

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

#### στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### «Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

**Βασίλειος Ι. Στασινόπουλος**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Μάρτιος 2015

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής, Σωτήριος ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ (Επιβλέπων)
- Καθηγητής, Θεόδωρος ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ
- Επίκουρος Καθηγητής, Γεώργιος ΣΑΜΙΩΤΗΣ

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το ζήτημα της «Απελευθέρωσης της Κρουαζιέρας» στην Ελλάδα, ύστερα από την άρση του «Καμποτάζ» το 2012 και τις βελτιωτικές νομοθετικές ενέργειες που συντελέστηκαν μέχρι και το 2014, αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Η εξέλιξη αυτή από κοινού με μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που διαθέτει η χώρα μας, όπως η στρατηγική γεωγραφική της θέση, το μήκος των ακτογραμμών, τα πολυάριθμα και όμορφα νησιά της, το μοναδικό της κάλλος, η πολιτιστική και θρησκευτική της παράδοση, καθιστούν την κρουαζιέρα σημαντικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Ωστόσο ο κλάδος της Κρουαζιέρας αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν, προκειμένου η Ελληνική Οικονομία να επωφεληθεί τα μέγιστα.

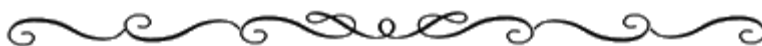
Στην παρούσα εργασία δίδεται έμφαση στα προβλήματα, στις δυνατότητες και στις προοπτικές για τον κλάδο και την Ελληνική Οικονομία στο νέο αυτό διαμορφούμενο περιβάλλον.

Για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αξιοποιήθηκαν πηγές από την εγχώρια και διεθνή βιβλιογραφία, το διαδίκτυο, δημοσιευθείσες συνεντεύξεις σε Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης στελεχών του κλάδου και αρμοδίων κυβερνητικών παραγόντων, ενώ σημαντικό υλικό αντλήθηκε από το Εθνικό Τυπογραφείο (Νόμοι, Προεδρικά Διατάγματα) καθώς και από την Ιστοσελίδα του Ελληνικού Κοινοβουλίου (εισηγητικές εκθέσεις Νόμων).

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σωτήρη Θεοδωρόπουλο για την καθοδήγησή του, την άψογη συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια της εκπόνησής της και την πολύτιμη βοήθεια του σε μια δύσκολη περίοδο που διατελούσα Αναπληρωτής Διοικητής στο Νοσοκομείο της Κω με αυξημένα καθήκοντα και υποχρεώσεις.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## **(I) ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....</b>	<b>10</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>11</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>12</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ &amp; ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....</b>	<b>13</b>
1.1 Γενικά.....	13
1.2 Τουρισμός .....	13
1.3 Θαλάσσιος Τουρισμός .....	16
1.4 Κρουαζιέρα-Κρουαζιεροπλοία.....	16
1.4.1 Κρουαζιερόπλοια.....	17
1.5 Είδη Κρουαζιέρας .....	18
1.6 Ιστορική Αναδρομή.....	18
1.7 Ιδιαίτερα Γνωρίσματα για την Ελληνική Κρουαζιέρα.....	23
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ &amp; ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....</b>	<b>26</b>
2.1 Γενικά.....	26
2.2 Η βιομηχανία της Κρουαζιέρας .....	26
2.3 Οικονομική Επιρροή Κρουαζιέρας .....	29
2.4 Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών Ελλάδος .....	31
2.4.1 Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2012-2013.....	31
2.4.2 Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2013-2014 .....	32
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: ΘΕΣΜΙΚΟ &amp; ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....</b>	<b>34</b>
3.1 Γενικά.....	34
3.1.1 Ορισμός του καμποτάζ και ιστορική αναδρομή.....	35
3.1.2 Ελληνική Πραγματικότητα.....	37
3.2 Το Νομικό Πλαίσιο .....	38
3.2.1 Το θεσμικό πλαίσιο πριν τον Κανονισμό 3577/92 .....	38
3.2.1.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) .....	38
3.2.1.2 Στελέχωση Κρουαζιερόπλοιων .....	39

3.2.1.3 Εφαρμογή Ελληνικού Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα.....	40
3.2.2 Ο Κανονισμός 3577/92.....	41
3.2.2.1 Κανόνες Στελέχωσης .....	43
3.2.3 Ο Νόμος 3872/2010 .....	44
3.2.4 Τροποποιήσεις του Βασικού Νόμου 3872/2010 .....	45
3.2.4.1 Ο Νόμος 4072/2012 .....	45
3.2.4.2 Ο Νόμος 4150/2013 .....	47
3.2.5 Ο Νόμος 4256/2014 .....	48
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ &amp; ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ....</b>	<b>50</b>
4.1 Γενικά.....	50
4.2 Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία .....	50
4.3 Αδυναμία Καθιέρωσης Λιμανιών Εκκίνησης (Home Porting).....	51
4.3.1 Συνέπειες της μη Καθιέρωσης του Home Porting .....	52
4.4 Υποδομές Λιμανιών .....	53
4.4.1 Οι αδυναμίες του μεγαλύτερου λιμανιού .....	55
4.5 Αναμική Εθνική Στρατηγική για την Κρουαζιέρα.....	56
4.5.1 Επίπεδο Αερολιμενικών Υποδομών & Αεροπορική Διασύνδεση .....	56
4.5.2 Ανεπαρκής Προγραμματισμός Ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων .....	56
4.5.3 Διαδικασία Υλοποίησης Συμβάσεων Παραχώρησης.....	57
4.5.4 Τελωνειακά Θέματα .....	57
4.5.5 Απουσία Τιμολογιακής Πολιτικής Λιμένων .....	58
4.5.6 Απουσία Επιχειρησιακών Μελετών-Δεικτών Αποτελεσματικότητας .....	58
4.5.7 Απουσία Ελληνικού Φορέα για την Κρουαζιέρα .....	59
4.6 Ασταθές Νομικό και Οικονομικό Περιβάλλον .....	59
4.7 Περιβαλλοντολογικά Θέματα .....	59
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ &amp; ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ &amp; ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....</b>	<b>61</b>
5.1 Γενικά.....	61
5.2 Η Οικονομική Πτυχή της Κρουαζιέρας .....	61
5.2.1 Τα κρατικά έσοδα.....	62
5.3 Οι απαιτήσεις της κρουαζιέρας από τον τοπικό χώρο .....	64
5.4 Πλεονεκτήματα νέας Νομοθεσίας σε Πλοιοκτήτες & Τουριστικές Αρχές .....	64

5.5 Η Αξιοποίηση Μαρινών στη συμβολή του κλάδου στην Οικονομία .....	65
5.6 Προοπτικές Αύξησης Τουριστών.....	66
5.6.1 Περίοδος 2013 .....	66
5.6.2 Περίοδος 2014.....	68
5.7 Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου .....	71
5.8 Νέες Προοπτικές στη Ναυτιλία Μετά την Άρση του Καμποτάζ.....	72
5.8.1 Γενικά.....	72
5.8.2 Εργοδοτικός Κλάδος .....	73
5.8.3 Προσέλκυση Τουριστών .....	74
5.8.4 Κύκλος Εργασιών του Τουριστικού και Ναυτιλιακού Κλάδου .....	74
5.8.5 Αλλαγές .....	74
5.9 Κρουαζιέρα: Δυνατότητες, προοπτικές και ελπίδες.....	75
5.10 Κρουαζιέρα: Άξονες Πολιτικής Διεθνούς Ένωσης της Κρουαζιέρας .....	76
5.11 Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας.....	78
5.12 Ναυτική Εκπαίδευση.....	79
5.13 Νέες Θέσεις Εργασίας.....	79
5.14 Η Προβολή της Κρουαζιέρας.....	80
5.15 Η Ελλάδα ως Θαλάσσιος Κόμβος Κρουαζιέρας.....	81
5.16 Τροφοδοσία Κρουαζιερόπλοιων με Ελληνικά Προϊόντα .....	83
5.17 Ανάπτυξη Κρουαζιέρας ως Χειμερινός Προορισμός.....	83
5.18 Ανάπτυξη Κρουαζιέρας και Ιατρικός Τουρισμός .....	84
5.19 Αύξηση Εσόδων.....	85
5.20 Δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία την επόμενη πενταετία.....	86
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>88</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>91</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....</b>	<b>99</b>



## **(II) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 2.1: Συμβολή Κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομία.....	31
Πίνακας 2.2: Οικονομική Συνεισφορά του Κλάδου.....	31
Πίνακας 3.1: Κυριότερα Σημεία Ν.3872/2010 (Παράρτημα).....	99
Πίνακας 5.1: Η Ελληνική Οικονομία σε Αριθμούς (Παράρτημα).....	100
Πίνακας 5.2: Μέση Κατά Κεφαλή Δαπάνη Ξένων Επισκεπτών 2000-2013.....	69
Πίνακας 5.3: Στοιχεία Κρουαζιέρας (Ε.ΛΙΜ.Ε) (Παράρτημα).....	101
Πίνακας 5.4: Έσοδα από Κρουαζιέρα.....	85
Πίνακας 5.5: Συνολικά Έσοδα.....	86

## **(III) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ**

Γράφημα 2.1: Αύξηση Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας Διεθνώς.....	27
Γράφημα 2.2: Προέλευση Χρηστών Κρουαζιέρας το 2013.....	28
Γράφημα 2.3: Καταγωγή Πελατών Κρουαζιέρας.....	28
Γράφημα 2.4: Προορισμός Κρουαζιερόπλοιων το 2013.....	29
Γράφημα 2.5: Εισπράξεις Κρουαζιέρας ανά Λιμένα (Ποσοστιαία Κατανομή).....	33
Γράφημα 4.1: Κατάσταση Ελληνικών Λιμένων.....	54
Γράφημα 5.1: Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα (σε εκατ).....	67
Γράφημα 5.2: Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα & στις Ανταγωνίστριες Χώρες.....	67
Γράφημα 5.3: Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα.....	68
Γράφημα 5.4: Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα & στις Ανταγωνίστριες Χώρες.....	69
Γράφημα 5.5: Επιβάτες Κρουαζιέρας Διεθνώς.....	70
Γράφημα 5.6: ΑΕΠ 2014-2019.....	73

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια η Κρουαζιέρα βρίσκεται στο κέντρο του οικονομικού ενδιαφέροντος για την Ελλάδα, θεωρούμενη ως εκείνη η επιχειρηματική δραστηριότητα, που μπορεί να προσελκύσει κεφάλαια από το εξωτερικό και να αποτελέσει σημαντική πηγή ανάπτυξης στο εσωτερικό της χώρας. Δεν είναι λίγοι μάλιστα εκείνοι που θεωρούν την κρουαζιέρα ως το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας, που συναρτάται άμεσα με την ιστορική παράδοση και τη γεωγραφική της θέση.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος της Κρουαζιέρας βρίσκεται αντιμέτωπος με προβλήματα που πηγάζουν από ένα δυσκίνητο νομικό και γραφειοκρατικό πλαίσιο καθώς και από δυσλειτουργίες της κρατικής μηχανής. Αν και η άρση του «καμποτάζ», που συντελέστηκε από το 2010 έως και το 2014 εθεωρείτο από πολλούς ότι θα δημιουργούσε σημαντικά οφέλη για την Ελληνική Οικονομία και για τον ίδιο τον Κλάδο, έφερε στην επιφάνεια νέα προβλήματα τα οποία θα επιχειρήσουμε να αναλύσουμε στην παρούσα εργασία.

Δεν χωρά αμφιβολία ότι τα οφέλη, που απορρέουν από την κρουαζιέρα για την ελληνική οικονομία είναι σημαντικά. Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει την ιδιαιτερότητα να συνδυάζει τη ναυτιλιακή με την τουριστική δραστηριότητα και συνεπώς τα κέρδη να είναι «δυνητικά διττά». Για το λόγο αυτό, μπορούν να επιτευχθούν πολλαπλά οφέλη για τους τομείς της βιομηχανίας, των εισαγωγών, των εξαγωγών, του εμπορίου, των υπηρεσιών και της απασχόλησης. Οι δυνατότητες και οι προοπτικές, που δημιουργεί ο κλάδος της Κρουαζιέρας για την Ελληνική Οικονομία, αναλύονται στην παρούσα εργασία. Παράλληλα θα επιχειρηθεί να εντοπιστούν οι πρωτοβουλίες που είναι απαραίτητες για την υπέρβαση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ο Κλάδος προκειμένου η Ελληνική Οικονομία να επωφεληθεί τα μέγιστα.

**Λέξεις Κλειδιά:** Κρουαζιέρα, Τουρισμός, Καμποτάζ, Κρουαζιεροπλοία

## SUMMARY

The Cruise industry is one of the most rapidly developing industries worldwide, with double the development rate than that of tourism. Over the past few years the Cruise came to the centre of the financial interest for Greece and is considered to be the business activity which can attract funds from abroad and constitute a significant source of development within the country. Many are the people, in fact, who consider the Cruise as the comparative advantage of our country directly linked with its historic presence and geographical position.

In Greece, the Cruise sector faces problems stemming from a dysfunctional and bureaucratic framework, but also an insufficiency of the state mechanism. Although the repeal of the '*cabotage*' which took place from 2010 until 2014 was considered by many as the basic cause of delay of the utilization of the multiple advantages that the cruise has to offer, it uncovered other problems which we will try to pinpoint and analyze in the fourth chapter of the present project.

The benefits deriving from the cruise for the Greek economy are undoubtedly significant. The cruise sector has the unique potential to combine nautical activity simultaneously with tourist activity; consequently the benefits are twofold. This is the reason why multiple benefits can come in sectors such as industry, imports, exports, trade, services and employment. The potential and the perspective that the Cruise sector creates for the Greek economy will be analyzed in the fifth chapter of this project. At the same time the initiative necessary to resolve the problems that the sector faces today are to be defined, so that the Greek economy can significantly benefit from it.

**Key words:** Cruise industry, Cabotage, Cruise, Tourism

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί το ζήτημα της «Απελευθέρωσης της Κρουαζιέρας» στην Ελλάδα, ύστερα από την άρση του «Καμποτάζ» (Cabotage) το 2012 και τις βελτιωτικές νομοθετικές ενέργειες που συντελέστηκαν μέχρι και το 2014. Έμφαση δίδεται στα προβλήματα, στις δυνατότητες και στις προοπτικές για τον κλάδο και την Ελληνική Οικονομία στο νέο αυτό διαμορφούμενο περιβάλλον.

○ Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται και αναλύονται οι έννοιες του Τουρισμού, του Θαλάσσιου Τουρισμού και της Κρουαζιέρας. Στη συνέχεια επιχειρείται η Ιστορική Αναδρομή της Κρουαζιέρας, ενώ παρουσιάζονται τα ιδιαίτερα γνωρίσματα της Ελληνικής Κρουαζιέρας.

○ Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα βασικά οικονομικά και στατιστικά στοιχεία για τον κλάδο της Κρουαζιέρας σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εγχώριο επίπεδο.

○ Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στο θεσμικό και νομικό πλαίσιο του κλάδου της Κρουαζιέρας. Αναλύονται βασικές έννοιες που επηρέαζαν για πολλά χρόνια την απελευθέρωση του κλάδου, όπως του «Καμποτάζ», ενώ παρουσιάζονται όλες οι νομικές εξελίξεις στην Ελλάδα έως και το 2014 με την ψήφιση του Νόμου 4256 του 2014.

○ Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της Κρουαζιέρας και τα εμπόδια που δεν επιτρέπουν την Ελληνική Οικονομία να αξιοποιήσει πλήρως τα οφέλη από την «Απελευθέρωση της Κρουαζιέρας».

○ Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια ενδελεχής προσπάθεια να προσπελαστούν οι δυνατότητες και προοπτικές που ανοίγονται για την Ελληνική Οικονομία και τον Κλάδο της Ελληνικής Κρουαζιέρας ύστερα από την «Απελευθέρωση του Κλάδου».

○ Η εργασία καταλήγει με τα τελικά συμπεράσματα και με μια σύνοψη των κυριότερων σημείων της εργασίας.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ & ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

## 1.1 Γενικά

Η κρουαζιέρα είναι μια από της πιο γρήγορα αναπτυσσόμενες τουριστικές βιομηχανίες παγκοσμίως με διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης από εκείνον του κλάδου του τουρισμού. Ο Κλάδος της «Κρουαζιέρας» είναι άρρηκτα συνδεδεμένος τόσο με τη Ναυτιλία όσο και με τον «Τουρισμό». Χαρακτηρίζεται από πολλούς ως το βασικό πλέον προϊόν του «Θαλάσσιου Τουρισμού».

## 1.2 Τουρισμός

Η Επιτροπή Στατιστικών Στοιχείων των Ηνωμένων Εθνών το 1993 διατύπωσε την έννοια του Τουρισμού, σύμφωνα με την οποία *«Ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και παραμένουν σε τόπους εκτός εκείνου της μόνιμης διαμονής τους για χρονικό διάστημα όχι περισσότερο από ένα χρόνο, για αναψυχή για επαγγελματικούς και άλλους λόγους που δεν έχουν σχέση με την άσκηση αμειβόμενης δραστηριότητας στον τόπο επίσκεψης»* ενώ ως επισκέπτες ορίστηκαν όλων των τύπων οι ταξιδιώτες, που σχετίζονται με τον τουρισμό και ως «Διεθνή/είς Επισκέπτης/ες» προσδιορίστηκε *«οποιοδήποτε άτομο που ταξιδεύει σε μια διαφορετική χώρα από τη μόνιμη κατοικία του, εκτός του συνηθισμένου περιβάλλοντος του, για λιγότερο από 12 μήνες, και που ο κύριος σκοπός του ταξιδιού του, είναι η άσκηση πληρωμένων δραστηριοτήτων μέσα στο χώρο που επισκέπτονται»*.

Σύμφωνα με τον Λαγό (2005), ο τουρισμός αποτελεί ένα πολύ-πρισματικό οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, που συμβαίνει όταν τα άτομα αλλάζουν φυσικό περιβάλλον και ρυθμούς ζωής με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχοσωματικών τους αναγκών και πνευματικών περιεργειών. Τα άτομα μετακινούνται πρόσκαιρα και συνειδητά -και αποκλειστικά για το λόγο που προαναφέρθηκε- σε ξένο γεωγραφικό χώρο, παραμένουν εκεί για χρονικό διάστημα μέχρι ένα έτος και αναπτύσσουν συγκεκριμένες δραστηριότητες αναψυχής, διακοπών, επιχειρηματικές κλπ.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο ορισμός του τουρισμού κατά τους Mill και Morrison σύμφωνα με τον οποίο ο τουρισμός ως δραστηριότητα περιλαμβάνει

οτιδήποτε σχετίζεται με την προετοιμασία και την πραγματοποίηση του ταξιδιού, την παραμονή, την επιστροφή και τις αναμνήσεις από αυτό (Mill, & Morrison, 1992).

Ο τουρισμός διακρίνεται με βάση τις πηγές προέλευσης της τουριστικής ζήτησης στις εξής κατηγορίες:

*α) ιδιωτική κατανάλωση (ζήτηση από τα νοικοκυριά),*

*β) δημόσια κατανάλωση (ζήτηση από το δημόσιο) και*

*γ) τμήμα της παραγωγής (ζήτηση από τις επιχειρήσεις).*

Οι δυο πρώτες μορφές αποτελούν τμήμα της τελικής ζήτησης, ενώ η τρίτη μορφή είναι ενδιάμεση εισροή στην παραγωγική δραστηριότητα. Ωστόσο ο τουρισμός κατά κύριο λόγο προέρχεται από την *ιδιωτική κατανάλωση* (ζήτηση από τα νοικοκυριά).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, ο τουρισμός διακρίνεται σε:

✓ *Εγχώριο – που αφορά τους κατοίκους μιας δεδομένης χώρας, που ταξιδεύουν μόνο εντός αυτής (λ.χ. Έλληνες εντός της Ελλάδας)*

✓ *Εξερχόμενο – που αφορά τους κατοίκους μιας χώρας, που ταξιδεύουν σε άλλη χώρα (λ.χ. Έλληνες που πάνε στην Ιταλία)*

✓ *Εισερχόμενο – που αφορά τους αλλοδαπούς, που ταξιδεύουν σε μια δεδομένη χώρα (λ.χ. Ιταλοί που έρχονται στην Ελλάδα)*

✓ *Διεθνής τουρισμός, είναι ο εξερχόμενος και ο εισερχόμενος τουρισμός μαζί.*

Υπάρχουν ακόμα ο εσωτερικός τουρισμός – που καλύπτει τον εγχώριο και τον εισερχόμενο τουρισμό, καθώς και ο εθνικός τουρισμός που καλύπτει τον εγχώριο και τον εξερχόμενο τουρισμό.

Σύμφωνα με το Λαγό (2005) ο τουρισμός κατηγοριοποιείται στις εξής τρεις γενικές κατηγορίες:

*A) Μαζικός Τουρισμός:* αποτελεί την πιο «παραδοσιακή» μορφή τουρισμού, που περιλαμβάνει τον κύριο όγκο των τουριστών, οι οποίοι αποζητούν ξεκούραση και διασκέδαση ως επί το πλείστον σε ηλιόλουστους προορισμούς.

*B) Τουρισμός Ειδικών Ενδιαφερόντων:* σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνεται ένα πλήθος μορφών τουρισμού, που σχετίζεται με τα ιδιαίτερα ενδιαφέροντα αυτών, που επιλέγουν. Τέτοια είδη τουρισμού είναι ο θρησκευτικός, επαγγελματικός, συνεδριακός, υγείας, θεματικός, εκπαιδευτικός, κοινωνικός, αστικός και κινήτρων.

*Γ) Εναλλακτικός Τουρισμός:* σε αυτό το είδος ταξινομούνται όλα τα είδη τουρισμού, που απευθύνονται σε ανθρώπους, που αναζητούν κάτι πέρα από τα καθιερωμένα στις διακοπές τους. Τα είδη του τουρισμού που κατηγοριοποιούνται σε αυτό το είδος είναι τα ακόλουθα : ο αγροτουρισμός, αθλητικός τουρισμός, ο θαλάσσιος, ο ορεινός, ο χειμερινός, ο ορειβατικός, ο οικοτουρισμός, της υπαίθρου και της περιπέτειας. Αυτό το είδος τουρισμού συμβάλλει στην αειφόρο τουριστική ανάπτυξη, διότι βοηθά στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της τοπικής κουλτούρας, καθώς επίσης και στην αναζήτηση νέων αξιών και τρόπων ζωής.

Διεθνώς «ο τουρισμός ειδικών ενδιαφερόντων» και «ο εναλλακτικός τουρισμός» ταξινομούνται στην κατηγορία των «Ειδικών Μορφών Τουρισμού», η οποία απευθύνεται σε τουρίστες, που επιθυμούν δράση και ενεργή συμμετοχή κατά τη διάρκεια των διακοπών τους. Ο «Μαζικός Τουρισμός» απετέλεσε την κυρίαρχη μορφή τουρισμού κατά την δεκαετία του 1960 και χαρακτηρίζεται από μαζικότητα, ομαδικότητα και τον διεθνισμό. Ωστόσο άρχισε να εγκαταλείπεται από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, καθώς τότε άρχισαν να γίνονται αισθητές οι επιπτώσεις του στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Παράλληλα ξεκίνησε η αύξηση της ζήτησης για μορφές ειδικού και εναλλακτικού τουρισμού, που βρίσκονται στον αντίποδα του μαζικού τουρισμού.

Η ανάπτυξη του «Τουρισμού Ειδικών Ενδιαφερόντων» μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερος ευεργετική για τις τοπικές κοινωνίες καθώς συμβάλλει στην ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (Ηγουμενάκης κά, 1999). Επιπλέον έχει και σημαντικά οικονομικά οφέλη, διότι αυξάνεται ο αριθμός και η ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών, όπου αυτός παρέχεται, ενώ γίνεται ορθολογικότερη χρονικά και περιφερειακά κατανομή της τουριστικής ζήτησης (Ηγουμενάκης κά, 2008). Επιπρόσθετα επιμηκύνεται η τουριστική περίοδος και πέρα από τους θερινούς μήνες και η ζήτηση δεν χειραγωγείται τόσο πολύ από τους «tour operators».

Οι «Ειδικές» και «Εναλλακτικές» μορφές τουρισμού περιλαμβάνουν «ενεργητικές» δραστηριότητες για τον τουρίστα και συνδέονται με τις αρχές της αιεφόρου ανάπτυξης (Λαγός, 2005).

### **1.3 Θαλάσσιος Τουρισμός**

Αναφορικά με την έννοια του Θαλασσίου Τουρισμού θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι αποτελεί μια μορφή τουρισμού, που περιλαμβάνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες και την παροχή υπηρεσιών που λαμβάνουν χώρα σε θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών με τελικό σκοπό την αναψυχή (Διακομιχάλης, 2009 ; Βελισσαρίου, 2000). Τέτοιες δραστηριότητες αποτελούν η κρουαζιέρα, η κολύμβηση, η χρήση ταχυπλόων σκαφών, τα θαλάσσια αθλήματα, η κατάδυση, η περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα, η παρατήρηση φαλαινών και δελφινιών, η επίσκεψη σε ναυτικά μουσεία –λιμάνια μουσεία- ιστορικά πλοία κ.ά (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2006).

Σύμφωνα με το Miller (1991) οι κυριότερες μορφές της οργανωμένης αγοράς θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς είναι η «Κρουαζιέρα/Κρουαζιεροπλοία» κι η «Θαλάσσια ιδιωτική περιήγηση –yachting».

### **1.4 Κρουαζιέρα-Κρουαζιεροπλοία**

Η κρουαζιεροπλοία αποτελεί τη δραστηριότητα του Θαλάσσιου Τουρισμού που σαν αντικείμενο έχει αποκλειστικά την παροχή του τουριστικού προϊόντος της «κρουαζιέρας» (Διακομιχάλης, 2009).

Δεδομένου ότι η κρουαζιέρα μπορεί να προσφέρει τουριστικό προϊόν μεγάλης ποικιλίας και διαφοροποίησης (με σταθερό παράγοντα κάθε φορά την θαλάσσια μεταφορά) συναντά κανείς πολλούς και ετερόκλητους ορισμούς. Κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1, της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ ως Κρουαζιέρες χαρακτηρίζονται οι διακοπές σε ένα κρουαζιερόπλοιο που πραγματοποιούνται αποκλειστικά χάριν ευχαρίστησης ή αναψυχής, το εν λόγω ταξίδι θα πρέπει να υπερβαίνει τις 24 ώρες.



Οι Lekakou και Pallis (2005) οριοθετούν την Κρουαζιέρα σαν ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου, ενώ ορίζεται ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο (και ενδεχομένως άλλες υπηρεσίες επί του πλοίου) και περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας τουλάχιστον 100 επιβατών.

Σύμφωνα με την Επιτροπή Στατιστικών Στοιχείων των Ηνωμένων Εθνών το 1993 ως Επιβάτες κρουαζιέρων εννοούνται τα άτομα που φτάνουν σε μια χώρα, επιβαίνοντας σε ένα πλοίο, όπου επιστρέφουν κάθε βράδυ για να περάσουν την νύχτα σε αυτό, παρόλο που μπορεί να μείνουν στο συγκεκριμένο λιμάνι για πολλές μέρες.

#### **1.4.1 Κρουαζιερόπλοια**

Τα κρουαζιερόπλοια είναι τα μέσα, με τα οποία πραγματοποιείται η κρουαζιέρα. Ο επιβάτης επιβιβάζεται στο πλοίο, που λειτουργεί ως μέσο μεταφοράς, διαμονής, σίτισης, ψυχαγωγίας, κλπ στο λιμάνι εκκίνησης του ταξιδιού του. Στη σύγχρονη εποχή πλέον τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν πλωτά ξενοδοχεία, που παρέχουν τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφόρων τουριστικών πακέτων. Λόγου χάρη ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει την απλή διαμονή, την διαμονή με κάποιο γεύμα ή πρωινό, ή ακόμα πακέτα, που να περιλαμβάνουν όλα τα παραπάνω (γνωστό και ως «*all inclusive*»). Επιπρόσθετα στις παρεχόμενες υπηρεσίες, μπορεί να περιλαμβάνονται και δραστηριότητες εκτός του πλοίου όπως περιηγήσεις στους τόπους που επισκέπτονται, ξεναγήσεις, καταδύσεις, κλπ.

Σύμφωνα με την κείμενη ελληνική νομοθεσία (Υ.Α - 1016/15/11 - 2003, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 του Π.Δ 122/1995) το Κρουαζιερόπλοιο είναι πλοίο που προορίζεται να πραγματοποιεί πλόες, μεταφέροντας επιβάτες που μετέχουν σε ένα ομαδικό πρόγραμμα και ενδιαιτώνται επί του πλοίου, με σκοπό την πραγματοποίηση προκαθορισμένων ολιγόωρων τουριστικών επισκέψεων σε ένα ή περισσότερα λιμάνια και το οποίο κατά κανόνα στη διάρκεια του ταξιδιού του, δεν επιβιβάζει ή αποβιβάζει οριστικά επιβάτες και δεν φορτώνει ή εκφορτώνει εμπορεύματα.

## 1.5 Είδη Κρουαζιέρας

Όσον αφορά στην κατηγοριοποίηση των ειδών της κρουαζιέρας, λόγω της ποικιλομορφίας που παρουσιάζει η κρουαζιέρα ως έννοια, μπορεί να βρει κάποιος αρκετές κατηγοριοποιήσεις στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία. Ανάλογα με τον σκοπό, τη διάρκεια, το μέρος και τις υπηρεσίες/ανέσεις που προσφέρονται στους επιβάτες, έχουμε:

- ✦ Κρουαζιέρες ειδικού σκοπού (Specialty Cruises),
- ✦ Ημερήσιες κρουαζιέρες (Day Cruises),
- ✦ Κρουαζιέρες σε ποτάμια (River Cruises) και
- ✦ Πολυτελείς κρουαζιέρες (Luxury Cruises).

Με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τις «Κρουαζιέρες» σε:

- Τριήμερες κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται συνήθως στο τέλος της εβδομάδας και το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει γειτονικά λιμάνια μιας χώρας.
- Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας που καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας βδομάδας και το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτισμικές διαφορές
- Κρουαζιέρες μέσης διάρκειας 8-14 ημερών που πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Συχνά είναι θεματικές κρουαζιέρες εστιασμένες σε ένα συγκεκριμένο θέμα.
- Κρουαζιέρες μακράς διάρκειας που υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2005; Tsartas, 1992).

## 1.6 Ιστορική Αναδρομή

Από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το «Συρακουσία», που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (268 – 214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών και φέρεται ότι σχεδιάστηκε από τον Κορίνθιο Αρχία υπό τις οδηγίες του Αρχιμήδη ενώ ναυπηγήθηκε από τον Φιλέα. Ο Ιέρωνας δώρισε το πλοίο στον Πτολεμαίο της

Αιγύπτου ο οποίος το μετονόμασε σε «Αλεξανδρίδα». Το πλοίο διέθετε 30 δωμάτια, ναό της Αφροδίτης, βιβλιοθήκη με αναγνώστηριο και κήπο.

Η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό ενώ και οι Πτολεμαίοι είχαν περίπου 800 θαλαμηγά πλοία που ήταν πολυτελέστατα και μπορεί να θεωρηθούν ως οι πρόδρομοι των σύγχρονων θαλαμηγών και τουριστικών πλοίων.

Οι Ρωμαίοι πολίτες κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο επισκέπτονταν ομαδικά αρχαίες ελληνικές πόλεις (Αθήνα, Κόρινθο, Ρόδο), με ειδικά ναυλωμένα πλοία, για να παρακολουθήσουν θεάματα, θρησκευτικές εορτές ή και για ανάπαυση. Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και πατρίκιοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με πολυτελή επιβατηγά πλοία τύπου *Victoriae* και *Oratae*. Γνωστές περιηγήσεις της ρωμαϊκής περιόδου είναι αυτή του Ρωμαίου ύπατου Γερμανικού στην Αδριατική και στο Ιόνιο καθώς και του Νέρωνα, ο οποίος περιηγήθηκε στην Ελλάδα και έλαβε μέρος στα Πύθια, στα Ίσθμια, στα Νέμεα και στα Ολύμπια.

Στην Κόρινθο κατέπλεαν πλούσιοι έμποροι από όλα τα τότε γνωστά σημεία της γης, για να πραγματοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές τους και παράλληλα τις διακοπές τους. Είναι γνωστή η φράση «ου παντός πλειν ες Κόρινθον» που αποδίδει τη σημασία που είχε η θαλάσσια περιήγηση για τους εύπορους της εποχής εκείνης.

Στη Βενετία κατά τον 15ο αιώνα οργανώθηκε κατά συστηματικό τρόπο η ομαδική θαλάσσια περιήγηση, προκειμένου να διακινηθούν προσκυνητές προς τους Αγίους Τόπους. Δημιουργήθηκαν μάλιστα και τουριστικές επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία, που λειτουργούσαν διαθέτοντας πρακτορεία σ' όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, με σκοπό τη συγκέντρωση ταξιδιωτών-προσκυνητών και τη διακίνησή τους στους Αγίους Τόπους.

Το 17ο αιώνα η θαλάσσια περιήγηση με την εμφάνιση κυρίως των Άγγλων περιηγητών, αποκτά νέα μορφή, που συνδυάζει την ψυχαγωγία με την αρχαιολατρία και γενικότερα την ιστορική έρευνα και φιλομάθεια. Κατά την περίοδο αυτή εγκαταλείπεται ο ομαδικός χαρακτήρας της θαλάσσιας περιήγησης και επικρατεί η θαλάσσια περιήγηση των μεμονωμένων ατόμων ή των μικρών ομάδων, ειδικότερα στην περιοχή της Μεσογείου θάλασσας (Λυριντζάκης, 2014).

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας, δηλαδή να ταξιδεύει κάποιος με πλοίο για αναψυχή και όχι για συγκοινωνιακούς λόγους, αποδίδεται στον Arthur Anderson, έναν από τους ιδρυτές της εταιρείας Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, που έγινε γνωστή στο χώρο της ναυτιλίας ως P & O, με πρώτο προορισμό της τη Μεσόγειο, δέκα χρόνια μετά (1844). Τα προηγούμενα χρόνια γινόταν μεταφορά επιβατών κυρίως με ατμόπλοια με πρώτες δραστηριοποιούμενες τις αγγλικές ναυτιλιακές εταιρείες σε υπερατλαντικά ταξίδια με ταχύτητα και ασφάλεια (Διακομιχάλης, 2009).

Στις επόμενες δεκαετίες οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνταν και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές.

Στη δεκαετία του 1860 επεκτάθηκε η ναύλωση και η διαχείριση των πλοίων για κρουαζιέρα. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η πολύμηνη διάρκεια και το υψηλό οικονομικό επίπεδο της πελατείας τους. Οι ταξιδιώτες διέθεταν άφθονο χρόνο και πλούτο και ταξίδευαν κυρίως για λόγους υγείας και όχι τόσο για να επισκεφθούν τα λιμάνια. Η κρουαζιέρα συνίστατο κυρίως στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στη γνωριμία των τόπων προσέγγισης του πλοίου.

*(1868: το ατμόπλοιο «Quaker City», με χωρητικότητα 1.900 κ.ο.χ. πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα από τις Η.Π.Α. στη Μεσόγειο θάλασσα, 1881: το ατμόπλοιο «Ceylon» της P&O χωρητικότητας 2.376 κ.ο.χ. πουλήθηκε στην Oceanic Yachting Company η οποία το μετέτρεψε σε πλοίο αναψυχής κάνοντας το γύρο του κόσμου, 1889/1893: η εταιρεία Orient Line of London σε συνεργασία με την εταιρεία Pacific Steam Navigation Co καθιέρωσαν τα πρώτα προγράμματα κρουαζιέρας προς τα φιόρδ της Νορβηγίας και προς τη Μεσόγειο θάλασσα αντίστοιχα, 1891: Το «Augusta Victoria» (κατασκευής 1889, χωρητικότητας 7.661 κ.ο.χ.) πραγματοποιεί κρουαζιέρα στη Μεσόγειο θάλασσα, 1895: το «Lusitania» (3.877 κ.ο.χ.) πραγματοποίησε μια πολυτελή κρουαζιέρα 60 ημερών προς τις Δυτικές Ινδίες, τη Μαδέρα, την Τενερίφη και τις Αζόρες) (Λυριντζάκης, 2014).*

Τα επιβατηγά πλοία εξελίχθηκαν σταδιακά σε κρουαζιερόπλοια, τα οποία κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην κατασκευή τους σχεδιάζονταν με σκοπό την παροχή ανέσεων στους επιβάτες με χαρακτηριστικό παράδειγμα το υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο του Τιτανικού που διέθετε εκείνη την εποχή εν έτη 1912 γήπεδα τένις και πισίνα.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, ανέκοψε το ρυθμό ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων γιατί οι θάλασσες και οι ωκεανοί δεν ήταν πλέον ασφαλείς ενώ υπήρχε και η ανάγκη για ναυπήγηση πολεμικών και μεταγωγών πλοίων (Διακομιχάλης, 2009).

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην κρουαζιεροπλοΐα λόγω της αλλαγής στη μεταναστευτική πολιτική των Η.Π.Α που αποτελούσε ως τότε πόλο έλξης χιλιάδων μεταναστών. Οι ΗΠΑ έθεσαν αυστηρούς περιορισμούς για την είσοδο μεταναστών. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η αλλαγή της χρήσης των επιβατηγών πλοίων, τα οποία προκειμένου να αξιοποιηθούν και να αντιμετωπίσουν την έλλειψη επιβατών χρησιμοποιήθηκαν ως κρουαζιερόπλοια (Λυριντζάκης, 2014). Ο Β΄ Παγκόσμιος ανέκοψε για δεύτερη φορά μέσα σε μισό αιώνα την ανάπτυξη της κρουαζιεροπλοΐας, αποτελώντας πλήγμα και για τη ναυτιλία. Μετά το πέρας του πολέμου, όπως συνέβη και στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το ενδιαφέρον αναθερμάνθηκε και τα κρουαζιερόπλοια συνέχισαν να προσφέρουν τις πολύτιμες υπηρεσίες του για Αμερικανούς και Ευρωπαίους ταξιδιώτες.

Η νέα εποχή της κρουαζιέρας ξεκίνησε το 1960, όταν το πλοίο ως μέσο μεταφοράς επιβατών μεταξύ Αμερική και Ευρώπης αντικαταστάθηκε από το αεροπλάνο. Οι πλοιοκτήτες εκείνης της εποχής αναζητώντας τρόπους ενίσχυσης των ταξιδιών με πλοίο αποφάσισαν να πραγματοποιούν κρουαζιέρες. Ο σύγχρονος τουρισμός κρουαζιέρας διέφερε από τα παραδοσιακά υπερατλαντικά ταξίδια με υπερωκεάνια τόσο ως προς την έννοια όσο και ως προς τον επιχειρησιακό τύπο. Στα υπερατλαντικά ταξίδια, ο σκοπός καθαυτός, ήταν το ταξίδι, ενώ στον τουρισμό κρουαζιέρας το βασικό στοιχείο είναι το πλοίο ως φιλοξενία – διαμονή. Για τον λόγο αυτό τα κρουαζιερόπλοια χαρακτηρίζονται σαν πλωτά ξενοδοχεία ή πλωτά θέρετρα (Dowling, 2006). Η κύρια διαφορά και συνάμα πλεονέκτημα, με ένα συμβατικό ξενοδοχείο είναι η κινητικότητά του κρουαζιερόπλοιου, η οποία του παρέχει μεγάλη ευελιξία στη γεωγραφική διανομή της ικανότητας φιλοξενίας (Σφακιανάκης, 2000). Βέβαια προέκυψαν προβλήματα καθώς τα πλοία έπρεπε να διαμορφωθούν αφού δεν είχαν επαρκή αερισμό, ανοικτούς χώρους και άλλες ευκολίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών/επιβατών (Παπαχρήστου, 2005).

Τα κρουαζιερόπλοια της χρονικής περιόδου 1860 έως 1960 δεν διέφεραν ουσιωδώς από τα επιβατηγά πλοία, αναφορικά με την κατασκευή και την παροχή υπηρεσιών σ' αυτά.

Τα «πρώτης γενιάς» κρουαζιερόπλοια (1960-1980) μετέφεραν λιγότερους από χίλιους επιβάτες. Η κατασκευή τους βασίστηκε στα επιβατηγά πλοία της δεκαετίας του 1960 με μια μικρή αύξηση στους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών. Στη δεκαετία του 1970 το κρουαζιερόπλοιο άρχισε να λειτουργεί αμιγώς ως χώρος παροχής υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα με πεδίο δραστηριοποίησης την Καραϊβική και με πελάτες από τη Βόρεια Αμερική. Τα κρουαζιερόπλοια σχεδιάστηκαν με ανοικτούς χώρους – καταστρώματα για να υποδεχθούν αθλητικές δραστηριότητες (πισίνες, γήπεδα τένις κ.λπ). Σκανδιναβικές και Ευρωπαϊκές εταιρείες ασχολήθηκαν με την εξερεύνηση της αγοράς της Καραϊβικής. Εταιρείες όπως η Norwegian Caribbean, Royal Caribbean, Royal Viking, Holland America, Carnival Cruises και Princess Cruises άρχισαν να δραστηριοποιούνται. Τη διαχείριση των περισσότερων κρουαζιερόπλοιων «πρώτης γενιάς» ανέλαβαν νεομφανιζόμενοι επιχειρηματίες, με εξαίρεση τις εταιρείες P & O, Cunard και Chandris Lines.

Το κρουαζιερόπλοιο βρέθηκε στο επίκεντρο του τουριστικού ενδιαφέροντος στις αρχές της δεκαετίας του 1980 οπότε και άρχισαν να κατασκευάζονται νέα πλοία ειδικά σχεδιασμένα για κρουαζιέρες. Σ' αυτό βοήθησαν διαφημιστικές εκστρατείες αλλά και τηλεοπτικά προγράμματα και ταινίες, όπως το γνωστό «Πλοίο της αγάπης» (Love Boat), που άρχισαν να προβάλλονται και να διαμορφώνουν μια πιο θετική εικόνα για τις κρουαζιέρες. Αυτή η αύξηση της ζήτησης για κρουαζιέρες ενθάρρυνε τις εταιρείες να ναυπηγήσουν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Τα πλοία αυτά ανήκουν στη «δεύτερη γενιά» κρουαζιερόπλοιων (*«Tropicale»*, που ναυπηγήθηκε στη Δανία το 1981 για λογαριασμό της εταιρείας *Carnival Cruise Lines*, με χωρητικότητα 22.919 κ.ο.χ., ταχύτητα 20 κόμβους, μεταφορική ικανότητα 1.400 επιβατών και πεδίο δραστηριότητας την τουριστική αγορά των Δυτικών Ακτών των Η.Π.Α. και του Μεξικού) όπου παρατηρείται έντονη η τάση για την αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπίνων καθώς περισσότεροι επιβάτες αναζητούν την απόλαυση του εξωτερικού περιβάλλοντος (ήλιος, θάλασσα, φύση κá).

Στη δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με μεταφορική ικανότητα περίπου 2.000 επιβατών και πρόκειται για τη γενιά των κρουαζιερόπλοιων που χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια» (χαρακτηριστικά πλοία είναι το «Sovereign of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το «Monarch of the Seas» και το «Majesty of the Seas») (Dowling, 2006). Στα Κρουαζιερόπλοια αυτά κυριαρχεί το στοιχείο της πολυτέλειας και η υψηλή παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού τύπου, δηλαδή διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία, ημερήσιες και νυχτερινές δραστηριότητες και ξενάγηση στα λιμάνια (Peisley, 2002).

### **1.7 Ιδιαίτερα Γνωρίσματα για την Ελληνική Κρουαζιέρα**

Η ακτογραμμή της Ελλάδας φτάνει τα 13.780 χλμ. περιλαμβανομένων 6.000 νησιών και νησίδων τα οποία αποτελούν τη μισή έκταση της ακτογραμμής της χώρας ενώ το 30% του ελληνικού πληθυσμού ζει σε παράκτιες πόλεις ή χωριά, σε απόσταση μέχρι 2 χλμ. από τη θάλασσα. Ο θαλάσσιος τουρισμός για την Ελλάδα είναι ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής της βιομηχανίας και λειτουργεί συμπληρωματικά με άλλες κατηγορίες.

Στην Ελλάδα, ο θαλάσσιος τουρισμός εμφανίζεται επί της ουσίας μετά το 1950, όπου καθαρίζονται οι ελληνικές θάλασσες από τα ναρκοπέδια ύστερα από την παύση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Ωστόσο η ελληνική κρουαζιέρα είναι μια δραστηριότητα που η προέλευσή της εντοπίζεται στη δεκαετία του 1930, σε μία χρονική στιγμή που ξεκίνησαν οι πρώτες ελληνικές εταιρίες κρουαζιέρας, τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο πέλαγος και στη μεγαλύτερη περιοχή της Μεσογείου. Το 1935 συναντάμε την εταιρεία ΑΚΤΕΛ μια από τις πρώτες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, που ανέπτυξε δραστηριότητες στον χώρο, διοργανώνοντας κρουαζιέρες στη Μεσόγειο. Στα μέσα της δεκαετίας του 1930 συναντάμε την εταιρεία «Κανουνιδίς Steam Navigation Ltd.» μια ναυτιλία εταιρία, που αν και η κύρια δραστηριότητα της επιχείρησης ήταν η παράκτια ναυτιλία, συγχρόνως μετέτρεπε μεταχειρισμένα σκάφη σε κρουαζιερόπλοια. Από το 1976 έως το 1987(έτος απόσυρσης) η εταιρία δραστηριοποιήθηκε αποκλειστικά στο κλάδο της κρουαζιέρας. Η εταιρεία «Ελληνικές μεσογειακές γραμμές (ΕΛ.ΜΕΣ.)» προέκυψε από την ΑΚΤΕΛ και συνέχισε τη δραστηριότητά της στον τομέα της κρουαζιέρας.

Μάλιστα το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, ήταν το «Aquarius», που κατασκευάστηκε το 1972, για λογαριασμό της ΕΛ.ΜΕΣ.. Το ‘Kastalia’ (5.258 DWT.) ήταν το επόμενο σκάφος, που κατασκευάστηκε το 1975 και απετέλεσε το μεγαλύτερο αυτοκίνητο-πορθμείο στην τότε αγορά κρουαζιέρας. Στα έτη που ακολούθησαν αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες εισήλθαν στον κλάδο της κρουαζιέρας. Από τις εταιρείες αυτές σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η η Royal Olympic Cruises (ROC). Η ROC διαμορφώθηκε ως κοινοπραξία (1995) από τη συγχώνευση δύο εταιριών κρουαζιέρας, της ‘Ηπειρωτικής’ (1965) της οικογενείας Ποταμιάνου και της ‘Sun Cruise Lines’ (1958) του Κισεόγλου. Η συνεργασία αυτή σταμάτησε το 1999, όταν η ROC προχώρησε σε συνεργασία με τις κυπριακές γραμμές κρουαζιέρας ‘Louis Cruise Lines’. Άλλες επιχειρήσεις κρουαζιέρας ήταν η Celebrity (1989, Χανδρής) που συγχωνεύθηκε το (1997) με τις Royal Caribbean Cruises, και επίσης οι Festival Cruises (1994) και οι Golden Sun Cruises (ιδιοκτήτης ενός ενιαίου σκάφους κρουαζιέρας).

Ως τις αρχές του εικοστού πρώτου αιώνα, υπήρξαν εννέα σκάφη που καταχωρήθηκαν κάτω από την Ελληνική σημαία και περίπου 25 σκάφη κάτω από την ελληνική ιδιοκτησία. Μια θετική εξέλιξη για την ελληνική αγορά ήταν η είσοδος της εταιρίας EasyCruise του Σ. Χατζηιωάννου το 2007. Η στρατηγική της εταιρείας βασίστηκε στην προσφορά κρουαζιέρας 3 έως 14 ημερών στο Αιγαίο Πέλαγος. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 στην Ελλάδα υπήρχαν λιγότερα από 50 κρουαζιερόπλοια, τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν συνολικά περίπου 10.000 επιβάτες και απασχολούσαν λιγότερους από 1.400 εργαζομένους. Τη δεκαετία του 1990 η κατάσταση στην Ελλάδα βελτιώθηκε και ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκε σε περισσότερα από 50, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θα μπορούσαν να μεταφέρουν, ο οποίος αυξήθηκε αντίστοιχα σε περισσότερους από 40.000 τουρίστες (Καλοκάρδου, 1991).

Μέχρι το 1999, ο ελληνικός τομέας της κρουαζιέρας λειτουργούσε υπό τον προστατευτισμό των ενδομεταφορών. Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες εκμεταλλεύτηκαν την κατάργηση του καμποτάζ με μια σειρά αντιφατικών τρόπων, παρόμοια με άλλους ευρωπαϊκούς φορείς στην αγορά.



Ο στόχος της πολιτικής της Ε.Ε. ήταν η άρση των ελέγχων των αγορών από το κράτος και τον προστατευτισμό και συγχρόνως, η δημιουργία ενός ανταγωνιστικότερου περιβάλλοντος προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση όλων των επιχειρήσεων στην αγορά (Lekakou & Pallis, 2005).

Η ελληνική αγορά κρουαζιέρας παραμένει ενεργή και ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις. Οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα είναι συνήθως μικρής ή μεσαίας διάρκειας, ενώ στις περιπτώσεις που τα λιμάνια του Πειραιά ή της Ρόδου λειτουργούν ως ενδιάμεσοι σταθμοί, τότε οι κρουαζιέρες μπορεί να διαρκούν περισσότερες από επτά (7) ημέρες. Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία σημειώνει ανάπτυξη, αν και μέχρι του 2012 συναντούσε προσκόμματα κυρίως λόγω του καθεστώτος προστατευτισμού και του σχετικού νομικού πλαισίου (Andriotis & Agiomirgianakis, 2010; Andriotis et al, 2007).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 2.1 Γενικά

Η «Βιομηχανία της Κρουαζιέρας» εκτιμάται ότι αποφέρει ετησίως στην «Παγκόσμια Οικονομία» έσοδα ύψους 15 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ο παγκόσμιος στόλος των κρουαζιερόπλοιων το 2013, αποτελούταν από 410 πλοία (CLIA, 2014b). Η Κρουαζιέρα δεν αποτελεί μόνο πηγή συναλλάγματος από τους χρήστες της υπηρεσίας αλλά περικλείει γύρω της μια σειρά δραστηριοτήτων, που συναρτώνται άμεσα με τους τομείς των κατασκευών, του τουρισμού, του εμπορίου και της ναυτιλίας δίνοντας ελπίδες για μια καίρια και ουσιαστική συμβολή στην «επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας» που τα τελευταία χρόνια λόγω και των οικονομικών συνθηκών έχει πληγεί καίρια. Η Κρουαζιέρα δεν δρα αυτόνομα αλλά συμπληρωματικά με άλλους τομείς της Οικονομίας, ενώ ο εμπορικός και επιχειρηματικός της κύκλος στην Οικονομία κάνουν πολλούς να τη χαρακτηρίζουν ως «βαριά βιομηχανία».

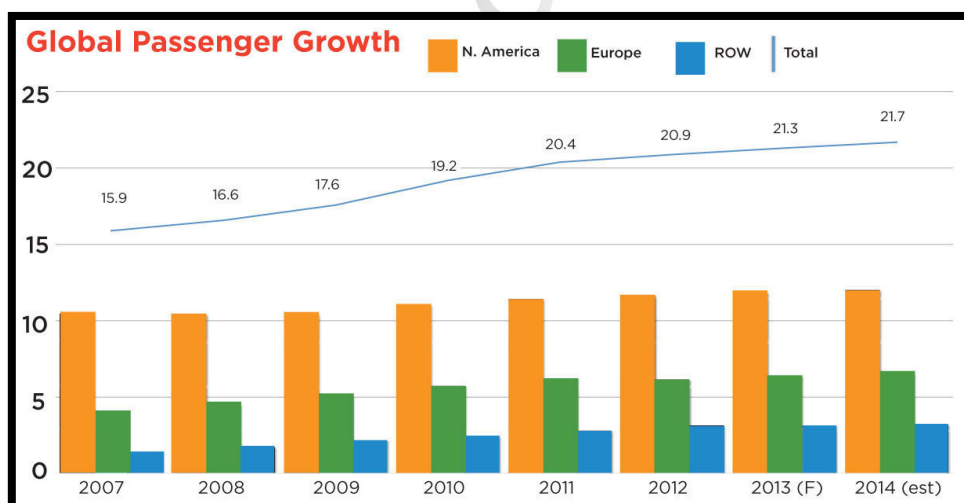
### 2.2 Η βιομηχανία της Κρουαζιέρας

Από επιστημονικής απόψεως, ναι μεν ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μία από τις πιο δυναμικές και συνεχώς αναπτυσσόμενες αγορές παγκοσμίως, ωστόσο οι οικονομικές παράμετροι, που συνδέονται με αυτόν, είναι δύσκολα μετρήσιμες και καταγράψιμες. Με την παραπάνω άποψη συμφωνούν τόσο Έλληνες όσο και διαπρεπείς ξένοι μελετητές (Webe S., Mikacic V., Miller M., Pollard J. κ.α. ). Το παραπάνω συμπέρασμα συνδέεται με τη δυσκολία καταγραφής των πραγματικών στοιχείων και των στατιστικών δεδομένων, βάση των οποίων μπορεί να γίνει μια ακριβής αποτίμηση της οικονομικής συνεισφοράς του θαλάσσιου τουρισμού σε διεθνές επίπεδο. Μια τέτοια οικονομική αποτίμηση θα έπρεπε να λάβει υπόψη της ένα μεγάλο πλήθος παραγόντων, όπως οι διαρθρωτικές δραστηριότητες για την αποτελεσματική λειτουργία και ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού όπως: διαμονή, εστιατόρια, καταστήματα διατροφής, έργα υποδομής, μαρίνες και λιμάνια, καθώς επίσης και θέματα γύρω από τις συνιστώσες της επίδρασής του στις νησιωτικές και παράκτιες κοινωνίες.

Τα τελευταία χρόνια το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών έχει βελτιωθεί αισθητά κάτι που μαρτυρά η υψηλή ζήτηση της από τον κόσμο που την προτιμά όλο και πιο πολύ ως μέσο αναψυχής. Η ναυπήγηση νέων υπερσύγχρονων Κρουαζιερόπλοιων, η παροχή νέων ελκυστικών υπηρεσιών (υδάτινα πάρκα, spa, σουίτες, πισίνες, καζίνο και χώρους διασκέδασης κ.ά), η ένταξη όλων και περισσότερο τύπων προορισμού είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο την αύξηση της ζήτησης από παραδοσιακούς χρήστες της Κρουαζιέρας αλλά και τη μεγέθυνση του εύρους της ηλικιακής κλίμακας των πελατών.

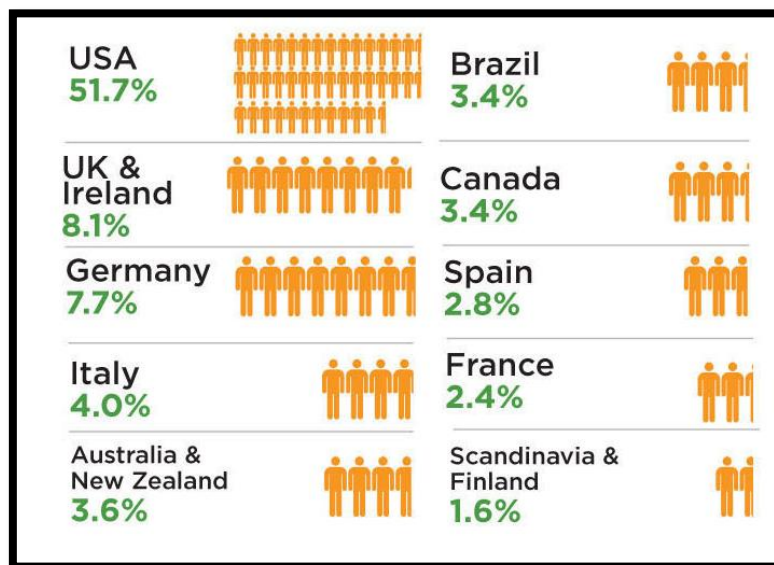
Πλέον η αγορά της Κρουαζιέρας έχει επεκταθεί σε πολλές περιφέρειες και περισσότερους στόχους πελατών, πέραν της Καραϊβικής που αποτελούσε παραδοσιακά τόπο προορισμού της κρουαζιέρας και πέραν των πελατών μεγαλύτερης ηλικίας (Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005). Ενδεικτικά είναι τα στοιχεία που αποτυπώνονται στα παρακάτω διαγράμματα:

**Γράφημα 2.1:** Αύξηση Αριθμού Επιβατών Κρουαζιέρας Διεθνώς



(Πηγή: CLIA, 2014b-Τροποποιημένο)

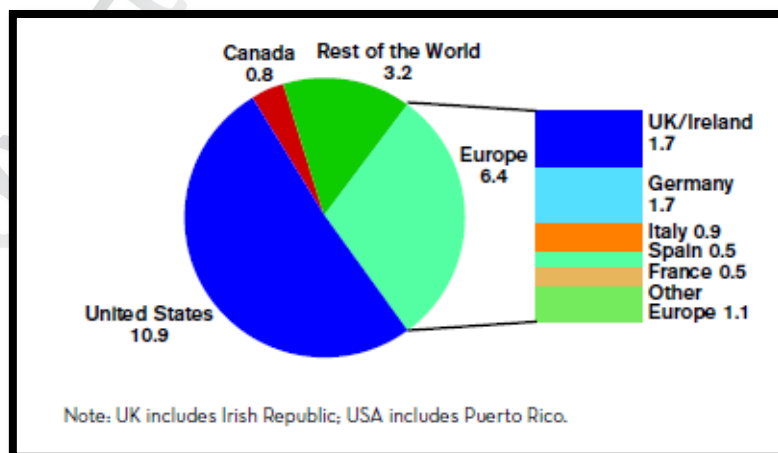
**Γράφημα 2.2:** Προέλευση Χρηστών Κρουαζιέρας το 2013



(Πηγή: CLIA, 2014b-Τροποποιημένο)

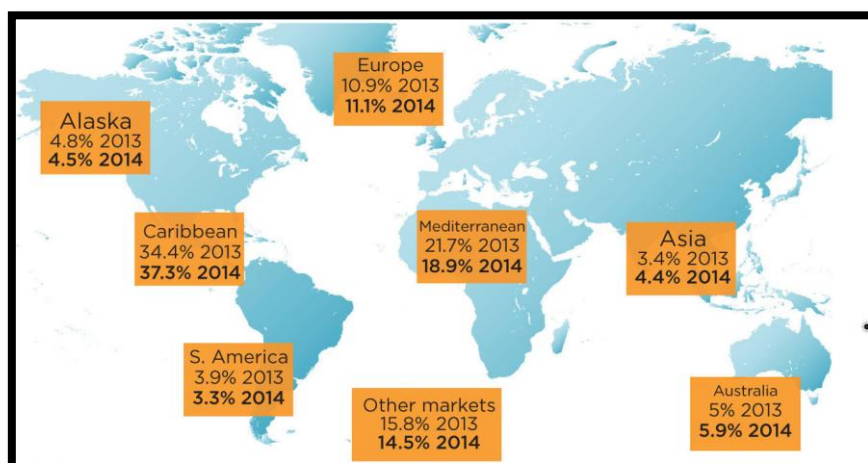
Το επόμενο γράφημα αποτυπώνει την καταγωγή των χρηστών της κρουαζιέρας.

**Γράφημα 2.3:** Καταγωγή Πελατών Κρουαζιέρας



(Πηγή: CLIA, 2014-Τροποποιημένο)

**Γράφημα 2.4:** Προορισμός Κρουαζιερόπλοιων το 2013



(Πηγή: CLIA, 2014b-Τροποποιημένο)

Στο παρελθόν μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκέντρωνε η κρουαζιέρα από άτομα μεγάλης ηλικίας, όπως συνταξιούχοι και υψηλότερου εισοδήματος (Καλοκάρδου, 1991). Σήμερα η εικόνα έχει αλλάξει. Το έτος 1995 η μέση ηλικία ήταν τα 65 έτη, το 2000 τα 55 έτη και το 2006 τα 45 έτη. Τα σημερινά κρουαζιερόπλοια απευθύνονται και σε νέες γενιές επιβατών, οι οποίοι έχουν ποικίλα ενδιαφέροντα. Τα καινούργια κρουαζιερόπλοια είναι «κινούμενα ξενοδοχεία» τα οποία διαθέτουν γυάλινα ασανσέρ, εντυπωσιακά έργα τέχνης, καζίνο, μαγαζιά, κέντρα υγείας και χώρους διασκέδασης. Οι καμπίνες έχουν μεγάλα παράθυρα και μπαλκόνια. Η αγορά των κρουαζιερόπλοιων αυξήθηκε τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, και στις μέρες μας κατέχει ένα σημαντικό μερίδιο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς. Είναι πιο οικονομικές και παρέχουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες που ταξιδεύουν για πρώτη φορά να δοκιμάσουν το συγκεκριμένο στυλ διακοπών (Dowling, 2006).

### 2.3 Οικονομική Επιρροή Κρουαζιέρας

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ετήσιας έρευνας που πραγματοποίησε η Cruise Lines International Association (CLIA) για το 2013, η Ελλάδα αποτελεί τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας στην Ευρώπη, καθώς σύμφωνα με αυτή, 4,6 εκατ. επισκεπτών κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια του 2013 αποβιβάστηκαν στη χώρα μας. Μεταξύ των δημοφιλέστερων ελληνικών προορισμών συγκαταλέγονται τα λιμάνια της Σαντορίνης, της Κέρκυρας και της Μυκόνου, τα οποία κατέλαβαν τις

τρεις πρώτες θέσεις μεταξύ των ελκυστικότερων προορισμών για επιβάτες κρουαζιέρας.

Στην ίδια έρευνα το λιμάνι του Πειραιά κατετάγη στην πέμπτη θέση πανευρωπαϊκά, καθώς σε αυτό διακινήθηκαν συνολικά 1,3 εκατ. επιβάτες με κατεύθυνση διάφορα ελληνικά λιμάνια, αριθμός αυξημένος κατά 1% σε σχέση με το 2012. Τα παραπάνω στοιχεία αποκαλύπτουν και το μέγεθος της συνεισφοράς της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία, η άμεση οικονομική συνεισφορά της οποίας το 2013 ανήλθε στα 574 εκατομμύρια ευρώ, κατακτώντας πανευρωπαϊκά την έβδομη θέση, ενώ η εν λόγω δραστηριότητα συνέβαλε στη δημιουργία άνω των 11.000 θέσεων εργασίας. Τα εν λόγω μεγέθη επετεύχθησαν, σε μια περίοδο, η ελληνική οικονομία συρρικνώθηκε κατά 3,9%.

Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο το 2013 τα συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα ανήλθαν στα 39,4 δισεκατομμύρια ευρώ, μέγεθος που συνιστά ιστορικό ρεκόρ. Οι άμεσες δαπάνες του κλάδου διαμορφώθηκαν σε 16,2 δισ. ευρώ έναντι 15,5 δισ. ευρώ το 2012. Συνολικά το 2013, ο αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν από ευρωπαϊκά λιμάνια προσέγγισε τα 6 εκατομμύρια, γεγονός που συνιστά αύξηση της τάξεως του 5,2% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Εξ αυτών, τα 5 εκατ. ήταν Ευρωπαίοι και το υπόλοιπο 1 εκατ. επιβάτες προήλθαν από τρίτες χώρες. Αντίστοιχα, το 2013 ο ευρωπαϊκός κλάδος της κρουαζιέρας απασχόλησε 339.417 εργαζομένους, οι οποίοι έλαβαν 10,5 δισ. ευρώ ως αμοιβές, γεγονός που αποτελεί αύξηση της τάξεως του 4% σε ετήσια βάση.

Τέλος ο κλάδος της κρουαζιέρας συνέβαλλε σημαντικά και στην ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς το 2013 δαπανήθηκαν συνολικά 4 δισ. ευρώ για νέες ναυπηγήσεις και αναβαθμίσεις κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη. Επιπλέον κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είχαν χουν σε εξέλιξη συμβάσεις για την κατασκευή και παράδοση άλλων 24 νέων κρουαζιερόπλοιων αξίας 12,1 δισ. ευρώ (CLIA, 2014).

Πίνακας 2.1: Συμβολή Κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή Οικονομία

Industry	Output € Million	Jobs	Compensation € Million
Agr., Mining & Constr.	€2,428	17,463	€335
<b>Manufacturing</b>	<b>€13,744</b>	<b>76,811</b>	<b>€2,976</b>
Nondurable Goods	€4,851	19,659	€718
Durable Goods	€8,893	57,152	€2,258
<b>Wholesale &amp; Retail Trade</b>	<b>€2,354</b>	<b>30,810</b>	<b>€556</b>
<b>Transportation &amp; Utilities</b> ①	<b>€8,531</b>	<b>106,469</b>	<b>€3,118</b>
<b>Hospitality</b>	<b>€1,250</b>	<b>16,951</b>	<b>€376</b>
<b>Financial and Business Services</b>	<b>€9,149</b>	<b>65,056</b>	<b>€2,333</b>
<b>Personal Services &amp; Govt</b>	<b>€1,905</b>	<b>25,857</b>	<b>€804</b>
<b>Total</b>	<b>€39,361</b>	<b>339,417</b>	<b>€10,498</b>

① Since compensation is included in total output, these impacts are not additive. Output is a measure of the industry's impact on the overall economy while compensation is a measure of the industry's impact on employees and the household sector.  
② Includes the European employees of the cruise lines and their compensation.

(Πηγή: CLIA, 2014-Γροποποιημένο)

Πίνακας 2.2: Οικονομική Συνεισφορά του Κλάδου

Country	Direct Expenditures € Million	Growth from 2012	Total Jobs	Total Compensation € Million
Italy	€4,571	2.5%	102,867	€3,107
UK	€3,125	6.5%	70,241	€2,580
Germany	€3,060	3.6%	46,863	€1,706
Spain	€1,226	-2.2%	25,620	€763
France	€1,076	0.9%	14,461	€632
<b>Top 5</b>	<b>€13,058</b>	<b>3.1%</b>	<b>260,052</b>	<b>€8,788</b>
Norway	€606	9.8%	14,864	€481
Greece	€574	-2.4%	11,215	€215
Finland	€518	96.2%	7,742	€292
Netherlands	€357	1.7%	5,826	€166
Denmark	€223	4.2%	2,965	€104
<b>Next 5</b>	<b>€2,278</b>	<b>15.7%</b>	<b>42,612</b>	<b>€1,258</b>
Rest of the EU+3	€854	3.9%	36,753	€452
<b>Total</b>	<b>€16,190</b>	<b>4.7%</b>	<b>339,417</b>	<b>€10,498</b>

(Πηγή: CLIA, 2014-Γροποποιημένο)

## 2.4 Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών Ελλάδος

### 2.4.1 Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2012-2013

Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος για το έτος 2013 πραγματοποιήθηκαν 4.285 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων με 5,6 εκατ. εξόδους επιβατών. Το 91,5% των επισκεπτών ήταν διερχόμενοι επισκέπτες, οι οποίοι κατά μέσο όρο πραγματοποίησαν δύο στάσεις σε ελληνικά λιμάνια αντί τριών που είχαν πραγματοποιήσει το 2012.

Το 2013 οι συνολικές εισπράξεις από ταξιδιώτες κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά 2,9% σε σύγκριση με το 2012 και ανήλθαν στα 535 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 89 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβάνονταν στα ήδη καταγραφόμενα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων, καθώς αφορούσαν ταξιδιώτες που αναχώρησαν από την Ελλάδα (last-port), ενώ 445 εκατ. ευρώ αντιπροσωπεύουν σύμφωνα με τη συμπληρωματική έρευνα πρόσθετα έσοδα. Το κυριότερο λιμάνι από πλευράς εισπράξεων κρουαζιέρας αποτελεί το λιμάνι του Πειραιά με συμμετοχή 40,3% στο σύνολο των εισπράξεων. Ακολουθούν το λιμάνι της Κέρκυρας με 13,4% και το λιμάνι της Σαντορίνης με 8,9% των εισπράξεων.

Οι συνολικοί επισκέπτες κρουαζιέρας για το 2013 εκτιμώνται σε 2,4 εκατομμύρια ταξιδιώτες, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 42,9% σε σχέση με το 2012, ενώ οι συνολικές διανυκτερεύσεις που πραγματοποίησαν εκτός κρουαζιερόπλοιων εκτιμώνται σε 4,3 εκατομμύρια, εμφανίζοντας αντίστοιχη αύξηση κατά 31,5%. Σημειώνεται, ωστόσο, πως η μείωση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και η σχετική υποχώρηση των κρουαζιέρων με αφετηρία ελληνικό λιμμένα (home port) είχε σαν αποτέλεσμα την ανακοπή της αυξητικής τάσης των εισπράξεων από κρουαζιέρα παρόλο που ο αριθμός των αφικνούμενων ταξιδιωτών αυξήθηκε σημαντικά (ΤτΕ, 2014).

#### **2.4.2 Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2013-2014**

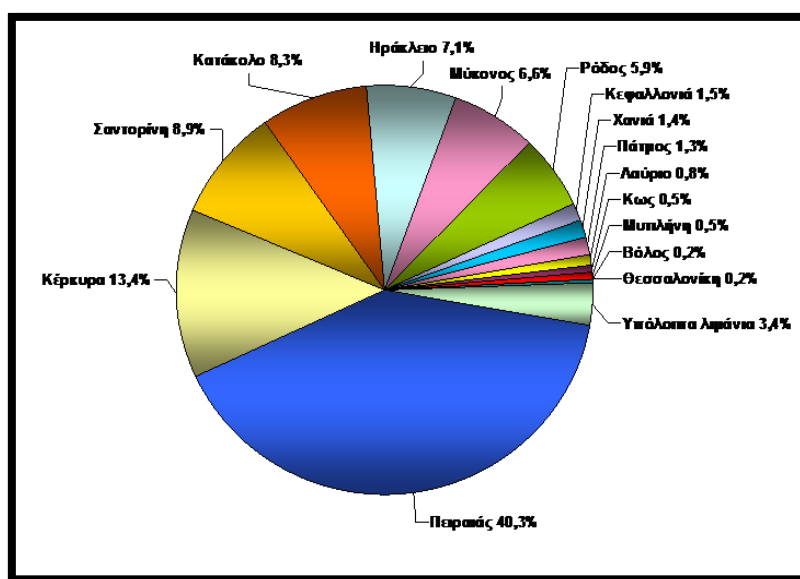
Την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2014 πραγματοποιήθηκαν 3.118 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2013: 3.381 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων), με 3.947 χιλ. εξόδους επιβατών. Το 91,7% των επισκεπτών ήταν διερχόμενοι επισκέπτες, οι οποίοι κατά μέσο όρο πραγματοποίησαν 2,1 στάσεις σε ελληνικά λιμάνια, αντί 2,3 που είχαν πραγματοποιήσει την αντίστοιχη περίοδο του 2013.

Την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2014 οι συνολικές εισπράξεις από ταξιδιώτες κρουαζιέρας μειώθηκαν κατά 13,3% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013 και ανήλθαν στα 369 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 56,4 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβάνονταν στα καταγραφόμενα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων, καθώς αφορούσαν ταξιδιώτες που αναχώρησαν από την Ελλάδα (last-port), ενώ 312,7 εκατ.



ευρώ αντιπροσωπεύουν πρόσθετα έσοδα, σύμφωνα με τη συμπληρωματική έρευνα. Το κυριότερο λιμάνι από πλευράς εισπράξεων κρουαζιέρας είναι το λιμάνι του Πειραιά με συμμετοχή 37,9% στο σύνολο των εισπράξεων. Ακολουθούν το λιμάνι της Κέρκυρας και το λιμάνι της Σαντορίνης με 15,0% και 10,0% των εισπράξεων αντίστοιχα. Οι επτά σημαντικότεροι λιμένες αφίξεως κρουαζιερόπλοιων καλύπτουν το 89,2% των συνολικών εισπράξεων από κρουαζιέρες και το 86,1% των συνολικών αφίξεων επιβατών.

**Γράφημα 2.5:** Εισπράξεις Κρουαζιέρας ανά Λιμένα (Ποσοστιαία Κατανομή)



(ΤτΕ,2014)

Οι συνολικοί επισκέπτες κρουαζιέρας για την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2014 εκτιμώνται σε 1.857 χιλ. ταξιδιώτες, παρουσιάζοντας μείωση κατά 0,4% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2013, ενώ οι συνολικές διανυκτερεύσεις που πραγματοποίησαν εκτός κρουαζιερόπλοιων εκτιμώνται σε 2.966 χιλ., εμφανίζοντας μείωση κατά 15,9%. Σημειώνεται ότι η μείωση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και η υποχώρηση του αριθμού των εξόδων των διερχόμενων επισκεπτών από τα κρουαζιερόπλοια επηρέασε αρνητικά τη διαμόρφωση των εισπράξεων από κρουαζιέρα, παρόλο που ο αριθμός των αφικνούμενων ταξιδιωτών παρουσίασε μικρή μόνο πτωτική τάση (ΤτΕ, 2015).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: ΘΕΣΜΙΚΟ & ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

### 3.1 Γενικά

Στο σημερινό συνεχώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο γίνεσθαι, ο τομέας της κρουαζιέρας είναι υποχρεωμένος να λειτουργήσει υπό το πρίσμα ενός πολυδαίδαλου συστήματος στο οποίο εμπεριέχονται κρατικές συμφωνίες, διεθνές συμβάσεις, νομοθετήματα κτλ. Η ύπαρξη των παραπάνω έχει σαν αποτέλεσμα τη ρύθμιση σειράς ζητημάτων που άπτονται κυρίως θεμάτων ασφάλειας, μόλυνσης, εργατικής νομοθεσίας και βέλτιστων πρακτικών που ακολουθούνται.

Ωστόσο δύο είναι οι κύριοι παράγοντες που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και προσδιορίζουν σε σημαντικό βαθμό αυτό που αποκαλούμε «βιομηχανία της κρουαζιέρας»:

- ✚ *Η σημαία προτίμησης που φέρει το κάθε κρουαζιερόπλοιο και*
- ✚ *τα ιδιωτικά εκείνα χαρακτηριστικά της οικονομίας που επηρεάζουν την αγορά της κρουαζιέρας στην παγκόσμια αγορά (Wood, 2006).*

Στο παγκόσμιο χώρο της κρουαζιέρας η σημαία προτίμησης αφορά κυρίως θέματα, που σχετίζονται με τη δαπάνη του εργατικού δυναμικού και της δρομολόγησης των πλοίων. Η καθιέρωσή της εντοπίζεται ιστορικά το 15<sup>ο</sup> αιώνα, όταν οι αποικιοκρατικές δυνάμεις της τότε εποχής επεδίωκαν την εγκαθίδρυσή τους στον οικονομικό-επιχειρηματικό στίβο. Από τον 20<sup>ο</sup> αιώνα ξεκίνησε η εμφάνιση του φαινομένου της επιλογής σημαίων προτίμησης αδύναμων χωρών για λόγους κόστους (φορολογικές ελαφρύνσεις και δαπάνες χρήσης).

Στην αρχή τα κρατικά νηολόγια έκαναν αναφορά στην υποχρέωση των πλοιοκτητών να επανδρώνουν τα πλοία με πλήρωμα που στο σύνολό του θα έλκει την καταγωγή του από τη χώρα στην οποία τα τελευταία φέρουν σημαία προτίμησης. Παρόλο που διαχρονικά υπάρχει πάντοτε η πίεση για την ύπαρξη εθνικών πληρωμάτων, οι νομοθεσίες ωστόσο των κρατών διαμόρφωσαν αναλόγως τα ρυθμιστικά εκείνα πλαίσια έτσι ώστε να επιτευχθεί η άρση του καμποτάζ επιτυγχάνοντας με τον τρόπο αυτό ανταγωνιστικά οφέλη τόσο για τις εταιρικές μονάδες, που δραστηριοποιούνται

στο χώρο της βιομηχανίας όσο για τις ίδιες τις οικονομίες τους (Alderton & Winchester, 2002).

### **3.1.1 Ορισμός του καμποτάζ και ιστορική αναδρομή**

Η έννοια του καμποτάζ αναφέρεται στην προάσπιση των συμφερόντων (οικονομικών και μη) της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς του κάθε κράτους από σκάφη που φέρουν την εθνική σημαία προτίμησης. Ο όρος αυτός εμφανίστηκε το 1801 και αρχικά αφορούσε τις θαλάσσιες μεταφορές και μετέπειτα την αεροπλοΐα και κάνουμε λόγο για τη μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων τόσο δια θαλάσσης όσο και δια αέρος.

Αρκετά είναι τα κράτη εκείνα τα οποία έχουν προβεί στην έκδοση κανονισμών και ρυθμίσεων έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα των θαλάσσιων τους συγκοινωνιών. Παραδείγματα τέτοιων μέτρων είναι η υποχρεωτική στελέχωση με ανθρώπινο δυναμικό των κρατών, οι ιδιοκτήτες των πλοίων να φέρουν την εθνικότητα της χώρας, την υποχρέωση να πλέουν τα σκάφη εκείνα, τα οποία έχουν τη σημαία του κράτους, η μέριμνα τα πλοία να επισκευάζονται και να συντηρούνται σε ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, που είναι εγκατεστημένες εντός των ορίων της χώρας.

Με την εγκαθίδρυση του νέου οικονομικού γίγνεσθαι και την εμπέδωση της φιλελευθεροποίησης και του καπιταλισμού, τα κράτη υιοθέτησαν δέσμες μέτρων για την προστασία του εθνικού τους νηολογίου, αφού τα νέα δεδομένα απελευθέρωσαν τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Από την απελευθέρωση των αγορών τα αναπτυγμένα κράτη επωφελήθηκαν σημαντικά, αφού ο συνεχής ανταγωνισμός είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των δαπανών μεταφοράς, μείωση του εμπορικού ισοζυγίου (εισαγωγές-εξαγωγές), ενώ οι εξαγωγικές τους επιχειρήσεις κατέγραψαν θετικά οικονομικά αποτελέσματα. Οφέλη ωστόσο είχαν και οι αναπτυσσόμενες χώρες αφού ευνοήθηκαν οι εξαγωγικές τους πολιτικές (Radelet και Sachs, 1998).

Οι διεθνείς εμπορικές σχέσεις και συναλλαγές στο τομέα της ναυτιλίας διέπονται από μια σειρά νομοθετημάτων, κανονισμών, ρυθμίσεων και συμβάσεων όπως αυτές καθορίζονται από παγκόσμιους οργανισμούς, διακρατικές συμφωνίες και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Ενδεικτική αναφορά γίνεται στη Διεθνή Ένωση Ναυτιλίας

(International Maritime Organization), της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών (International Transportation Federation), του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (International Labor Organization), που αποτελούν εγγύηση για την εφαρμογή των μέτρων, κανονισμών και ρυθμίσεων, που διέπουν το σύνολο της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής.

Με τη συνθήκη του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας των Ηνωμένων Εθνών και των σχετικών κειμένων που απορρέουν από αυτή σχετικά με τις ζώνες ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των μεταφορών και το νομικό πλαίσιο που χαρακτηρίζει αυτές, θεσπίζονται διατάξεις όπου το κάθε κράτος μέλος μπορεί από μόνο του να μεριμνά για τον καθορισμό εκείνων των παραμέτρων, που αφορούν στην πλήρη καταγραφή του εμπορικού και ναυτικού του στόλου. Παρόλο που η συνθήκη επιβάλλει στα κράτη μέλη να διαμορφώσουν ένα νέο πεδίο ελεύθερης διακίνησης το κάθε κράτος στην προσπάθειά του να προασπίσει και να θωρακίσει τα εθνικά οικονομικά του συμφέροντα λαμβάνει προστατευτικά μέτρα με κυρίαρχο αυτό του καμποτάζ (Gallagher, 2003).

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή σχετικά με το «Καμποτάζ», ξεκινάμε από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, όπου λαμβάνει χώρα η ψήφιση από την Βουλή των Αντιπροσώπων των ΗΠΑ (1920) ενός νόμου που έφερε τον τίτλο «Merchant Marine Act» και αποσκοπούσε στη διασφάλιση της αμερικανικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο νόμος αυτός ουσιαστικά έθετε τους όρους του εμπορίου των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής εντός των χωρικών υδάτων και λιμένων της. Κύριο τμήμα του νόμου αυτού αποτελούσε η διάταξη με την επωνυμία «Jones Act», που προέβλεπε τη ρύθμιση του καμποτάζ, δηλαδή ότι η μεταφορά των εμπορευμάτων, που διακινούνται εντός της αμερικανικής επικράτειας, θα έπρεπε να πραγματοποιείται, από πλοία που φέρουν την αμερικανική σημαία, είναι κατασκευασμένα στην αμερικανική επικράτεια, ενώ έχουν στελεχωθεί με πλήρωμα, που είναι αμερικανοί πολίτες και μόνιμοι κάτοικοι της χώρας. Το 2006 ο νόμος αυτός εμπλουτίστηκε με μια μεταρρύθμιση, που ανέφερε πως το κόστος ανακατασκευής αμερικανικού πλοίου θα μειωνόταν κατά 10%, δίνοντας ώθηση στους αμερικανούς πλοιοκτήτες να επιλέξουν ναυπηγεία της πατρίδας τους και όχι άλλα.

Οι παραπάνω ρυθμίσεις κινούνταν προς την κατεύθυνση της δημιουργίας μια αμερικανικής ναυτιλίας που στόχο θα είχε να κυριαρχήσει σε παγκόσμιο επίπεδο (Gallagher, 2003).

### 3.1.2 Ελληνική Πραγματικότητα

Στη χώρα μας το καμποτάζ είχε νομοθετηθεί με το άρθρο 11 του Ν.Δ. 187/1973 το οποίο και χαρακτηριστικά αναφέρει: *«Αποκλειστικά δικαιώματα των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων είναι: (α) η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (ακτοπλοΐα) κατά τα εν τω κεφαλαίω περί ακτοπλοΐας»* και στο άρθρο 165 (κρουαζιέρα) αναφέρεται ότι *«το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων για περιήγηση σε ελληνικούς λιμένες ανήκει σε τα ελληνικά επιβατηγά πλοία»*. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι *«Διά Π. Διαταγμάτων δύναται να επιτραπεί η κατά τ' ανωτέρω παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία, (θαλαμηγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων»*, του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου σύμφωνα με το οποίο το δικαίωμα μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων απολαμβάνουν αποκλειστικά πλοία υπό ελληνική σημαία (Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», ΦΕΚ Α' 26).

Συνεπώς είχε θεσμοθετηθεί η προάσπιση των συμφερόντων των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών με το να μην επιτρέπεται η εξυπηρέτηση ελληνικού και αλλοδαπού επιβατικού κοινού από πλοία εντός της ελληνικής επικράτειας που ανήκαν σε μη έχοντες την ελληνική εθνικότητα. Με βάση το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προκειμένου να είναι εφικτή η πλεύση ενός πλοίου στους θαλάσσιους δρόμους της χώρας μας ήταν επιτακτική η ανάγκη η πλειοψηφία των μετόχων (ήτοι 51%) να ανήκει σε ελληνικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Μάλιστα χαρακτηριστικά αναγραφόταν.

*«Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα».*

Σημείο σταθμός φαίνεται πως αποτέλεσε το τέλος της δεκαετίας του 1990 όπου η ευρωπαϊκή κοινότητα ξεκίνησε σειρά διαβουλεύσεων με σκοπό την εύρεση ενός αποτελεσματικού τρόπου κατά τον οποίο θα πραγματοποιόταν η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, στην οποία και φυσικά υπάγεται ο τομέας της κρουαζιέρας.

## **3.2 Το Νομικό Πλαίσιο**

Το νομοθετικό πλαίσιο, που διέπει τους κανόνες λειτουργίας της κρουαζιέρας στην ελληνική επικράτεια καθορίζεται από τη κείμενη νομοθεσία της χώρας μας και απαρτίζεται από νόμους, διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις-εγκυκλίους. Επιπλέον η χώρα μας ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υποχρεωμένη να συμμορφώνεται με το νομικό πλαίσιο που θεσπίζει η Ε.Ε και για τον κλάδο αυτό, μέσω διατάξεων και επίσημων κανονισμών.

### **3.2.1 Το θεσμικό πλαίσιο πριν τον Κανονισμό 3577/92**

#### **3.2.1.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)**

Το έτος 1973 θεσπίστηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), ο οποίος τροποποιήθηκε το 1976 και αφορούσε την αποτελεσματική και απρόσκοπτη λειτουργία του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος (Θεοδωρόπουλος, 1998).

Πριν την ψήφιση του Κανονισμού 3577/92 ο κλάδος της Κρουαζιέρας διεπόταν αποκλειστικά από το άρθρο 165 του ΚΔΝΔ. Η εμπλοκή του κράτους, συνίστατο στην επιβολή του καμποτάζ, του οποίου την έννοια αναλύσαμε παραπάνω.

Στα ελληνικά η λέξη αυτή μπορεί να αποδοθεί περιφραστικά ως η μεταφορά μεταξύ των λιμένων του ίδιου κράτους ατόμων και εμπορευμάτων. Μια άλλη ανάλυση-ερμηνεία του όρου αναφέρει ότι η παραπάνω μεταφορά λαμβάνει χώρα μονάχα από πλοία με σημαία προτίμησης του κράτους αυτού. Συνεπώς η άρση του καμποτάζ συνεπάγεται και άρση του παραπάνω δικαιώματος (Ψαραύτης, 1990).

Στη δε παράγραφο 1 του άρθρου αυτού αναφέρονταν τα κάτωθι:

*«το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία». Επιπλέον στην παράγραφο 6 το ως άνω άρθρο προέβλεπε ότι: «το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων για περιήγηση σε ελληνικούς λιμένες ανήκει σε τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Σουτ 'αυτό ισχύει και για την περίπτωση προεκτάσεως της περιήγησης σε λιμένες της αλλοδαπής εφ' όσον ο λιμένας οριστικής αποβίβασης είναι ελληνικός. Διά Πρ . Διαταγμάτων δύναται να επιτραπεί η κατά τ' ανωτέρω παραλαβή, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενες δι' αυτών. Τα τουριστικά πλοία, (θαλαμηγά και τουριστικά πλοιάρια) διέπονται υπό ειδικών διατάξεων».*

Από τα παραπάνω συνάγεται, ότι το αποκλειστικό προνόμιο της πραγματοποίησης κυκλικών ταξιδιών περιήγησης το διέθεταν τα πλοία εκείνα, που έφεραν ελληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια (είτε έφεραν σημαία κράτους –μέλους της ευρωπαϊκής ένωσης είτε τρίτης χώρας) είχαν το δικαίωμα μόνο να προσεγγίσουν τα ελληνικά λιμάνια της νησιωτικής ή ηπειρωτικής Ελλάδος, χωρίς ωστόσο να μπορούν να κάνουν κυκλικές κρουαζιέρες, στις οποίες το λιμάνι αφετηρίας θα αποτελούσε και το λιμάνι προορισμού.

### **3.2.1.2 Στελέχωση Κρουαζιερόπλοιων**

Η ανάμειξη του κράτους αφορούσε και στη στελέχωση των κρουαζιερόπλοιων με ανθρώπινο δυναμικό διαφόρων ειδικοτήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 του ΚΔΝΔ (Οργανική Σύνοψη Προσωπικού των Πλοίων) οριζόταν: *«Το προσωπικό των πλοίων αποτελείται από Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς...»*

Με αυτά τα δεδομένα το ελληνικό νομικό σύστημα υποχρέωνε τους ιδιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων, που δραστηριοποιούνται στο κομμάτι των κυκλικών κρουαζιέρων να προσλαμβάνουν αποκλειστικά και μόνο Έλληνες ακόμα και σε ειδικότητες, που έχουν σχέση με τις προσφερόμενες ξενοδοχειακές υπηρεσίες του πλοίου. Συνεπώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν ήταν τόσο ανταγωνιστικοί σε σύγκριση με τις

ανταγωνίστριες εταιρείες λοιπών κρατών, που είχαν τη δυνατότητα να επιλέγουν φθηνό εργατικό δυναμικό από άλλες χώρες, για να καλύψουν θέσεις όπως θαλαμηπόλοι, σερβιτόροι και μάγειρες. Επιπλέον η νομοθεσία επέτασσε ότι και τα πλοία των ξένων εταιρειών που διέρχονταν από την Ελλάδα, θα έπρεπε να διαθέτουν στο σύνολο του πληρώματός τους ένα ποσοστό Ελλήνων ναυτικών.

Τα άρθρα 164-165 του ΚΔΝΔ είναι χαρακτηριστικές περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ρόλος του κράτους στη ρύθμιση θεμάτων στελέχωσης, σημαίας, ηλικίας, δρομολογίων κ.α. εν τη απουσία ως τότε ανάλογης ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

### **3.2.1.3 Εφαρμογή Ελληνικού Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα**

Προτού αρθεί το καμποτάζ, η Ελλάδα εμφανιζόταν δεύτερη με κριτήριο κατάταξης ενδιάμεσου προορισμού, ενώ με εκείνο του λιμένος αφετηρίας βρισκόταν στην τέταρτη θέση, καταγράφοντας σημαντικές οικονομικές απώλειες (G.P. Wild & BREA, 2009).

Μια αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία δεν ήταν εφικτό να περνάει τα πλοία της από ένα ελληνικό λιμάνι π.χ. της Σαντορίνης, και έπειτα να συνεχίζουν την πλεύση τους σε άλλα κράτη. Έπρεπε να χρησιμοποιήσουν ένα ακόμα λιμάνι ελληνικό π.χ. του Πειραιά ως λιμάνι εκκίνησης ή τερματισμού, έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα οι επιβάτες να έρθουν στην Ελλάδα από την πατρίδα τους ή να επιστρέψουν σε αυτή μέσω αεροπλάνων.

Με την εφαρμογή του ελληνικού καμποτάζ, οι ξένες εταιρείες είχαν σοβαρά κίνητρα να υψώσουν στα πλοία τους τη σημαία της Ελλάδας. Το γεγονός αυτό ήταν επιθυμητό από πλευράς Ελλήνων ναυτικών, διότι οι εν λόγω επιχειρήσεις έπρεπε να απασχολεί Έλληνες ως αξιωματικούς καθώς και ως χαμηλόβαθμο πλήρωμα. Οι ξένες εταιρείες είχαν το προνόμιο να περνούν και από τουρκικά λιμάνια δίχως να επιβάλλεται να αποβιβάζουν επιβάτες, διότι η γειτονική μας χώρα δε λειτουργούσε υπό καθεστώς καμποτάζ. Οι περιορισμοί που αφορούσαν πλοία με σημαίες τρίτων χωρών είχαν εφαρμογή μόνο στην Ελλάδα με συνέπεια να μην αποκομίζονται όλα τα



δυνατά οικονομικά οφέλη από ένα κλάδο του τουριστικού τομέα, που παρουσίαζε σημαντικά επίπεδα ανάπτυξης (12%) και στον οποίο η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη μεταξύ των μεσογειακών κρατών.

Μέχρι και το Σεπτέμβριο του 2010 η ελληνική κυβέρνηση δεν είχε προβεί σε καμία νομοθετική ρύθμιση, προκειμένου να προασπίσει τα εργασιακά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών και των εργαζομένων σε λοιπούς κλάδους. Η μη λήψη σχετικών μέτρων από ελληνικής πλευράς είχε ως αποτέλεσμα γειτονικά μας κράτη, όπως αυτά της Τουρκίας και της Ιταλίας να καταγράφουν σημαντικά οικονομικά οφέλη, ενώ χώρες της Αδριατικής, όπως η Κροατία επωφελήθηκαν από τον κλάδο των σκαφών αναψυχής. Η συνολική απαγόρευση σε κρουαζιερόπλοια σημαίας άλλων κρατών είχε σαν συνέπεια να συρρικνωθεί ο κλάδος, ενώ παρουσιάζονταν ευκαιρίες ανάπτυξης σε γειτονικές ανταγωνιστικές αγορές.

### **3.2.2 Ο Κανονισμός 3577/92**

Στην προσπάθειά της να εγκαθιδρύσει μια ανταγωνιστική ναυτιλιακή πολιτική κοινή για τα κράτη-μέλη, που την απαρτίζουν η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θέλησε το 1992 με τον Κανονισμό 3577/1992 να καταργήσει το προνόμιο του καμποτάζ. Ωστόσο πολλά γεγονότα και παράγοντες είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση εναρμόνισης της χώρας μας με τον ανωτέρω κανονισμό έχοντας ως αρνητικό αποτέλεσμα την απομόνωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Στις 7 Δεκεμβρίου 1992 ψηφίστηκε ο κανονισμός 3577/92, ο οποίος και ίσχυσε από 1 Ιανουαρίου 1993 προβλέποντας την υλοποίηση της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικών των κρατών μελών. Αυτό ουσιαστικά σήμαινε πως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κάθε χώρας της Ευρωπαϊκής κοινότητας δύνανται να εκτελεστούν και από πλοία υπό κοινοτική σημαία. Το πρώτο άρθρο ορίζει τα παρακάτω:

*«από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε*

*κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»*

Με το άρθρο αυτό ουσιαστικά απελευθερώνονται οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στα κράτη εκείνα όπου ο κλάδος αυτός αποτελούσε αποκλειστικό προνόμιο εκμετάλλευσης υπηκόων των ιδίων των κρατών αυτών. Πλέον οι ιδιοκτήτες πλοίων όλων των κρατών μελών της ευρωπαϊκής κοινότητας θα έχουν τη δυνατότητα απρόσκοπτα να εκτελούν πλεύσεις μεταξύ δύο λιμένων.

Τα κενά του υπ' αριθμ. 3577/92 κανονισμού συμπληρώνει ο κανονισμός με αριθμ. 4055/86 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ο οποίος προβλέπει την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών της Ε.Ε και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων κρατών. Αξίζει να αναφερθεί πως μια σημαντική ρύθμιση που συμπεριλαμβάνεται στον κανονισμό είναι η εξής: Η αρμόδια επιτροπή των κρατών που απαρτίζουν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα θέτει ως όρο πως η ελευθερία διενέργειας θαλάσσιων μεταφορών δεν υπάγεται σε κανένα καθεστώς λήψης προηγούμενης έγκρισης, πολλώ δε μάλλω περισσότερο όταν αυτό εμπεριέχει σειρά περιοριστικών όρων (COM, 2003).

Αυτό που δύνανται -τα κράτη μέλη- να πράξουν είναι να τους παρέχεται η δυνατότητα να ζητούν από τους πλοιοκτήτες πληροφόρηση, αναφορικά με τις υπηρεσίες, που προτίθενται να προσφέρουν. Παράλληλα η ίδια επιτροπή θεωρεί πως τα κράτη μέλη δεν είναι σε θέση να απαιτούν από τις εταιρικές μονάδες την εξασφάλιση παροχής υπηρεσιών από εκπρόσωπο, που εδρεύει στην επικράτειά τους. Με την ένταξη του ευρωπαϊκού κανονισμού στην ελληνική νομοθεσία δόθηκε η δυνατότητα ελεύθερης πλεύσης εντός λιμένων της ελληνικής επικράτειας σε πλοία, που έφεραν κοινοτική σημαία ή σημαία κράτους του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Παράλληλα επετράπη η μεταφορά επιβατών σε ελληνικά λιμάνια από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με την προϋπόθεση ωστόσο πως τόσο το λιμάνι εκκίνησης όσο και το αντίστοιχο λιμάνι τερματισμού θα βρίσκεται σε αλλοδαπές χώρες. Πρακτικά απαγορευόταν ρητά σε πλοία με σημαία τρίτης χώρας εκτός ΕΕ να

εκτελεί κυκλικές πλεύσεις έχοντας ελληνικό λιμάνι εκκίνησης (ΦΕΚ Α' 314/31.12.03, ΦΕΚ Α' 145/27.06.01, Ευρωπαϊκή Ένωση-Συμβούλιο, 1992).

Μεγάλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας, προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικές και να επωφεληθούν από ευνοϊκές διατάξεις, έχουν σημαντικό μέρος του στόλου τους νηολογημένο υπό ξένες σημαίες και δη υπό σημαία τρίτων χωρών, που χαρακτηρίζονται ως σημαίες ευκαιρίας.

Το καθεστώς ημι-απελευθέρωσης είχε σαν αρνητική συνέπεια η χώρα μας να βρεθεί σε μειονεκτική θέση έναντι κρατών, που είχαν ήδη προβεί σε πλήρη απελευθέρωση της αγοράς της κρουαζιέρας.

### **3.2.2.1 Κανόνες Στελέχωσης**

Θέματα που άπτονται της στελέχωσης του πλοίου, ανήκουν παραδοσιακά σύμφωνα με το άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) στη δικαιοδοσία του κράτους του οποίου το πλοίο φέρει τη σημαία προτίμησης. Οι κανόνες διαφέρουν ανάλογα με το νηολόγιο. Ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε θέματα υπηκοότητας ενώ άλλα απλώς απαιτούν την ύπαρξη ευρωπαϊκής ιθαγένειας για θέσεις ανώτατων και ανώτερων αξιωματικών. Γίνεται αυτομάτως κατανοητό ότι οι διαφορές αυτές επισείουν και διαφοροποίηση του συνολικού κόστους.

Στην προσπάθειά να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το άρθρο 3 του κανονισμού αναφέρει πως τα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε ηπειρωτικές γεωγραφικές περιοχές, όπως και τα κρουαζιερόπλοια γραμμής για ζητήματα που άπτονται της στελέχωσής τους με ανθρώπινο δυναμικό υπάγονται στην αρμοδιότητα της χώρας εκείνης της όποιας και φέρουν τη σημαία δηλαδή είναι νηολογημένα. Εξαιρούνται τα σκάφη κάτω των 650 GT στα οποία εφαρμόζονται οι κανονισμοί των χωρών υποδοχής.

### 3.2.3 Ο Νόμος 3872/2010

Με τον Νόμο 3872/2010 επιχειρήθηκε να αναθεωρηθούν αρκετές περιοριστικές διατάξεις στον Κλάδο της Κρουαζιέρας (βλ. επίσης τέλος Παραρτήματος). Μια σειρά όμως από απαγορευτικές ρυθμίσεις που περιέχονταν σ' αυτόν είχαν σαν συνέπεια να μην είναι ελκυστική η εφαρμογή του. Προκειμένου να επιτραπεί στα Κρουαζιερόπλοια με σημαίες ευκαιρίας να διενεργήσουν κυκλικά ταξίδια έχοντας σαν αφετηρία και τερματισμό ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο θα έπρεπε η χρονική διάρκεια του ταξιδιού να υπερβαίνει τις 48 ώρες, ενώ το πλοίο θα έπρεπε να παραμείνει τουλάχιστον 8 ώρες στο λιμάνι εκκίνησης. Επιπλέον οι εταιρείες, που θα εκδήλωναν ενδιαφέρον για ένα τέτοιο ταξίδι θα έπρεπε να υπογράψουν σύμβαση με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, στην οποία θα ρυθμιζόνταν ζητήματα απασχόλησης και ασφάλισης ελλήνων ναυτικών με πρόβλεψη για εργοδοτικές και ασφαλιστικές εισφορές (ΦΕΚ Α' 148/03.09.10).

Ο Νόμος 3872/2010, προέβλεπε τη σαφή ταύτιση των πλοίων με σημαία της κοινότητας με αυτά που διέθεταν σημαία τρίτης χώρας. Επίσης αποτυπώθηκαν οι προϋποθέσεις αναφορικά με τη διεξαγωγή πλοών έχοντας -τα Κρουαζιερόπλοια- ως λιμάνι άφιξης, ελληνικό λιμάνι. Οι προϋποθέσεις αναφέρονταν στα εξής :

- τη σχέση αμοιβαιότητας που αναπτύσσεται μεταξύ τρίτων χωρών και κρατών της Ευρωπαϊκής κοινότητας, τη δυναμικότητα μεταφοράς του πλοίου καθώς και τον όγκου αυτού (πάνω από 650 τόνους- διότι τα μικρότερα πλοία υπάγονται σε διαφορετικές κανονιστικές ρυθμίσεις)

- τον επακριβή διαχωρισμό των όρων κρουαζιέρας και ακτοπλοϊκών δρομολογίων, την προάσπιση των συμφερόντων των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών,

- την υπογραφή σύμβασης διάρκειας τριών ετών μεταξύ των ελληνικών κρατικών αρχών και τους εκπροσώπους της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την παραχώρηση της αδειοδότησης,

- τη δυνατότητα από πλευράς ελληνικού κράτους να παρέχεται το δικαίωμα εγκατάστασης της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην επικράτεια αυτού,

Ο τη ρύθμιση διαδικασιών ενιαίας εισπραξη εισφοράς, τον έλεγχο για τη διασφάλιση της τήρησης του συνόλου των διεθνών συμβάσεων σχετικά με θέματα τήρησης των κανόνων ασφάλειας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

Με τον νόμο αυτό επίσης θεσπίζονται διατάξεις σχετικά με τη σύνθεση του πληρώματος, τις αμοιβές και την ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών. Όσον αφορά στο επιβατικό κοινό, επιβλήθηκε η καταβολή ειδικής εισφοράς. Επιπρόσθετα τα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών εξομοιώνονται ως προς το ποινικό και πειθαρχικό δίκαιο με τα αντίστοιχα ελληνικά και κοινοτικά πλοία. Η παράγραφος 5 του Ν. 3872/2010 προέβλεπε τη καταγγελία της σύμβασης με εταιρείες τρίτων κρατών σε περίπτωση που οι τελευταίες καταστρατηγούσαν τις κείμενες διατάξεις. Με την παράγραφο 6 του ίδιου νόμου διασφαλιζόταν άμεσα η άρση του καμποτάζ για την τουριστική περίοδο.

Χαρακτηριστικός των κυριοτέρων σημείων του νόμου αυτού είναι ο πίνακας 3.1 του Υπουργείου Οικονομίας στο Παράρτημα της Εργασίας.

### **3.2.4 Τροποποιήσεις του Βασικού Νόμου 3872/2010**

Ο Νόμος 3872/2010 τροποποιήθηκε σε επι μέρους διατάξεις του από τρεις νόμους με τις πιο ουσιώδεις αλλαγές να αναφέρονται παρακάτω.

#### **3.2.4.1 Ο Νόμος 4072/2012**

Η πλήρης άρση του Καμποτάζ πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο 2012 και αφού και τα τελευταία κρουαζιεροπόπλοια είχαν χάσει την ελληνική σημαία. Πλέον με τις ρυθμίσεις, που εισήχθησαν με το Ν.4072/2012 δεν απαιτείτο η υπογραφή προηγούμενης σύμβασης μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και εκείνης που εκμεταλλεύεται το πλοίο. Η διαδικασία της μετάφρασης όλων των εγγράφων στα ελληνικά καθώς και η επισημείωση τους σύμφωνα με τις επιταγές της συνθήκης της Χάγης ήταν εξαιρετικά χρονοβόρα, με σημαντικό οικονομικό κόστος κάτι που λειτουργούσε αποτρεπτικά στην εμπέδωση ενός φίλιου και ελκυστικού επενδυτικού

κλίματος. Επίσης με διατάξεις εξασφαλίζεται η καταβολή εισφοράς και κινήτρων για την απασχόληση Ελλήνων Ναυτικών (άρθρο 2).

Με το άρθρο 222 του Ν. 4072/12, ΦΕΚ-86 Α/11-4-12 αντικαταστάθηκαν τα άρθρα 1 έως 4 του ν. 3872/2010 (Α' 148) ως εξής:

*«Άρθρο 1 Προϋποθέσεις 1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α'261), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες. Επίσης, το δικαίωμα αυτό παρέχεται και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα τουλάχιστον 49 επιβατών.*

*2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α'17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.*

*3. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2B του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α'90).*

## *Άρθρο 2 Πλήρωμα*

*1. Για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η εταιρεία του άρθρου 1 απολαμβάνει των προνομίων της ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται και για τα πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).*

*2. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και*

ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών.

3. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δε βαρύνονται με εισφορές για το NAT ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

4. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

#### *Άρθρο 3 Κυρώσεις*

*Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42,44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.»*

### **3.2.4.2 Ο Νόμος 4150/2013**

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση της ψηφισθείσας ρύθμισης (άρθρο 54 του Ν. 4150/13) επιτρέπεται στα πλοία, τα οποία εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων, να παραλαμβάνουν επιβάτες από τους ελληνικούς λιμένες που προσεγγίζουν, υπό τον όρο ότι, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός, να είναι αυτός της επιβίβασής τους. Οι υποχρεώσεις της διενέργειας κυκλικού περιηγητικού ταξιδιού, της διάρκειάς του (κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες) και της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων (άνω των 49 επιβατών) διατηρούνται, ενώ εξακολουθεί να παρέχεται το δικαίωμα αυτό και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη ή τουλάχιστον 49 επιβατών. Μέσω της παροχής του δικαιώματος της παραλαβής περιηγητών από όσους ελληνικούς λιμένες προσεγγίζει το πλοίο, υπό τις ανωτέρω προϋποθέσεις, διευκολύνεται η διενέργεια θαλάσσιων κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών και από πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Επομένως, καταλήγει η αιτιολογική έκθεση επιδιώκεται συνολικά η τόνωση της τουριστικής κίνησης στις τοπικές κοινωνίες, η ενίσχυση τομέων που είναι συναφείς με την κρουαζιέρα (ιδίως ενδιαίτηση, πρακτόρευση, τραπεζικές υπηρεσίες, λιμενικές υπηρεσίες), η αύξηση της απασχόλησης και εν τέλει η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας. Με το άρθρο 54 του Ν. 4150/13, ΦΕΚ-102 Α/29-4-13 αντικαταστάθηκε η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3872/2010 (Α' 148), ως ακολούθως:

*«1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παράγραφος 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261), όπως ισχύει, σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα (49) επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων παραλαμβάνοντας επιβάτες από ελληνικούς λιμένες με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός λιμένας, αυτός είναι ο λιμένας της επιβίβασής τους. Η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα επιβίβασης των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασης τους είναι, κατ' ελάχιστον, σαράντα οκτώ (48) ώρες.»*

### **3.2.5 Ο Νόμος 4256/2014**

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του Ν.4256/2014 παρ. 1 η σταδιακή απελευθέρωση των περιηγητικών ταξιδιών (κρουαζιέρα) και το άνοιγμα προς τις τρίτες σημαίες, που επιχειρήθηκε από το 2010 μέχρι και το 2013, αντικατοπτρίζεται στην αυξητική τάση που καταγράφει έκτοτε ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων, που επισκέπτονται τη χώρα μας.

Η βασική μεταβολή που εισάγεται με τον νόμο αυτό (παρ. Β γγ και δδ και παρ. Γ) είναι η κατάργηση υπό όρους της κυκλικότητας, δηλαδή της υποχρέωσης αποβίβασης του επιβάτη στο λιμάνι από το οποίο αρχικά επιβιβάσθηκε. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται όταν το ταξίδι από το λιμάνι παραλαβής των επιβατών έως και το λιμάνι τελικής αποβίβασης του διαρκεί περισσότερο από 48 ώρες. Στην περίπτωση αυτών των ταξιδιών, παρέχεται επιπλέον η δυνατότητα αποβίβασης επιβατών σε ενδιάμεσα



λιμάνι και επιβίβασής τους, για τη συνέχιση της κρουαζιέρας, από τα ίδια ή διαφορετικά λιμάνια μετά από έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επισημαίνεται ότι τόσο η απαίτηση για ταξίδι άνω των 48 ωρών όσο και η έγκριση του Υπουργού έχουν σκοπό να διασφαλίζεται ότι δεν προκαλείται επικάλυψη με τα δρομολόγια της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας. Στόχος των προτεινόμενων διατάξεων είναι η ενίσχυση της ελκυστικότητας του τουριστικού προϊόντος μέσα από την ανάδειξη των λιμανιών της περιφέρειας και ιδίως των νησιών ως προορισμών κρουαζιέρας, καθώς με τον τρόπο αυτό ενθαρρύνεται η αποβίβαση και παραμονή των επιβατών σε αυτά. Διευκρινίζεται ότι δεν απαγορεύεται η παραλαβή επιβατών και από τους ενδιάμεσους λιμένες, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα παραλαβής του έως και το λιμένα αποβίβασής τους να είναι άνω των σαράντα οκτώ (48) ωρών.

Στην περίπτωση που το περιηγητικό ταξίδι λειτουργεί λιγότερο από 48 ώρες διατηρείται η υποχρέωση της κυκλικότητας προκειμένου να διασφαλίζεται ότι δεν προκαλείται επικάλυψη με τα δρομολόγια της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας. Επειδή όμως η Ελλάδα προσφέρει δυνατότητες αμέτρητων συνδυασμών που μπορούν να προάγουν τον τουρισμό και να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη του, χωρίς να καταργείται η υποχρέωση της κυκλικότητας για τα ταξίδια διάρκειας έως 48 ώρες, διατηρείται, υπό προϋποθέσεις, η δυνατότητα διακοπής τους ή και παραλαβής επιβατών από ενδιάμεσα λιμάνια, ανάλογα με τα ως σήμερα ισχύοντα βάσει του Π.Δ. 122/1995 παρ. Β ββ.

Με τις περ. Δ και Ε της παραγράφου 1 του άρθρου 42 του Ν. 4256/14, ΦΕΚ-92 Α/14-4-14, όπως η περ. Δ τροποποιήθηκε, ορίζεται πως :“Δ. Τα επιβατηγά δρομολογημένα πλοία μπορούν να εκτελούν ταξίδια με ολική ναύλωση για την εξυπηρέτηση οργανωμένων ομαδικών μετακινήσεων, εφόσον δεν παραβιάζεται η εκτέλεση των εγκεκριμένων δρομολογίων τους, ύστερα από “βεβαίωση” της αρμόδιας, για τη δρομολόγησή τους, Αρχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

### 4.1 Γενικά

Η Ελλάδα διαθέτει μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων όπως η στρατηγική γεωγραφική της θέση στη Μεσόγειο, το μήκος των ακτογραμμών που ανέρχεται στα 15.000 χιλιόμετρα, τα 3.500 και πλέον νησιά, η απaráμιλλη ομορφιά, η πολιτιστική και θρησκευτική κληρονομιά της τα οποία μπορούν να την καταστήσουν έναν από τους πιο δυνατούς παίκτες στο χώρο.

Οι προοπτικές ανάπτυξης της αγοράς της κρουαζιέρας στη χώρα μας είναι ιδιαίτερες ευοίωνες αφού οι ελληνικοί προορισμοί κατέχουν όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά (situation characteristics) που κρίνονται απαραίτητα για τη διενέργεια περιηγητικών θαλάσσιων ταξιδιών (βλ. σχετικά 5.3).

Αν και η άρση του «καμποτάζ», που συντελέστηκε από το 2010 έως το 2014 και που από πολλούς εθεωρείτο ως τη βασική αιτία της καθυστέρησης αξιοποίησης των πολλαπλών οφελών από την Κρουαζιέρα, έφερε ωστόσο στην επιφάνεια νέα ή υπάρχοντα προβλήματα που υπόβοσκαν.

### 4.2 Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία

Η απελευθέρωση του καμποτάζ στην Ευρωπαϊκή Ένωση είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν αρκετές προστριβές ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς. Με βάση στατιστικά στοιχεία τη χρονική περίοδο 1985-1995 μειώθηκε κατά πολύ (37%) το ποσοστό των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που έφεραν σημαία ευρωπαϊκού κράτους. Αντίθετα αυξητική τάση 16 ποσοστιαίων μονάδων παρατηρήθηκε στο εργατικό δυναμικό σε πλοία τρίτων χωρών. Επίσης ενώ τη δεκαετία του 70 το 32% του παγκόσμιο εμπόριου διακινούνταν από πλοία ευρωπαϊκών κρατών, το ποσοστό αυτό συρρικνώθηκε στο 13% το 2000 (Tyriopoulos, 2005).

Με βάση τα παραπάνω, εύλογα κάποιοι μπορεί να επικαλούνται πως η άρση του καμποτάζ είχε σαν αρνητική συνέπεια να αποδυναμωθεί η κρατική ναυτιλία αφού οι

δέσμες προστατευτικών μέτρων που προβλέπονταν, στόχευαν στη διασφάλιση τόσο του ποσοστού απασχόλησης υπηκόων κρατών-μελών της Ε.Ε όσο και του «know-how» που διαχρονικά είχε αποκτηθεί και εξασφάλιζε την αρτιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η απελευθέρωση είναι σίγουρο πως λειτουργεί ευεργετικά για επιχειρήσεις αφού μπορούν να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη προσλαμβάνοντας χαμηλού μισθολογικού κόστους προσωπικό από χώρες εκτός της Ε.Ε.

Το άνοιγμα της αγοράς εργασίας είχε διαφορετικό αντίκτυπο σε κάθε εθνική οικονομία. Κάποιες επωφελήθηκαν ενώ για άλλες η πολιτική αυτή ήταν επιζήμια, γεγονός που καθορίστηκε από την αντίδραση των συνδικαλιστικών και άλλων φορέων αλλά και από υιοθέτηση φιλελευθέρων η μη πολιτικών. Στο χώρο της κρουαζιέρας κύρια επιδίωξη των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σ' αυτήν είναι η πρόσληψη εργατικού δυναμικού από κράτη που το εργοδοτικό και μισθοδοτικό κόστος κρίνεται χαμηλό (Hubner, 2003).

#### **4.3 Αδυναμία Καθιέρωσης Λιμανιών Εκκίνησης (Home Porting)**

Το 2013 πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα συνολικά 4.285 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και καταγράφηκαν 5,6 εκατ. έξοδοι επιβατών. Από μελέτη της Τράπεζα της Ελλάδος διαπιστώθηκε ότι το 91,5% των επισκεπτών ήταν διερχόμενοι, οι οποίοι και κατά μέσο όρο είχαν πραγματοποιήσει δύο στάσεις σε ελληνικά λιμάνια έναντι τριών το 2013. Οι συνολικές εισπράξεις του 2013 αυξήθηκαν κατά 2,9% σε σύγκριση με το 2012 και προσέγγισαν τα επίπεδα των 535 εκ. ευρώ (Τ.τ.Ε, 2013).

Δυστυχώς έως και σήμερα η χώρα μας δεν έχει κατορθώσει να καταστεί χώρα «homeport» (κράτος εκκίνησης κρουαζιερόπλοιων). Τα ελληνικά λιμάνια εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται ως λιμάνια διέλευσης γεγονός που καθλώνει σε χαμηλό επίπεδο τις δαπάνες τόσο των εταιρειών όσο και των επιβατών. Αυτό συμβαίνει διότι στα λιμάνια αφετηρίας οι εταιρείες προμηθεύονται με καύσιμα, λιπαντικά, τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, ενώ σε αυτά κυρίως πραγματοποιούνται προγραμματισμένες συντηρήσεις επισκευές και ανακατασκευές των πλοίων τους.

Η μέση δαπάνη ανά επιβάτη στα λιμάνια εκκίνησης ανέρχεται στο ποσό των 30 € ευρώ έναντι 20 € για τα λιμάνια διέλευσης. Επίσης σε έρευνες που έχουν διεξαχθεί και οι οποίες περιλαμβάνουν και τον κλάδο του yachting αναφέρουν πως σε κάθε επίσκεψη σε λιμάνι καταγράφονται κέρδη συνολικής αξίας €99 το 80% των οποίων μεταβιβάζεται στις τοπικές οικονομίες ενώ το 20% στις λιμενικές αρχές.

Έχει υπολογιστεί πως η παγκόσμια βιομηχανία της κρουαζιέρας αποφέρει περίπου 36 δις € στα ευρωπαϊκά λιμάνια με την Ελλάδα να απορροφά μονάχα 500-600 εκ. €. Αντίστοιχα η Ιταλία καταγράφει έσοδα 4,5 δις € και η Ισπανία 1.3 δις €. Οι λόγοι που οδηγούν σ' αυτό το αποτέλεσμα αφορούν κυρίως τις περιορισμένες δυνατότητες του «homeporting» αλλά και στην ύπαρξη σοβαρών προβλημάτων στις υποδομές των 57 λιμανιών της Ελλάδας.

Μελέτη της Εθνικής Τράπεζας καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αν το 70% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα ξεκινούσαν από Ελληνικά λιμάνια τότε τα συνολικά έσοδα το 2016 θα εκτοξεύονταν στα 1,2 δις € από 0,53 δις € που ήταν το 2013 (Εθνική Τράπεζα, 2014).

#### **4.3.1 Συνέπειες της μη Καθιέρωσης του Home Porting**

Είδαμε παραπάνω ότι βασικό εμπόδιο στην ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποτελεί το γεγονός ότι τα λιμάνια της χώρας μας χαρακτηρίζονται ως λιμένες διέλευσης και όχι λιμένες εκκίνησης.

Αυτό έχει σαν άμεση συνέπεια οι δαπάνες επιβατών και εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο χώρο να είναι χαμηλές για τους παρακάτω λόγους:

- ❖ Στα λιμάνια εκκίνησης οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν με πρώτες ύλες (τρόφιμα, καύσιμα, εξοπλισμό) ενώ πραγματοποιούνται επισκευαστικές εργασίες. Έχει υπολογιστεί πως η μέση δαπάνη για έναν επιβάτη λιμανιού αφητηρίας ανέρχεται στα επίπεδα των 300 ευρώ ενώ το αντίστοιχο μέγεθος για λιμάνι διέλευσης εκτιμάται στα 20 ευρώ.
- ❖ Στα λιμάνια διέλευσης οι επιβάτες συνήθως παραμένουν για μικρά χρονικά διαστήματα και επιβαρύνονται με ευτελή σχετικά έξοδα όπως η αγορά σουβενίρ, μεταφορικά κόστη, επισκέψεις σε χώρους αξιοθέατων, αγορά

*τροφίμων. Αντίθετα στα λιμάνια εκκίνησης οι επιβάτες συνήθως πραγματοποιούν έξοδα διαμονής ενώ οι χώρες εισπράττουν οφέλη από τα τέλη των αεροδρομίων.*

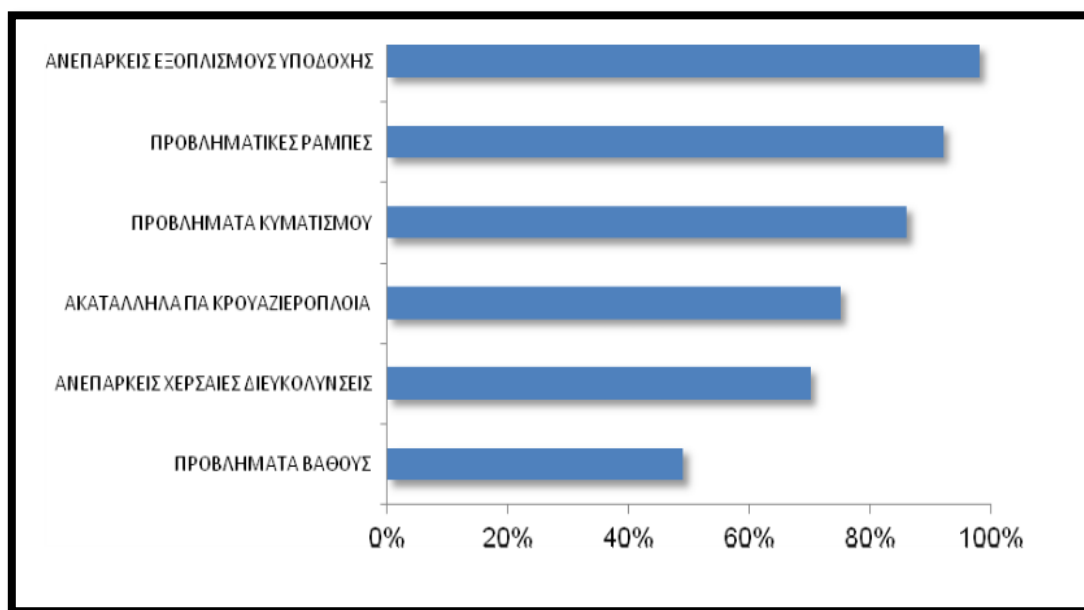
Η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρώσει τη διαμόρφωση των πολιτικών της με σκοπό να αξιοποιήσει προς όφελος κυρίως της εθνικής της οικονομίας –καταλαμβάνοντας τη μερίδα των εσόδων που σε παγκόσμιο επίπεδο της αναλογεί- το σύνολο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει η αγορά της κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο (Μπαλής, 2012).

#### **4.4 Υποδομές Λιμανιών**

Οι υποδομές σε πολλά ελληνικά λιμάνια διέλευσης αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους, ενώ παρατηρούνται και άλλες σημαντικές ελλείψεις, όπως η απουσία των κατάλληλων σταθμών εξυπηρέτησης επιβατών. Απαιτείται, ακόμα, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως οι επισκευές πλοίων, η τροφοδοσία καυσίμων και άλλες υπηρεσίες και παροχές στις εταιρίες (Εθνική Τράπεζα, 2012).

Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η κατάσταση των Ελληνικών Λιμένων μέσα από πρόσφατη μελέτη του IOBE. Χαρακτηριστικό είναι το εύρημα ότι το 80% περίπου των Ελληνικών Λιμένων είναι ακατάλληλα για τα Κρουαζιερόπλοια.

Γράφημα 4.1: Κατάσταση Ελληνικών Λιμένων



(Πηγή: IOBE, 2014)

Μια από τις πρώτες ενέργειες στις οποίες θα πρέπει να προωθήσει η ελληνική πλευρά έχει να κάνει με την μετατροπή μεγάλων ελληνικών λιμανιών ως λιμάνια εκκίνησης της κρουαζιέρας αλλά και ως χώροι συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής πλοίων. Κρίνεται επιβεβλημένη η ανάγκη ο νόμος για το καμποτάζ να εφαρμοστεί στην ολότητά του έτσι ώστε ο όρος homeporting να καταστεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας και τουρισμού (Φωτεινός, 2014).

Μάλιστα ο Διευθύνων Σύμβουλος της Louis Cruises και μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής CLIA Ευρώπης κ. Κυριάκος Αναστασιάδης δηλώνει χαρακτηριστικά : *«Τα οφέλη για την ελληνική οικονομία θα μπορούσαν να ήταν πολύ μεγαλύτερα, αν οι εταιρείες επέλεγαν να χρησιμοποιήσουν λιμάνια της χώρας μας για home porting».*

Οι γοργοί ρυθμοί ανάπτυξης με τους οποίους κινείται η αγορά της κρουαζιέρας ουσιαστικά καταστούν επιτακτική την ανάγκη να υπάρξει μέριμνα για βελτίωση των υποδομών στα λιμάνια της χώρας. Η βελτίωση των υποδομών θα δώσει τη δυνατότητα για την προσέλκυση πλοίων μακράς κλίμακας κάτι που φυσικά συνεπάγεται και αύξηση του αριθμού των επισκεπτόμενων τουριστών.

#### 4.4.1 Οι αδυναμίες του μεγαλύτερου λιμανιού

Τα περισσότερα έσοδα, ήτοι το 40,3% επί του συνόλου των εισπράξεων, προήλθαν από το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, εκείνο του Πειραιά και έπονται το λιμάνι της Κέρκυρας με 13,4% και εκείνο της Σαντορίνης με 8,9%. Στο λιμάνι του Πειραιά αναμένεται οι θέσεις ελλιμενισμού να αυξηθούν σε 14 το 2016, αφού ληφθούν οι σχετικές εγκρίσεις από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εγκατάσταση νέων κρηπιδωμάτων πλοίων νέας γενιάς. Το έτος 2013 οι ταξιδιώτες ανήλθαν 2,4 εκατομμύρια, μέγεθος κατά 42,9% μεγαλύτερο σε σύγκριση με το 2012. Την ίδια περίοδο κατά 31,5% αυξήθηκαν οι συνολικές διανυκτερεύσεις φθάνοντας τα 4,3 εκατομμύρια.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον κεντρικό σταθμό επιβίβασης αποβίβασης και το πιο σημαντικό λιμένα στην ελληνική επικράτεια. Δυστυχώς ωστόσο χαρακτηρίζεται από περιορισμένες δυνατότητες στη φιλοξενία πλοίων, ενώ οι εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση επιβατών δεν κρίνονται ως οι πλέον ενδεδειγμένες. Στην προσπάθεια της χώρας να καταστεί το λιμάνι του Πειραιά χώρος προσέλκυσης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μια σειρά έργων βελτίωσης όπως η ανάπτυξη χερσαίων υποδομών, κατασκευή αιθουσών υποδομής τουριστών, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, info kiosks, συστήματα ασφάλειας και ελέγχων δίχως καθυστερήσεις, στελέχωση με άκρως εξειδικευμένο προσωπικό.

Σημαντικές καθυστερήσεις αντιμετωπίζει το λιμάνι του Πειραιά αναφορικά με το χρόνο άφιξης και αναχώρησης κρουαζιερόπλοιων εξαιτίας της αυξημένης ακτοπλοϊκής κίνησης που παρατηρείται. Οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες που επικρατούν –ιδιαιτέρως κατά την τουριστική περίοδο- βαίνουν συνεχώς επιδεινούμενες, αφού σε καθημερινή βάση παράλληλα με τον αριθμό των ταξιδιωτών από τα κρουαζιερόπλοια διακινείται μεγάλος αριθμός ταξιδιωτών και αυτοκινήτων προς τα νησιά του Αιγαίου.

Άλλο είναι και το θέμα της στάθμευσης. Έχει υπολογιστεί πως για την αποβίβαση 5.000 ατόμων από δύο κρουαζιερόπλοια απαιτούνται 100 λεωφορεία για τα οποία ωστόσο δεν υπάρχει πρόβλεψη παρκαρίσματος (στάθμευση). Άλλες ευρωπαϊκές

πόλεις έχουν παρέμβει και έχουν επιλύσει το ως άνω ζήτημα (π.χ. Μασσαλία, Βενετία).

#### **4.5 Αναμικτή Εθνική Στρατηγική για την Κρουαζιέρα**

Κοινός τόπος των επιχειρηματιών, που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Κρουαζιέρας είναι ότι απαιτείται συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, καινοτομία και εξωστρεφείς δράσεις. Οι ρυθμοί ανάπτυξης της κρουαζιέρας της πατρίδας μας θα μπορούσαν να είναι αρκετά υψηλότεροι αν αντιμετωπίζονταν άμεσα κρίσιμα ζητήματα (Τσαμόπουλος 2012, Newsroom ΔΟΛ, 2014). Τα ζητήματα αυτά δεν δίδουν τη δυνατότητα στην αναμικτή Ελληνική Οικονομία να επωφεληθούν από τα πολλαπλά οφέλη από τον Κλάδο της Κρουαζιέρας και κρίνεται απαραίτητο να επιλυθούν άμεσα προς όφελος αυτής.

##### **4.5.1 Επίπεδο Αερολιμενικών Υποδομών & Αεροπορική Διασύνδεση**

Ένας βασικός ανασταλτικός παράγοντας για την ανάπτυξη του Κλάδου της Κρουαζιέρας είναι ο μικρός αριθμός απευθείας αεροπορικών πτήσεων μεταξύ των ελληνικών δημοφιλών τουριστικών προορισμών κρουαζιέρας και των μεγαλύτερων διεθνών αγορών κρουαζιέρας όπως είναι εκείνη των Η.Π.Α. (13,5 εκ.) και της Μεγάλης Βρετανίας (5,5 εκ.). Πρόσθετα οι αερολιμενικές υποδομές πλην εκείνων του «Ελευθέριος Βενιζέλος», ως προς τους χώρους εξυπηρέτησης των επιβατών και ως προς τη διασύνδεσή τους με τα τοπικά λιμάνια χρήζουν άμεσων βελτιώσεων και αναβαθμίσεων.

##### **4.5.2 Ανεπαρκής Προγραμματισμός Ελλιμενισμού Κρουαζιερόπλοιων**

Σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί η απουσία ενός σωστού και έγκαιρου προγραμματισμού, καθώς και η ανυπαρξία ενός σχεδίου –ανά λιμένα κρουαζιέρας- που θα αποτύπωνε που και πότε θα αγκυροβολήσει το πλοίο στον βασικό λιμένα (Πειραιά) και στους νησιωτικούς λιμένες (berth allocation).



Η απουσία χρονοθυρίδων (slots) στα λιμάνια που παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση, όπως εκείνα της Σαντορίνης, Μυκόνου και Ρόδου οδηγεί πολλές φορές στην άφιξη κρουαζιερόπλοιων σε ίδια χρονικά διαστήματα προκαλώντας συμφόρηση (Newsroom ΔΟΛ, 2014).

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αποτελεί τροχοπέδη για την Ανάπτυξη της Κρουαζιέρας, είναι η απουσία νομοθετικού πλαισίου για τον προγραμματισμό των αφίξεων και αναχωρήσεων των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια, παρόμοιου τύπου με αυτό που βρίσκει πεδίο εφαρμογής σε άλλα λιμάνια της Μεσογείου όπως π.χ της Τουρκίας (Πετρόπουλος, 2014).

Η συμφόρηση δεν αφορά μόνο τις λιμενικές υποδομές αλλά και τα τουριστικά αξιοθέατα του προορισμού, τα οποία δέχονται χιλιάδες επισκέπτες σε μικρό χρονικό διάστημα με αποτέλεσμα να μειώνεται η ποιότητα της εμπειρίας του τουρίστα από την επίσκεψη σε αυτά.

#### **4.5.3 Διαδικασία Υλοποίησης Συμβάσεων Παραχώρησης**

Οι ελληνικοί λιμένες χαρακτηρίζονται από χαμηλή ανταγωνιστικότητα σε σύγκριση με τους αντίστοιχους προηγμένων ευρωπαϊκών κρατών. Οι μη ικανοποιητικές υποδομές για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων μεγάλης κλίμακας, η ανυπαρξία λειτουργικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των επιβατών-επισκεπτών και η έλλειψη αποτελεσματικού συστήματος κράτησης θέσεων πρόσδεσης συνιστούν σημαντικές δυσκολίες, στις οποίες έρχονται να προστεθούν και αυτές κατά τη διαδικασία υλοποίησης συμβάσεων παραχώρησης, που οφείλονται στις χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.

#### **4.5.4 Τελωνειακά Θέματα**

Η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων τονίζει την αναγκαιότητα στελέχωσης τελωνείων με επαρκές και κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό προκειμένου να εξυπηρετούνται άμεσα οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων για να μην υφίστανται καθυστερήσεις (newpost.gr, 2013).

Εμπόδιο αποτελούν επίσης και τα υψηλά τέλη αεροδρομίων παράγοντας που λειτουργεί αποτρεπτικά για τη μετάβαση τουριστών στην Ελλάδα και την έναρξη της κρουαζιέρας από τη χώρα μας. Ένα καίριο θέμα που θα πρέπει να επιλυθεί και απασχολεί έντονα τους ανθρώπους της αγοράς έχει να κάνει με τους περιορισμούς, που τίθενται στις επιβιβάσεις λόγω ευρωπαϊκού πλαισίου ταξιδιωτικών εγγράφων. Οι επαγγελματίες της κρουαζιέρας έχουν προτείνει την έκδοση visa για επιβάτες που προέρχονται από κράτη εκτός Σένγκεν όπως η Ρωσία, η Κροατία, η Τουρκία, η Κίνα κλπ (Πετρόπουλος, 2014).

Οι διαδικασίες έκδοσης βίζα μικρής παραμονής για την περιοχή Schengen αποτρέπει περίπου το 21% των δυνητικών τουριστών από το να επισκεφτούν την Ευρώπη. Για τον λόγο αυτό η CLIA Europe και η Medcruise χαιρετίζουν την αναθεώρηση του Κώδικα θεώρησης βίζας και ζητούν να δοθεί έμφαση στην διευκόλυνση έκδοσης τουριστικής βίζας (Port.thess, 2014).

#### **4.5.5 Απουσία Τιμολογιακής Πολιτικής Λιμένων**

Μια από τις πιο σημαντικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου και η οποία δρα αποτρεπτικά για την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας, είναι η καθυστέρηση γνωστοποίησης της τιμολογιακής πολιτικής του κάθε λιμένα στις εταιρείες κρουαζιέρας και η θολή εικόνα των αρμοδιοτήτων κάθε φορέα σε αυτό. Είναι ενδεικτικό πως σήμερα επιβάλλονται για το ίδιο κρουαζιερόπλοιο έως και οκτώ διαφορετικές χρεώσεις από οκτώ διαφορετικούς φορείς.

#### **4.5.6 Απουσία Επιχειρησιακών Μελετών-Δεικτών Αποτελεσματικότητας**

Μια σοβαρή στρατηγική για την παρακολούθηση της Ανάπτυξης και της βελτίωσης ενός κλάδου είναι αδιαμφισβήτητα η αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων να αντιμετωπιστούν οι αδυναμίες και να υιοθετηθούν οι βέλτιστες πρακτικές.

Δυστυχώς στην Ελλάδα δεν υπάρχει επαρκής βάση στατιστικών στοιχείων και δεδομένων συγκριτικής προτυποποίησης (benchmarking) μεταξύ ελληνικών και ευρωπαϊκών προορισμών. Μόλις από το 2012 η Τράπεζα της Ελλάδος διεξάγει

συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της κρουαζιέρας καταγράφοντας τις εξελίξεις στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών-Τράπεζα της Ελλάδος.

Τέλος πέρα από το πρόβλημα των υποδομών που αναλύσαμε παραπάνω, πρόβλημα αποτελεί και η απουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου με την ύπαρξη χρονοδιαγραμμάτων για την ποιοτική-ουσιαστική αναβάθμιση των υποδομών των ελληνικών λιμένων, ώστε αυτά να είναι σε θέση να φιλοξενούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια αλλά και να εξασφαλίζεται απρόσκοπτα και με ασφάλεια η διαδικασία εφοδιασμού και τροφοδοσίας αυτών (Newsroom ΔΟΛ, 2014).

#### **4.5.7 Απουσία Ελληνικού Φορέα για την Κρουαζιέρα**

Η χάραξη μιας σωστής και επιτυχημένης στρατηγικής για την ανάπτυξη του κλάδου της Κρουαζιέρας μπορεί να επιτευχθεί εάν υπάρχει ένας φορέας που θα έχει την εποπτεία του όλου εγχειρήματος. Σήμερα οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι πέντε γεγονός που αυξάνει τη γραφειοκρατία και τις δυσλειτουργίες (Newsroom ΔΟΛ, 2014).

#### **4.6 Ασταθές Νομικό και Οικονομικό Περιβάλλον**

Σύμφωνα με την άποψη του Διευθύνοντα Συμβούλου της Louis Cruises κ. Κυριάκου Αναστασιάδη είναι επιτακτική η ανάγκη να διαμορωθεί ένα σταθερό και αξιόπιστο οικονομικό και νομικό πλαίσιο έτσι ώστε η πατρίδα μας να καταστεί ελκυστική στο τομέα των επενδύσεων (Τσιμπλάκης, 2014).

Ωστόσο, τα οικονομικά μεγέθη και δείκτες της Ελληνικής Οικονομίας που παρουσιάζονται στο Παράρτημα της Εργασίας (Πίνακας 5.1, σελ. 100) από το 2008 έως το 2014 κατάδεικνυουν την αστάθεια του σημερινού οικονομικού περιβάλλοντος.

Πολλοί ήταν εκείνοι που ανέμεναν πως η άρση του καμποτάζ θα έδιδε μια ώθηση για περαιτέρω ανάπτυξη στην αγορά της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, δίχως ωστόσο να δικαιωθούν μέχρι στιγμής οι προσδοκίες τους. Η χώρα μας προκειμένου να παγιώσει τη θέση της μεταξύ των πλέον δημοφιλών προορισμών επιβάλλεται να συνεχίσει το δρόμο των μεταρρυθμίσεων.

#### 4.7 Περιβαλλοντολογικά Θέματα

Πέρα των ανωτέρω καίριων προβλημάτων ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει και στα περιβαλλοντολογικά ζητήματα που εγείρονται από την έλευση και τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων. Η μη ύπαρξη υποδομών έχει σαν αρνητική επίδραση την υποβάθμιση του θαλάσσιου και φυσικού περιβάλλοντος και τον κίνδυνο πρόκλησης και αποτροπής κάποιου ατυχήματος (Μυλωνόπουλος, 2004).

Τα τελευταία χρόνια η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί βασικό άξονα των πολιτικών ανάπτυξης της κρουαζιέρας αφού περιβαλλοντολογικές ρυθμίσεις και κανονισμοί σε παγκόσμιο επίπεδο καθιστούν υποχρεωτική την πλήρη συμμόρφωση και εναρμόνιση των εταιρειών με αυτές. Η ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας και συνακόλουθα η πλεύση κρουαζιερόπλοιων σε θάλασσες και ωκεανούς δημιουργεί κινδύνους πρόκλησης περιβαλλοντολογικών μολύνσεων ιδίως δε στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες παρουσιάζονται παθογένειες όπως αυτές του κακού προγραμματισμού-συντονισμού. Η μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως απόρροια της πλεύσης των κρουαζιερόπλοιων δύναται να αποτραπεί με την υιοθέτηση πρακτικών και τεχνολογιών που θα διαχειρίζονται τα μολυσματικά ύδατα που διαρρέονται στον υδάτινο κόσμο (Κοκκώσης & Τσάρτας, 2004, Τσάρτας, 2000).

Ο παγκόσμιος οργανισμός ναυτιλίας έχει δημιουργήσει ένα συνολικό αριθμό κανονιστικών ρυθμίσεων που θα πρέπει να τηρούνται από τα κρουαζιερόπλοια που πλέουν σε διεθνή και εθνικά ύδατα. Η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας (International Council of Cruise Lines-ICCL) υιοθέτησε βέλτιστες πρακτικές προκειμένου να προασπιστεί το θαλάσσιο και φυσικό περιβάλλον (Sweeting & Wayne, 2009). Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων είναι υψίστης σημασίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Αυτή η διαδικασία απαιτεί την ανάμιξη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την συνέχιση επενδύσεων μεγάλου ύψους. Η κρουαζιέρα είναι μία παγκοσμιοποιημένη και ανταγωνιστική αγορά και απαιτεί ένα περιβάλλον φιλικό προς τις επενδύσεις. Ιδιαίτερο βάρος θα πρέπει να δοθεί:

- Στη διαχείριση αποβλήτων των κρουαζιερόπλοιων, από τα λιμάνια
- Στη βελτίωση των χερσαίων συνδέσεων του λιμένα με σημεία υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ & ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

### **5.1 Γενικά**

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας μπορεί να διαδραματίσει ένα σημαντικό αναπτυξιακό πυλώνα της εθνικής μας οικονομίας και να επιφέρει σημαντικά έσοδα. Η Ελλάδα διαθέτει μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων όπως η φυσική ομορφιά, η πολιτιστική και εκκλησιαστική της κληρονομιά, οι καλές καιρικές συνθήκες και η ύπαρξη πολλών νησιών που την κατατάσσουν δημοφιλή προορισμό σε πανευρωπαϊκό επίπεδο μαζί με την Ιταλία και Ισπανία. Παρόλο αυτά η χώρα μας δεν έχει ακόμα κατορθώσει να αξιοποιήσει στο μέγιστο τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και να καταστεί ένας από τους παγκοσμίως κορυφαίους προορισμούς κρουαζιέρας. Σε ετήσια βάση ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάζονται στα ελληνικά λιμάνια ανέρχεται στα 5 εκ. και δεν κρίνεται ικανοποιητικός.

### **5.2 Η Οικονομική Πτυχή της Κρουαζιέρας**

Ο κλάδος της κρουαζιέρας σχετίζεται με δύο βασικούς παραγωγικούς τομείς της οικονομίας μιας νησιωτικής χώρας. Συνδυάζει ταυτόχρονα την παραγωγική διαδικασία, που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, με εκείνη που απορρέει από την παροχή τουριστικών υπηρεσιών. Έτσι μπορεί να επιτευχθούν σημαντικά οφέλη για τομείς της οικονομίας ενός κράτους, όπως αυτοί της βιομηχανίας (κατασκευές και επισκευές πλοίων στα ναυπηγεία), των εισαγωγών/εξαγωγών (ανταλλακτικά, εξοπλισμός, προμήθεια τροφίμων και ποτών), των υπηρεσιών (μεταφορές, διενέργεια εκδρομών, τουριστικά πρακτορεία, αεροδρόμια, λιμενικοί σταθμοί, νομικές υπηρεσίες, ιατρικές υπηρεσίες και υπηρεσίες ασφάλειας), απασχόλησης (πληρώματα πλοίων, προσωπικό γραφείων εταιρειών, εργατικό δυναμικό σε ζώνες ναυπήγησης κτλ).

Οι κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου λειτουργούν ευεργετικά και για τον τοπικό τουρισμό αφού συνοδεύονται από διανυκτερεύσεις των επιβατών σε ξενοδοχεία, αγορά τοπικών προϊόντων, επισκέψεις σε τουριστικά μνημεία αξιοθέατα

κτλ. Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια αποτελούσαν χώρους για την προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς της πατρίδας μας.

Η αγορά της κρουαζιέρας επιφέρει σημαντικά οφέλη για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο κλάδο, τα οποία στη συνέχεια διαχέονται στους φόρο-εισπρακτικούς μηχανισμούς της χώρας, επηρεάζοντας πτωτικά τα ποσοστά ανεργίας και θετικά τη χρηματοδότηση προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης, την αύξηση της κατανάλωσης διαμέσου της καταβολής μισθών κτλ.. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η αγορά κρουαζιέρας επιφέρει οικονομικά αποτελέσματα της τάξεως των 38 δις ευρώ, που αφορούν την αγορά προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών ενώ ευθύνεται για την ύπαρξη 327.000 θέσεων εργασίας (θέσεις στα ναυπηγεία, πλήρωμα, λοιπές ναυτιλιακές και τουριστικές δραστηριότητες). Συνεπώς η πραγματική οικονομία επηρεάζεται σημαντικά από τους ρυθμούς ανάπτυξης της αγοράς κρουαζιέρας (Port.thess, 2014).

### **5.2.1 Τα κρατικά έσοδα**

Τα κρατικά έσοδα εισπράττονται από τα τέλη-φόροι που καλούνται να καταβάλλουν οι εταιρείες κρουαζιέρας στις εκάστοτε λιμενικές αρχές.

*Τέλη ελληνικής ακτοφυλακής:* Κάθε πλοίο που ελλιμενίζεται σε λιμένα της ελληνικής επικράτειας είναι υποχρεωμένο να καταβάλλει τέλη για τη χρήση συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών που αφορούν: α) τη χρήση λιμένος, β) την παραμονή στον λιμένα και γ) το δικαίωμα πρόσδεσης.

*Φόροι:* Το κράτος επίσης εισπράττει χρηματικά ποσά μέσω της επιβολής φόρων από σκάφοι, που πλέουν φέροντας την ελληνική σημαία.

*Τέλη λιμενικών αρχών:* Οι εταιρείες κρουαζιέρας καταβάλλουν τέλη στις λιμενικές αρχές για τη χρήση των παρακάτω παροχών-δικαιωμάτων.

- *Δικαιώματα πρόσδεσης:* Υπολογίζονται για κάθε άφιξη πλοίου και ανάλογα με τη συνολική ικανότητα χωρητικότητας του τελευταίου..
- *Δικαιώματα ταξιδιωτικών αποσκευών:* Αφορούν τη μεταφορά αποσκευών από το πλοίο σε ειδικά σημεία του λιμένα.

- *Φόροι λιμένων: Εννοούμε τους φόρους που επιβάλλονται στους επιβάτες διέλευσης ενός λιμανιού και στη χώρα μας αφορούν το λιμάνι του Πειραιά.*
- *Υπηρεσίες ύδρευσης: Τα τέλη που καταβάλλονται προκειμένου η κάθε λιμενική αρχή να εφοδιάζει το πλοίο με ποσότητες πόσιμου νερού.*
- *Υπηρεσίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων: Σημαντικό έσοδο για κάθε λιμάνι αποτελεί η συλλογή αποβλήτων και κυρίων εκείνων που χαρακτηρίζονται υγρά (απόβλητα).*
- *Δικαιώματα τελωνείου: Τα τελωνειακά δικαιώματα επιφέρουν στη χώρα κάποια έσοδα.*

Κέρδη των εταιριών κρουαζιέρας: Οι εταιρείες κρουαζιέρας αποκομίζουν όπως είναι λογικό έσοδα από τη χρήση των σχετικών υπηρεσιών. Τα έσοδα αυτά αυξάνονται από τις δαπάνες στις οποίες προβαίνουν οι επιβάτες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

Το εισόδημα των ναυτικών: Η απασχόληση των εργαζομένων και τα εισοδήματα που απορρέουν από την τελευταία είναι βασικός άξονας της οικονομικής δραστηριότητας

Η λειτουργία των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες κρουαζιέρας: Σημαντικό έσοδο για κάθε εθνική οικονομία είναι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αφού οι τελευταίες διαθέτουν κτιριακές εγκαταστάσεις, απασχολούν εργατικό δυναμικό καταβάλλουν εισφορές κτλ..

Προμηθευτές: Έχει υπολογιστεί από την πανελλήνια ένωση προμηθευτών σκαφών πως το μέσο κόστος ανά επιβάτη κυμαίνεται μεταξύ 14 και 18 ευρώ.

Ναυπηγεία (επισκευές): Έσοδα επιφέρουν οι εργασίες επισκευής και συντήρησης των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιούνται σε ναυπηγεία.

Επιχειρήσεις: Ένα σημαντικό κομμάτι εσόδων είναι εκείνο που σχετίζεται με τις δραστηριότητες των ίδιων των τουριστών κάθε φορά που ένα κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει ένα λιμάνι (υπηρεσίες μεταφοράς, διαμονή σε τουριστικά καταλύματα, επισκέψεις σε κέντρα ενδιαφέροντος, ενοικίαση μεταφορικών μέσων κλπ.)

### **5.3 Οι απαιτήσεις της κρουαζιέρας από τον τοπικό χώρο**

Αρκετοί είναι εκείνοι οι ερευνητές-μελετητές και συγγραφείς που έχουν ασχοληθεί με την αξιολόγηση των παραμέτρων που επηρεάζουν την ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας (Marti, 1990, McCalla, 1996, Lee et al, 2008, Lekakou, Pallis and Vaggelas, 2009).

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι άμεσα συνυφασμένη με δύο κρίσιμους παράγοντες. Ο ένας είναι τα χαρακτηριστικά των λιμένων (site characteristics-βάθος λιμενολεκάνης, υποδομές λιμένα, προσφερόμενες υπηρεσίες προς επιβάτες και πλοίο) και ο άλλος των φυσικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών των περιοχών τους (situation characteristics) που επηρεάζουν σημαντικά την τουριστική επισκεψιμότητα μιας περιοχής

Στην ελληνική επικράτεια τα στοιχεία που είναι ιδιαίτερος σημαντικά είναι εκείνα των υποδομών (λιμενικές και αεροπορικές), οι στρατηγικές μάρκετινγκ, το νομικό πλαίσιο, η ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική, η ασφάλεια κ.ά..

### **5.4 Πλεονεκτήματα νέας Νομοθεσίας σε Πλοιοκκτήτες & Τουριστικές Αρχές**

Το 2010 το ποσό των άμεσων επενδύσεων που έλαβαν χώρα στην Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία του European Cruise Council που παρουσιάστηκαν στα «Ποσειδώνια 2011» ανήλθε στα 580 εκ. ευρώ, καταλαμβάνοντας την 6<sup>η</sup> θέση ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας συνδυάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα με εκείνη του τουρισμού με τα οφέλη της να έχουν διττή όψη. Η δραστηριότητα της κρουαζιέρας επηρεάζει μια σειρά άλλων κλάδων της ελληνικής οικονομίας και η βέλτιστη σύνδεσή τους είναι επιτακτική. Το εμπόριο, ο κατασκευαστικός τομέας, οι ναυπηγικές-ηλεκτρολογικές εργασίες, υπηρεσίες μάρκετινγκ σχετίζονται άμεσα με την βιομηχανία της κρουαζιέρας. Παράλληλα συμπληρωματικά αναπτύσσονται και άλλες αγορές όπως εκείνες των ξενοδοχείων, των υπηρεσιών μεταφοράς και



εστίασης, νομικές υπηρεσίες, ιατρικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλειας, απασχόλησης και εκπαίδευσης προσωπικού κτλ..

Η νομοθεσία που αφορά την άρση του καμποτάζ προβλέπει μια σημαντική ρύθμιση, η οποία είναι αποφασιστική για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, και αφορά στην αλλαγή διέλευσης και παραμονής των πλοίων σε ελληνικούς λιμένες. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πως τα έσοδα ανά επιβάτη για τα λιμάνια διέλευσης ανέρχεται σε 65 περίπου ευρώ ενώ το αντίστοιχο μέγεθος για τα λιμάνια εκκίνησης προσεγγίζει τα 574 ευρώ.

Μέχρι και πριν από λίγο καιρό τα ελληνικά λιμάνια ελέω μη ύπαρξης του καμποτάζ δεν αποτελούσαν τόπο εκκίνησης-αφετηρίας (homeporting) αλλά απλώς τοποθεσία διέλευσης (transit). Πλέον τα ελληνικά λιμάνια έχουν τη δυνατότητα να αποτελούν το σημείο αφετηρίας και τελικού προορισμού κρουαζιερόπλοιων με τις προμήθειες για εφοδιασμό με πρώτες ύλες και καύσιμα, καθώς και τις κατασκευές, επισκευές και συντηρήσεις να πραγματοποιούνται σε αυτά, τα οποία και εξελίσσονται σε κόμβους.

Η άρση του καμποτάζ δίνει τη δυνατότητα στα μεγαλύτερα κυρίως λιμάνια της χώρας να αποκομίσουν σημαντικά οικονομικά οφέλη. Με τον τρόπο αυτό μπορεί:

- ❖ *Να ενισχυθεί η ελκυστικότητα των περιοχών τους*
- ❖ *Να αξιοποιηθούν στο έπακρο τοπικά πλεονεκτήματα*
- ❖ *Να προβούν σε επενδύσεις για τη βελτίωση των υποδομών*
- ❖ *Να προσελκύσουν τουρίστες υψηλών εισοδηματικών κλιμακίων*

## **5.5 Η Αξιοποίηση Μαρινών στη συμβολή του κλάδου στην Οικονομία**

Τα τελευταία έτη στην ελληνική επικράτεια πραγματοποιούνται επενδύσεις σε διάφορες μαρίνες ελληνικών λιμένων, ενώ διάφορα επενδυτικά προγράμματα τόσο από γηγενή όσο και από αλλοδαπά funds σχεδιάζονται να υλοποιηθούν.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι άμεσα συνυφασμένη τη βέλτιστη αξιοποίηση της μαρίνας. Οι τουρίστες που αποβιβάζονται σε κάποιο ελληνικό λιμένα επιθυμούν να

συνεχίσουν τις διακοπές τους σε νησιά του Αιγαίου και Ιονίου Πελάγους νοικιάζοντας σκάφη και γιοτ.

Οι ελληνικές μαρίνες καλύπτουν μια γεωγραφική συνολική έκταση της τάξεως των 16 χιλιάδων χιλιομέτρων ακτογραμμής συνδέοντας 427 νησιά τόσο στο Αιγαίο όσο και Ιόνιο Πέλαγος. Η χώρα μας διαθέτει 33 μαρίνες και 11 χιλιάδες μουράγια. Τα κέρδη που σε ετήσια βάση καταγράφονται ανέρχονται στα επίπεδα των 45 εκατομμυρίων ευρώ και φιλοξενούν 3,5 χιλιάδες γιοτ που φέρουν τη σημαία της πατρίδας μας.

## **5.6 Προοπτικές Αύξησης Τουριστών**

### **5.6.1 Περίοδος 2013**

Το 2013 και σύμφωνα με μελέτη της Τράπεζας της Ελλάδας ο αριθμός των ξένων τουριστών που επισκέφτηκαν τη χώρα μας ξεπέρασε κάθε προηγούμενο και ανήλθε στα 20,1 εκ. άτομα έναντι 16,9 εκ. το 2012, 16,4 εκ. το 2011 και 15,0 εκ. το 2010. Ποσοστιαία δηλαδή καταγράφηκε αυξητική τάση της τάξης του 18,7 % το 2013 (3,2% το αντίστοιχο μέγεθος για το 2012).

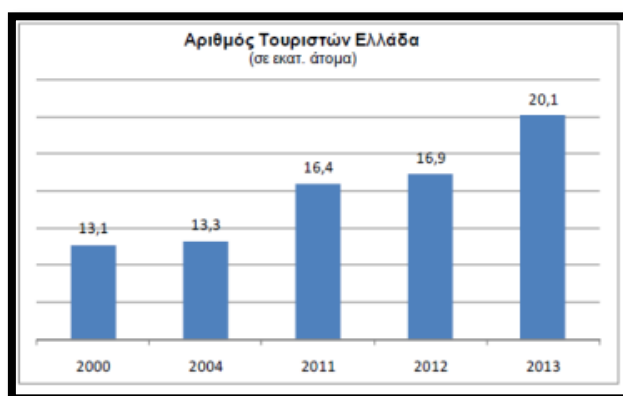
Οι επισκέπτες της κρουαζιέρας έφθασαν τα 2,3 έναντι 1,4 εκ. της προηγούμενης χρονιάς (2012) κάτι που μεταφράζεται σε άνοδο της τάξεως των 53,4%. Οι δε διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν σε 4,3 εκ. το 2013, έναντι 3,3 του 2012 (+31,5%).

Το 2013 οι συνολικές εισπράξεις κινήθηκαν ανοδικά (+16,4%) προσεγγίζοντας τα 12,2 δις ευρώ έναντι 10,4 δις ευρώ το 2012 και 10,5 δις ευρώ το 2011. Ως αποτέλεσμα ήταν η σημαντική διεύρυνση του εμπορικού ισοζυγίου (10,3 δις ευρώ) κατά 20 ποσοστιαίων μονάδων (+4,4% το 2012 και 10,5% το 2011).

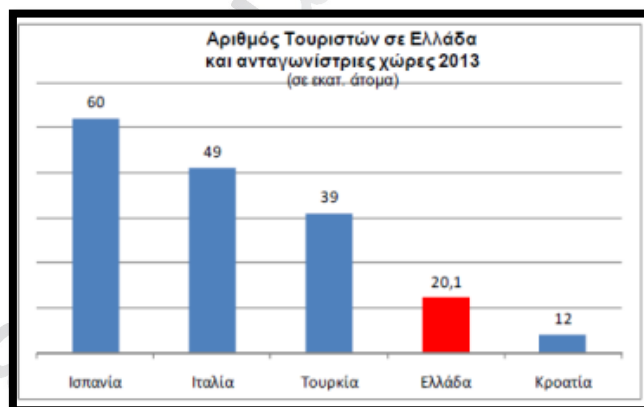
Οι αφίξεις από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκαν κατά 7,4% και από κράτη της Ζώνης του Ευρώ κατά 7,9%. Το ποσοστό των Γερμανών που επισκέφτηκαν τη χώρα μας παρουσίασε άνοδο 7,5% (-5,09 το 2012). Κατά 17,5% αυξήθηκαν οι αφίξεις Γάλλων (-15,0% το 2012) ενώ κατά +6,7% από λοιπές χώρες της Ε.Ε. εκτός

της Ζώνης του Ευρώ (-4,6% το 2012). Εντυπωσιακή ήταν η αύξηση από επισκέψεις Ρώσων (+54,7%) με 1.353 χιλ. να επισκέπτονται την πατρίδα μας (874,8 χιλιάδες το 2012, 738,9 χιλιάδες το 2011) και να αποφέρουν έσοδα 1,3δισ ευρώ (0,9 δισ το 2012). Τα αντίστοιχα έσοδα από Αμερικανούς τουρίστες ανήλθαν σε 586, 6 εκ. ευρώ (αύξηση 33,5%) οι οποία και έφθασαν τις 466,5 χιλιάδες (+24,8 σε σύγκριση με το 2012).

**Γράφημα 5.1:** Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα (σε εκατ)



**Γράφημα 5.2:** Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα & στις Ανταγωνίστριες Χώρες



Η ετήσια έκθεση της Cruise Lines International Association (CLIA) για το έτος 2013 ανέδειξε σε πανευρωπαϊκό επίπεδο την Ελλάδα τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας μετά την Ιταλία και την Ισπανία. Σύμφωνα με τον κ. Κυριάκη Αναστασιάδη, ο οποίος είναι Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας Louis Cruises οι προοπτικές είναι ιδιαίτερες ευοίωνες για την αγορά της κρουαζιέρας στη χώρα μας. Ωστόσο η Ελλάδα θα παραμείνει κυρίως τόπος διέλευσης (transit) και όχι χώρος αφετηρίας δρομολογίων κρουαζιέρας (homeporting).

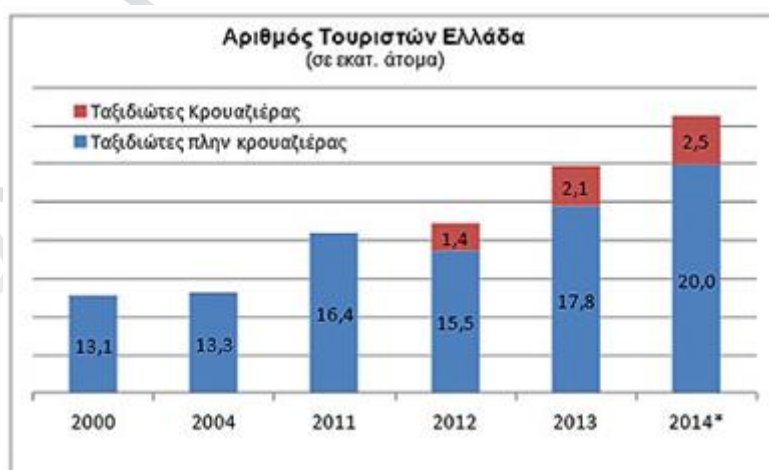
Ο κ. Αναστασιάδης τονίζει χαρακτηριστικά: «Το ζητούμενο είναι να επιμηκυνθούν τα δρομολόγια transit, δηλαδή τα κρουαζιερόπλοια που περνούν από την Ελλάδα να μη σταματούν μόνο σε 3-4 λιμάνια και προορισμούς, αλλά σε περισσότερα. Για παράδειγμα, αν ένα πλοίο πραγματοποιεί κρουαζιέρα μεγαλύτερης διάρκειας στην Ελλάδα, π.χ., μιας εβδομάδας και προσεγγίζει πολύ περισσότερα λιμάνια, θα αποφέρει σαφώς περισσότερα έσοδα για τις τοπικές κοινωνίες, απ' ό,τι σήμερα, που η μέγιστη διάρκεια ενός ταξιδιού δεν ξεπερνά τις τέσσερις ημέρες»

Για να υλοποιηθεί όμως κάτι τέτοιο απαιτείται η αναβάθμιση των υποδομών των λιμανιών της χώρας, που θα γίνει πιο ορατή από το 2015, αφού έχει προγραμματιστεί πληθώρα βελτιωτικών εργασιών σε ελληνικούς λιμένες δημοφιλείς και μη.

#### 5.6.2 Περίοδος 2014

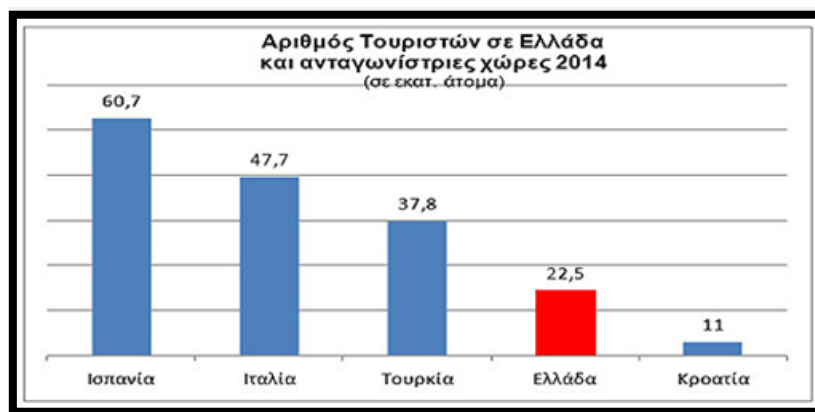
Ο αριθμός του εισερχόμενου τουρισμού το 2014 αναμενόταν να είναι αυξημένος σε σχέση με το 2013 με τους ειδικούς να κάνουν αναφορά ένα μέγεθος της τάξεως των 20 εκ. επιβατών (17,8εκ. το 2013) μη συμπεριλαμβάνοντας τους 2,5 εκ. επιβάτες-ταξιδιώτες της κρουαζιέρας. (2,1 εκ. το 2013).

Γράφημα 5.3: Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα



Η άνοδος αυτή κυρίως οφείλεται: στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην ανακαίνιση των τουριστικών καταλυμάτων αλλά και στη μείωση των τιμών των κλινών

**Γράφημα 5.4:** Αριθμός Τουριστών στην Ελλάδα & στις Ανταγωνίστριες Χώρες



Ο κύκλος εργασιών στον τουρισμό το πρώτο εξάμηνο του 2014 κατέγραψε άνοδο 17,2 ποσοστιαίων μονάδων και ως κύρια αιτία προβάλλεται η παράταση της τουριστικής περιόδου αλλά και η μεγαλύτερη τάση για εσωτερικό τουρισμό. Για το έτος 2013 και έπειτα από αρκετά έτη είχαμε αύξηση 4,8% (-17,2% το 2012). Αυτό που αξίζει μνείας είναι το γεγονός της συντονισμένης προβολής και προώθησης των μουσείων και αρχαιολογικών χώρων της χώρας μας κάτι που αποτυπώθηκε ξεκάθαρα στον αριθμό των επισκεπτών (5,7 εκ. το α εξάμηνο του 2014 έναντι 4,6εκ το α εξάμηνο του 2013) (Καραντζαβέλου,2014).

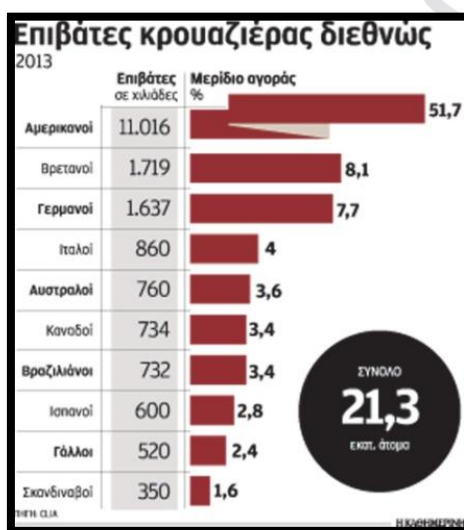
**Πίνακας 5.2:** Μέση Κατά Κεφαλή Δαπάνη Ξένων Επισκεπτών 2000-2013

ΕΤΟΣ	Δαπάνη σε Ευρώ
2000	813
2001	813
2002	819
2003	762
2004	882
2005	746
2006	746
2007	700
2008	730
2009	697
2010	640
2011	639,5
2012	646
2013	653,9

Πηγή: ΣΕΤΕ, ΤτΕ

Το 2013 και σύμφωνα με στοιχεία, που παραθέτει η Διεθνής Ένωση για την Κρουαζιέρα (CLIA), διακινήθηκαν 21,3 εκ. επιβάτες, με την πρώτη θέση να καταλαμβάνει η αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής με 11 εκ.. Αμερικανούς να επιλέγουν την κρουαζιέρα ως επιλογή διακοπών. Έπονται οι Άγγλοι (1,72 εκ. ταξίδια κρουαζιέρας), οι Γερμανοί 1,64 εκ. ταξίδια, οι Ιταλοί με 860.000 ταξίδια, οι Αυστραλοί με 760.000 ταξίδια και οι Καναδοί 734.000 ταξίδια. Το 2014 ο συνολικός στόλος κρουαζιερόπλοιων ανέρχεται στον αριθμό των 410, 17 περισσότερων από το 2013 (393).

**Γράφημα 5.5:** Επιβάτες Κρουαζιέρας Διεθνώς



(Πηγή: Κουσσούνης, 2014)

Η αύξηση της διεθνούς ζήτησης έχει οδηγήσει τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο να προβούν σε επενδύσεις συνολικού ύψους περίπου 6 δις ευρώ. Το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα αναμένονται 24 νέα κρουαζιερόπλοια (θα πλέουν τόσο σε θάλασσες όσο και σε ποτάμια) αυξάνοντας τη συνολική χωρητικότητα κατά 37.456 επιβάτες (Κουσσούνης, 2014).

## 5.7 Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου

Η Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρα και η Medcruise (Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου) στην προσπάθειά τους να εξάρουν και να τονίσουν τη σπουδαιότητα του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού και συνεπώς της αγοράς της κρουαζιέρας σε ευρωπαϊκό και μη επίπεδο απέστειλαν –τον Οκτώβριο του 2013- στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα υπόμνημα στο οποίο και περικλείονταν το σύνολο των θέσεων και προτάσεων τους (Port.thess, 2014).

Συγκεκριμένα προτείνεται η υλοποίηση των παρακάτω:

**1. Μόνιμη πλατφόρμα για τουρισμό κρουαζιέρας:** Δημιουργία μιας επιτροπής κατά την οποία θα μετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας και οι οποίοι θα είναι σε θέση να διαβουλεύονται, να επισημάνουν τις τυχόν αδυναμίες, να υιοθετούν βέλτιστες πρακτικές κτλ.

**2. Καλύτερες διαδικασίες για την έκδοση τουριστικής βίζας:** Είναι σημαντικό να αναθεωρηθεί ο κώδικας θεώρησης βίζας και να υπάρξει μέριμνα για να διευκολυνθεί και να επιταχύνει η έκδοση τουριστικής βίζας. Έχει υπολογιστεί πως περίπου το 21% των ατόμων που θα ήθελαν να επισκεφτούν την Ευρώπη αποτρέπεται από τις διαδικασίες έκδοσης βίζας μικρής παραμονής, που ισχύουν για την περιοχή Schengen.

**3. Να εξασφαλιστούν αποτελεσματικές υποδομές και χερσαίες συνδέσεις:** Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμενικών υποδομών και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων είναι υψίστης σημασίας για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Αυτή η διαδικασία απαιτεί την ανάμιξη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την συνέχιση επενδύσεων μεγάλου ύψους. Η κρουαζιέρα είναι μία παγκοσμιοποιημένη και ανταγωνιστική αγορά και απαιτεί ένα περιβάλλον φιλικό προς τις επενδύσεις. Ως βασικές πολιτικές για τη βελτίωση της αγοράς της κρουαζιέρας αλλά και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας θεωρείται η πραγματοποίηση έργων υποδομών τους λιμένες. Η χρηματοδότηση θα πρέπει να λάβει χώρας μέσω της μορφής Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) αφού κάνουμε λόγο για ιδιαίτερα δαπανηρές επενδύσεις φιλικές προς το περιβάλλον. Τα επενδυτικά σχέδια θα αφορούν:

- Την ολοκληρωμένη διαχείριση από τα λιμάνια των αποβλήτων των κρουαζιερόπλοιων
- Την άρτια μεταφορική σύνδεση των λιμανιών με σημεία τέτοιας μιας πόλης που χαρακτηρίζονται για την έντονη επισκεψιμότητά τους.

**4. Προώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας και ανάπτυξη νέων προορισμών:** Η κρουαζιέρα τα επόμενα έτη αναμένεται να εξελιχθεί σε κυρίαρχο αναπτυξιακό μοχλό εθνικών οικονομιών. Επομένως κρίνεται επιτακτική η ανάγκη η ευρωπαϊκή επιτροπή να αναλάβει πρωτοβουλίες για την προώθηση του κλάδου της κρουαζιέρας σε αναπτυσσόμενες και αναδύομενες αγορές. Οι νέες πολιτικές που θα χαραχθούν και οι οποίες θα πρέπει να εφαρμοστούν θα πρέπει να αποσκοπούν: α) στην ανάδειξη της ναυτιλιακής παράδοσης, β) στην προώθηση της τοπικής παραγωγής και γ) στη βελτίωση της ελκυστικότητας διαφόρων αξιοθέατων της πολιτιστικής, αρχαιολογικής και θρησκευτικής κληρονομιάς.

**5. Διαχείριση προορισμού:** Αρκετοί δημοφιλείς προορισμοί της κρουαζιέρας (Civitavecchia, Πειραιάς, Σαντορίνη, Βενετία κλπ) παρουσιάζουν φαινόμενα συμφόρησης, αφού σε μικρό χρονικό διάστημα δέχονται εκατοντάδες χιλιάδες τουριστών με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να μη μένουν τόσο ικανοποιημένοι όσο θα έπρεπε. Η συμφόρηση δεν έγκειται μόνο στις λιμενικές υποδομές αλλά και στην επίσκεψη τουριστικών θέρετρων. Ως λύση προτάσσεται η διαβούλευση που θα πρέπει να λαμβάνει χώρα μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

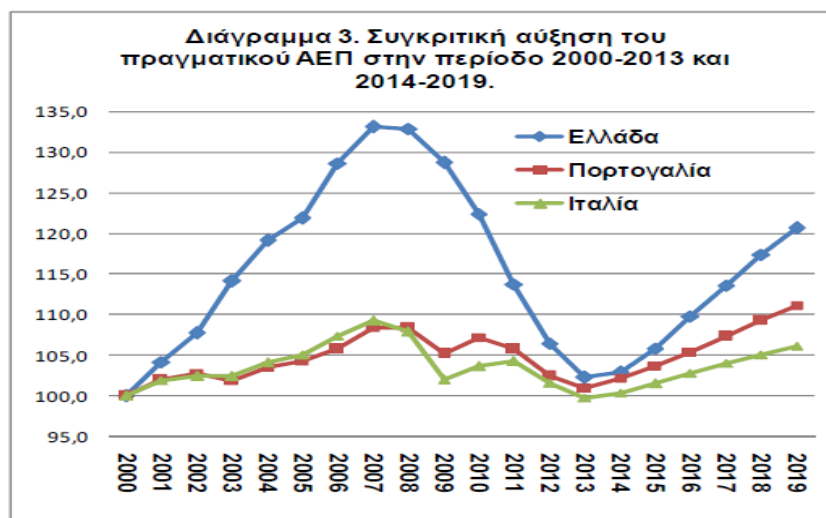
## **5.8 Νέες Προοπτικές στη Ναυτιλία Μετά την Άρση του Καμποτάζ**

### **5.8.1 Γενικά**

Η άρση του καμποτάζ μπορεί να επιφέρει ευεργετικές συνέπειες για την ελληνική οικονομία. Έτσι δύνανται να βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές, να προσέρχονται τουρίστες από περιοχές, που μέχρι τώρα δεν το έπρατταν, οι ελληνικές εταιρείες να καταστούν περισσότερο ανταγωνιστικές, αφού το λεγόμενο εργοδοτικό κόστος θα μειωθεί σημαντικά. Η ελληνική κρουαζιέρα σύμφωνα με τις γνώμες ειδικών μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομική μεγέθυνση της οικονομίας. Τη σημερινή περίοδο ευθύνεται για το 6% του Α.Ε.Π. (βλ. επίσης Παράρτημα Πίνακα 5.1).



**Γράφημα 5.6:** ΑΕΠ 2014-2019



(Πηγή: Alpha Bank, 2014)

Τα βελτιωτικά έργα, που πρέπει να πραγματοποιηθούν στις λιμενικές υποδομές αλλά στις μαρίνες, εφόσον γίνουν, μπορεί να οδηγήσουν σε αύξηση επενδύσεων, προσφορά νέων θέσεων-ευκαιριών απασχόλησης, ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού (θρησκευτικός, αθλητικός, πολιτιστικός κτλ) επιτυγχάνοντας την ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής εικόνας της χώρας μας.

### 5.8.2 Εργοδοτικός Κλάδος

Το άνοιγμα των αγορών και η άρση του καμποτάζ μπορεί να προσφέρουν φθηνότερο εργατικό δυναμικό διατηρώντας παράλληλα τα προνόμια των Ελλήνων ναυτικών. Έτσι θα δημιουργηθούν νέες θέσεις απασχόλησης αυξάνοντας το κατά κεφαλήν εισόδημα. Το ανθρώπινο δυναμικό όμως θα πρέπει συνεχώς να εκπαιδεύεται σε νέες τεχνολογίες, να επιμορφώνεται μέσω εκπαιδευτικών σεμιναρίων, ενώ θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα συντεχνιακά συμφέροντα. Οι κρατικές εταιρείες που σχετίζονται με την αξιοποίηση λιμενικών εγκαταστάσεων, θα πρέπει να προσλαμβάνουν υπαλλήλους μέσα από διαδικασίες αδιάβλητες και διαφανείς.

### **5.8.3 Προσέλκυση Τουριστών**

Η λήψη μέτρων για την προώθηση της κρουαζιέρας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη πιο συντονισμένη προβολή της χώρας μας σε νέες αγορές, όπου οι κάτοικοί τους δεν επιλέγουν ως τουριστική τοποθεσία προορισμού την πατρίδα μας. Η απελευθέρωση της κρουαζιέρας αναμένεται να αποτελέσει ελκυστικό τόπο για τουρίστες, που αρέσκονται στην επιλογή της κρουαζιέρας - από κράτη όπως Ρωσία, Σαουδική Αραβία, Κατάρ, Βραζιλία, Αργεντινή, Η.Π.Α., Αυστραλία. Κάτω από αυτά τα δεδομένα η ευρωπαϊκή κρουαζιέρα δύναται να συναγωνιστεί την αγορά της Καραϊβικής που αποτελεί και το πλέον διαδεδομένο μέρος τουρισμού.

### **5.8.4 Κύκλος Εργασιών του Τουριστικού και Ναυτιλιακού Κλάδου**

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας όπως έντονα έχει αποτυπωθεί παραπάνω μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια για εγκαθίδρυση μιας ισχυρής και εύρωστης εθνικής οικονομίας αυξάνοντας το Α.Ε.Π., αφού δύναται να συντελέσει αποφασιστικά στην αύξηση της τουριστικής κίνησης. Η αύξηση αυτή θα επιφέρει οικονομικά οφέλη για το ναυτιλιακό και τουριστικό κλάδο. Επιπρόσθετα η προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών που θα συνοδεύονται από ανταγωνιστικές τιμές μπορεί υπό προϋποθέσεις να καταστήσουν την Ελλάδα –σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα- ελκυστικό τουριστικό προορισμό καταλαμβάνοντας ηγετική θέση –στην αγορά κρουαζιέρας- όχι μονάχα σε ευρωπαϊκό αλλά σε διεθνές επίπεδο.

### **5.8.5 Αλλαγές**

Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα αλλά πολύ περισσότερο για την μεγιστοποίηση του οφέλους (οικονομικού και άλλου) και τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων απαιτούνται αλλαγές σε πολλά επίπεδα, εκκινώντας από την πλήρη και επι της ουσίας άρση του καμποτάζ μέχρι την βελτίωση των πολιτικών προώθησης της ελληνικής κρουαζιέρας.

Για να διασφαλιστούν ωστόσο τα οφέλη θα πρέπει όπως έχει αναφερθεί να λάβουν χώρα μια σειρά βελτιωτικών ενεργειών:

- ✚ Υιοθέτηση καινοτόμων ιδεών για την προβολή της ελληνικής κρουαζιέρας
- ✚ Δημιουργία βελτιωτικών έργων στις υποδομές των λιμανιών. Είναι κρίσιμο τα έργα αυτά να προσβλέπουν στην δημιουργία συνεργειών όπου θα κινούνται στην πολλαπλή και παράλληλη ενδεχομένως αξιοποίηση της κρουαζιέρας, της ακτοπλοΐας, της φιλοξενίας μεγάλων σκαφών αναψυχής (mega yachts), της μεταφοράς φορτίων κτλ..
- ✚ Υιοθέτηση σύγχρονων μέτρων ασφάλειας (περιφράξεις, μηχανήματα αυτόματης σάρωσης κ.ά.)
- ✚ Αναβάθμιση των υποδομών των αεροδρομίων που σχετίζονται με λιμάνια αφετηρίας κρουαζιέρας
- ✚ Αναθεώρηση του συστήματος διασύνδεσης των λιμανιών που μπορούν να φιλοξενήσουν κρουαζιερόπλοια. Ορθότερη χωροθέτηση των τελευταίων. Με την πρακτική αυτή μειώνεται το κόστος και βελτιώνεται η ανταγωνιστικότητα.
- ✚ Σωστός προγραμματισμός των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων έτσι ώστε να υπάρχει εναρμόνιση με τα ωράρια λειτουργίας των τοποθεσιών επίσκεψης και καταστημάτων. Μέριμνα για άρτια σύνδεση με τα χερσαία μέσα μεταφοράς έτσι ώστε να αποφευχθούν πολύωρες καθυστερήσεις αλλά και να συνδέονται τα λιμάνια με την ενδοχώρα και τα σημεία ενδιαφέροντος με τρόπο άκρως λειτουργικό και αποτελεσματικό.
- ✚ Καθιέρωση σταθερής τιμολογιακής πολιτικής η οποία και δεν θα αναπροσαρμόζεται.
- ✚ Θέσπιση κινήτρων για εκείνες τις εταιρείες που επιλέγουν ελληνικούς λιμένες για τη διενέργεια ταξιδιών κρουαζιέρας.

## 5.9 Κρουαζιέρα: Δυνατότητες, προοπτικές και ελπίδες

Πολλοί είναι εκείνοι που αναφέρουν πως για να αναβαθμιστεί η ελληνική αγορά κρουαζιέρας θα πρέπει οι ελληνικοί λιμένες να καθιερωθούν ως «homeporting». Για να επιτευχθεί όμως αυτό θα πρέπει να υλοποιηθούν κάποιες κινήσεις:

- ✚ Δημιουργία ενός φιλικού προς επενδύσεις φορολογικού περιβάλλοντος (κυρίως στο τομέα των έργων υποδομής και του περιβάλλοντος δικτύου ενός λιμένα).
- ✚ Εγκαινίαση μιας δυναμικής στοχευμένης διαφημιστικής καμπάνιας για την προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής κλίμακας.

Εκτός από τις λιμενικές υποδομές πρέπει να βελτιωθούν άλλες δραστηριότητες που έχουν σχέση με το home porting , π.χ στους τομείς επισκευών των πλοίων, φυσικά με ανταγωνιστικές τιμές σε σχέση με τις γειτονικές μας χώρες (Τουρκία και Κροατία), στην τροφοδοσία εφοδίων και καυσίμων και στους άλλους παραναυτιλιακούς τομείς (Λάμπρου, 2012).

Προκειμένου να γίνει πλήρως κατανοητή η σημασία του homeporting θα παραθέσουμε ένα παράδειγμα της ελληνικής εταιρείας Louis, που πραγματοποιεί κρουαζιέρες με λιμάνια εκκίνησης τα ελληνικά. Σύμφωνα με το διευθύνοντα σύμβουλο αυτής αναφέρεται, πως αν και η κίνηση των επιβατών κρουαζιερών homeporting είναι λιγότερη σε σύγκριση με τις αντίστοιχες διέλευσης, οι επιβάτες ωστόσο ξοδεύουν τέσσερις φορές περισσότερα χρήματα. Αυτό κυρίως οφείλεται στο γεγονός ότι οι επιβάτες κρουαζιερών homeporting διαμένουν περισσότερες ημέρες (τουλάχιστον 7 κατά μέσο όρο). Επίσης η εταιρεία ως διαχειρίστρια πλοίων στην ελληνική επικράτεια έχει πραγματοποιήσει σειρά επενδύσεων, που αφορούν την εγκατάσταση των γραφείων διοίκησής της, απασχολεί μεγάλο αριθμό υπαλλήλων, τα πλοία της τροφοδοτούνται με καύσιμα και πρώτες ύλες από ελληνικές επιχειρήσεις. Επίσης οι επισκευές και οι συντηρήσεις των πλοίων της γίνεται στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες. Παράλληλα εκπονεί ένα πολυδάπανο διαφημιστικό πλάνο. Από το 2007 η εταιρεία έχει προβεί σε επενδύσεις ύψους 400 εκ. ευρώ ενώ το 2013 οι δαπάνες της Louis Cruises ανήλθαν σε περίπου 30 εκ. ευρώ (Τσιμπλάκης, 2014).

#### **5.10 Κρουαζιέρα: Άξονες Πολιτικής Διεθνούς Ένωσης της Κρουαζιέρας (CLIA Europe)**

Η Ελλάδα για μπορέσει να επωφεληθεί των θετικών προοπτικών της αγοράς κρουαζιέρας θα πρέπει να συνεχίσει τις μεταρρυθμίσεις. Με βάση τον διευθύνοντα σύμβουλο και μέλος της Διεθνούς Ένωσης της Κρουαζιέρας (CLIA Europe) τα βασικότερα προβλήματα, που λειτουργούν αποτρεπτικά στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας και του homeporting έχουν να κάνουν με τα εξής:

- ✓ Η μη συνοχή όσον αφορά στην εξασφάλιση πλαισίου νομικής και οικονομικής σταθερότητας
- ✓ Η μη προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων
- ✓ Η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων
- ✓ Ανάπτυξη παράπλευρων επιχειρηματικών δράσεων (επισκευές πλοίων, τροφοδοσία καυσίμων κτλ)
- ✓ Η απασχόληση ελλήνων ως ανθρώπινο δυναμικό
- ✓ Παροχή κινήτρων ανταγωνιστικότητας και φορολογικών ελαφρύνσεων

Οι παρακάτω δέσμες μέτρων δύνανται να συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας:

- *Χάραξη εθνικής στρατηγικής και διαβούλευση με τις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων για ζητήματα που αφορούν την ορθολογική διαχείριση-λειτουργία των πλοίων υψηλής κλίμακας, το κόστος εργασίας, τη φορολόγηση τα λιμενικά τέλη κλπ..*
- *Πλήρης εναρμόνιση όλων των εμπλεκόμενων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων με τις κείμενες νομοθετικές διατάξεις*
- *Δημιουργία ενός ευέλικτου νομικού συστήματος, όπου η απονομή δικαιοσύνης θα γίνεται σε εύλογο χρονικό διάστημα και όχι με καθυστερήσεις*
- *Μέριμνα για τη διεθνή αναγνώριση της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και των δυνατοτήτων αυτής.*
- *Έγκαιρος προγραμματισμός των κρουαζιερών από τις εταιρείες τουλάχιστον για μια χρονική περίοδο προγενέστερη των 18 μηνών.*
- *Επίλυση θεμάτων που σχετίζονται με την έκδοση Visas*
- *Υλοποίηση έργων βελτίωσης σε υποδομές με στόχο τον ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων.*
- *Βελτίωση των υπηρεσιών μεταφοράς στην ενδοχώρα. Διασφάλιση της λειτουργίας μουσείων και λοιπών αξιοθέατων με διευρυμένο ωράριο από Μάρτιο έως Οκτώβριο (Τσιμπλάκης, 2014).*

## 5.11 Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας

Οι εκπρόσωποι της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας επισημαίνουν την ανάγκη της συνεχούς και διαρκούς παρουσίας της Ελλάδος στο Μαϊάμι, στο κέντρο δηλαδή της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας καθώς και τη βελτίωση των υποδομών.

Παρά τα έργα που γίνονται, στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και αφορούν στη δημιουργία δύο με τριών νέων θέσεων πρόσδεσης, προκειμένου το 2017 ο Πειραιάς να είναι σε θέση να διαθέτει 18 θέσεις κρουαζιέρας θα πρέπει να επιλυθεί το μεγαλύτερο πρόβλημα που είναι το κυκλοφοριακό.

Η ένωση τονίζει επίσης ότι θα πρέπει να γίνουν διορθωτικές κινήσεις, αναφορικά με τη σωστή ρύθμιση της κυκλοφορίας και την πλευρίση των κρουαζιερόπλοιων στον Πειραιά. Η προτεραιότητα εισόδου τις πρωινές ώρες των πλοίων της ακτοπλοΐας, καθυστερεί την άφιξη κρουαζιερόπλοιων με αποτέλεσμα να ακυρώνονται οι επισκέψεις και οι εκδρομές των επιβατών σε κεντρικά σημεία ενδιαφέροντος ( π.χ. αρχαιολογικοί χώροι των Αθηνών), ενώ αρκετοί είναι οι επιβάτες που χάνουν τις πτήσεις τους (berthing plan) (Τσιμπλάκης, 2014).

Στις αρχές του προηγούμενου έτους (2014) η Ένωση έθεσε ένα πλαίσιο για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά νησιά. Συγκεκριμένα:

- i. Την αναγκαιότητα εργασιακής ειρήνης στους λιμένες*
- ii. Την τήρηση της ομαλότητας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου καθώς και την ύπαρξη ενός σταθερού πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος*
- iii. Τη βελτίωση υποδομών για τα λιμάνια και τα αεροδρόμια της χώρας*
- iv. Καθιέρωση απευθείας αεροπορικών πτήσεων με απομακρυσμένα κράτη στα οποία όμως οι κάτοικοι εκδηλώνουν ενδιαφέρον για τον τουρισμό της κρουαζιέρας*
- v. Σταθερή τιμολογιακή πολιτική, αναφορικά με υπηρεσίες ρυμούλκησης και πλοήγησης καθώς και με τα τέλη στα αεροδρόμια.*

Σύμφωνα με τα λεγόμενα του Διευθύνοντα Συμβούλου της Louis Cruises της μοναδικής ελληνικής εταιρείας, που δραστηριοποιείται στο homeporting, κρίνεται

επιβεβλημένη η δημιουργία ενός κεντρικού φορέα διαχείρισης για την κρουαζιέρα ο οποίος και θα καθορίζει και χαράζει την κεντρική στρατηγική, προκειμένου να παταχθούν φαινόμενα γραφειοκρατίας και παθογενειών. Σήμερα για την επίλυση ενός απλού ζητήματος απαιτείται η εμπλοκή 3-4 υπουργείων (pireas2day, 2014).

### **5.12 Ναυτική Εκπαίδευση**

Ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να δοθεί στη συνέχιση της ναυτικής παράδοσης, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τους Έλληνες ναυτικούς. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη συνεχή εκπαίδευση των ελλήνων ναυτικών αξιωματικών αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού γενικώς, που εμπλέκεται με το κομμάτι των ξενοδοχειακών υπηρεσιών (Θεοτοκάς, 2008, Τουριστική Αγορά, 2014).

### **5.13 Νέες Θέσεις Εργασίας**

Έως και 30.000 νέες θέσεις εργασίας δύναται να δημιουργήσει η ελληνική κρουαζιέρα εντός τεσσάρων ετών, σύμφωνα με κλαδική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας. Δεδομένου ότι η τρέχουσα άμεση συνεισφορά των 600 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί σε 12.000 θέσεις εργασίας, η αύξηση των εσόδων κατά 2 δισ. ευρώ, που μπορεί να προκύψει από την ενίσχυση του «Homeporting», είναι σε θέση να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά, δημιουργώντας 10.000-30.000 νέες θέσεις εργασίας. Παρακάτω αναλύονται τρία σενάρια αύξησης των εσόδων από τον κλάδο της Κρουαζιέρας:

#### **- Σενάριο 1: Αύξηση της διεθνούς ζήτησης**

Δεδομένα: Το κατά κεφαλήν εισόδημα σε σταθερές τιμές διεθνώς θα αυξάνεται με μέσο ρυθμό 2% την επόμενη 5ετία, οι τιμές της κρουαζιέρας θα παραμείνουν στα τρέχοντα επίπεδα, οι τιμές των ξενοδοχείων θα συνεχίσουν να αυξάνονται.

Συμπέρασμα: Η διεθνής ζήτηση θα ξεπεράσει τα 30 εκατ. επιβάτες το 2016 (από 20 εκατ. το 2011). Εφόσον η Ελλάδα διατηρήσει σταθερό το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, μπορεί να αυξήσει τα έσοδά της κατά περίπου 300 εκατ. ευρώ μέσα σε πέντε χρόνια (2,5 εκατ. επιπλέον διελεύσεις με συνεισφορά 80

ευρώ/διέλευση και 200.000 επιπλέον επιβάτες εκκίνησης με συνεισφορά 600 ευρώ/επιβάτη).

#### **- Σενάριο 2: *Αύξηση homeporting στα ελληνικά λιμάνια***

Δεδομένα: Οι δαπάνες των επιβατών και των εταιριών κρουαζιέρας είναι υψηλότερες στα λιμάνια εκκίνησης (homeports).

Υπόθεση: Τα 2/3 των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικά λιμάνια να ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από την Ελλάδα (αντί του 16% του 2011).

Συμπέρασμα: Τα έσοδα θα ξεπερνούσαν τα 1,2 δισ. ευρώ (από 605 εκατ. ευρώ το 2011) (περίπου 1,1 εκατ. επιπλέον επιβάτες με συνεισφορά 600 ευρώ/ επιβάτη).

#### **- Σενάριο 3: *Αύξηση ζήτησης και homeporting***

Το όφελος για την ελληνική οικονομία μπορεί να φτάσει από 300 εκατ. ευρώ έως 1,3 δισ. σε ορίζοντα πενταετίας, ανάλογα με το βαθμό αύξησης της ζήτησης και την ανάπτυξη του homeporting. Η ανωτέρω αύξηση εσόδων μπορεί να δημιουργήσει 10.000 - 30.000 νέες θέσεις εργασίας, από τις 12.000 του 2011 (ETE,2012).

### **5.14 Η Προβολή της Κρουαζιέρας**

Για την πλήρη ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας θα πρέπει να καταρτιστεί μια εθνική στρατηγική, η οποία θα προβλέπει και τη βελτίωση του θαλάσσιου τουρισμού της πατρίδας μας. Έτσι θα πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα:

- *Εφαρμογή διεθνών κανόνων ασφάλειας στα λιμάνια*
- *Συνεχής προώθηση των αγροτικών προϊόντων*
- *Πιστοποίηση των τουριστικών καταστημάτων στους χώρους των λιμανιών*
- *Σχεδίαση καινοτόμων και ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων.*
- *Διαφημιστική καμπάνια ενημέρωσης ώστε και ο Έλληνας να γνωρίσει αυτό τον τρόπο διακοπών*
- *Σύσταση Διεύθυνσης Κρουαζιέρας στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού*
- *Ανάδειξη θεματικών διαδρομών και αρχαιολογικών περιπάτων. Στην Κέρκυρα η πρόταση περιλαμβάνει την πόλη, το Μνημείο Πολιτικής Κληρονομιάς Unesco,*



το Αχίλλειον, το ταφικό μνημείο για τον Μενεκράτη και τον Ναό της Αρτέμιδος Γοργούς. Για το Κατάκολο προτείνεται ο Αρχαιολογικός χώρος της Αρχαίας Ολυμπίας και το Μουσείο Ιστορίας των Αρχαίων Ολυμπιακών Αγώνων. Για το Ηράκλειο προτείνεται το Μινωικό Παλάτι της Κνωσού, την Φαιστό, το Γόρτυνα και το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου. Τέλος, για το λιμάνι του Πειραιά προτείνεται η Ακρόπολη και του Μουσείο της Ακρόπολης, το Καλλιμάρμαρο και το Ολυμπείο.

### 5.15 Η Ελλάδα ως Θαλάσσιος Κόμβος Κρουαζιέρας

Σε μελέτη της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος αναφέρεται πως οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή λιμένα είναι η ασφάλεια, η ποιότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών καθώς και τα νέα τουριστικά προϊόντα (π.χ. θεματικές εκδρομές, θεματικά πάρκα κτλ). Οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν την Ελλάδα για τις ήπιες κλιματολογικές της συνθήκες, την πολιτιστική και αρχαιολογική της κληρονομιά.

Στην ίδια μελέτη αποτυπώνονται τα πλεονεκτήματα της Ελλάδος στην προσπάθεια για ανάπτυξη της αγοράς της κρουαζιέρας, τα οποία σχετίζονται με:

- ✓ Τις κλιματολογικές συνθήκες,
- ✓ Την πολιτιστική, θρησκευτική και αρχαιολογική μας κληρονομιά,
- ✓ Τη στρατηγική θέση της Ελλάδος στη Λεκάνη της Μεσογείου,
- ✓ Το πλούσιο φυσικό και θαλάσσιο περιβάλλον
- ✓ Την πλήρη άρση καμποτάζ,
- ✓ Την πολιτική αστάθεια στην περιοχή της Βόρειας Αφρικής

Ως μειονεκτήματα προβάλλονται:

- Η έλλειψη κατάλληλων λιμενικών υποδομών
- Μη ύπαρξη δημοσίου οργανισμού προβολής του θαλάσσιου τουρισμού
- Έλλειψη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού σε θέματα κρουαζιέρας
- Εποχικότητα τουρισμού
- Μη συντονισμένες στρατηγικές προώθησης της κρουαζιέρας (Αθανασίου, 2013)

Η Ελλάδα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, που διαθέτει, μπορεί να καταστεί στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου κέντρο-κόμβος για κρουαζιερόπλοια χωρών τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και άλλων με αποτέλεσμα να αποτελέσει διεθνή προορισμό. Για την πραγματοποίηση ωστόσο ενός τόσο υψηλού στόχου απαιτείται η υλοποίηση των παρακάτω:

- *μέριμνα για μεταφορικές συνδέσεις με την ενδοχώρα και κεντρικά σημεία ενδιαφέροντος,*
- *δημιουργία ενός σύγχρονου λιμένα εξοπλισμένου με υψηλής τεχνολογίας μηχανήματα και εξοπλισμό,*
- *βελτιωτικά έργα στα λιμάνια έτσι ώστε μέσω μεγαλύτερων προβλητών να είναι σε θέση να φιλοξενεί πλοία υψηλής κλίμακας,*

Με δεδομένη την πλήρη απελευθέρωση στην αγορά της κρουαζιέρας, η χώρα μας για να μπορέσει να αξιοποιήσει τη στρατηγική της θέση αλλά και τα λοιπά της πλεονεκτήματα θα πρέπει να προβεί στη χάραξη ενός προγράμματος, υλοποίησης έργων υποδομών στα λιμάνια και πιο συγκεκριμένα στο λιμάνι του Πειραιά αλλά και σε εκείνα που διακρίνονται για την υψηλή τουριστική τους κίνηση (Θεσσαλονική, Ηράκλειο, Ρόδος, Σαντορίνη κλπ.).

Οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας, που προγραμματίζουν τα ταξίδια τους σε χρόνο προγενέστερο (τουλάχιστον δύο χρόνια νωρίτερα) λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τους όλους τους παράγοντες επιτυχίας, δεν προσεγγίζουν λιμάνια, που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους. Επίσης στα σημαντικότερα από αυτά θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις, για να διευκολυνθεί η μεταφορά των επιβατών από τα λιμάνια στα αεροδρόμια και το αντίστροφο.

Κύριο ζήτημα το οποίο θα πρέπει να τύχει της ανάλογης προσοχής είναι οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν για τα μικρά γραφικά νησιά της Ελλάδας (Μύκονος, Αμοργός, Σαντορίνη κ.ά.) από την αθρόα προσέλευση τουριστών, οι οποίοι αφορούν στην υποβάθμιση των περιοχών και την αλλοίωση των τοπικών τους χαρακτηριστικών. Οι κρατικές λιμενικές αρχές θα πρέπει να λάβουν μέριμνα έτσι ώστε να περιορίζεται ο ελλιμενισμός και τα δρομολόγια πλοίων κατά τους μήνες αιχμής (πχ Αύγουστο).

Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη στην ελληνική επικράτεια να αναπτυχθεί ένα λιμάνι ως κέντρο αναφοράς (κόμβος), γεγονός που θα ευνοούσε σημαντικά συμπληρωματικούς τομείς του λιμενικού cluster, που σχετίζονται με την αγορά της κρουαζιέρας όπως η ναυπηγό-επισκευαστική ζώνη, οι ναυτιλιακοί πράκτορες, οι υπηρεσίες πλοήγησης-ρυμούλκησης, ο ανεφοδιασμός σε τρόφιμα και καύσιμα, οι υπηρεσίες που άπτονται τραπεζικών, νομικών και ασφαλιστικών υπηρεσιών κτλ.

Η συχνότερη διέλευση κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα και η παράταση του χρόνου παραμονής τους θα επιφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις ευκαιρίες απασχόλησης αφού θα αναπτυχθούν δράσεις που αφορούν ξενοδοχειακές υπηρεσίες, εννοκίαση μεταφορικών μέσων, υπηρεσίες εστίασης κλπ..

#### **5.16 Τροφοδοσία Κρουαζιερόπλοιων με Ελληνικά Προϊόντα**

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας μέσω της χάραξης μιας εθνικής στρατηγικής μπορεί να συντελέσει στην εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας βελτιώνοντας την εικόνα του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα της πατρίδας μας. Τα κρουαζιερόπλοια και τα ποντοπόρα πλοία θα μπορούν να τροφοδοτούνται με ελληνικά προϊόντα αρκεί βέβαια να καμφθούν εγγενείς δυσκολίες και να υιοθετηθούν ευρωπαϊκοί κανονισμοί και οδηγίες. Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται η Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορείς της Ναυτιλίας. Επί του παρόντος οι εξαγωγικές επιχειρήσεις του κλάδου τροφίμων, σύμφωνα με τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων αντιμετωπίζουν σημαντικά γραφειοκρατικά, νομικά, τραπεζικά και φορολογικά προβλήματα ενώ ο συνολικός ετήσιος τζίρος τροφοδοσίας πλοίων με τρόφιμα και ποτά δεν ξεπερνά τα 10 εκ (eyro2today 2014).

#### **5.17 Ανάπτυξη Κρουαζιέρας ως Χειμερινός Προορισμός**

Η αύξηση του τουρισμού της κρουαζιέρας στη λεκάνη της Μεσογείου δεν είχε ως συνέπεια μόνο την αύξηση των άμεσων εσόδων στον τομέα αυτό του τουρισμού αλλά λειτούργησε καταλυτικά και στην περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού στεριάς.

Μάλιστα οι προοπτικές για τη χώρα μας είναι ιδιαίτερες ευνοϊκές με δεδομένο ότι η αγορά της Δυτικής Μεσογείου δεν είναι κορεσμένη, όπως εκείνη της ανατολικής.

Ένας τομέας της κρουαζιέρας, που θα μπορούσε να αναπτυχθεί, είναι εκείνος της χειμερινής κρουαζιέρας, αρκεί βέβαια να χαραχθεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα παρεμβάσεων και υιοθέτησης μέτρων προβολής και προώθησης των πλεονεκτημάτων της πατρίδας μας αλλά και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής. Παράλληλα θα πρέπει να πραγματοποιηθούν βελτιωτικά έργα στην υποδομή, να δημιουργηθούν νέοι τερματικοί σταθμοί και να βελτιωθούν οι ήδη υπάρχοντες, να εγκατασταθούν γραφεία τουριστικών πληροφοριών και «help desks» στους χώρους υποδοχής επιβατών, να υπάρξει συνέργεια μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων του δημοσίου και ιδιωτικού φορέα και σχεδίαση κοινής διαφημιστικής καμπάνιας για τις περιοχές του Αιγαίου, της Ανατολικής Μεσογείου (Πειραιάς, Ρόδος, Ηράκλειο, Έφεσος, Λεμεσός, Πόρτ Σάιντ, Αλεξάνδρεια και Χάιφα), της περιοχής Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής (Πάτρα, Κατάκολο, Κέρκυρα, Ντουμπρόβνικ, Σπλιτ και Βενετίας) (Αθανασίου, 2013).

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) ο ετήσιος αριθμός επιβατών από την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας θα αυξανόταν κατά 100.000 (βλ. επίσης Παράρτημα Πίνακα 5.3) (Ε.ΛΙΜ.Ε., 2014).

### **5.18 Ανάπτυξη Κρουαζιέρας και Ιατρικός Τουρισμός**

Η συσχέτιση του τομέα της υγείας με αυτόν του τουρισμού κρουαζιέρας θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη. Σε συνάντηση της πρώην Ηγεσίας του Υπουργείου Υγείας, τα τέλη του 2014, με την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας εξετάστηκε η δυνατότητα προώθησης του ιατρικού τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα, μέσω της χρήσης κρουαζιεροπλοίων. Ο Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας ζήτησε από την Ένωση να καταθέσει άμεσα μια πλήρη και ολοκληρωμένη πρόταση στο Υπουργείο Υγείας, το οποίο σε συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού θα εργαστεί για την προώθηση του καινοτόμου εγχειρήματος (onmed, 2014).

## 5.19 Αύξηση Εσόδων

Το European Cruise Control έχει εκτιμήσει ότι κάθε επιβάτης πριν επιβιβαστεί σε πλοίο δαπανά κατά μέσο όρο 283 ευρώ (εισιτήρια, ξενοδοχεία, εκδρομές, γεύματα κτλ), ενώ μικρότερο είναι το χρηματικό ποσό κατά την αποβίβαση. Επίσης έχει υπολογιστεί πως κατά τη διάρκεια επισκέψεων σε ελληνικούς τουριστικούς προορισμούς, οι επιβάτες σπαταλούν -κατά μέσο ο καθένας- σε περιηγήσεις, εστιατόρια, αγορά δώρων-σουβενίρ το ποσό των 61,5 ευρώ. Ένας επιβάτης κρουαζιέρας σε λιμάνι εκκίνησης δαπανά έξι-επτά φορές περισσότερα από όσα ξοδεύει ο αντίστοιχος σε λιμάνι διέλευσης. Για κάθε εκατομμύριο που δαπανάται για την υλοποίηση δράσεων στην βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει δημιουργούνται 22 θέσεις εργασίας και 2,3 εκατ ευρώ στην παραγωγική δραστηριότητα των επιχειρήσεων (GP Wild and BREA, 2007).

Τα έξοδα μιας εταιρείας κρουαζιέρας για αγαθά και υπηρεσίες, στα κράτη στα οποία δραστηριοποιείται επιχειρηματικά είναι διπλάσια από τα έξοδα για επιβάτες και πληρώματα. Αν αφαιρέσουμε το κόστος (έξοδα συντηρήσεων, κατασκευών και επισκευών), τα οποία αποτελούν το ένα τρίτο των συνολικών δαπανών τα οικονομικά οφέλη για τη χώρα μας είναι αυτά που αποτυπώνονται παρακάτω.

**Πίνακας 5.4:** Έσοδα από Κρουαζιέρα

Το σύνολο των εσόδων από την κρουαζιέρα πανελλαδικά διαμορφώνεται ως εξής:	
Έσοδα από επιβάτες transit .....	341,8 εκατ. ευρώ και πληρώματα (πίνακας 8)
Έσοδα από επιβάτες home porting και πληρώματα = 159 + 8,7 = .....	167,7 εκατ. ευρώ (Πειρ. 135 + Κερκ. 24 = 159 εκατ. * 5,5% = 8,7 εκατ. από πληρώματα)
<b>A.</b> Συνολικά έσοδα από επιβάτες home & transit και πληρώματα.....	509,5 εκατ. ευρώ
<b>B.</b> Συνολικά έσοδα από αγορές αγαθών και υπηρεσιών .....	682,7 εκατ. ευρώ
Άθροισμα εσόδων A+B:.....	1.192 δισ. ευρώ/έτος

(Πηγή: Κορρέ & Παπαχρήστου, 2012)

Αν πάλι χρησιμοποιήσουμε πολλαπλασιαστική εισοδήματος στα έσοδα των επιβατών και του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού τότε τα συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα διαμορφώνονται με βάση τα κάτωθι στοιχεία:

**Πίνακας 5.5:** Συνολικά Έσοδα

Έσοδα από επιβάτες transit και πληρώματα .....	572,3 εκατ. ευρώ
Έσοδα από επιβάτες home porting και πληρώματα .....	197,6 εκατ. ευρώ (βλέπε προηγούμενο πίνακα)
A. Συνολικά έσοδα από επιβάτες home & transit και πληρώματα .....	769,9 εκατ. ευρώ
B. Συνολικά έσοδα από αγορές αγαθών και υπηρεσιών .....	858,8 εκατ. ευρώ
Άθροισμα εσόδων A+B:.....	1.628,7 δισ. ευρώ/έτος

(Πηγή: Κορρέ & Παπαχρήστου, 2012)

Το ποσό των 1,6 δισ. ευρώ αντιπροσωπεύει ποσοστό που προσεγγίζει το 0,8% του ελληνικού ΑΕΠ. Η άρση του καμποτάζ και η δυνατότητα πλέον να χρησιμοποιούνται τα ελληνικά λιμάνια ως λιμένες αφετηρίας (επιβίβασης-αποβίβασης) αναμένεται να διπλασιάσει το παραπάνω ποσό, ενώ οι προοπτικές ανάπτυξης για την αγορά της κρουαζιέρας θα γίνονται όλο και πιο ευοίωνες με δεδομένη την αναγκαιότητα για επενδύσεις σε υποδομές υποδοχής, ενώ οι τοπικές κοινωνίες θα προσβλέπουν στην κρουαζιέρα για να επιτύχουν δείκτες οικονομικής μεγέθυνσης (Κορρέ & Παπαχρήστου, 2012).

## 5.20 Δυνητικά οφέλη για την ελληνική οικονομία την επόμενη πενταετία

Η αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος και η πτωτική πορεία των τιμών της κρουαζιέρας (λόγω αύξησης της μέσης χωρητικότητας των πλοίων) αναμένεται να έχει ως συνέπεια η διεθνής ζήτηση –το 2016- να παρουσιάσει ανοδική τάση προσεγγίζοντας τον αριθμό των 30 εκ. επιβατών, έναντι 20 εκ. το 2011. Η χώρα μας

μπορεί να επωφεληθεί μεγεθύνοντας – σε ορίζοντα πενταετίας- τα ετήσια έσοδα του κλάδου κατά 300 εκ. ευρώ, φθάνοντας συνολικά τα 900 εκ. ευρώ.

Οι ελληνικές αρχές επιβάλλεται στην προσπάθειά τους να επιφέρουν σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα για τη χώρα σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς να προβούν σε δράσεις ενίσχυσης των λιμανιών της Ελλάδας ως λιμάνια αφετηρίας –εκκίνησης. Το 2011 τα έσοδα στη χώρα μας από την κρουαζιέρα έφθασαν στα επίπεδα των 0,6 δις ευρώ. Ωστόσο έχει υπολογιστεί πως αν τα 2/3 του συνολικού αριθμού επιβατών είχε τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει τα ελληνικά λιμάνια ως λιμένες αρχικής επιβίβασης, τα έσοδα θα μπορούσαν να εκτοξευτούν στα 1,2 δις ευρώ, ενώ μεγαλύτερη αύξηση θα καταγραφόταν αν παράλληλα συνυπολογίσουμε τα μελλοντικά επίπεδα της διεθνούς ζήτησης (30 εκ. επιβάτες το 2016). Η αύξηση αυτή των εσόδων θα λειτουργήσει ευεργετικά στην δημιουργία 10.000-30.000 νέων θέσεων εργασίας (20.000-40.000 ευκαιρίες απασχόλησης το 2016 έναντι 12.000 το 2011).

Με την απελευθέρωση της Κρουαζιέρας δίδεται η δυνατότητα τα Ελληνικά Λιμάνια να καταστούν σημεία εκκίνησης Κρουαζιέρας κτλ. Η αύξηση των Home Porting θα έχει ως θετική συνέπεια την αύξηση των δημοσίων εσόδων αφού το ΦΠΑ των εισιτηρίων θα αποδίδεται στη χώρα μας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η άρση του «καμποτάζ», που αποτελούσε σημαντική τροχοπέδη για την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στην Ελλάδα, έλαβε χώρα από το 2010 έως το 2014 και θεωρείται γεγονός σταθμός για την περαιτέρω πρόοδο του κλάδου αυτού. Η εξέλιξη αυτή από κοινού με μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που διαθέτει η χώρα μας, όπως η στρατηγική γεωγραφική της θέση στη Μεσόγειο, το μήκος της ακτογραμμής, που ανέρχεται στα 15.000 χιλιόμετρα, τα 3.500 και πλέον νησιά, το μοναδικό της κάλλος, η πολιτιστική και θρησκευτική της παράδοση, καθιστούν την κρουαζιέρα σημαντικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Ωστόσο ο κλάδος αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν, προκειμένου η Ελληνική Οικονομία να επωφεληθεί τα μέγιστα.

✚ Καταρχήν η ανυπαρξία ενός σταθερού και ξεκάθਾਰου νομικού πλαισίου για τον χώρο αυτό από κοινού με το εξαιρετικά χρονοβόρο και πολύπλοκο σύστημα απονομής δικαιοσύνης, καθιστούν το δικαϊκό μας σύστημα εχθρικό για την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών γενικότερα αλλά και ειδικότερα για όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Το εμπόδιο αυτό συνδέεται στενά με την απουσία ενός ενιαίου κρατικού φορέα συντονισμού και επίλυσης των προβλημάτων στην αγορά της Κρουαζιέρας.

✚ Επιπλέον οι χρονοβόρες διαδικασίες τελωνειακών ελέγχων, έρχονται να προστεθούν στον κατάλογο με τα γραφειοκρατικά εμπόδια, που πρέπει να υπερπηδηθούν.

✚ Επιπρόσθετα το κράτος μπορεί να συμβάλλει καταλυτικά στην ανάπτυξη της Κρουαζιέρας με τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των υποδομών του. Πρωτίστως πρέπει να αναβαθμιστούν οι υποδομές σε πολλά ελληνικά λιμάνια διέλευσης, όπου επί του παρόντος τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια μεγάλου μεγέθους δεν μπορούν καν να προσαράξουν, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις απουσιάζουν ακόμη και κατάλληλοι σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών. Πρέπει άμεσα τα Λιμάνια της χώρας να καταστούν λιμάνια εκκίνησης και να μην αποτελούν μόνο λιμάνια διέλευσης.

✚ Στα προαναφερθέντα προβλήματα πρέπει να προστεθεί και το ανεπαρκές συγκοινωνιακό δίκτυο για μεταφορά των τουριστών από και προς τα λιμάνια, καθώς



επίσης και η ανεπαρκής διασύνδεση του συγκοινωνιακού δικτύου πρόσβασης των επιβατών στα λιμάνια με το αντίστοιχο των αεροδρομίων.

✚ Επιπλέον προβλήματα στον προγραμματισμό των αφίξεων και αναχωρήσεων των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια και στον συντονισμό αυτών με τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς καθιστούν ακόμη πιο δύσκολη τη διακίνηση των επιβατών σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς.

✚ Τέλος κεφαλαιώδους σημασίας είναι η επένδυση στην καλύτερη κατάρτιση και επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού, που ασχολείται με τον κλάδο αυτό, καθώς και η προβολή και ανάδειξη του διεθνώς μέσα από έναν ενιαίο κρατικό φορέα.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνδυάζει ταυτόχρονα την παραγωγική διαδικασία, που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, με εκείνη που απορρέει από την παροχή τουριστικών υπηρεσιών. Έτσι μπορεί να επιτευχθούν σημαντικά οφέλη για τομείς της οικονομίας ενός κράτους, όπως αυτοί της βιομηχανίας (κατασκευές και επισκευές πλοίων στα ναυπηγεία), των εισαγωγών/εξαγωγών (ανταλλακτικά, εξοπλισμός, προμήθεια τροφίμων και ποτών), των υπηρεσιών (μεταφορές, διενέργεια εκδρομών, τουριστικά πρακτορεία, αεροδρόμια, λιμενικοί σταθμοί, νομικές υπηρεσίες, ιατρικές υπηρεσίες και υπηρεσίες ασφάλειας), απασχόλησης (πληρώματα πλοίων, προσωπικό γραφείων εταιρειών, εργατικό δυναμικό σε ζώνες ναυπήγησης κτλ).

Τα οφέλη, που θα προκύψουν από την αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων και την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου της Κρουαζιέρας, είναι πολλαπλά και μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση των δημοσίων εσόδων από την επακόλουθη ανάπτυξη των τομέων της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών. Καταρχήν, εφόσον τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας αναδειχθούν σε ποιοτικούς προορισμούς κρουαζιέρας, θα γίνουν πιο ελκυστικές οι περιοχές περίξ αυτών και κατά συνέπεια θα αξιοποιηθούν τα επιμέρους πλεονεκτήματα των τοπικών κοινωνιών και θα αναπτυχθούν περισσότερο οι τουριστικές και πολιτιστικές υποδομές τους.

Εξάλλου μέσω της Κρουαζιέρας μπορούν να αναδειχθούν πλέον των παραδοσιακών και άλλοι πιο εναλλακτικοί προορισμοί, που δεν είναι επί του παρόντος ιδιαίτερα διαδεδομένοι. Ως εκ τούτου θα επιμηκυνθεί η τουριστική περίοδος και θα εμπλουτιστεί το υφιστάμενο τουριστικό προϊόν, το οποίο πλέον θα πρέπει να στοχεύει περισσότερο σε τουρίστες υψηλού επιπέδου και αγοραστικής δύναμης και λιγότερο σε πακέτα μαζικού τουρισμού χαμηλού επιπέδου. Η ποιοτική αναβάθμιση των τουριστών είναι σημαντική διότι συμβάλλει στη μεγιστοποίηση του οφέλους της τοπικής κοινωνίας και της επιχειρηματικότητας.

Σημαντική μπορεί να είναι η συμβολή της κρουαζιέρας και στην καταπολέμηση της μάστιγας της ανεργίας και στην εξεύρεση σημαντικών οικονομικών πόρων για τα δημόσια ταμεία. Εξαιρετικές είναι και οι προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης, καθώς οι υποδομές υποδοχής θα βελτιώνονται και οι τοπικές κοινωνίες θα αναγνωρίσουν τη σημασία της κρουαζιέρας για την οικονομική τους ανάπτυξη.

*Η Κρουαζιέρα μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην επανεκκίνηση της αναιμικής ελληνικής οικονομίας, που τα τελευταία χρόνια έχει πληγεί σημαντικά.*

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Βελισσάριου, Ε. (2000). Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού. Πάτρα : Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Διακομιχάλης, Μ. Ν. (2009) Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.

Ηγουμενάκης Γ., Κραβαρίτης Ν., Λύτρας Ν. (1999). Εισαγωγή στον τουρισμό. Interbooks. Αθήνα.

Ηγουμενάκης, Ν., & Κ. Κραβαρίτης, & Π. Λύτρας, 2008, « Εισαγωγή στον τουρισμό», Interbooks

Θεοδωρόπουλος Σ. (1998) Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αθήνα: Σταμούλης Α.

Θεοτοκάς Γ, Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ. (2008) Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση & ανταγωνιστικότητα. Αθήνα: Gutenberg.

Καλοκάρδου Ρ. (1991). Θαλάσσιος τουρισμός, Μελέτη ΕΤΒΑ

Λαγός, Δ.Γ. (2005) Τουριστική Οικονομική. Αθήνα: Κριτική Α.Ε.

Μοίρα, Π. – Μυλωνόπουλος, 7. (2006). «Η κρουαζιέρα ως τουριστική υπηρεσία. Κοινωνιολογική προσέγγιση». e-Journal of Science and Technology (e-JST), Τ.Ε.Ι. Αθήνας, τόμος 1, τεύχος 2, σελ. 28-38.

Μοίρα Π. & Μυλωνόπουλος Δ. (2005). Θαλάσσιος Τουρισμός. Εκδόσεις Interbooks  
Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης (2004) , “Ναυτιλία: Έννοιες ,Τομείς , Δομές ”, Εκδόσεις Σταμούλη

Σφακιανάκης, Μ., 2000, «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Έλλην

Τσάρτας, Π., 2000, «Τουριστική ανάπτυξη- Πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις», Εξάντας

Ψαράτης Χ. (1990) . Ελληνική ακτοπλοΐα και Cabotage. Ευγενίδειο Ίδρυμα. ISBN: 9789603370703. Ημ. Έκδοσης: 01/01/1990

### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Alderton, T. and N. Winchester. (2002). “Flag States and Safety: 1997-1999”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 29, pp. 151-62.

Andriotis K, Agiomirgianakis G, Mihiotis A. (2007). Tourist vacation preferences the case of mass tourists to Crete, *Tourism Analysis*, 12(1/2): 51–63.

Andriotis K., Agiomirgianakis G. (2010). Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call, *International Journal of Tourism Research*, 12 (4):390–404

Dowling, R.K (2006). *Cruise Ship Tourism*. Cambridge: Cab International

Hubner, W. (2003). “Regulatory issues in international maritime transport”. Paper Prepared for the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport.

Gallagher, W. (2003). *Choice of Flag: A multi-faced business decision*. Netherlands: Mare Forum Ship finance.

Lee, S.-W., Song, D.-W. and Ducruet C. (2008). “A tale of Asia’s world ports: The spatial evolution in global hub port cities”. *Geoforum*, 39 (1) 372-385.

Lekakou, M. and Pallis, A. (2005) "Cruising the Mediterranean Sea: Market structures and EU policy initiatives". *Aegean Working Papers*, 2 (1) 45-61.

Lekakou, M., Pallis, A. and Vaggelas, G. (2009) "The potential of Piraeus as a major Mediterranean cruise home-port: A selection criteria analysis". *Proceedings of the 4th International Scientific Conference*, 3-5 April. Rhodes, Greece.

Marti, B. (1990) "Geography and the cruise ship port selection process". *Maritime Policy and Management*, 17 (3) 157-164.

McCalla, R. (1996) "An investigation into site and situation: cruise ship ports". *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89 (1) 44-55.

Miller M.L. Auyong J. 1991:80-99 , "Coastal zone tourism : A potent force affecting environment and society" ,Marine policy ,15 (2) .

Mill, R.C and Morrison, A. M (1992), *The tourism system*, 2η έκδοση, London: Prentice-Hall International

Peisley, T., 2002, «The World Cruise Market Update», Travel & Tourism Analysis, London

Radelet, S., Sachs, J. (1998). "Shipping Costs, Manufactured Exports and Economic Growth". Paper Presented at the American Economic Association Annual Meeting, Chicago. January.

Sweeting, J. and S. Wayne. (2009). "A Shifting Tide: Environmental Challenges and Cruise Industry Reports". Vancouver: Centre for Environmental Leadership in Business.

Tsartas, P. (1992) Socioeconomic impacts of tourism on two Greek isles. *Annals of Tourism Research* 19

Tyrinopoulos, Y. (2005). "Factors affecting competitiveness of intermodal and maritime transport". Paper Prepared for the European Union, Euro-Aid Cooperation Office, Project ASIMAR (Assistance in Intermodal and Maritime Transport), Bangkok, January.

Wood, R. (2006). "Cruise Ships: Deterritorialized Destinations", in *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*, ed. Lumsdon L. and S. Page. London: Elsevier Ltd, pp. 133-43.

Παπαχρήστου ΑΑ. , (2005) "*The correlation of port infrastructure and cruise traffic accommodation*". Proceedings of the international association of Maritime Economics (IAME) Conference ; June 2005 , Λεμεσός Κύπρος.

### **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ**

Port.thess (2014). Διμηνιαία έκδοση της ΟΛΘ ΑΕ. Φύλλο 20, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2014.

Κορρέ Α & Παπαχρήστου (2012) . Η νέα βιομηχανία κρουαζιέρας στην Ελλάδα. *Ναυτικά Χρονικά*. (Αύγ. 2012), σσ. 2-6

Μπαλής Δ (2012). Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι... ισοδύναμο μέτρο. *TravelDailyNews* Αναδημοσίευση στο: <http://www.sport-fm.gr/article/571165>

Τσαμόπουλος Μ (2012). 8 Τονωτικές Ενέσεις για την Κρουαζιέρα. Ανακτήθηκε από:

[http://www.icts.gr/wp-content/uploads/2013/02/%CE%9F%CE%9A%CE%A4%CE%A9\\_%CE%A4%CE%9F%CE%9D%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%95%CE%A3\\_%CE%9A%CE%99%CE%9D%CE%97%CE%A3%CE%95%CE%99%CE%A3\\_%CE%93%CE%99%CE%91\\_%CE%A4%CE%97%CE%9D\\_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91.pdf](http://www.icts.gr/wp-content/uploads/2013/02/%CE%9F%CE%9A%CE%A4%CE%A9_%CE%A4%CE%9F%CE%9D%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%95%CE%A3_%CE%9A%CE%99%CE%9D%CE%97%CE%A3%CE%95%CE%99%CE%A3_%CE%93%CE%99%CE%91_%CE%A4%CE%97%CE%9D_%CE%9A%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%91%CE%96%CE%99%CE%95%CE%A1%CE%91.pdf)

Τουριστική Αγορά (2014) .Louis Cruises:Η Ελληνική κρουαζιέρα. Ανακτήθηκε από:  
<http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=442>

## **ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ**

Κουσσούνης Ν (2014). Άμεση ανάγκη για βελτίωση των υποδομών της κρουαζιέρας.  
Εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 1-2-2014. Ανακτήθηκε  
από:<http://www.kathimerini.gr/751663/article/oikonomia/epixeirhseis/amesh-anagh-gia-veltivsh-twn-ypodomwn-ths-kroyazieras>

Λυριντζάκης Σ (2014). Η ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας και των  
κρουαζιερόπλοιων. Εφημερίδα ΠΑΤΡΙΣ-Καθημερινή Πρωινή Εφημερίδα της  
Κρήτης. Ανακτήθηκε από: <http://www.patris.gr/articles/104821?PHPSESSID=#.VK15qtKsUmN>

Πετρόπουλος Α (2014). Τα προβλήματα της Κρουαζιέρας και οι λύσεις. Εφημερίδα  
Καθημερινή. Ανακτήθηκε από: <http://www.kathimerini.gr/781792/article/epikairothta/ellada/ta-provlhmata-ths-kroyazieras-kai-oi-lyseis>

Τσιμπλάκης Α (2014). Φραγμοί στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Εφημερίδα  
Ναυτεμπορική. Ανακτήθηκε από:

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/711807/fragmoi-stin-anaptuxi-tis-krouazieras>

Φωτεινός Φ (2014). Έντυπη Έκδοση Ελευθεροτυπία, Σάββατο 3 Μαΐου 2014.

Ανακτήθηκε από: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=428670>

## **ΕΡΕΥΝΕΣ**

Alpha Bank (2014). Εβδομαδιαίο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων (09-05-2014).

Ανακτήθηκε από: <http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/weekly09052014.pdf>

CLIA (2014). Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition

CLIA (2014b). THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY IN 2014: GLOBAL GROWTH IN PASSENGER NUMBERS AND PRODUCT OFFERINGS. Cruise Industry Investment in Ship Innovations; Varied Market Segments Yield Impressive Outlook

G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2007) “Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe”.

G.P. Wild (international) Limited and Business Research & Economic Advisors (BREA) (2009) “Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008 Documents & resources for small businesses & professionals”.

Εθνική Τράπεζα (2012). Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους € 2δισ. Ανακτήθηκε από: [http://www.nee.gr/downloads/174Cruise\\_August\\_2012%20ETE.pdf](http://www.nee.gr/downloads/174Cruise_August_2012%20ETE.pdf)

ΕΛΙΜΕ, (2014). Ένωση λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε). Ανακτήθηκε από: <http://www.elime.gr/index.php/about-us/107-2011-09-16-06-54-41>

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) (2014). Μελέτη ΙΟΒΕ «Η συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία».

ΤτΕ (2014). Τράπεζα της Ελλάδος, 29/04/2014.Εξελιξείς στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών: 2013. Ανακτήθηκε από:

[http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item\\_ID=4585&List\\_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter\\_by=DT](http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item_ID=4585&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT)



ΤτΕ (2015). Τράπεζα της Ελλάδος, 15/01/2015 - Εξελιξείς στο Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο Πληρωμών: Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2014. Ανακτήθηκε από:

[http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item\\_ID=4843&List\\_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter\\_by=DT](http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Bank/News/PressReleases/DispItem.aspx?Item_ID=4843&List_ID=1af869f3-57fb-4de6-b9ae-bdfd83c66c95&Filter_by=DT)

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ-ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

euro2day (2014). Το ΕΒΕΠ προωθεί τα ελληνικά προϊόντα στην κρουαζιέρα.

Ανακτήθηκε από: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1197323/to-evp-proothei-ta-ellhnika-proionta-sthn.html>.

Newpost.gr, 2013 .Τα τελωνεία και άλλα εμπόδια στην κρουαζιέρα τέθηκαν στον Στουρνάρα. Ανακτήθηκε από: <http://newpost.gr/post/247426/ta-telwneia-h-eforia-kai-ta-alla-empodia-sthn-kroyaziera-tethkan-ston-k-stoyrnara>

Newsroom ΔΟΛ, 2014. Τέσσερα «αγκάθια» που εμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρα. Ανακτήθηκε από: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1231365327> 20 Νοε. 2014, 19:42

onmed (2014). Γρηγοράκος: Διασύνδεση υγείας, κρουαζιέρας & ιατρικού τουρισμού. 21/08/2014. Ανακτήθηκε από: <http://www.onmed.gr/ygeia-politiki/item/317927-grigorakos-diasyndesi-ygeias--krouazieras--iatrikoy-tourismoy#ixzz3Ok5fY8Vu>

pireas2day (2014). 6+1 προϋποθέσεις για ανάπτυξη κρουαζιέρας . Ημερομηνία δημοσίευσης: 24/01/2014. Ανακτήθηκε από: <http://www.pireas2day.gr/02.32.9120.00.aspx>

Αθανασίου Σ (2013). Μεγάλες προσδοκίες από τις κρουαζιέρες και το γιώτινγκ 27/12/2013. Ανακτήθηκε από:

<http://www.matrix24.gr/2013/12/%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B4%CE%BF%CE%BA%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%AD%CF%81/>

Καραντζαβέλου Β (2014). Στα 22,5 εκατ. οι συνολικές τουριστικές αφίξεις του 2014, έναντι 19,9 εκατ. το 2013. 20 Οκτώβριος 2014, 11:24. Ανακτήθηκε από: <http://traveldailynews.gr>

Λάμπρου Μ. (2012). Κρουαζιέρα: Δυνατότητες, προοπτικές και ελπίδες. Πρώτη καταχώρηση: Παρασκευή, 30 Νοεμβρίου 2012, 14:22. Ανακτήθηκε από: <http://www.zougl.gr/zouglaport/krouaziera/article/krouaziera-dinatotites-proptikes-ke-elpides>

Πανεπιστήμιο Πειραιά

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

**Πίνακας 3.1:** Κυριότερα Σημεία Ν.3872/2010

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΙΣΧΥΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ	ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΨΗΦΙΣΗ ΤΟΥ Ν/Σ
<i>Ελληνικά Επιβατηγά Πλοία</i>	<i>Ελεύθερη παραλαβή επιβατών από ελληνικά λιμάνια σύμφωνα με το άρθρο 165, παρ. 3, εδάφιο α' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Απαλλαγή από την ασφαλιστική εισφορά στο ΝΑΤ για τους Έλληνες ναυτικούς σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 3409/2005</i>	<i>ουδεμία μεταβολή</i>
<i>Επιβατηγά Πλοία με σημαία ΕΕ ή ΕΟΧ</i>	<i>Ελεύθερη παραλαβή επιβατών από ελληνικά λιμάνια σύμφωνα με το Π.Δ. 344/2003 (ΦΕΚ Α' 314-31-12-2003) με την προϋπόθεση ότι είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών, στο έδαφος των οποίων εφαρμόζεται η συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους του οποίου φέρουν τη σημαία</i>	<i>ουδεμία μεταβολή</i>
<i>Επιβατηγά Πλοία με σημαία τρίτης χώρας</i>	<i>Δεν επιτρέπεται η παραλαβή επιβατών από ελληνικά λιμάνια για εκτέλεση περιηγητικών πλοίων.</i>	<i>Παρέχει το δικαίωμα παραλαβής επιβατών και την εκτέλεση περιηγητικών πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων. Προβλέπεται η απαλλαγή από την ασφαλιστική εισφορά στο ΝΑΤ για τους Έλληνες Ναυτικούς (που θα απασχολούνται σε αυτά τα πλοία) σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 3409/2005</i>

**Πίνακας 5.1: Η Ελληνική Οικονομία σε Αριθμούς**

**Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ**  
(ετήσιες εκατοστιαίες μεταβολές)

Ετήσια στοιχεία	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
ΑΕΠ (σε σταθερές τιμές αγοράς)	-0,2	-3,1	-4,9	-7,1	-7,0	-3,9	1,1
Ιδιωτική Κατανάλωση	4,3	-1,6	-6,2	-7,7	-9,3	-6,0	-1,5
Δημόσια Κατανάλωση	-2,6	4,9	-8,7	-5,2	-6,9	-4,1	-1,2
Ακαθάριστες Επενδύσεις	-14,3	-13,7	-15,0	-19,6	-19,2	-12,8	7,4
- Κατοικίες	-33,6	-20,7	-21,6	-18,0	-32,9	-37,8	1,0
- Εξοπλισμός	-4,7	-18,0	-8,4	-18,0	-17,1	-7,2	7,1
Ανεργία (%)	7,6	9,5	12,5	17,7	24,2	27,3	26,8
Συνολική Απασχόληση	1,2	-0,6	-2,6	-5,6	-8,3	-3,7	0,6
Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (μέσα επίπεδα)	4,2	1,2	4,7	3,3	1,5	-0,9	-1,1
Κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος	4,9	5,2	-0,1	-1,8	-6,2	-7,8	-1,5
Πιστωτική Επέκταση (προς ιδιωτικό τομέα)	15,9	4,1	0,0	-3,1	-4,0	-3,9	0,8
Έλλειμμα Γενικής Κυβέρνησης (% ΑΕΠ)	-9,8	-15,7	-10,7	-9,5	-6,1	-2,0	-2,0
Ισοζύγιο Τρεχ. Συναλλαγών με κεφαλαιακές μεταβιβάσεις (% ΑΕΠ)	-13,3	-10,1	-9,2	-8,6	-1,2	1,3	1,5

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ και ΔΟΜ Alpha Bank


\* Προβλέψεις ΔΟΑ, Alpha Bank

Δείκτες Οικονομικής Συγκυρίας	2012	2013				2013	2014
	έτος	Q1	Q2	Q3	Q4	έτος	διαθέσιμη περίοδος
<b>Οικονομική Δραστηριότητα</b>							
Όγκος Λανκών Πωλήσεων (εκτός καυσίμων)	-11,8	-12,4	-8,8	-9,8	-2,9	-8,4	...
Νέες εγγραφές ΙΧ Αυτοκινήτων	-41,7	-12,5	7,0	6,4	15,2	1,0	15,8 (2μην.)
Οικοδομική Δραστηριότητα	-30,6	-43,5	-30,7	-21,9	4,2	-26,6	...
Μεταποίηση	-4,2	-1,0	1,4	-3,8	-3,9	-2,0	1,0 (Ιαν.)
Δείκτης Υπευθύνων Προμηθειών PMI στη μεταποίηση	41,2	42,3	45,2	47,7	48,7	46,0	49,7 (Μαρτ.)
Δείκτης Οικονομικού Κλίματος	80,3	86,9	92,2	91,3	91,1	90,8	93,7 (2μην.)
Δείκτης Επιχειρηματικών Προσδοκιών στη Μεταποίηση	77,2	85,0	90,6	90,1	85,4	87,8	87,3 (2μην.)
Δείκτης Εμπιστοσύνης Καταναλωτών	-75,0	-72,0	-67,0	-73,0	-65,0	-69,0	64,9 (2μην.)
<b>Πιστωτική Επέκταση</b>							
Ιδιωτικός Τομέας	-4,0	-3,5	-4,1	-3,9	-3,9	-3,9	-4,0 (Φεβρ.)
Επιχειρήσεις	-4,4	-3,6	-4,9	-4,7	-4,9	-4,9	-5,2 (Φεβρ.)
- Βιομηχανία	-2,1	0,7	-1,1	-1,9	-2,8	-2,8	-4,6 (Φεβρ.)
- Κατασκευές	-1,9	-0,6	-0,3	0,4	0,6	0,6	-0,9 (Φεβρ.)
- Τουρισμός	1,1	0,2	-0,7	-1,5	-2,6	-2,6	-2,2 (Φεβρ.)
Νοικοκυριά	-3,8	-3,6	-3,6	-3,6	-3,5	-3,5	-3,3 (Φεβρ.)
- Καταναλωτική Πίστη	-5,1	-5,3	-5,2	-4,8	-3,9	-3,9	-3,4 (Φεβρ.)
- Στεγαστικά Δάνεια	-3,4	-3,2	-3,2	-3,2	-3,3	-3,3	-3,3 (Φεβρ.)
<b>Τιμές</b>							
Δείκτης Τιμών Καταναλωτή	1,5	-2,0	1,4	-2,1	0,5	-0,9	-1,5 (Ιαν.)
Δομικός Πληθωρισμός	0,3	-2,6	1,7	-2,2	1,0	-1,7	-1,4 (Ιαν.)
Δείκτης Τιμών Διαμερισμάτων	-11,7	-11,4	-11,7	-9,2	-8,5	-10,3	...
<b>Επιτόκια</b>							
Ταμειευτήριο	0,42	0,42	0,39	0,37	0,33	0,31	0,28 (Φεβρ.)
Δάνεια προς επιχειρήσεις	7,61	7,46	7,41	7,29	9,24	7,24	7,18 (Φεβρ.)
Καταναλωτικών Δανείων (σύνολο με επιβαρύνσεις)	11,16	10,45	9,78	10,83	10,87	10,77	10,96 (Φεβρ.)
Στεγαστικών Δανείων (σύνολο με επιβαρύνσεις)	3,60	3,23	3,07	2,99	2,99	3,03	2,94 (Φεβρ.)
Απόδοση 10-ετούς Ομολόγου	22,50	11,14	10,24	10,23	8,60	10,05	7,92 (Ιαν.)
<b>ΑΕΠ σε σταθερές τιμές</b>							
Τελική Κατανάλωση	-8,9	-8,9	-6,4	-6,1	-0,8	-5,6	...
Επενδύσεις	-19,2	-11,4	-11,5	-12,9	-15,3	-12,8	...
Εξαγωγές Αγαθών & Υπηρεσιών	-1,7	-2,2	1,6	5,2	0,5	1,8	...
Εισαγωγές Αγαθών & Υπηρεσιών	-13,8	-7,0	-11,1	2,7	-5,6	-5,3	...
<b>Ισοζύγιο Πληρωμών σε € δια.</b>							
Εξαγωγές Αγαθών	22,0	5,4	11,1	16,8	22,5	22,5	1,9
Εισαγωγές Αγαθών	41,6	10,0	19,3	29,7	39,8	39,8	3,7
Εμπορικό Ισοζύγιο	-19,6	-4,5	-8,3	-12,9	-17,2	-17,2	-1,8
Ισοζύγιο Αδήλων Πόρων	16,3	3,3	6,5	18,2	19,5	19,5	1,4
Αναλογία Αδήλων Πόρων προς Εμπορικό Έλλειμμα	83,4	72,3	78,5	141,4	113,3	113,3	82,4
Ισοζύγιο Τρεχ/σών Συναλλαγών (κεφαλ. μεταβιβ.)	-3,3	-1,3	-1,8	5,3	2,3	2,3	-0,3
Άμεσες Επενδύσεις (καθ. μεταβολή ροής)	2,30	1,3	1,1	0,9	2,4	2,4	-0,2
Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου (καθ. μεταβολή ροής)	-99,1	0,5	-9,8	-7,5	-6,6	-6,6	-2,2
<b>Χρηματιστήριο</b>							
Γενικός Δείκτης Τιμών ΧΑ	908,0	869,2	847,6	1.014,1	1.162,7	1.162,7	1.335,7 (Μαρτ.)
(% μεταβολή ΓΔ)	33,4	19,2	38,7	37,2	28,1	28,1	53,7 (Μάρτ.)
Χρηματιστηριακή Αξία (% ΑΕΠ)	17,7	14,8	29,3	31,6	39,6	39,6	39,9 (Μάρτ.)

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και ΕΛΣΤΑΤ.

( Πηγή:Alpha Bank, 2014)

Πίνακας 5.3: Στοιχεία Κρουαζιέρας (Ε.ΛΙΜ.Ε)

							
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2012 - 2013 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ							
α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2013		2012		Μεταβολή επιβατών κρουαζιέρας 2012-2013	Μεταβολή επί της % επιβατών κρουαζιέρας 2012-2013
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας (χωρίς αναχωρήσεις)		
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	711	1.302.581	763	1.208.050	94.531	7,83
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	582	778.057	718	838.875	-60.818	-7,25
3	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	307	763.966	337	749.892	14.074	1,88
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	480	744.651	485	655.764	88.887	13,55
5	ΜΥΚΟΝΟΣ	485	587.501	585	657.511	-70.010	-10,65
6	ΡΟΔΟΣ	373	409.991	448	472.308	-62.317	-13,19
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	177	270.020	156	215.700	54.320	25,18
8	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	100	135.659	98	120.739	14.920	12,36
9	ΧΑΝΙΑ	47	124.205	54	129.087	-4.882	-3,78
10	ΠΑΤΜΟΣ	177	113.339	194	112.587	752	0,67
11	ΚΩΣ	86	64.756	64	41.171	23.585	57,29
12	ΓΥΘΕΙΟ	40	48.200	30	7.772	40.428	520,17
13	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	43.817	71	48.204	-4.387	-9,10
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	56	42.423	39	29.951	12.472	41,64
15	ΣΑΜΟΣ	25	38.676	29	37.374	1.302	3,48
16	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	34	34.143	9	5.630	28.513	506,45
17	ΝΑΥΠΛΙΟ	54	23.732	63	30.868	-7.136	-23,12
18	ΒΟΛΟΣ	31	20.227	21	11.926	8.301	69,60
19	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	18	14.585	11	8.014	6.571	81,99
20	ΛΑΥΡΙΟ	20	13.504	19	17.339	-3.835	-22,12
21	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	29	11.621	49	13.504	-1.883	-13,94
22	ΧΙΟΣ	33	9.924	25	8.349	1.575	18,86
23	ΣΥΡΟΣ	37	9.396	71	12.944	-3.548	-27,41
24	ΙΤΕΑ	88	8.141	87	11.455	-3.314	-28,93
25	ΠΑΡΟΣ	88	7.071	100	5.341	1.730	32,39
26	ΚΑΒΑΛΑ	14	6.995	10	4.323	2.672	61,81
27	ΛΗΜΝΟΣ	19	4.777	25	6.183	-1.406	-22,74
28	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	14	4.650	4	1.827	2.823	154,52
29	ΠΥΛΟΣ	13	4.133	18	5.028	-895	-17,80
30	ΣΥΜΗ	16	3.715	15	7.521	-3.806	-50,60
31	ΣΚΙΑΘΟΣ	11	3.158	12	3.446	-288	-8,36
32	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	6	3.128	12	12.595	-9.467	-75,16
33	ΜΗΛΟΣ	9	2.962	27	6.272	-3.310	-52,77
34	ΡΕΘΥΜΝΟ	5	1.336	25	3.825	-2.489	-65,07
35	ΠΑΤΡΑ	2	1.278	3	374	904	241,71
36	ΝΑΞΟΣ	16	1.023	45	4.529	-3.506	-77,41
37	ΣΗΤΕΙΑ	1	910	1	64	846	1321,88
38	ΠΡΕΒΕΖΑ	4	908	4	667	241	36,13
39	ΚΥΘΗΡΑ	20	862	21	895	-33	-3,69
40	ΑΝΔΡΟΣ	1	727	3	1.981	-1.254	-63,30
41	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	6	645	2	320	325	101,56
42	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1	474	0	0	474	0,00
	<b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>4.288</b>	<b>5.661.867</b>	<b>4.753</b>	<b>5.510.205</b>	<b>151.662</b>	<b>2,75</b>

(Πηγή:Ε.ΛΙΜ.Ε, 2014)

**Ν. 3872/10 (ΦΕΚ 148 Α/3-9-2010 ) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει:**

**“Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις.”**

## **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

**[Αρχή Τροποποίησης] «Άρθρο 1**

### **Προϋποθέσεις**

1. Το δικαίωμα εκτέλεσης περιηγητικών ταξιδιών (κρουαζιερών) που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παράγραφος 3 περίπτωση β΄ του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α΄ 261), όπως ισχύει, σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών με τις προϋποθέσεις ότι: α) τα πλοία αυτά έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα (49) επιβατών και β) η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα παραλαβής των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασής τους είναι άνω των σαράντα οκτώ (48) ωρών. Το ταξίδι έχει αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών μέσω προκαθορισμένου προγράμματος του πλοίου, το οποίο περιλαμβάνει τουριστικές δραστηριότητες στους διάφορους λιμένες, έναντι εισιτηρίου που είναι ενιαίο για το σύνολο του ταξιδιού από την παραλαβή μέχρι και την τελική αποβίβαση των επιβατών.

2. Οι όροι ασφαλείας που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α΄ 17), όπως ισχύει, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν ταξίδια σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2B του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α΄ 90).»-

**ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 1(Γ) ΤΟΥ ΑΡΘ. 42 ΤΟΥ Ν. 4256/14, ΦΕΚ-92 Α/14-4-14 – Με την υποπερ. Ββ της περ. Γ της παρ. 1 του άρθρου 42 του**

N. 4256/14, όπως αυτή τροποποιήθηκε, ορίζεται ότι : “ββ. «Στα πλοία της υποπερίπτωσης αα’ ανωτέρω έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της υποπερίπτωσης ββ’ της περίπτωσης Α’ και της υποπερίπτωσης δδ’ της περίπτωσης Β’ της παρούσας παραγράφου.»”. - ΕΙΧΕ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘ. 54 ΤΟΥ Ν. 4150/13\*, ΦΕΚ-102 Α/29-4-13 ΚΑΙ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘ. 222 ΤΟΥ Ν. 4072/12\*\*, ΦΕΚ-86 Α/11-4-12 [Τέλος Τροποποίησης]

(Με τις περ. Δ και Ε της παρ. 1 του άρθρου 42 του Ν. 4256/14, ΦΕΚ-92 Α/14-4-14, όπως η περ. Δ τροποποιήθηκε, ορίζεται ότι : “Δ. Τα επιβατηγά δρομολογημένα πλοία μπορούν να εκτελούν ταξίδια με ολική ναύλωση για την εξυπηρέτηση οργανωμένων ομαδικών μετακινήσεων, εφόσον δεν παραβλάπτεται η εκτέλεση των εγκεκριμένων δρομολογίων τους, ύστερα από “βεβαίωση” της αρμόδιας, για τη δρομολόγησή τους, Αρχής.

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

[Αρχή Τροποποίησης] **Άρθρο 2**

## **Πλήρωμα**

1. Για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η εταιρεία του άρθρου 1 απολαμβάνει των προνομίων της ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται και για τα πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).

2. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών.

3. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δε βαρύνονται με εισφορές για το NAT ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

4. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.- **ΑΝΤΙΚ. ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 1-4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ (ΜΕ ΑΡΘΡΑ 1-3) ΜΕ ΤΟ ΑΡΘ. 222 ΤΟΥ Ν. 4072/12, ΦΕΚ-86 Α/11-4-12 [Τέλος Τροποποίησης]**

### **[Αρχή Τροποποίησης] Άρθρο 3**

#### **Κυρώσεις**

Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.» - **ΑΝΤΙΚ. ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 1-4 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ (ΜΕ ΑΡΘΡΑ 1-3) ΜΕ ΤΟ ΑΡΘ. 222 ΤΟΥ Ν. 4072/12, ΦΕΚ-86 Α/11-4-12 [Τέλος Τροποποίησης]**

*(βλ. Την υπ' αριθμ. 59/10 (ΦΕΚ-1766 Β/10-11-10 απόφαση Υπουργού Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας)*

#### **Άρθρο 5**

α) Τα εδάφια πρώτο και δεύτερο της παραγράφου 3β του άρθρου 8α του ν. 2323/1995 (άρθρο 8 του ν. 3190/ 2003) αντικαθίστανται ως εξής:

«3β. Η πλήρωση των θέσεων μόνιμου προσωπικού γίνεται με διορισμό, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις και με μετάταξη προσωπικού από το Δημόσιο και από Ν.Π.Δ.Δ.. Η πλήρωση των θέσεων γίνεται κατά πρώτο λόγο με μετάταξη, μετά



από πρόσκληση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προς τους υπαλλήλους και το λοιπό προσωπικό του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ., για δήλωση ενδιαφέροντος προσφοράς των υπηρεσιών τους στον Οργανισμό Λαϊκών Αγορών Θεσσαλονίκης.»

β) Το τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 3β του άρθρου 8α του ν. 2323/1995 (άρθρο 8 του ν. 3190/2003), αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι ανάγκες του Οργανισμού σε προσωπικό μπορεί να καλύπτονται και με αποσπάσεις υπαλλήλων από το Δημόσιο και τα Ν.Π.Δ.Δ.»

### **Άρθρο 6**

Από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 5 του άρθρου 1 του ν. 3833/2010 περί μείωσης αποδοχών και επιδομάτων και της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου περί απαγόρευσης συνομολόγησης, χορήγησης ή καταβολής με οποιονδήποτε τρόπο αυξήσεων, καθώς και από τις διατάξεις των παραγράφων 1, 4 και 6 του άρθρου 3 του ν. 3845/2010 περί μείωσης αποδοχών και επιδομάτων, εξαιρείται αναδρομικά και αντιστοίχως, από 1ης Ιανουαρίου 2010 και από 1.6.2010, το ναυτικό προσωπικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας.

### **Άρθρο 7**

Τα ποσά που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και στο άρθρο 4 του ν.3723/ 2008 (ΦΕΚ 250 Α'), έτσι όπως αυτά τροποποιήθηκαν από την παράγραφο 8 του άρθρου τέταρτου του ν. 3845/2010 (ΦΕΚ 65 Α'), αυξάνονται κατά 25 δισεκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα.

**Με την παρ. 1 του άρθρου 1 του Ν. 3965/11, ΦΕΚ-113 Α/18-5-11, ορίζεται ότι**  
**∴ “Τα ποσά που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και στο άρθρο 4 του ν.3723/2008 (Α' 250), έτσι όπως αυτά τροποποιήθηκαν από την παράγραφο 8 του άρθρου τέταρτου του ν.3845/2010 (Α' 65) και από το άρθρο 7 του ν. 3872/2010 (Α' 148) αυξάνονται κατά τριάντα δισεκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα, προκειμένου να αποτραπούν προβλήματα ρευστότητας της πραγματικής οικονομίας”**

## **Άρθρο 8**

1. Πολιτικό προσωπικό που υπηρετεί σε Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, μπορεί, κατόπιν αίτησής του, η οποία υποβάλλεται εντός δυο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, να μεταφερθεί, με την οργανική του θέση, με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, από και προς τις Γενικές Γραμματείες Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, κατά τις κείμενες διατάξεις.

2. Μέχρι τη συγκρότηση υπηρεσιακών και πειθαρχικών συμβουλίων στη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, οι πολιτικοί υπάλληλοι που υπηρετούν σε υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας αυτής, υπάγονται και συμμετέχουν στα υπηρεσιακά και πειθαρχικά συμβούλια της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.

3. Κατά την κρίση των υπηρεσιακών συμβουλίων της παραγράφου 2, οι πολιτικοί υπάλληλοι του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κρίνονται ενιαία, για όλες τις οργανικές θέσεις προϊσταμένων της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και της Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Οι παραπάνω δύνανται με έγγραφη δήλωσή τους να επιλέγουν τις θέσεις για τις οποίες επιθυμούν να κριθούν και τοποθετούνται με απόφαση του Υπουργού στον οποίο υπάγονται οι οργανικές μονάδες αυτές.

## Άρθρο 9

### Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 3 Σεπτεμβρίου 2010

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 3 Σεπτεμβρίου 2010

**\*ΑΡΘ. 54 ΤΟΥ Ν. 4150/13, ΦΕΚ-102 Α/29-4-13**

## Άρθρο 54

### Απελευθέρωση περιηγητικών πλόων

Η παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3872/2010 (Α΄ 148), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παράγραφος 3 περίπτωση β΄ του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α΄ 261), όπως ισχύει, σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των σαράντα εννέα (49) επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι μεταξύ ελληνικών ή και ξένων λιμένων παραλαμβάνοντας επιβάτες από ελληνικούς λιμένες

με αποκλειστικό σκοπό τη θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι, εφόσον ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ελληνικός λιμένας, αυτός είναι ο λιμένας της επιβίβασής τους. Η διάρκεια του ταξιδιού από το λιμένα επιβίβασης των επιβατών έως και το λιμένα αποβίβασής τους είναι, κατ' ελάχιστον, σαράντα οκτώ (48) ώρες.»

**\*\*ΑΡΘ. 222 ΤΟΥ Ν. 4072/12, ΦΕΚ-86 Α/11-4-12**

Τα άρθρα 1 έως 4 του ν. 3872/2010 (Α' 148) αντικαθίστανται ως εξής:

«Άρθρο 1 Προϋποθέσεις 1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περίπτωση β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α'261), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, με την προϋπόθεση ότι τα πλοία, τα οποία διενεργούν τους πλόες, έχουν μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 49 επιβατών και εκτελούν κυκλικό περιηγητικό ταξίδι, μεταξύ του αφετήριου ελληνικού λιμένα και ελληνικών ή και ξένων λιμένων, με αποκλειστικό σκοπό την θαλάσσια αναψυχή και περιήγηση των επιβατών, έναντι ενιαίου εισιτηρίου (ναύλου) και υπό τον όρο ότι ο λιμένας της οριστικής αποβίβασης των επιβατών είναι ο αφετήριος λιμένας. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι κατ' ελάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες. Επίσης, το δικαίωμα αυτό παρέχεται και σε επαγγελματικά πλοία αναψυχής, που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα τουλάχιστον 49 επιβατών.

2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (Α' 75) από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιηγητικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (Α'17), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.

3. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ευθύνεται για την είσπραξη και καταβολή του τέλους που προβλέπεται στην παράγραφο 2B του άρθρου 6 του ν. 2399/1996 (Α'90).

**Άρθρο 2 Πλήρωμα**

1. Για όσα μέλη του πληρώματος είναι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ., η εταιρεία του άρθρου 1 απολαμβάνει των προνομίων της

ρύθμισης του άρθρου 24 του ν. 3409/2005, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται και για τα πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).

2. Η απασχόληση των αλλοδαπών ναυτικών στο πλοίο, ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις της σημαίας του πλοίου, καθώς και από τις συλλογικές ή/και ατομικές συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και της χώρας προέλευσης των ναυτικών.

3. Οι αλλοδαποί ναυτικοί, που απασχολούνται στο πλοίο, δε βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ ή για οποιοδήποτε άλλο Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής καλύψεως ή άλλης παροχής από τα Ταμεία αυτά.

4. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ή η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 δεν βαρύνεται με εισφορές προς οποιοδήποτε Ελληνικό Ασφαλιστικό Ταμείο ούτε με άλλης μορφής ασφαλιστική ή κοινωνική επιβάρυνση για τη χρησιμοποίηση των αλλοδαπών ναυτικών.

#### Άρθρο 3 Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42,44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.»

**\*\*\* Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (Α' 261)**

#### **Τροποποιήθηκε από :**

Ν. 4150/2013, (ΦΕΚ 102/Α/29.4.2013) «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις»

Π.Δ. 11/2000, (ΦΕΚ 11/Α/27.1.2000) «Τροποποίηση του αρθ. 5 του ν.δ 187/1973 περί κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου (261/Α)»

