων περιέχει τα στοιχεία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του π.δ. 23/1999 (Α΄ 17), βρίσκεται πάντοτε στο πλοίο και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση των αρμόδιων Αρχών. Αν υπάρχουν εργαζόμενοι υπήκοοι άλλου κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής , τότε τηρείται ξεχωριστή κατάσταση για τους εργαζόμενους και για τους επιβάτες αντίστοιχα. Όταν στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής εργάζονται υπήκοοι άλλου κράτους εκτός της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ τότε στην κατάσταση του πληρώματος πρέπει να καθορίζεται η ημερομηνία αποβίβασης και επιβίβασης των εργαζομένων του πλοίου, η οποία προσκομίζεται κάθε φορά από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη στη Λιμενική Αρχή του πρώτου λιμένα κατάπλου του πλοίου στη χώρα από το εξωτερικό και του τελευταίου

²⁸ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 10-11)

λιμένα απόπλου του για το εξωτερικό και θεωρείται. Σε περίπτωση μεταβολής των ως άνω εργαζομένων είναι απαραίτητη η θεώρηση της κατάστασης και η προσκόμιση της στη Λιμενική Αρχή στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας βρίσκεται το πλοίο, από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη. Εφοδιασμένα με κατάσταση επιβαινόντων, η οποία βεβαιώνεται από τον Πλοίαρχο ή το Κυβερνήτη ως προς την ώρα και ημερομηνία αυτής, πρέπει να είναι τα πλοία αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας. Η κατάσταση επιβαινόντων περιέχει τα στοιχεία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του π.δ. 23/1999, βρίσκεται πάντοτε στο πλοίο, θεωρείται από τη Λιμενική Αρχή κατά τη διαδικασία λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου και επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση των αρμόδιων Αρχών.

Η παράγραφος 2 αναφέρει ότι τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν ελληνική σημαία ή κάποιου άλλου κράτους που ανήκει στην Ε.Ε, 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. Την υποχρέωση αυτή εκπληρώνουν ο Πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης στη Λιμενική αρχή του πρώτου ελληνικού λιμένα στο οποίο καταπλέει από το εξωτερικό και στην Λιμενική αρχή του τελευταίου λιμένα απόπλου για το εξωτερικό. Τα παραπάνω δεν ισχύουν για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με σημαία κράτους εκτός Ε.Ε και για τα πλοία αναψυχής που με βάση το δίκαιο άλλης χώρας έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Αυτά πρέπει να λαμβάνουν άδεια απόπλου και κατάπλου από τη Λιμενική Αρχή κάθε λιμένα.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3, κάθε ιδιωτικό πλοίο αναψυχής με σημαία ή νηολόγιο τρίτης χώρας ή ειδικού φορολογικού εδάφους, του Παραρτήματος ΙΙ του Ν. 2859/2000 (Α' 248) με τον οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2006/112/ΕΚ του Συμβουλίου, το οποίο καταπλέει σε ελληνικά λιμάνια, προκειμένου να διακινείται στα ελληνικά ύδατα, εφοδιάζεται από την αρμόδια Τελωνιακή Αρχή, κατά την είσοδό του στη χώρα, με τριπλότυπο Δελτίο Κίνησης (Transit Log), σύμφωνα με τις ισχύουσες φορολογικές και τελωνιακές διατάξεις. Για την έκδοση του Δελτίου Κίνησης (Transit Log) είναι απαραίτητη η προσκόμιση αποδεικτικού πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων.

Η παράγραφος 4 ορίζει ότι τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα τα οποία διαθέτουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε) ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α) μπορούν να συνάψουν σύμβαση με ολική ναύλωση. Τη δυνατότητα αυτή έχουν και τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα με ξένη σημαία, αν αυτά

διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σε ισχύ καθώς και τα υπόλοιπα τα οποία προβλέπονται σύμφωνα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν και πληρώνοντας τις προϋποθέσεις της παρ. 1.δ του άρθρου 1, των άρθρων 3 και 7, και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 9 ,χωρίς να υποχρεούνται να εκτελούν τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής, τα οποία εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, δεν απαλλάσσονται από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης, το Φ.Π.Α., τους δασμούς ή επιβαρύνσεις καυσίμων και λιπαντικών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

Το άρθρο 11 ορίζει το πλήρωμα των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής . Σύμφωνα με αυτό η στελέχωση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής δεν έχουν υποχρέωση οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Σε περίπτωση πρόσληψης ναυτικού ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ., δεν δημιουργείται υποχρέωση συμπλήρωσης οργανικής σύνθεσης ή ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. άλλου ναυτικού πλην του προσληθέντος.

2.11 ΚΥΡΩΣΕΙΣ²⁹

Οι κυρώσεις για την εκναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά παράβαση των διατάξεων του νόμου ορίζονται στο άρθρο 13. Ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές κυρώσεις, καθώς και τυχόν κυρώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία, όσο αφορά στην εκναύλωση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, η ποινή είναι η επιβολή προστίμου ύψους δύο χιλιάδων (2.000) έως και είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ ,ενώ για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής προβλέπεται πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) έως και διακοσίων χιλιάδων (200.000) ευρώ. Επίσης, για οποιαδήποτε άλλη παράβαση των διατάξεων των άρθρων 1 έως 16, εκτός από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις α κ β του άρθρου 12, προβλέπεται ως ποινή πρόστιμο ύψους δύο χιλιάδων (2.000) έως και είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ. Συγκεκριμένα για τις παραβάσεις των διατάξεων των περιπτώσεων α΄, β΄ και γ΄ της παραγράφου 1 και της παραγράφου 2 του άρθρου 10, επιβάλλεται στον Πλοίαρχο ή Κυβερνήτη, πέραν των τυχόν ποινικών και πειθαρχικών κυρώσεων, πρόστιμο ύψους τριακοσίων (300,00) ευρώ. Σε περίπτωση που η ηλεκτρονική και έντυπη αίτηση η οποία σχετίζεται με την εγγραφή του πλοίου στο Μητρώο πλοίων ή με την καταχώριση μεταβολής, υποβληθεί εκπρόθεσμα, συνυποβάλλεται ηλεκτρονικό παράβολο ποσού διπλάσιου του προβλεπόμενου στο

²⁹ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 13)

άρθρο 2 για την εγγραφή πλοίου ή για την καταχώριση μεταβολής, αντίστοιχα. «Σε περίπτωση διαπίστωσης, κατόπιν ελέγχου από την Λιμενική Αρχή, μη υποβολής ηλεκτρονικής και έντυπης αίτησης εγγραφής ιδιωτικού πλοίου αναψυχής στο Μητρώο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2, επιβάλλεται πρόστιμο ίσο με το τριπλάσιο του προβλεπόμενου στο τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 2 ηλεκτρονικού παραβόλου για την καταχώριση πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, με την εκπρόθεσμη αίτηση καταχώρισης του πλοίου στο Μητρώο εφαρμόζεται η διάταξη της περίπτωσης δ΄.»³⁰

Τα πρόστιμα τα οποία επιβάλλονται και το ύψος αυτών καθορίζονται και είναι ανάλογα με την παράβαση που πραγματοποιείται, το βαθμό επανάληψης της παράβασης, τη βαρύτητά της καθώς και τη βλάβη και τις συνέπειες που μπορεί να προκάλεσε στο κράτος ή στον τουρισμό. Τα πρόστιμα αυτά αποτελούν έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και εμφανίζονται σε σχετικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου. Σε περίπτωση παράβασης καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου διπλασιάζονται. Ως υποτροπή νοείται η τέλεση νέας παράβασης των διατάξεων του παρόντος νόμου μέσα σε ένα (1) έτος από την τέλεση της προηγούμενης.

Ανεξάρτητα των κυρώσεων της περίπτωσης β΄, στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, το οποίο εκναυλώνεται κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, επιβάλλεται απαγόρευση απόπλου από τη Λιμενική Αρχή που βεβαιώνει την παράβαση. Η απαγόρευση απόπλου μπορεί να αρθεί μόνο με την πληρωμή του προστίμου ή μόνο με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής στη Λιμενική Αρχή. Η εγγυητική επιστολή που καταθέτει στη Λιμενική Αρχή θα αφορά διπλάσιο ποσό του προστίμου που προβλέπεται στην περίπτωση β΄ και πρέπει να εκδίδεται από πιστωτικό ίδρυμα της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. Οι κυρώσεις αυτές ισχύουν και για τα πλοία αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά, σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, αλλά δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Η Λιμενική Αρχή η οποία διαπιστώνει την παράβαση ,αρχικά συντάσσει τη σχετική έκθεση βεβαίωσης, η οποία αποτελεί αποδεικτικό της παράβασης και καλεί τον παραβάτη να εκθέσει τις απόψεις του στο χρονικό διάστημα των πέντε (5) ημερών από

³⁰ (Νόμος 4256/2014, Άρθρο 13 παρ.1δ)

την ημέρα που έλαβε την κλήση. Στη συνέχεια επιβάλλονται τα πρόστιμα με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

Η παράγραφος 3 ορίζει ότι υπάρχει η δυνατότητα να τροποποιούνται τα όρια των προστίμων του παρόντος άρθρου με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής .

Το ύψος του επιβληθέντος διοικητικού προστίμου που επιβάλλεται με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένων των περιπτώσεων β' και ε' της παραγράφου 1 και εξαιρουμένων των κυρώσεων που επιβάλλονται με την παράγραφο 2 κατά παράβαση της παραγράφου 1 του άρθρου 12, μειώνεται στο ήμισυ εάν ο υπόχρεος προβεί σε καταβολή του προστίμου εντός τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης σε αυτόν της σχετικής απόφασης επιβολής προστίμου και σε κάθε περίπτωση πριν την άσκηση αίτησης θεραπείας ή ιεραρχικής προσφυγής. Στις ανωτέρω περιπτώσεις υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΝΟΜΟΣ 3182/2003 ΝΕΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

3.1 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα υπήρξε αλματώδης με μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής να δραστηριοποιείται στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα μέχρι το 2008, γιατί μέχρι τότε δεν είχε επηρεαστεί από την οικονομική κρίση που ακολούθησε αργότερα. Τα σκάφη αναψυχής ήταν και συνεχίζουν να αποτελούν σημαντική και κερδοφόρα κατηγορία για τον θαλάσσιο τουρισμό. Αυτή η δραστηριότητα επέφερε στην Ελλάδα μεγάλο ποσό συναλλάγματος και συνέβαλλε στην ανάπτυξη πολλών παράκτιων περιοχών και νησιών. Παρά την μεγάλη δραστηριότητα όμως και την υπαγωγή των πλοιοκτητών επαγγελματικών σκαφών στο ειδικό φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας, ο κλάδος του yachting εξακολουθούσε να στερείται μια μορφή νομικής εταιρείας η οποία θα ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις των επαγγελματιών και θα ήταν απλή στη λειτουργία της. Έτσι πριν τη δημιουργία της Ν.Ε.Π.Α, οι πλοιοκτήτες κατέφευγαν σε άλλες νομικής μορφής εταιρείες οι οποίες δεν μπορούσαν να τους βοηθήσουν πλήρως στην κάλυψη των αναγκών τους, στην επίτευξη των σκοπών τους και στην προστασία των επαγγελματικών δικαιωμάτων τους. Ένα σκάφος αναψυχής είχε τη δυνατότητα είτε να υπάγεται σε ένα φυσικό πρόσωπο, δηλαδή σε ένα άτομο που μπορεί να έχει στην κατοχή του κάποιο περιουσιακό στοιχείο και συγκεκριμένα το σκάφος, σαν ατομική επιχείρηση ή συμπλοιοκτησία, είτε να υπάγεται σε ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Οι πιο συχνές εταιρικές μορφές ήταν η συμπλοιοκτησία, η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε), η Ετερόρρυθμη Εταιρεία (Ε.Ε), η Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε) και η Ναυτική Εταιρεία, η οποία βέβαια έκανε την εμφάνιση της πολλά χρόνια αργότερα από τις άλλες μορφές. Αρνητικά χαρακτηριστικά των εταιρειών αυτών ήταν το διαφορετικό φορολογικό καθεστώς της κάθε μιας αλλά και οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.

«Η Συμπλοιοκτησία αποτελεί μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης που εμφανίζεται στη περίπτωση που ένα πλοίο ανήκει κατά κυριότητα σε πολλούς ιδιοκτήτες (πλοιοκτήτες), οι οποίοι από κοινού και κατόπιν συμφωνίας εκμεταλλεύονται αυτό, καλούμενοι συμπλοιοκτήτες. Βασικά χαρακτηριστικά της είναι η συγκυριότητα, η συνεκμετάλλευση και η έλλειψη άλλου είδους εταιρικού δεσμού μεταξύ των συμπλοιοκτητών.» Η συμπλοιοκτησία για το λόγο αυτό, δεν έχει εταιρική ονομασία και ούτε πτωχεύει. Σκοπός

αυτής είναι η συνεκμετάλλευση ενός κοινού πλοίου, με βασικό χαρακτηριστικό τη συμφωνία και την έλλειψη νομικής προσωπικότητας.³¹

«Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι ο εταιρικός τύπος που βρίσκεται ανάμεσα στην ανώνυμη και την προσωπική εταιρεία. Συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των και Προσωπικών εταιρειών. » Συγκεκριμένα, δεν έχει τα μειονεκτήματα της πρώτης (που είναι κεφαλαιουχική εταιρεία), που είναι η ανάγκη μεγάλου κεφαλαίου και η μειωμένη επιρροή των μετόχων στη διοίκηση της εταιρείας. Επίσης, δεν έχει ούτε το μεγαλύτερο μειονέκτημα των προσωπικών εταιρειών, δηλαδή, το απεριόριστο της ευθύνης των ομόρρυθμων εταίρων. Συνήθως χρησιμοποιείται για δραστηριότητες μικρότερης κλίμακας από αυτές των Α.Ε.³²

«Η ετερόρρυθμη εταιρεία (Ε.Ε.) είναι ένα νομικό πρόσωπο, που συνιστάται μεταξύ δύο η περισσότερων προσώπων που έχουν σκοπό να εμπορεύονται με εταιρική επωνυμία. Στην ετερόρρυθμη εταιρεία, ένας η περισσότεροι εταίροι ευθύνονται απεριόριστα και αλληλέγγυα για τις εταιρικές υποχρεώσεις, όπως ακριβώς και οι εταίροι της ομόρρυθμης εταιρείας και αποκαλούνται ομόρρυθμοι εταίροι, ενώ ένας ή περισσότεροι εταίροι ευθύνονται περιορισμένα, δηλαδή μόνο μέχρι του ποσού της εισφοράς τους, και αποκαλούνται ετερόρρυθμοι εταίροι.» Οι ετερόρρυθμοι εταίροι δεν θεωρούνται έμποροι, αλλά απλοί χρηματοδότες της εταιρείας και απαγορεύεται να συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων και να εργαστούν σε υποθέσεις της εταιρείας.³³

Η Ανώνυμη Εταιρεία είναι μία κεφαλαιουχική εταιρεία, της οποίας το κεφάλαιο διαιρείται σε μετοχές. Σύμφωνα με το εμπορικό δίκαιο είναι εμπορική εταιρεία, ακόμα και αν δεν ασκεί εμπορία. Το κατώτατο όριο του μετοχικού κεφαλαίου μειώθηκε από 60.000 € στα 25.000 €. Βασικό πλεονέκτημα αυτής είναι η περιορισμένη ευθύνη των μετόχων για τα χρέη της εταιρείας μέχρι του ποσού της εισφοράς τους. Επίσης, σημαντικά πλεονεκτήματα είναι η μεγάλη πιστοληπτική ικανότητα και η δυνατότητα στελέχωσης της εταιρείας με ικανά στελέχη.³⁴

Η ναυτική εταιρεία (Ν.Ε.), ψηφίστηκε με το Ν. 959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας», ο οποίος τροποποιήθηκε με τους Ν. 1892/1990 και 2987/2002. Η Ναυτική Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα και την εκμετάλλευση Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων.

³¹ ("Συμπλοιοκτησία - Βικιπαίδεια", 2021)

³² ("Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης - Βικιπαίδεια", 2021)

³³ ("Ετερόρρυθμη Εταιρεία - Βικιπαίδεια", 2021)

³⁴ ("Ανώνυμη Εταιρεία (ελληνικό δίκαιο) - Βικιπαίδεια", 2021)

Διευκρινίζεται ότι στην έννοια των Εμπορικών Πλοίων δεν συμπεριλαμβάνονται τα τουριστικά πλοία, ή τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε αθλητικές δραστηριότητες. Αποτελεί τη σπουδαιότερη μορφή νομικού προσώπου εκμετάλλευσης του πλοίου προσφέροντας στους Έλληνες πλοιοκτήτες πλεονεκτήματα (π.χ., συμμετοχή μελών διοικητικού συμβουλίου της ΝΕ σε διοικητικά συμβούλια άλλων ΝΕ, φορολογικά πλεονεκτήματα κ.λπ.) σε σχέση με την ανώνυμη εταιρία.³⁵

Ως απόρροια των προαναφερθέντων, το 2003 ψηφίστηκε μια νέα μορφή εταιρείας η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α), που αποσκοπούσε στην επίλυση των προηγούμενων προβλημάτων που επέφεραν οι άλλες νομικές μορφές εταιρειών και απευθυνόταν αποκλειστικά στους επαγγελματίες που ασχολούνταν με το yachting.

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ν.Ε.Π.Α) ΚΑΙ Ο ΝΟΜΟΣ 3182/2003

3.2.1 Εισαγωγή

Με τον Ν.3182/2003 δημιουργήθηκε η Ν.Ε.Π.Α μια εταιρεία απαλλαγμένη από κρατικές παρεμβάσεις που η σύσταση της γίνεται χωρίς κάποια άδεια διοικητικής ή άλλης αρχής, αλλά με βάση την τήρηση ορισμένων διατυπώσεων. Η Ν.Ε.Π.Α σε κάποια σημεία προσεγγίζει σε μεγάλο βαθμό τη μορφή των Ναυτικών Εταιρειών, καθώς και οι δύο προσπαθούν να κάνουν απλούστερες τις διαδικασίες και να γίνουν πιο ελκυστικές για τους πλοιοκτήτες. Σημαντικό προτέρημα της Ν.Ε.Π.Α σε σχέση με άλλες εταιρικές μορφές, είναι το χαμηλό κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυση της. Επίσης, προβλέπεται η περιορισμένη ευθύνη των μετόχων. Με την εφαρμογή του νόμου αυτού υπήρχε αύξηση της ίδρυσης εταιρειών Ν.Ε.Π.Α για τα περισσότερα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Έτσι, προέβαιναν όλο και περισσότερες νομικές εταιρείες είτε Α.Ε είτε Ε.Π.Ε στη μετατροπή τους σε Ν.Ε.Π.Α για ευνόητους λόγους, καθώς οι όροι ήταν αρκετά ελκυστικοί. Εξαιτίας όμως της πληθώρας των ευνοϊκών διατάξεων του νόμου αυτού και κυρίως η μη καταβολή του Φ.Π.Α για την αγορά σκαφών αναψυχής οδήγησε σε αρνητικές κριτικές. Πολλοί πλοιοκτήτες καταστρατήγησαν για τον παραπάνω λόγο το νόμο αυτό με αποτέλεσμα να δίστανται οι απόψεις και να χαρακτηρίζεται «άνευ πραγματικού σκοπού». Καθώς όμως η Ν.Ε.Π.Α δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε όλες τις

³⁵ ("Η Ναυτική Εταιρεία. Ν. 959/79 - Λαγοπούλου-Μαλαμίδης και Συνεργάτες Δικηγορική Εταιρεία", 2021)

ανάγκες και επιθυμίες κάθε πλοιοκτήτη, γιατί δεν είναι όλες οι περιπτώσεις ίδιες, οι πλοιοκτήτες των σκαφών αναψυχής δεν εγκατέλειψαν τελείως τις παλαιότερες πρακτικές δημιουργίας άλλων νομικών εταιρειών για την απόκτηση της κυριότητας του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής. Επιπλέον, το κράτος με τη θέσπιση του νόμου προσπάθησε να διατηρήσει και τις άλλες νομικές εταιρείες, όσο αφορά την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής. Η θέσπιση του νόμου αυτού δεν αποσκοπούσε στην επιβολή της Ν.Ε.Π.Α ως τη μοναδική εταιρική μορφή για τα επαγγελματικά σκάφη, αλλά ως μια εναλλακτική λύση απαλλαγμένη από προβλήματα που είχαν οι άλλες εταιρικές μορφές.³⁶

3.2.2 Σκοπός³⁷

Η Ν.Ε.Π.Α (Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής), σύμφωνα με το άρθρο 1, αποτελεί μία εμπορική εταιρία που συνίσταται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3182/2003 και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την απόκτηση, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/99. Η Ν.Ε.Π.Α μπορεί να συμμετέχει και σε άλλες Ν.Ε.Π.Α και επιτρέπεται η σύσταση εταιρειών άλλης μορφής με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας.

3.2.3 Ίδρυση, κεφάλαιο, μετοχές³⁸

Στο άρθρο 2 του Ν.3182/2003 αναφέρεται, ότι με την καταχώριση του καταστατικού στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, αποκτά και τη νομική της προσωπικότητα. Το καταστατικό της Ν.Ε.Π.Α καταρτίζεται εγγράφως τουλάχιστον από δύο ιδρυτές και καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής. Πριν την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας διενεργήθηκαν πράξεις για τις οποίες ευθύνονται αποκλειστικά αυτοί που τις ενήργησαν. Σε περίπτωση που η εταιρεία της εγκρίνει, ευθύνεται μόνο αυτή.³⁹

Στο καταστατικό πρέπει να ορίζονται τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας και άλλες σημαντικές διατάξεις. Αυτές είναι (άρθρο 3):

³⁶ (Τόγκα,2015)

³⁷ (Νόμος 3182/2003, Άρθρο 1)

³⁸ (Νόμος 3182/2003, Άρθρο 2-8)

- α) η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός και η διάρκεια της εταιρείας,
- β) το εταιρικό κεφάλαιο και οι μετοχές,
- γ) το διοικητικό συμβούλιο, η γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους,
- δ) τα δικαιώματα των μετόχων,
- ε) η διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας.

Το άρθρο 4 αναφέρει ότι η επωνυμία της Ν.Ε.Π.Α πρέπει να έχει τα αρχικά των λέξεων «ΝΕΠΑ» και ένα διακριτικό για να μη δημιουργείται σύγχυση με άλλη εταιρεία ή να περιλαμβάνει την επωνυμία ολογράφως « Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής». Η έδρα της εταιρείας μπορεί να είναι σε ένα δήμο ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας και σύμφωνα με το άρθρο 32 σε κάθε έντυπό της να αναγράφεται η επωνυμία , η έδρα και ο αριθμός μητρώου. Η Ν.Ε.Π.Α έχει διάρκεια ορισμένου χρόνου. Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται στο καταστατικό και δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 30 έτη. Το ποσό των δέκα χιλιάδων ευρώ , το οποίο μπορεί να αναπροσαρμοστεί με την κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζεται ως το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο . Το κεφάλαιο της Ν.Ε.Π.Α. που καταβάλλεται από τους ιδρυτές στο ταμείο της εταιρείας , κατά τη σύσταση της , είναι σε μετρητά . Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής δεν μπορεί να ορισθεί κατώτερη του ενός ευρώ.

Σύμφωνα με το άρθρο 5, αν το καταστατικό δεν πληροί τις προϋποθέσεις των άρθρων 1- 3 ή αν κάποιος από τους ιδρυτές κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης δεν είχε ικανότητα για δικαιοπραξία, ακυρώνεται η σύσταση της εταιρείας Ν.Ε.Π.Α με δικαστική απόφαση που εκδίδεται ύστερα από αγωγή κατά της εταιρείας. Με τη δημοσίευση της απόφασης της ακύρωσης η εταιρεία τίθεται σε εκκαθάριση και οι ιδρυτές αυτής υποχρεούνται να καταβάλλουν το κεφάλαιο που είναι αναγκαίο για την εκκαθάριση .Οι υποχρεώσεις της εταιρείας ή τρίτων προσώπων προς αυτήν διατηρούνται και μετά την ακύρωσή της.

Στο άρθρο 6 αναφέρεται ότι οι μετοχές της Ν.Ε.Π.Α είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες και ενσωματώνονται σε τίτλο της μιας ή περισσότερων μετοχών. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με συμφωνία και παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο των μετόχων και υπογράφεται από τον κύριο και από αυτόν στον οποίο γίνεται η μεταβίβαση της μετοχής. Μετά την

ολοκλήρωση της μεταβίβασης ονομαστικών μετοχών εκδίδονται νέοι τίτλοι ή πραγματοποιείται σημείωση της αλλαγής στον ήδη υπάρχον τίτλο και στη σημείωση πρέπει να υπάρχει το ονοματεπώνυμο και η διεύθυνση των δύο συναλλασσομένων . Μέτοχος είναι αυτός που γράφεται στο βιβλίο μετόχων. Τυχόν περιορισμοί που σχετίζονται με τη μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών επιτρέπονται και καταγράφονται στο καταστατικό της εταιρείας. Σε περίπτωση που μια ανώνυμη μετοχή κλαπεί , χαθεί ή καταστραφεί ο τίτλος της , μπορεί να ακυρωθεί , αφού αυτό πρώτα ζητηθεί από το αρμόδιο δικαστήριο . Έπειτα από απόφαση του δικαστηρίου, η εταιρεία υποχρεούται να εκδώσει καινούριο τίτλο και να αντικαταστήσει αυτόν που ακυρώθηκε , αναφέροντας στο νέο τίτλο τον αριθμό της δικαστικής απόφασης που τον ακύρωσε.

Με βάση το άρθρο 7 οι υπήκοοι ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο απαγορεύεται να αποκτούν μετοχές από εταιρίες Ν.Ε.Π.Α, εκτός και αν αυτό έχει οριστεί στο καταστατικό . Σε αυτή την περίπτωση όμως μπορούν να πάρουν μετοχές που συνολικά να είναι μικρότερες σε ποσοστό από το 50 % του εταιρικού κεφαλαίου.

Το άρθρο 8 αναφέρεται στην περίπτωση της αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου της εταιρείας . Αν αυτό ορίζεται στο καταστατικό , τότε το διοικητικό συμβούλιο ή η γενική συνέλευση έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν για την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου μέχρι το συνολικό ποσό που αναφέρεται σε αυτό, με την έκδοση νέων μετοχών. Οι όροι και οι προϋποθέσεις της αύξησης καθορίζονται από το καταστατικό . Οι αυξήσεις του κεφαλαίου κατά τις διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν αποτελούν τροποποίηση του καταστατικού. Η καταβολή του ποσού της αύξησης του κεφαλαίου γίνεται σε μετρητά.

3.2.4 Διοικητικό Συμβούλιο⁴⁰

Το διοικητικό συμβούλιο της Ν.Ε.Π.Α , από το οποίο διοικείται και εκπροσωπείται , απαρτίζεται από τουλάχιστον τρία μέλη , τα οποία μπορεί να είναι είτε μέτοχοι είτε όχι. Κάθε μέλος του διοικητικού συμβουλίου πρέπει να υποδείξει τον εκπρόσωπο του. (άρθρο 9)

⁴⁰ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 9-15)

Σύμφωνα με το άρθρο 10 τα μέλη του ΔΣ εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Η θητεία των μελών είναι τρία έτη, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά από το καταστατικό . Δεν μπορεί όμως να ξεπεράσει τα 6 έτη . Σε περίπτωση που λήξει η θητεία κάποιου μέλους και δεν έχει εκλεγεί νέο στη θέση του , παρατείνεται η θητεία του παλιού μέλους μέχρι την επόμενη εκλογή νέου από τη γενική συνέλευση. Σε περίπτωση θανάτου , παραίτησης ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο κενωθεί η θέση κάποιου μέλους , εκλέγεται προσωρινός σύμβουλος στη θέση του και εγκρίνεται από την επόμενη ΓΣ. Σε περίπτωση που ορίζεται στο καταστατικό , τα μέλη του ΔΣ μπορούν να είναι και μέλη άλλων ΔΣ άλλων Ν.Ε.Π.Α ταυτόχρονα. Αρμόδιοι για κάθε πταίσμα της εταιρείας είναι τα μέλη του ΔΣ αυτής.

Η Ν.Ε.Π.Α. επιτρέπεται, εφόσον αυτό προβλέπεται στο καταστατικό, να συμβάλλεται με τους ιδρυτές, τους μετόχους, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και τους υπαλλήλους της, όταν ενεργούν ατομικώς ή ως εκπρόσωποι άλλου νομικού ή φυσικού προσώπου. (άρθρο 11)

Το άρθρο 12 αναφέρει ότι το ΔΣ πρέπει να συνέρχεται στην έδρα της εταιρείας . Ο τόπος συνεδρίασης μπορεί να είναι διαφορετικός από την έδρα της εταιρείας και να οριστεί έπειτα από απόφαση του ΔΣ. Ο τόπος συνεδρίασης επιτρέπεται να είναι είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή. Ο πρόεδρος είναι εκείνος που συγκαλεί το διοικητικό συμβούλιο. Σε περίπτωση που κάποιο μέλος αιτηθεί γραπτώς διοικητικό συμβούλιο όπου αναφέρονται τα προς συζήτηση θέματα , ο πρόεδρος είναι υποχρεωμένος να το τηρήσει. Αν ο πρόεδρος αρνηθεί ή παρέλθει άπρακτη προθεσμία δέκα ημερών , συγκαλείται ΔΣ μετά από απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας.

Το Άρθρο 13 ορίζει ότι το διοικητικό συμβούλιο μπορεί να συνεδριάσει αν βρίσκεται σε απαρτία. Συγκεκριμένα μπορεί να συνεδριάσει αν παρευρίσκεται ή αντιπροσωπεύεται το μισό και ένα μέλος από το σύνολο των μελών του διοικητικού συμβουλίου. Ο αριθμός των συμβούλων που παρευρίσκονται ή αντιπροσωπεύονται σε αυτό δεν μπορεί να είναι μικρότερος από τρεις. Κάθε σύμβουλος μπορεί να αντιπροσωπεύεται από έναν σύμβουλο στο διοικητικό συμβούλιο και μπορεί να ανατεθεί ακόμα και σε άτομο που δεν είναι μέλος της εταιρείας. Οι αποφάσεις μετά από κάθε ΔΣ καταγράφονται στο πρακτικό και υπογράφεται από όλους όσους συμμετείχαν και στη συνέχεια αντίγραφα και

αποσπάσματα αυτού επικυρώνονται από τον πρόεδρο της εταιρείας ή από τον σύμβουλο που όρισε το ΔΣ.

Το Δ.Σ. , με βάση το άρθρο 14 , είναι αρμόδιο για τις αποφάσεις που αφορούν τόσο τη διοίκηση της εταιρείας, όσο και τη διαχείριση της περιουσίας, την παροχή εγγυήσεων και κάθε εμπράγματης ασφάλειας υπέρ άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων και γενικά για κάθε θέμα που αφορά την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού. Εξαιρούνται τα θέματα, που σύμφωνα με το καταστατικό, ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της γενικής συνέλευσης.

Στο άρθρο 15 αναφέρεται ότι το ΔΣ μπορεί να αναθέτει συνολικώς ή μερικώς την άσκηση της εξουσίας και των αρμοδιοτήτων του σε ένα ή και περισσότερα μέλη του ή σε τρίτους . Παράλληλα πρέπει να καθορίζονται οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες που αναθέτονται στα προαναφερθέντα άτομα. Εξαιρέση αποτελούν τα θέματα για τα οποία είναι απαραίτητη η συλλογική απόφαση. Η απόφαση αυτή καταχωρίζεται στο Μητρώο Ν.Ε.Π.Α .Η αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου για τις υπηρεσίες τους στην εταιρεία, καθορίζεται από τη γενική συνέλευση.

3.2.5 Γενική Συνέλευση⁴¹

Στο άρθρο 16 αναφέρεται ότι η γενική συνέλευση πρέπει να συνέρχεται τουλάχιστον μια φορά ανά εταιρική χρήση στην έδρα της εταιρείας και καλείται τουλάχιστον 30 ημέρες πριν τη συνεδρίαση. Ο τόπος μπορεί να διαφέρει , αν αυτό ορίζεται από το καταστατικό . Στην πρόσκληση πρέπει να αναφέρονται ο τόπος , η χρονολογία, η ώρα συνεδρίασης και τα θέματα ημερήσιας διάταξης. Έπειτα δημοσιεύεται σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα , η οποία έχει ευρεία κυκλοφορία και εκδίδεται στην Αθήνα έξι μέρες την εβδομάδα . Έγκυρη θεωρείται η συνεδρίαση γενικής συνέλευσης στην οποία παρευρίσκονται ή εκπροσωπούνται όλοι οι μέτοχοι.

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 , δικαίωμα συμμετοχής στη γενική συνέλευση έχει κάθε μέτοχος ο οποίος προηγουμένως έχει καταθέσει στην τράπεζα τις μετοχές και έχει προσκομίσει σχετική απόδειξη . Δικαίωμα συμμετοχής επίσης έχει κάθε μέτοχος ο οποίος έχει καταθέσει πριν τη συνέλευση τις μετοχές του στο ταμείο της εταιρείας ή στη συνέλευση κατά την έναρξη της συνεδρίασης. Όταν στη γενική συνέλευση παρευρίσκονται ή εκπροσωπούνται μέτοχοι με ποσοστό μεγαλύτερο από το πενήντα

⁴¹ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 16-21)

τοίς εκατό του εταιρικού κεφαλαίου , τότε η γενική συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και η συνεδρίαση είναι έγκυρη. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει απαρτία η συνεδρίαση αναβάλλεται και η γενική συνέλευση συνέρχεται μετά από είκοσι μέρες, χωρίς πρόσκληση ή δημοσίευση . Αν η ημέρα αυτή τυγχάνει να είναι αργία , η συνεδρίαση γίνεται την αμέσως επόμενη εργάσιμη. Στην επαναληπτική συνεδρίαση ανεξάρτητα από το ποσοστό του κεφαλαίου που εκπροσωπείται , η συνεδρίαση θεωρείται έγκυρη .

Στο άρθρο 18 αναφέρεται , ότι κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα μίας ψήφου. Οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται σε αυτή και επιτρέπεται με το καταστατικό να ορίζονται θέματα για τα οποία απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία.

Το άρθρο 19 αναφέρει ότι το ανώτατο όργανο της εταιρείας , το οποίο αποφασίζει για κάθε εταιρικό θέμα , είναι η γενική συνέλευση. Οι αποφάσεις αυτής δεσμεύουν όλους τους μετόχους , είτε αυτοί παρευρίσκονταν στη συνέλευση, είτε συμφωνούν ή διαφωνούν με την απόφαση αυτή. Η γενική συνέλευση είναι αρμόδια για θέματα όπως «τις τροποποιήσεις του καταστατικού, την εκλογή και ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου, την έγκριση του ισολογισμού ή της λογιστικής κατάστασης της εταιρείας και τη διάθεση των κερδών, την απαλλαγή μελών του διοικητικού συμβουλίου από κάθε ευθύνη, την παράταση της διάρκειας ή τη διάλυση της εταιρείας και το διορισμό εκκαθαριστών.»

Στο άρθρο 20 αναφέρεται ότι είναι άκυρη οποιαδήποτε απόφαση παρθεί από τη γενική συνέλευση η οποία αντικρούει το καταστατικό της εταιρείας ή τον νόμο. Σε περίπτωση που το διοικητικό συμβούλιο ή οι μέτοχοι (που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου) δεν συμφωνούν με κάποια απόφαση , συντάσσουν αίτηση για την ακύρωση της στο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας. Για να ακυρωθεί η απόφαση , η αίτηση θα πρέπει να ασκείται μέσα σε 60 ημέρες από τη λήψη της.

Σύμφωνα με το άρθρο 21, οι μέτοχοι που παρευρίσκονταν στη συνεδρίαση της γενικής συνέλευσης καθώς και οι αντιπρόσωποι, υπογράφουν τις αποφάσεις που καταχωρούνται στο πρακτικό. Σε περίπτωση που κάποιος αρνείται να υπογράψει, πρέπει να γίνει σχετική αναφορά στο πρακτικό. Εάν ζητηθεί από κάποιον μέτοχο, υπάρχει η δυνατότητα να καταχωρηθεί περιληπτικά η γνώμη του στο πρακτικό. Όταν καλούνται τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις της γενικής συνέλευσης,. Στη λήψη των αποφάσεων όμως συμμετέχουν

μόνο αν είναι μέτοχοι ή εκπροσωπούν μετόχους. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο καταστατικό, αντίγραφα και αποσπάσματα των πρακτικών των συνεδριάσεων της γενικής συνέλευσης, επικυρώνονται από τον πρόεδρο και τον γραμματέα της γενικής συνέλευσης.

3.2.6 Βιβλία, Ισολογισμός και διάθεση κερδών⁴²

Το άρθρο 22 ορίζει ότι «η εταιρική χρήση είναι διάρκειας δώδεκα μηνών και λήγει στις 30 Ιουνίου ή στις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους για τις εταιρείες που τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο καταστατικό.» Η πρώτη εταιρική χρήση για τις εταιρείες που τηρούν βιβλία Γ' Κατηγορίας μπορεί να οριστεί για 2 έτη, αλλά δεν μπορεί να τα ξεπερνά. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης, εάν τηρούνται βιβλία Β' Κατηγορίας, το διοικητικό συμβούλιο συντάσσει ισολογισμό ή λογιστική κατάσταση, στην οποία φαίνεται η οικονομική κατάσταση της εταιρείας κατά την τελευταία ημέρα της εταιρικής χρήσης, εκτός εάν ορίζει κάτι διαφορετικό το καταστατικό. Τα βιβλία της εταιρείας είναι στα ελληνικά. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων, που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, επιτρέπεται να τηρούν βιβλία και σε άλλη γλώσσα, εάν αυτό αποφασιστεί από τη γενική συνέλευση ή προβλέπεται στο καταστατικό.

Το άρθρο 23 ορίζει πως η διάθεση των καθαρών κερδών γίνεται με απόφαση της γενικής συνέλευσης. Η διανομή μερίσματος ή ο σχηματισμός αποθεματικού δεν είναι υποχρεωτικά, εκτός αν το ορίζει το καταστατικό. Στο καταστατικό μπορεί να ορίζεται ότι πριν υποβληθεί για έγκριση στη γενική συνέλευση, ο ισολογισμός ή η λογιστική κατάσταση της εταιρείας, πρέπει να έχει προηγουμένως ελεγχθεί από ανεξάρτητους ελεγκτές και να συνοδεύεται από σχετική έκθεσή τους. Η γενική συνέλευση εκλέγει τους ελεγκτές από το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών ή από ελεγκτικές επιχειρήσεις και έχουν την ευθύνη έναντι της εταιρείας και των μετόχων για κάθε πταίσμα.

3.2.7 Έλεγχος και δικαιώματα μειοψηφίας⁴³

Το άρθρο 24 ορίζει ότι αν οι μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου ζητήσουν μέσω αίτησης τη συγκάλυψη γενικής συνέλευσης, το διοικητικό συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να τη συγκαλέσει μέσα σε 20 ημέρες από την υποβολή της αίτησης. Η αίτηση περιέχει το αντικείμενο της ημερήσιας διάταξης. Αν η αίτηση των

⁴² (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 22-23)

⁴³ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 24-26)

μετόχων δεν γίνει δεκτή, η γενική συνέλευση συγκαλείται με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της εταιρείας. Σύμφωνα με το άρθρο 24 παρ.2 , οι μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου μπορούν να αιτηθούν την αναβολή της λήψης απόφασης από τη γενική συνέλευση για όλα ή ορισμένα θέματα .Η αναβολή αυτή ισχύει για μια μόνο φορά και δεν μπορεί να ξεπερνά το χρονικό διάστημα των 10 ημερών.

Το άρθρο 25 αναφέρει οι μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/20 του εταιρικού κεφαλαίου μπορούν μέσω αίτησης να ζητήσουν από το διοικητικό συμβούλιο την παροχή πληροφοριών στη γενική συνέλευση διάφορων υποθέσεων της εταιρείας. Στις περιπτώσεις που οι πληροφορίες δεν παρασχεθούν, το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας ύστερα από αίτηση των ενδιαφερόμενων μετόχων διατάσσει την παροχή των αιτηθέντων στοιχείων.

Το άρθρο 26 αναφέρει ότι σε περίπτωση που οι μέτοχοι πιστεύουν ότι γίνεται κακή διαχείριση των υποθέσεων, μπορούν να διατάξουν τον έλεγχο της εταιρείας. Για να διατάξουν αυτόν τον έλεγχο πρέπει οι μέτοχοι να εκπροσωπούν το 15% (3/20) του εταιρικού κεφαλαίου και να καταθέσουν αίτηση στο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας. Το δικαστήριο υποχρεούται να βοηθήσει στη διεξαγωγή του ελέγχου διατάσσοντας κάθε μέτρο που μπορεί να θεωρηθεί απαραίτητο, ορίζοντας τους ελεγκτές και το χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο πρέπει να διεξάγουν και να ολοκληρώσουν τον έλεγχο. Στις περιπτώσεις όπου διενεργείται έλεγχος το διοικητικό συμβούλιο υποχρεούται να συνδράμει για την διεξαγωγή του.

3.2.8 Λύση εταιρείας⁴⁴

Ο τρόπος λύσεως της Ν.Ε.Π.Α του Ν.3182/2003 είναι αρκετά απλοποιημένος για λόγους ευκολίας. Το άρθρο 27 του Ν.3182/2003 αναφέρει αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους μπορεί να λυθεί μια Ν.Ε.Π.Α. Αυτοί είναι :

- α) όταν λήξει ο χρόνος διάρκειάς της,
- β) με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που όμως έχει ληφθεί με απόλυτη πλειοψηφία επί του συνόλου των μετοχών της εταιρείας,
- γ) με την κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση,

⁴⁴ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 27-29)

δ) με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από αυτόν που αναφέρεται στο άρθρο 1,

ε) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης του καταστατικού στο μητρώο και η εταιρεία δεν προκαλέσει σημείωση στο μητρώο, ότι απέκτησε την κυριότητα ή ότι ανέλαβε την εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίου αναψυχής που έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό,

στ) αυτοδικαίως, αν παρέλθει χρονικό διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία που έπαυσε να έχει την κυριότητα ή την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου αναψυχής που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό. Στην περίπτωση που το μοναδικό επαγγελματικό σκάφος παύσει να χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999, η εταιρεία λύεται σε διάστημα 24 μηνών από την ημερομηνία

Σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ.2, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι εταιρείες στο μητρώο σχετικά με την απόκτηση ή μεταβίβαση κυριότητας ,την ανάληψη ή την παύση εκμετάλλευσης ή διαχείρισης πλοίων αναψυχής που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, γίνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη παρ. 3, ορίζεται ότι αν η εταιρεία λύθηκε λόγω παρέλευσης του χρόνου διάρκειάς της και εφόσον δεν άρχισε η διανομή της περιουσίας της, μπορεί να αναβιώσει με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται και καταχωρίζεται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής, μέσα σε προθεσμία ενός έτους από τη λύση της. Αν όλες οι μετοχές συγκεντρωθούν σε ένα πρόσωπο , αυτό δεν αποτελεί λόγο λύσης Ν.Ε.Π.Α.

Το άρθρο 28 αναφέρει όταν μια εταιρεία Ν.Ε.Π.Α λυθεί , ο σκοπός της είναι μόνο η εκκαθάριση αυτής. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση πτώχευσης. Η γενική συνέλευση των μετόχων μπορεί να λειτουργεί κατά το στάδιο της εκκαθάρισης. Αν δεν ορίζονται από το καταστατικό , η γενική συνέλευση είναι αρμόδια για να ορίσει τον εκκαθαριστή ή τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές μπορούν να ανακληθούν και να οριστούν νέοι. Η εξουσία του διοικητικού συμβουλίου παύει με τον ορισμό των εκκαθαριστών και οι εκκαθαριστές λαμβάνουν θέση διοικητικού συμβουλίου.

Το άρθρο 29 αναφέρει ότι οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να σημειώνουν στο Μητρώο Ν.Ε.Π.Α τη λύση της εταιρείας και τη θέση αυτής σε κατάσταση εκκαθάρισης. Οι

εκκαθαριστές κάνουν την απογραφή της εταιρικής περιουσίας, την ρευστοποιούν ικανοποιούν τους δανειστές και καταβάλλουν το περίσσευμα στους μετόχους. Οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να συγκαλέσουν γενική συνέλευση των μετόχων και να υποβάλλουν μέχρι τότε τους λογαριασμούς εκκαθάρισης, αν η εκκαθάριση ξεπεράσει τον ένα χρόνο. Επίσης, όταν περατωθεί η διαδικασία εκκαθάρισης να ενημερώσουν το Μητρώο Ν.Ε.Π.Α .

3.2.9 Ειδικό μητρώο εθνικού νηολογίου για τις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής⁴⁵

Το άρθρο 30 αναφέρει ότι υπεύθυνο για την τήρηση ειδικού μητρώου για τις Ν.Ε.Π.Α είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας(Υ.Ε.Ν). Έπειτα από πρόταση του Υ.Ε.Ν , εκδίδεται προεδρικό διάταγμα στο οποίο καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την οργάνωση και τη λειτουργία του μητρώου Ν.Ε.Π.Α.

Το άρθρο 31 ορίζει ότι επόπτης για την τήρηση του μητρώου είναι ο Πρόεδρος του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά. Στο μητρώο καταχωρούνται όλες οι Ν.Ε.Π.Α. Οι ιδρυτές υπογράφουν το καταστατικό που έχει υποβληθεί για καταχώριση στο μητρώο και θα πρέπει να φέρει το γνήσιο της υπογραφής από δημόσια αρχή ή συμβολαιογράφο.

Το άρθρο 32 αναφέρει ότι το μητρώο αποτελείται από: το βιβλίο μητρώου ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής, το φάκελο κάθε εταιρείας, τη μερίδα κάθε εταιρείας και το ευρετήριο των εταιρειών. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 32, για να γίνει δεκτή η επωνυμία της εταιρείας πρέπει να καταχωρηθεί με χρονολογική σειρά στο βιβλίο μητρώου, όπου αριθμούνται. Ο αριθμός αυτός είναι μοναδικός και αναγράφεται στο φάκελο και τη μερίδα της εταιρείας. Ο αριθμός μητρώου αναφέρεται σε κάθε έγγραφο που προέρχεται από το μητρώο και δεν μπορεί να δοθεί σε άλλη εταιρεία ακόμα και μετά τη λύση της. Στο φάκελο της εταιρείας αρχειοθετούνται το καταστατικό και όλα τα έγγραφα που έχουν υποβληθεί για καταχώριση στη μερίδα της εταιρείας. Η παρ.4 του άρθρου 32 αναφέρει πως στη μερίδα της εταιρείας καταχωρούνται η χρονολογία της εταιρικής σύμβασης, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκεια, η διεύθυνσή της, καθώς και το κεφάλαιο αυτής , τα ονοματεπώνυμα, οι διευθύνσεις της κατοικίας, οι αριθμοί των

⁴⁵ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 30-35)

δελτίων αστυνομικής ταυτότητας ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων ταυτότητας, , οι αριθμοί φορολογικού μητρώου των μελών του διοικητικού συμβουλίου, των προσώπων τα οποία από κοινού ή χωριστά εκπροσωπούν την εταιρεία δικαστικώς και εξωδίκως και δεσμεύουν αυτήν έναντι τρίτων, καθώς και του προσώπου που είναι εξουσιοδοτημένο για την παραλαβή των εγγράφων που κοινοποιούνται προς την εταιρεία. Επίσης, στη μερίδα της εταιρείας αναγράφονται τα πλοία που είναι στην κυριότητα ή στην εκμετάλλευση αυτής, καθώς και ο αριθμός διοικητικής πράξης με τον οποίο έχουν χαρακτηριστεί ή όχι ως επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Ακόμη, στη μερίδα της εταιρείας σημειώνονται τυχόν μεταβολές, τροποποιήσεις καταστατικού, η διάλυση της εταιρείας, ο διορισμός των εκκαθαριστών και οι αντικαταστάτες τους και κάθε δικαστική απόφαση με την οποία η εταιρεία πτωχεύει ή τα πρόσωπα που διορίστηκαν για την διαχείριση της πτωχευτικής διαδικασίας(σύνδικος). Η ακριβής επωνυμία της εταιρείας αναγράφεται στο ευρετήριο των εταιρειών με αλφαβητική σειρά και δίπλα της ο αριθμός μητρώου και η ημερομηνία καταχώρησής της, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα αρχικά Ν.Ε.Π.Α , καθώς αυτά είναι υποχρεωτικά. Οι φάκελοι και οι μερίδες ταξινομούνται με βάση τον αριθμό μητρώου της εταιρείας. Ο ακριβής τύπος των βιβλίων μητρώου, των φακέλων, των μερίδων και του ευρετηρίου και οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετικό με την τήρηση του μητρώου των Ν.Ε.Π.Α., καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το άρθρο 33 ορίζει ότι αν μια εταιρεία έχει νομότυπη σύσταση και έχει υποβάλλει το καταστατικό της, αυτός που τηρεί το μητρώο οφείλει και να το καταχωρίσει στο βιβλίο μητρώου, το αλφαβητικό ευρετήριο και να ανοίξει φάκελο και μερίδα της εταιρείας. Σε περίπτωση που διαπιστώσει αυτός που τηρεί το μητρώο ότι δεν έχει συσταθεί νομοτύπως, ενημερώνει με έγγραφο τους ιδρυτές και το μεταβιβάζει στον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά το οποίο θα κρίνει για την εγκυρότητα του καταστατικού. Σε περίπτωση που απορριφθεί, υπάρχει η δυνατότητα προσφυγής στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά. Σύμφωνα με την παρ.4 του άρθρου 33, για κάθε καταχώριση στο μητρώο πρέπει να υποβληθεί αίτηση και το κόστος καταχώρησης καταστατικού κοστίζει 250 €.

Το άρθρο 34 αναφέρει Η Ν.Ε.Π.Α. δεν μπορεί να αντιτάξει σε τρίτους πράξεις ή στοιχεία που δεν αναγράφονται στη μερίδα της, εκτός αν αποδεικνύει ότι ο τρίτος είχε γνώση αυτών. Πράξεις ή στοιχεία που έχουν καταχωρισθεί στο μητρώο δεν αντιτάσσονται σε τρίτους πριν από την παρέλευση δεκαπέντε ημερών από τη καταχώρισή τους, αν οι τρίτοι αποδεικνύουν ότι δεν ήταν δυνατόν να τα γνωρίζουν. Οι τρίτοι μπορεί να

επικαλούνται πράξεις ή στοιχεία για τα οποία οι διατυπώσεις δημοσιότητας δεν ολοκληρώθηκαν ακόμη, εκτός αν η έλλειψη δημοσιότητας τα καθιστά ανίσχυρα.

Το άρθρο 35 ορίζει ότι καθώς το μητρώο των Ν.Ε.Π.Α αποτελεί δημόσιο έγγραφο, έχουν όλοι ελεύθερη πρόσβαση σε αυτό και τη δυνατότητα λήψης αντίγραφων. Η επωνυμία της εταιρείας, ο αριθμός μητρώου, η ημερομηνία καταχώρισης, η έδρα και η διάρκεια της δημοσιεύονται, αν υπάρχει, στην ιστοσελίδα του Υ.Ε.Ν (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

3.2.10 Τελικές διατάξεις

Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 36, το οποίο αναφέρεται στις τελικές διατάξεις του νόμου, οι Α.Ε, με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, έχουν τη δυνατότητα μετατροπής σε Ν.Ε.Π.Α και το καταστατικό της εταιρείας αυτής μετατρέπεται και είναι προσαρμοσμένο στις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η μετατροπή της μορφής της εταιρείας καταχωρίζεται στο μητρώο Ν.Ε.Π.Α και στο μητρώο Α.Ε και δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Η εταιρεία που μετατρέπεται σε Ν.Ε.Π.Α διαγράφεται από το μητρώο Α.Ε και συνεχίζει ως εταιρεία Ν.Ε.Π.Α. Όπως ορίζεται στην παρ.2 του άρθρου 36, οι Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης με απόφαση της γενικής συνέλευσης των εταίρων ,μπορούν να μετατραπούν σε Ν.Ε.Π.Α. και το καταστατικό της εταιρείας προσαρμόζεται στις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η μετατροπή καταχωρίζεται στο μητρώο Ν.Ε.Π.Α, δημοσιεύεται στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως και συνεχίζει ως εταιρεία Ν.Ε.Π.Α. Δεν επιτρέπεται όμως η μετατροπή της Ν.Ε.Π.Α σε εταιρεία άλλης νομικής μορφής.⁴⁶

Το άρθρο 37 ορίζει το φορολογικό νόμο που διέπει τις εταιρείες Ν.Ε.Π.Α , όπου εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του Ν.27/195, εφόσον είναι πλοιοκτήτρια. Σύμφωνα με το άρθρο 37, απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, εκτός τελών χαρτοσήμου :

α) «η διανομή κερδών και το καθαρό προϊόν εκκαθάρισης αυτής, με εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου, που υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος

β) η ανάληψη κεφαλαίου και οι σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις,

⁴⁶ (Νόμος 3182/2003, Άρθρο 36)

γ) οι εγγραφές στα τηρούμενα από την εταιρεία βιβλία, τα εισερχόμενα στην Ελλάδα δικαιολογητικά και άλλα έγγραφα που αφορούν πράξεις της εταιρείας στην αλλοδαπή,

δ) οι καταθέσεις και τα προς την εταιρεία δάνεια των μετόχων. Η απαλλαγή δεν καταλαμβάνει το φόρο εισοδήματος για τους τόκους καταθέσεων της εταιρείας, καθώς και τους τόκους που προκύπτουν από δάνεια που χορηγούν οι μέτοχοι στην εταιρεία,

ε) η κεφαλαιοποίηση των κερδών και

στ) η μη ανάληψη από τους μετόχους των κερδών

Οι Ν.Ε.Π.Α. που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται επαγγελματικά πλοία αναψυχής που ανήκουν σε τρίτους, τηρούν βιβλία Γ' κατηγορίας και έχουν όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων. Οι Ν.Ε.Π.Α. που είναι πλοιοκτήτριες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής έχουν υποχρέωση να τηρούν στην ελληνική γλώσσα βιβλίο εσόδων - εξόδων, να εκδίδουν, να λαμβάνουν και να φυλάσσουν τα παραστατικά των συναλλαγών τους, καθώς και να υποβάλλουν στον Προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία. Οι διατάξεις που αφορούν στην αναστολή του εισαγωγικού δασμού και στην απαλλαγή από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) και στις λοιπές φορολογικές επιβαρύνσεις του άρθρου 42 του παρόντος νόμου, ισχύουν και για τα πλοία αναψυχής που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999, των οποίων Ν.Ε.Π.Α. έχει την κυριότητα, την εκμετάλλευση ή τη διαχείρισή τους, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει το άρθρο αυτό».⁴⁷

Το άρθρο 39 ορίζει τη ποινή σε περίπτωση που κάποιος προβεί στις περαιτέρω ενέργειες. Συγκεκριμένα τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή 3000€, αν δεν τιμωρείται αυστηρότερα με άλλες διατάξεις, όποιος:

α) δημιουργεί συναλλαγές ως εκπρόσωπος Ν.Ε.Π.Α. η οποία δεν υφίσταται,

β) εκδίδει πλαστές αποδείξεις σχετικές με την κατάθεση μετοχών Ν.Ε.Π.Α. σε τράπεζα ή χρησιμοποιεί πλαστές αποδείξεις ή άλλα πλαστά έγγραφα για να αποκτήσει το δικαίωμα ψήφου στη γενική συνέλευση μιας Ν.Ε.Π.Α.,

⁴⁷ (Νόμος 3182/2003, Άρθρο 37)

γ) μετέχει χωρίς εξουσιοδότηση σε ψηφοφορία γενικής συνέλευσης των μετόχων Ν.Ε.Π.Α. στην οποία παρίσταται ως κύριος μετοχών που δεν ανήκουν σε αυτόν,

δ) δεν τηρεί εχεμύθεια ως ελεγκτής για όσα περιήλθαν σε γνώση του και αφορούν στη λειτουργία της εταιρείας,

ε) εσκεμμένα παρακωλύει ή δεν συνδράμει στη διεξαγωγή ελέγχου που διατάχθηκε από το δικαστήριο, σύμφωνα με το άρθρο 26, ή αρνείται να παραδώσει έγγραφα που κατέχει και αφορούν στη διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων στους διορισμένους από το δικαστήριο ελεγκτές.⁴⁸

Τα άρθρα 41 έως 45 αναφέρονται σε λοιπές διατάξεις του νόμου, με τις πιο σημαντικές να αναφέρονται στο άρθρο 41 όπου ορίζεται ότι «ο φόρος που επιβάλλεται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α΄) αυξάνεται στο πενταπλάσιο για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία, καθώς και για τα πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2743/1999.» Επίσης, στο άρθρο 42 αναφέρεται ότι «Η αναστολή του εισαγωγικού δασμού που προβλέπεται από το εκάστοτε ισχύον Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο παρέχεται για τα είδη που προορίζονται για την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση ή μεταποίηση, καθώς και τον εξοπλισμό ή τον εφοπλισμό πλοίων, εφόσον αυτά έχουν ναυπηγηθεί για την ανοιχτή θάλασσα και στα οποία το μέγιστο εξωτερικό μήκος του κύτους, χωρίς τα προσαρτήματα, είναι ίσο ή ανώτερο των δώδεκα (12) μέτρων, εφαρμοζομένων των εκάστοτε ισχυουσών περί ειδικού προορισμού κοινοτικών διατάξεων. Η προϋπόθεση του μήκους του κύτους δεν ισχύει για τα αλιευτικά και ναυαγοσωστικά πλοία.» Ακόμη, οι εταιρείες Ν.Ε.Π.Α απαλλάσσονται από λοιπά φορολογικά βάρη για τα είδη που πρόκειται να ενσωματωθούν και να χρησιμοποιηθούν στα πλοία, αν αυτά τα είδη έχουν σκοπό την επισκευή, κατασκευή, συντήρηση, μεταποίηση και κίνηση των σκαφών ή αν είναι απαραίτητα για τη ψυχαγωγία και ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και των εμπορευμάτων που χρειάζονται για την εκπλήρωση των σκοπών των σκαφών.⁴⁹

⁴⁸ (Νόμος 3182/2003, Άρθρο 39)

⁴⁹ (Νόμος 3182/2003, Άρθρα 41-45)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η Ελλάδα η οποία αποτελεί χώρα παράκτια και νησιωτική, μπορεί λόγω των γεωγραφικών της πλεονεκτημάτων να συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μέσω των τουριστικών της λιμένων. Η ζήτηση για μαρίνες είναι μεγάλη και καθορίζεται από ποικίλους παράγοντες με τους πιο βασικούς να είναι το κόστος υπηρεσιών και των τελών ελλιμενισμού καθώς και η ποιότητα και ποσότητα υπηρεσιών που η κάθε μια προσφέρει. Βασικός παράγοντας είναι και η εποχικότητα, καθώς η ζήτηση αυξάνεται κυρίως την καλοκαιρινή περίοδο, με την πιο αυξημένη ζήτηση να υπάρχει τον Ιούνιο - Αύγουστο. Ο τουριστικός λιμένας αποτελεί κομβική παράμετρο καθώς συνιστά την αφηρητή και το τέλος κάθε θαλάσσιας περιήγησης. Για αυτό το λόγο ο νομοθέτης, αντιλαμβάνοντας την ιδιαίτερη σημασία που κατέχουν οι τουριστικοί λιμένες, τους ενέταξε στις ειδικές τουριστικές υποδομές ρυθμίζοντας τη νομοθεσία αυτών. Έτσι με τον Ν.2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α) «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις», άρθρα 29-37, ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες. Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν. 3105/2003 (ΦΕΚ 29/Α) «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις», το Ν 3220/2004 (ΦΕΚ 15/Α), το Ν 4070/2012 (ΦΕΚ 82/Α), το Ν 4179/2013 και το Ν 4276/2014 (ΦΕΚ 155/Α).⁵⁰

4.2 ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η παρ.1 του άρθρου 29 Ν.2160/1993 αντικαταστάθηκε με τον Ν.4070/2012 από το άρθρο 156. Σύμφωνα με τον νέο νόμο, τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού και τον υποστηρίζει λειτουργικά.

Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε α) μαρίνες, β) καταφύγια και γ) αγκυροβόλια.

- α) «Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει τις κατάλληλες χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.»

⁵⁰ (Σινανιώτη, 2021)

- β) «Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτηριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300 τ.μ. και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαίτησης και υγιεινής.»
- γ) «Αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, που διαθέτει περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.»⁵¹

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 κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη ζώνη τουριστικού λιμένα.

4.3 ΖΩΝΕΣ 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. Στην περίπτωση ύπαρξης εγκεκριμένου σχεδίου ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή. Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί με τροποποίηση του τυχόν υφισταμένου σχεδίου ρυμοτομίας. Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα μπορεί να είναι περίφρακτη στο σύνολό 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, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί προς την ανοικτή θάλασσα σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Εάν η θαλάσσια ζώνη προ του αιγιαλού είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή

⁵¹ (Σινανιώτη, 2021)

της και πέρα από τη γραμμή των 500 μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους 10 μέτρων. Στα παραπάνω λιμενικά έργα και στις εγκαταστάσεις υπάρχουν προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου (παράλιου και χερσαίου). Οι προσχώσεις αυτές είναι απαραίτητες για την εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής. Επίσης, υπάρχουν οι απαραίτητες προσχώσεις για κάθε είδους κτηριακές εγκαταστάσεις που προορίζονται για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσής του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.⁵²

4.4 ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Η διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στη Γενική Γραμματεία Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Συγκεκριμένα, η Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας, είναι αρμόδια για ποικίλα σημαντικά θέματα, όπως για τη χωροθέτηση, διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση, έλεγχο, παρακολούθηση λειτουργίας, τήρηση ηλεκτρονικού μητρώου χωροθετημένων και λειτουργούντων λιμένων του νόμου αυτού. Επιπλέον, η Διεύθυνση είναι αρμόδια για τη τήρηση και δημιουργία του Ηλεκτρονικού Μητρώου Πληροφοριών Τουριστικών Λιμένων (Η.Μ.Τ.Λ.)

«Ως φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, το οποίο έχει αναλάβει με σύμβαση με το Δημόσιο ή με την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Α.Ε. ή με νόμο την κατασκευή, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.»⁵³ Τουριστικός λιμένας μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, εάν το πρόσωπο αυτό είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακίνητου μπροστά από το οποίο ενδιαφέρεται να κατασκευάσει τον τουριστικό λιμένα.

Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα έχει δικαίωμα να παραχωρεί διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα. Μπορεί να τα παραχωρήσει, είτε σε σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται στον τουριστικό λιμένα, είτε σε τρίτους οι οποίοι έχουν αναλάβει την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης του. Για παράδειγμα να μισθώσει

⁵² (Μυλωνόπουλος, 2016)

⁵³ (Μυλωνόπουλος, 2016)

ή να παραχωρήσει την εκμετάλλευση ενός μπαρ, εστιατορίου, σταθμών ανεφοδιασμού κ.α. Τα δικαιώματα αυτά παραχωρούνται για το χρονικό διάστημα που έχει συμφωνηθεί με το φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα. Σε περίπτωση έκτακτης εθνικής ανάγκης, γίνεται χρήση του τουριστικού λιμένα και των εγκαταστάσεων που αυτό διαθέτει, χωρίς να αποζημιώνεται ο φορέας διαχείρισης αυτού ή αυτός που το εκμεταλλεύεται. Δεν επιτρέπεται η χρήση της ζώνης του τουριστικού λιμένα και ότι περιλαμβάνεται σε αυτό για άλλο σκοπό από αυτόν που έχει υπογραφεί στη σύμβαση. Σε περίπτωση καταπάτησης του κανονισμού αυτού, ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα ορίζεται έκπτωτος. Η ζώνη τουριστικού λιμένα με όλες τις εγκαταστάσεις της περιέρχονται στο Δημόσιο χωρίς καμία αποζημίωση του φορέα διαχείρισης, μετά τη λήξη της χρονικής διάρκειας παραχώρησης ή τη λύση της σύμβασης.⁵⁴

4.5 ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αποτελεί διαρκή επιτροπή και αποτελείται από 11 εκπροσώπους των συναρμόδιων φορέων του δημόσιου τομέα. Σ'αυτή την επιτροπή εκπροσωπούνται τα Υπουργεία Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εθνικής Άμυνας, και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

4.6 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων είναι αρμόδια για τη χωροθέτηση, την έγκριση της χρήσεως γης και για τους όρους και περιορισμούς δόμησης του τουριστικού λιμένα. Επίσης, είναι αρμόδια για τη μετατροπή του υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικού και για τον έλεγχο αυτού. Έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιεί αυτοπρόσωπη έρευνα ή εξέταση καθώς και να ζητά στοιχεία από την τεχνική υπηρεσία του αρμόδιου αυτοδιοικητικού φορέα της περιοχής του τουριστικού λιμένα. Ο ενδιαφερόμενος, πρέπει να υποβάλλει στην αρμόδια δημόσια αρχή τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη χωροθέτηση και δημιουργία τουριστικού λιμένα. Αυτά είναι ⁵⁵ :

A. «Οριστικές μελέτες και σχέδια που απαιτούνται για την έκδοση των επιμέρους αδειών (οικοδομικών, λιμενικών κ.λπ.) για τα έργα του τουριστικού λιμένα και για τις εγκαταστάσεις του.

⁵⁴ (Σινανιώτη, 2021)

⁵⁵ (Σινανιώτη, 2021)

- Σχέδιο γενικής διάταξης των έργων της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης (ρυμοτομικό σχέδιο
- Οριστικές μελέτες λιμενικών, τεχνικών και υδραυλικών έργων. Οι μελέτες αυτές συνοδεύονται από σχέδιο αποτύπωσης των θέσεων μόνιμων αγκυροβολίων – ρεμέτζα.
- Οριστική κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη κόμβου σύνδεσης με δημόσια οδό.
- Οριστικές μελέτες δηλ. αρχιτεκτονικές, στατικές και πυροπροστασίας (παθητική – ενεργητική κ.λπ.).
- Οριστικές μελέτες Η/Μ, όλων των έργων και εγκαταστάσεων.

Β. Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων – Εγκεκριμένη Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Γ. Χρονοδιάγραμμα κατασκευής των έργων του λιμένα και των εγκαταστάσεών του.»

4.7 ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο τουριστικός λιμένας πρέπει να διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και να παρέχει εξυπηρετήσεις για την σωστή και ομαλή λειτουργία του, αλλά και για την εξυπηρέτηση των επιβαινόντων στα σκάφη και των επισκεπτών του λιμένα. Είναι απαραίτητο να διαθέτει τις κατάλληλες υποδομές για τη διευκόλυνση του ελλιμενισμού των σκαφών και την εκτέλεση εργασιών συντήρησης αυτών. Οι εγκαταστάσεις και τα καταστήματα του τουριστικού λιμένα συμβάλλουν στην κερδοφορία και βιωσιμότητα της μαρίνας, προσελκύοντας όχι μόνο τους επιβαίνοντες των σκαφών, αλλά και άλλους επισκέπτες. Αναλυτικότερα πρέπει να περιλαμβάνονται στις εγκαταστάσεις αυτές⁵⁶:

Α) «Η μαρίνα πρέπει να διαθέτει:

- Εγκαταστάσεις για το φορέα διοίκησης του λιμένα και για την εγκατάσταση δημοσίων αρχών π.χ. Λιμενικής Αρχής, Τελωνειακής Αρχής κ.λπ.
- Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο κ.λπ.).
- Εγκαταστάσεις εξυπηρετήσεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.

⁵⁶ (Σινανιώτη, 2021)

- Εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και των πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων.
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.
- Χώρους στάθμευσης.
- Υποδομές, για την παροχή στα σκάφη υπηρεσιών ύδρευσης, ηλεκτροδότησης επικοινωνίας κ.λπ.).
- Θέση πρόσδεσης σκάφους του Λιμενικού Σώματος.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων κ.λπ.).

Β) Το καταφύγιο πρέπει να διαθέτει:

- Βασικές κτηριολογικές υποδομές για την παροχή υπηρεσιών.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε άτομα Α.Με.Α.
- Υποδομές, για την παροχή στα σκάφη υπηρεσιών ύδρευσης, ηλεκτροδότησης επικοινωνίας κ.λπ.).
- Αποθήκες.
- Πρόβλεψη για την εξασφάλιση της συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα (πυρασφάλεια κ.λπ.).

Γ) Το αγκυροβόλιο πρέπει να διαθέτει»:

- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε άτομα Α.Με.Α.
- Υποδομές, για την παροχή στα σκάφη υπηρεσιών ύδρευσης, ηλεκτροδότησης επικοινωνίας κ.λπ.).

- Πρόβλεψη για την εξασφάλιση της συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών – ελαιωδών καταλοίπων.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα (πυρασφάλεια κ.λπ.).

4.8 ΑΔΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Για την άδεια λειτουργίας του τουριστικού λιμένα ο φορέας διαχείρισης πρέπει να υποβάλλει αίτηση, στην οποία συνάπτονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά, στο Τμήμα Χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Η αίτηση πρέπει να υποβληθεί μέσα σε δύο μήνες από την ολοκλήρωση των έργων του τουριστικού λιμένα. Στις επόμενες δεκαπέντε ημέρες από την υποβολή της αίτησης, γίνεται έλεγχος των δικαιολογητικών που έχουν επισυναφθεί από την αρμόδια υπηρεσία. Αν δεν υπάρχουν τυχόν ελλείψεις, εκδίδεται προέγκριση της άδειας λειτουργίας τουριστικού λιμένα. Εάν παρέλθει άπρακτη η παραπάνω προθεσμία, η προέγκριση θεωρείται ότι χορηγήθηκε.

4.9 ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 31 Ν.2160/1993 , οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., Ε.Υ.Δ.Α.Π. κ.λπ.) καθώς και οι οικείοι δήμοι οφείλουν να εκτελούν τα απαραίτητα έργα υποδομής για τη σύνδεση του τουριστικού λιμένα με τα δίκτυά τους. Σε περίπτωση που οι προαναφερόμενοι φορείς δεν έχουν τη δυνατότητα ή καθυστερούν την εκτέλεση των έργων, τότε με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη, χρησιμοποιούνται άλλοι τρόποι εξυπηρέτησης του τουριστικού λιμένα (αυτοδύναμη παραγωγή ενέργειας, βιολογικός καθαρισμός κ.λπ.).⁵⁷

4.10 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Για την ομαλή και σωστή λειτουργία των τουριστικών λιμένων θεσπίζονται με κοινή απόφαση των αρμόδιων υπουργών Κανονισμοί που περιλαμβάνουν εξειδικευμένες διατάξεις. Οι Κανονισμοί αυτοί διακρίνονται :

⁵⁷ (Νόμος 2160/1993, Άρθρο 31)

α) «στον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικού Λιμένα, ο οποίος έχει εφαρμογή σε όλους τους τουριστικούς λιμένες, στις ζώνες αγκυροβολίου, στα καταφύγια τουριστικών σκαφών και στους λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων ανεξάρτητα από το φορέα διαχείρισης αυτών (δημόσιο ή ιδιωτικό) και από το χρόνο έναρξης λειτουργίας τους .Ο Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων ρυθμίζει θέματα σχετικά με τη λειτουργία και την ασφάλεια αυτών.

β) στον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας που αφορά αποκλειστικά και μόνο τον λιμένα, το καταφύγιο ή τη ζώνη αγκυροβολίου που αναφέρεται.»

Πρέπει να αναφερθεί ότι στους τουριστικούς λιμένες εφαρμόζονται οι Γενικοί και Ειδικοί Κανονισμοί Λιμένα, που αφορούν τη λειτουργία των εμπορικών και επιβατηγών λιμένων και που ρυθμίζουν θέματα που δεν προβλέπονται από τον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων (π.χ. λιμενική και τελωνειακή νομοθεσία κ.λπ.).⁵⁸

4.11 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τα προβλεπόμενα νομοθετικά μέτρα που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να τηρούνται από τον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, τα ελλιμενιζόμενα σκάφη και όσους χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα είναι υποχρεωμένοι να τηρούν τα περιβαλλοντικά μέτρα και να αποφεύγουν τη ρύπανση της παράκτιας ζώνης από πετρέλαιο, πετρελαιοειδή μείγματα, επιβλαβείς ουσίες ή μείγματα αυτών και πάσης φύσης απόβλητα, λύματα και απορρίμματα.

Ο φορέας διαχείρισης οφείλει να μεριμνά για:

α) Την ύπαρξη και λειτουργία εγκαταστάσεων για τη συλλογή πετρελαιοειδών καταλοίπων, λιπαντέλαιων, απορριμμάτων και λυμάτων των εξυπηρετούμενων σκαφών.

β) να υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός σε περίπτωση ατυχήματος με τον οποίο θα αποφευχθεί η ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή. Τέτοιου είδους εξοπλισμοί καθορίζονται από το εγκεκριμένο «Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης» που θα πρέπει να συμβαδίζει με το Τοπικό Σχέδιο της Λιμενικής Αρχής. Στον εξοπλισμό αυτόν περιλαμβάνονται τα πλωτά φράγματα, τα απορροφητικά υλικά κ.α. Σε περίπτωση

⁵⁸ (Σινανιώτη, 2021)

ατυχήματος ειδοποιείται η τοπική Λιμενική Αρχή , οι ιδιοκτήτες ή οι πληρεξούσιοι των ελλιμενιζόμενων σκαφών.

γ) Την παροχή σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης πετρελαιοειδών καταλοίπων, λιπαντελαίων που έχουν χρησιμοποιηθεί και απορριμμάτων .Το σχέδιο αυτό ανήκει στον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.

Στο σχέδιο υπάρχει αναλυτική περιγραφή για το χώρο της τελικής νόμιμης διάθεσης των πετρελαιοειδών καταλοίπων και λιπαντέλαιων που έχουν συγκεντρωθεί. Επίσης πρέπει να αναγράφονται σε πίνακα ανακοινώσεων τα στοιχεία επικοινωνίας, τα ωράρια λειτουργίας και τα τιμολόγια των συμβεβλημένων επιχειρήσεων/φορέων παραλαβής αποκομιδής των παραπάνω υλικών. Τα σκάφη που καταπλέουν στο τουριστικό λιμένα πρέπει να διαθέτουν δεξαμενές συγκράτησης λυμάτων ή συστήματα βιολογικού καθαρισμού. Σε αντίθετη περίπτωση απαγορεύεται αυστηρά ο κατάπλους στον τουριστικό λιμένα. Επίσης, απαγορεύεται η ρίψη απορριμμάτων στην παράκτια ζώνη του τουριστικού λιμένα. Κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού τους τα σκάφη πρέπει να διατηρούν τα απορρίμματά τους σε ερμητικά κλειστά δοχεία ή σε καλά ασφαλισμένους από συνθετική ύλη σάκους. Τέλος ο φορέας διαχείρισης του τουριστικού λιμένα καθορίζει το ωράριο στο οποίο επιτρέπεται η εξαγωγή των απορριμμάτων στο χερσαίο χώρο.⁵⁹

4.12 ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Με βάση τα στοιχεία της Ε.ΜΑ.Ε (Ένωση Μαρίνων Ελλάδος) η Ελλάδα διαθέτει 21 οργανωμένες μαρίνες . Η Ε.ΜΑ.Ε ιδρύθηκε το 2010 με σκοπό την αναβάθμιση, την εκπροσώπηση και την προώθηση των τουριστικών λιμένων και των εγκαταστάσεων των ελληνικών μαρίνων. Αυτές είναι ⁶⁰:

Αττική: Μαρίνα Αγίου Κοσμά, Μαρίνα Αλίμου, Αστήρ Μαρίνα- Βουλιαγμένη, Μαρίνα Αθηνών , Μαρίνα Φλοίσβου, Olympic Marine S.A , Μαρίνα Ζέας

Ιόνιο και Πελοπόννησος : Μαρίνα Γουβιών (Κέρκυρα), Μαρίνα Καλαμάτας, Μαρίνα Κλεοπάτρα (Χερσόνησο του Ακτίου), Μαρίνα Λευκάδας , Μαρίνα Πρέβεζας

Αιγαίο και Δωδεκάνησα : Μαρίνα Λέρου, Μαρίνα Αγίου Νικολάου (Κρήτη), Μαρίνα της Κω, Μαρίνα Μυτιλήνης , Μαρίνα Ρόδου, Μαρίνα Σάμου

⁵⁹ (Σινανιώτη, 2021)

⁶⁰ ("Ένωση Μαρίνων Ελλάδας – Αναβαθμίζουμε και Προβάλλουμε", 2021)

Βόρεια Ελλάδα: Savni (Πλαταμώνας), Sani Marina (Χερσόνησο της Κασσάνδρας),
 Μαρίνα Θεσσαλονίκης (Αρετσού)

Πίνακας 4.12.1 : Μαρίνες και θέσεις ελλιμενισμού

Περιφέρεια	Όνομασία	Θέσεις ελλιμενισμού
Αθήνα	Μαρίνα Αγίου Κοσμά	337
	Μαρίνα Αλίμου	1080
	Αστήρ Μαρίνα-Βουλιαγμένη	103
	Μαρίνα Αθηνών	130
	Μαρίνα Φλοίσβου	303
	Olympic Marine S.A	680
	Μαρίνα Ζέας	670
Ιόνιο και Πελοπόννησος	Μαρίνα Γουβιών	1235
	Μαρίνα Καλαμάτας	250
	Μαρίνα Κλεοπάτρα	100
	Μαρίνα Λευκάδας	620
	Μαρίνα Πρέβεζας	300
Αιγαίο και Δωδεκάνησα	Μαρίνα Λέρου	220
	Μαρίνα Αγίου Νικολάου	255
	Μαρίνα της Κω	250
	Μαρίνα Μυτιλήνης	222
	Μαρίνα Ρόδου	600
	Μαρίνα Σάμου	280
Βόρεια Ελλάδα	Μαρίνα Πόρτο Καρρά	315
	Sani Marina	215
	Μαρίνα Θεσσαλονίκης	242

Πηγή: ΕΜΑΕ

Η «Γαλάζια Σημαία» αποτελεί το πλέον διεθνώς αναγνωρίσιμο και διαδεδομένο οικολογικό σύμβολο ποιότητας στον κόσμο. Απονέμεται από το 1987 και ο ιδρυτής και διεθνής συντονιστής του προγράμματος είναι το Ίδρυμα για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση (Foundation for Environmental Education - FEE), που εδρεύει στη Δανία. Η Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ) αποτελεί τον εκπρόσωπο του προγράμματος στη χώρα μας. Το συγκεκριμένο βραβείο ποιότητας μπορούν να το λάβουν ακτές και μαρίνες, οι οποίες όμως πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις βράβευσης. Τα τελευταία τρία χρόνια υπάρχει η δυνατότητα απονομής του βραβείου και

σε τουριστικά σκάφη, τα οποία πρέπει να πληρούν 51 αυστηρά κριτήρια και βραβεύονται για την αειφόρο διαχείρισή τους. Συγκεκριμένα οι μαρίνες πρέπει να πληρούν 38 κριτήρια για να τους απονεμηθεί το βραβείο ποιότητας «γαλάζια σημαία». Τα κριτήρια αυτά σχετίζονται με την καθαριότητα, οργάνωση, πληροφόρηση, ασφάλεια λουομένων και επισκεπτών, προστασία του φυσικού πλούτου της ακτής και του παράκτιου χώρου και την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση. Οι τουρίστες καθώς και τα ταξιδιωτικά γραφεία δίνουν ιδιαίτερη σημασία στους προορισμούς που διαθέτουν το συγκεκριμένο βραβείο ποιότητας καθώς υποδηλώνει υψηλή οργάνωση και υψηλή παροχή ποιότητας υπηρεσιών. Για αυτό το λόγο, δηλαδή λόγω της υψηλής προσέλκυσης των τουριστών και η προτίμηση τους στους συγκεκριμένους προορισμούς, η συμμετοχή είναι μεγάλη και από πολλές χώρες. Η Ελλάδα, το 2020, έχει την δεύτερη θέση παγκοσμίως με 497 βραβευμένες ακτές, 14 μαρίνες και 6 τουριστικά σκάφη.⁶¹

Πίνακας 4.12.2. : Ελληνικές Μαρίνες βραβευμένες με γαλάζια σημαία 2020

Περιφέρεια	Δήμος	Ονομασία
Χαλκιδικής	Σιθωνίας	Μαρίνα Πόρτο Καρρά
	Κασσάνδρας	Μαρίνα Σάνη
		Μαρίνα Miraggio
Εύβοιας	Σκύρου	Τουριστικό Καταφύγιο Λιναριάς Σκύρου
Αττικής	Λαυρεωτικής	Olympic Marine S.A
	Ελληνικού	Μαρίνα Αγίου Κοσμά
	Αλίμου	Μαρίνα Αλίμου
	Π.Φαλήρου	Μαρίνα Φλοίσβου
Αιτωλοακαρνανίας	Ακτίου-Βόνιτσας	Μαρίνα Κλεοπάτρα
Λευκάδας	Λευκάδας	Μαρίνα Λευκάδας
Κέρκυρας	Κέρκυρας	Μαρίνα Γουβιών
Λασιθίου	Αγ.Νικολάου	Μαρίνα Αγίου Νικολάου
Κω	Κω	Μαρίνα Κω
Καλύμνου	Λέρου	Μαρίνα Λέρου

Πηγή: <https://www.blueflag.gr/awards2020-deltio-typou>

⁶¹ ("Hellenic Society for the Protection of Nature", 2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το yachting έχει συμβάλλει σημαντικά στον οικονομικό τομέα της Ελλάδας. Σύμφωνα με έρευνα του ΙΝΣΕΤΕ (2018) για τη συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού (yachting, κρουαζιέρα, ημερόπλοια) στην ελληνική οικονομία για το 2017, διαπιστώνεται πως ο κλάδος επιδρά άμεσα κατά 2.280 εκ. ευρώ (1,3% του ΑΕΠ) και προσφέρει περίπου 25.000 θέσεις εργασίας. Αν συνυπολογιστούν και οι έμμεσες επιρροές, το ποσό ανέρχεται μέχρι και τα 6 δισ. ευρώ. Συγκεκριμένα, οι τουρίστες θαλάσσιου τουρισμού, σύμφωνα με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού, ξοδεύουν 120 δολάρια κατά άτομο σε ημερήσια βάση, που αντιστοιχούν σε 75 επιπλέον δολάρια σε σύγκριση με τον μέσο τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας.⁶²

Ειδικά, ο οικονομικός αντίκτυπος της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης έφτασε τα 800 εκ. για το 2017 με τον αριθμό που απασχολούνται άμεσα στον κλάδο να φτάνει τους 11.500. Η άμεση και έμμεση επίδρασή της παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα⁶³:

Πίνακας 5.1.1 : Yachting και ελληνική οικονομία

Κατηγορία	Αξία
Πωλήσεις νέων σκαφών, μηχανών, αξεσουάρ και θαλάσσιου εξοπλισμού	17 εκατ. €
Δαπάνες ιδιοκτησίας και χρήσης σκαφών	625 εκατ. €
Ναυλώσεις	185 εκατ. €
Άμεση επίπτωση	800 εκατ. €
ΑΕΠ 2017	177,7 δισ €
Ως % ΑΕΠ	0,45 %
Μέσος πολλαπλασιαστής ΙΟΒΕ	2,2
Έμμεσο και Άμεσο αποτέλεσμα	1.760 εκατ. €
Ως % ΑΕΠ	1 %
Μέσος πολλαπλασιαστής ΚΕΠΕ	2,65
Έμμεσο και Άμεσο αποτέλεσμα	2.120 εκατ. €
Ως % ΑΕΠ	1,2 %

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2018, σελ. 6

⁶² (Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής, 2015)

⁶³ (Συνθετική μελέτη για τον Ναυτικό τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα), 2020)

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, για τον αριθμό των διαθέσιμων προς ναύλωση σκαφών στην ελληνική αγορά, δεν υπάρχουν απόλυτα ακριβή στοιχεία. Ο αριθμός τους εκτιμάται περίπου στα 3.500 και η περίοδος ναύλωσης εντοπίζεται από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η κατανομή των άμεσα και έμμεσα απασχολούμενων στο yachting, σύμφωνα με εκτιμήσεις της έρευνας ⁶⁴:

Πίνακας 5.1.2 : Θέσεις εργασίας στο Yachting

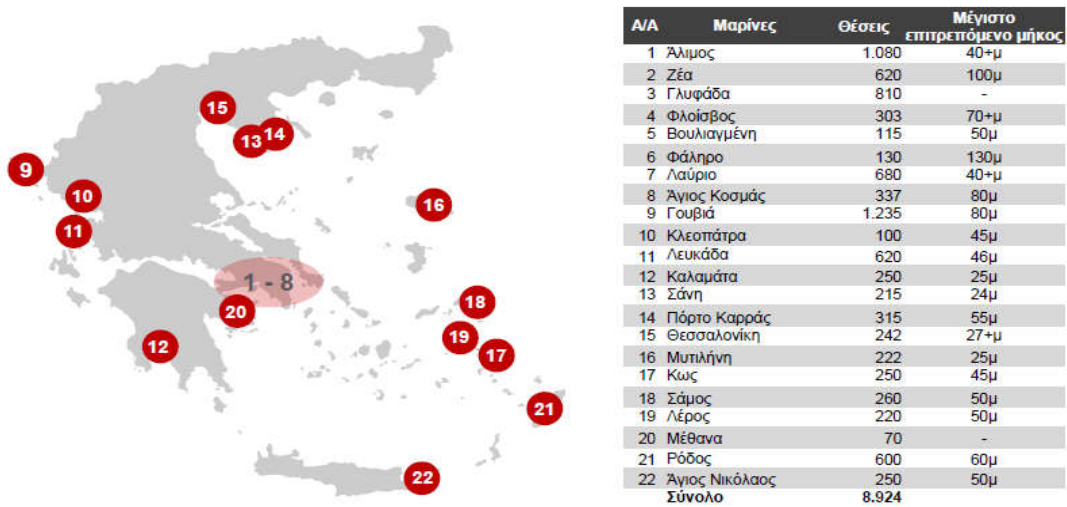
Κατηγορία	Θέσεις εργασίας
Μαρίνες	550
Πλήρωμα σκαφών	9.500
Ναύλωση	1.600
Υποστηρικτικές θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία	13.500
Σύνολο	25.150

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2018, σελ. 7

Μεγάλο μέρος κερδών αποκομίζεται από τις θέσεις ελλιμενισμού στις μαρίνες. Η Ελλάδα διαθέτει 22 μαρίνες με 8.924 θέσεις και αν προστεθούν οι θέσεις ελλιμενισμού στα λιμάνια και τα καταφύγια η δυναμικότητα φτάνει στις 13.500 χιλιάδες θέσεις. Οι μαρίνες της χώρας είναι οι εξής:

⁶⁴ (Συνθετική μελέτη για τον Ναυτικό τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα), 2020)

Πίνακας 5.1.3: Μαρίνες στην Ελλάδα



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2018, σελ. 22

Μάλιστα, υποστηρίζεται πως για κάθε ένα ευρώ που ξοδεύεται για τον ελλιμενισμό, ξοδεύονται ακόμη 5 μέχρι 10 ευρώ για άλλες δραστηριότητες του σκάφους αναψυχής. Για τα ελληνικά δεδομένα, αν υπολογίσουμε πως οι μαρίνες αποκομίζουν περίπου 50 εκ., οι επαγγελματίες αντλούν κέρδη μέχρι 40 εκ. (ΕΜΑΕ, 2017). Όσον αφορά την απασχόληση, 100 θέσεις ελλιμενισμού αντιστοιχούν σε 4,36 θέσεις εργασίας και 100 ακόμη θέσεις για υποστηρικτικούς τομείς (επιχειρήσεις για την συντήρηση και εξυπηρέτηση σκαφών, πράκτορες, προμηθευτές για τροφοδοσία και καύσιμα).⁶⁵

Από όλα τα παραπάνω, καθίσταται ευκρινές πως το yachting μπορεί να προσφέρει απεριόριστα οικονομικά κέρδη στην Ελλάδα. Ωστόσο, παρά τα φυσικά χαρακτηριστικά (νησιά, εκτενείς ακτογραμμές) που συμβάλλουν στην καθιέρωση της σε ανταγωνιστικό προορισμό σκαφών αναψυχής, υπάρχουν πολλά προβλήματα εξαιτίας της ελλιπούς προβολής, της γραφειοκρατίας και του σύνθετου νομοθετικού πλαισίου, όπως επίσης και των ανεπαρκών υποδομών.

⁶⁵ (Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής, 2015)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με τον Ν.4256/2014 (Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις) εκσυγχρονίστηκαν οι διαδικασίες με τη βοήθεια των τεχνολογικών μέσων ,μειώθηκε η γραφειοκρατία και τα σύστημα απλοποιήθηκε. Σε γενικές γραμμές, ο νόμος αυτός προσπαθεί να εξαλείψει τις δυσλειτουργίες και τις χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες που παρουσίαζαν οι άλλες μορφές εταιρειών. Σημαντικό παράδειγμα αυτού, είναι η κατάρτιση ηλεκτρονικού μητρώου για τα τουριστικά πλοία η οποία συνδέθηκε με τα πληροφοριακά συστήματα φορολογικών και τελωνιακών αρχών διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο τον έλεγχο. Επίσης, με την δυνατότητα ηλεκτρονικής υποβολής ναυλοσύμφωνου οι διαδικασίες ναύλωσης έγιναν πιο εύκολες και υπάρχει η δυνατότητα να εντοπιστούν οι παραβάτες και να τους επιβληθούν οι αντίστοιχες κυρώσεις .

Ένα από τα πλεονεκτήματα του νόμου αυτού είναι ότι την προσωπική ευθύνη για την επιχειρηματική δραστηριότητα την έχει το νομικό πρόσωπο της Ν.Ε.Π.Α και όχι ο πλοιοκτήτης .Σημαντικό πλεονέκτημα του ισχύοντος νόμου είναι ότι δίνεται η δυνατότητα σε σκάφη με ξένη σημαία να ελλιμενίζονται σε ελληνικά λιμάνια .

Η Ελλάδα θα πρέπει να εκμεταλλευτεί πλήρως την τεράστια ακτογραμμή της, έτσι ώστε να αντιμετωπίσει τους ανταγωνιστές της, όπως είναι η Τουρκία και η Ιταλία και να έχει μια σημαντική θέση στη Μεσόγειο . Είναι απαραίτητο να αναπροσαρμόσει την φορολογία της για την ναύλωση σκαφών αναψυχής , καθώς οι δείκτες φορολογίας είναι εξαιρετικά υψηλοί σε αντίθεση με το ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς που επικρατεί στις ανταγωνίστριες χώρες. Συγκεκριμένα για την ναύλωση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, η χώρα μας επιβάλλει ΦΠΑ 24%, την ίδια στιγμή που ο συντελεστής είναι 6,6% για την Ιταλία και 0% για την Τουρκία.

Επίσης, είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με τις μαρίνες της Ελλάδας. Εκτός από τον δυσανάλογο αριθμό μαρίνων που προσφέρει η χώρα μας σε σχέση με την τεράστια ακτογραμμή που διαθέτει ,τα υψηλά ενοίκια που πρέπει να καταβάλλονται στο κράτος, καθώς και οι μεγάλες δαπάνες διαχείρισης των μαρινών μειώνουν τα κέρδη αυτών και δυσχεραίνεται η λειτουργία τους. Ακόμη, η έλλειψη υποδομών και οι υπηρεσίες που προσφέρονται ,στις ελληνικές μαρίνες, οι οποίες δεν είναι υψηλού επιπέδου αποτελούν εμπόδιο για την καθιέρωση της Ελλάδας

ως ανταγωνιστική δύναμη . Οι μαρίνες που μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου είναι ελάχιστες , με αποτέλεσμα να καθίσταται σχεδόν αδύνατη η προσέλκυση μεγάλων θαλαμηγών στη χώρα μας . Ακόμη έχει μειωθεί σημαντικά η ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες που βρίσκονται στο Ανατολικό Αιγαίο, εξαιτίας του μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος. Παράλληλα, οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες για την ίδρυση και κατασκευή μιας μαρίνας στη χώρας μας αποτρέπει την προσέλκυση νέων επενδυτών και δυσχεραίνεται η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Μάλιστα, έχει αναφερθεί ότι για να δημιουργηθεί μια μαρίνα χρειάζεται περίπου 5 χρόνια αν δεν προκύψουν νομικές επιπλοκές όπως για παράδειγμα οι καθυστερήσεις αδειοδοτήσεων.⁶⁶

Συνοψίζοντας , κύριος στόχος είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μαρινών και η δημιουργία σταθερού νομοθετικού και φορολογικού πλαισίου για την προσέλκυση επενδύσεων. Συνεπώς, θα πρέπει να γίνει μια συντονισμένη προσπάθεια ώστε να ξεπεραστούν όλες οι αναφερθείσες δυσκολίες. Η συνεργασία ιδιωτικών και κρατικών φορέων κρίνεται απαραίτητη ώστε να βρεθούν από κοινού όλες οι αναγκαίες λύσεις.

⁶⁶ ("Σταύρος Κατσικιάδης: Για ένα ευρύ ελλιμενισμού σε τουριστικό λιμένα, δαπανώνται 5 έως 12 ευρώ στην τοπική οικονομία, | monopnews", 2021)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βανδώρου, Β. (2018). *Τουρισμός Yachting στην Ελλάδα: Υφιστάμενη Κατάσταση και Προοπτικές Ανάπτυξης* (p. 34-36). ΕΑΠ.

Διακομιχάλης, Μ. (2009). *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του* (p.51,47,147). Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.

Ζούνη,Γ.(2020) *Αρχές Τουρισμού και Τουριστική Πολιτική*. Presentation, Αθήνα.

ΙΝΣΕΤΕ (2015). *Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού – Προτάσεις πολιτικής*. Αθήνα: ΙΝΣΕΤΕ.

ΙΝΣΕΤΕ (2018). *Συνθετική Μελέτη για τον Ναυτικό Τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα, ακτοπλοΐα)*. Αθήνα: ΙΝΣΕΤΕ.

Κοκκώσης, Χ., Τσάρτας, Π., & Γκρίμπα, Ε. (2011). *Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού - Ζήτηση και Προσφορά νέων Προϊόντων Τουρισμού* (pp. 307-309). Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Νόμος 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92/14.4.2014) *Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις*

Νόμος 3182/2003 (ΦΕΚ Α '220/12.9.2003) *Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις*

Μυλωνόπουλος, Δ. (2016). *Τουριστικό Δίκαιο* (pp. 395,396). Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012). *Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*. Πειραιάς: ΝΕΕ.

Σινανιώτη, Α. (2021). *Τουριστική Νομοθεσία*. Presentation, Αθήνα.

Τόγκα Ε.(2015) *Το θεσμικό πλαίσιο των πλοίων και η ελληνική πραγματικότητα*.

Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Διαδίκτυο

Στα 2,3 δισ. ευρώ η άμεση συμβολή του ναυτικού τουρισμού στο ΑΕΠ | Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. (2021). Retrieved 21 April 2021, from <https://www.kathimerini.gr/economy/local/991383/sta-2-3-dis-eyro-i-amesi-symvoli-toy-naytikoy-toyris moy-sto-aep/>

Άρθρο 09 – Θαλάσσιος τουρισμός | Υπουργείο Τουρισμού. (2021). Retrieved 21 April 2021, from <http://www.opengov.gr/tourism/?p=1443>

Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης - Βικιπαίδεια. (2021). Retrieved 27 April 2021, from https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B1_%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B7%CF%82_%CE%95%CF%85%CE%B8%CF%8D%CE%BD%CE%B7%CF%82

Συμπλοιοκτησία - Βικιπαίδεια. (2021). Retrieved 27 April 2021, from <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CE%BA%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B1>

Ετερόρρυθμη Εταιρεία - Βικιπαίδεια. (2021). Retrieved 27 April 2021, from https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%84%CE%B5%CF%81%CF%8C%CF%81%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B7_%CE%95%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B1

Ανώνυμη Εταιρεία (ελληνικό δίκαιο) - Βικιπαίδεια. (2021). Retrieved 27 April 2021, from [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CF%8E%CE%BD%CF%85%CE%BC%CE%B7_%CE%95%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B1_\(%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CF%8E%CE%BD%CF%85%CE%BC%CE%B7_%CE%95%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B1_(%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF))

Η Ναυτική Εταιρεία. Ν. 959/79 - Λαγοπούλου-Μαλαμίδης και Συνεργάτες Δικηγορική Εταιρεία. (2021). Retrieved 27 April 2021, from <https://www.lagopoulou.gr/el/%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CE%BD-959-79/>

Ένωση Μαρινών Ελλάδας – Αναβαθμίζουμε και Προβάλλουμε. (2021). Retrieved 27 April 2021, from <https://greek-marinas.gr/el/>

Hellenic Society for the Protection of Nature. (2021). Retrieved 27 April 2021, from <https://eepf.gr/en/>

Σταύρος Κατσικάδης: Για ένα ευρώ ελλιμενισμού σε τουριστικό λιμένα, δαπανώνται 5 έως 12 ευρώ στην τοπική οικονομία, | mononews. (2021). Retrieved 17 May 2021, from <https://www.mononews.gr/business/stavros-katsikadis-gia-ena-evro-ellimenismou-se-touristiko-limena-dapanonte-5-eos-12-evro-stin-topiki-ikonomia>