

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΚΡΟΥΖΙΕΡΑ

**ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Ζουρούδης Ηλίας

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

Ιούλιος 2016

Αυτή η σελίδα έχει σκοπίμως αφεθεί κενή.

Το άτομο το οποίο εκπονεί την 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 ούλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνέπειων της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Αναπληρωτής Καθηγητής Σαμιώτης Γεώργιος (επιβλέπων)
- Καθηγητής Μιχαήλ Ι. Παζαρζής
- Καθηγητής Βασίλειος Τσελέντης

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τον Αναπληρωτή Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Γεώργιο Σαμιώτη, επιβλέποντα της εργασίας μου, που μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το ενδιαφέρον και συνάμα απαιτητικό αυτό θέμα. Επιπλέον, τον ευχαριστώ για την καθοδήγηση και την κατανόηση που επέδειξε, συμβάλλοντας έτσι στην πληρότητα της εν λόγω εργασίας.

Τέλος ευχαριστώ την οικογένειά μου για τη συνεχή υποστήριξη.

“Sustainable development is the pathway to the future we want for all. It offers a framework to generate economic growth, achieve social justice, exercise environmental stewardship and strengthen governance.”

Ban Ki-moon

ABSTRACT

Maritime has sustained phenomenal changes since the very beginning some hundreds years ago. However what has not changed is the desire to make the whole sector safer and more efficient. In the current thesis we focus on the Cruise Industry. We examine how the institutional framework, which has been reformed tremendously during the last decade, affects the Cruise field and what the economic, environmental and social ramifications are. All the above-mentioned, are examined concerning the Greek case.

Aim of the research is to highlight the contribution of a well balanced regulation framework in terms of safety and economic growth. What is more, we elaborate on home ports and the necessity of coordinated sustainable evolution of the industry as a unit.

Keywords: Maritime, Cruise, Ports, Cabotage, Sustainability

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από τα πρωταρχικά βήματα της ναυτιλίας έως και σήμερα, η ναυτιλία έχει υποστεί πρωτοφανείς αλλαγές. Πάραυτα, αυτό που έχει παραμείνει σταθερό, είναι η γενικότερη επιθυμία να καταστεί το σύνολο του κλάδου ασφαλέστερο και αποδοτικότερο. Στη παρούσα εργασία θα εστιάσουμε στον κλάδο της κρουαζιέρας. Θα μελετήσουμε το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει αναμορφωθεί ριζικά και ποιες είναι οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις και επιδράσεις στις τοπικές κοινωνίες και συγκεκριμένα στην εθνική οικονομία.

Σκοπός της εργασίας είναι να επισημανθεί η συνεισφορά ενός ισορροπημένου θεσμικού πλαισίου σε όρους ασφάλειας και οικονομικής μεγέθυνσης. Επιπλέον, θα αναπτύξουμε την έννοια του λιμανιού εκκίνησης (home port) και την ανάγκη για συντονισμένη, ενιαία αειφόρο ανάπτυξη της βιομηχανίας.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτιλία, Κρουαζιέρα, Λιμάνια, Καμποτάζ, Αειφόρος Ανάπτυξη

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	12
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	12
1.2 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	16
1.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	20
2.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ - ΙΜΟ	20
2.1.1 ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΙΜΟ.....	22
2.1.2 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	24
2.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ - ΙΛΟ	29
2.2.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC).....	30
2.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	35
3.1 ΚΑΜΠΟΤΑΖ (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92)	36
3.2 Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	41
4.1 Η ΣΥΚΓΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	45
4.1.1 ΤΥΠΟΙ ΛΙΜΕΝΑ	47
4.1.2 ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ.....	47
4.1.3 ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	50
4.1.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	50
4.1.5 Η ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ	51
4.1.6 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΥΤΗΣ	53
5.1 Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	53
5.2 ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	55
5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ.....	58
5.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	65
5.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	70
5.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	80
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	84

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα πλωτά μέσα, από την επινόηση και την κατασκευή τους έως και την εντατικοποίηση της χρήσης τους, έχουν αλλάξει ριζικά τον τρόπο με την οποίο πραγματοποιείται το εμπόριο αλλά και μεταφορές ανθρώπων για λόγους αναψυχής. Μάλιστα η χρήση των πλοίων για λόγους αναψυχής έχει αναπτυχθεί δραματικά τις τελευταίες δεκαετίες και είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το υψηλότερο βιοτικό επίπεδο των δυτικών κυρίως κοινωνιών.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτός ο εξέχον ρόλος της κρουαζιέρας στο παγκόσμιο οικονομικό και εν γένει κοινωνικό σύστημα. Η μελέτη του θεσμικού πλαισίου, των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντολόγων επιπτώσεων αποτελεί πρόκληση και ταυτόχρονα αναδεικνύει ανάγλυφα των πολυδιάστατο χαρακτήρα της κρουαζιέρας και την επιρροή που ασκεί σε διάφορους τομείς με σημαντικό αντίκτυπο στις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Ο σκοπός της παρούσας διατριβής έγκειται στην ανάδειξη της σπουδαιότητας της κρουαζιέρας ως μιας εκ των σημαντικότερων συνιστωσών των θαλάσσιων μέσων εξετάζοντας το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία της, σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς επίσης και των επιπτώσεων της σε ποικίλους παράγοντες. Επιπλέον, θα επιχειρηθεί να αναδειχθεί η σημαντικότητα της βιώσιμης ανάπτυξης του κλάδου.

Ωστόσο, η παρούσα διατριβή υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς οι οποίοι και κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν. Τα στατιστικά δεδομένα απαιτούν ένα εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου να καταστούν διαθέσιμα στους ερευνητές. Λαμβάνοντας υπόψη αυτό, τα δεδομένα που παρατίθενται παρακάτω παρουσιάζουν υστέρηση της τάξης τους ενός έτους περίπου.

Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται συνοπτικά τα Κεφάλαια που περιλαμβάνει η παρούσα διατριβή.

Το Πρώτο Κεφάλαιο αποτελεί μια εισαγωγή στην κρουαζιέρα όπου σκιαγραφείται χρονολογικά η εξέλιξη της κρουαζιέρας. Επίσης, αναλύεται το τρέχον επιχειρηματικό τοπίο της κρουαζιέρας.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο αναλύεται το πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ανάλυση εγγυείται στην μελέτη των Διεθνών Συμβάσεων, Κωδίκων και Συστάσεων που προωθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο σκιαγραφείται το πλαίσιο για ελεύθερο εμπόριο, υγιή ανταγωνισμό, τήρηση των κανονισμών ασφάλειας των πλοίων, προστασία του περιβάλλοντος καθώς επίσης και βέλτιστες συνθήκες εργασίας όπως αυτές προωθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο εξετάζεται ενδελεχώς η έννοια του Καμποτάζ (Cabotage).

Στο Πέμπτο Κεφάλαιο καταπιάνεται με την άρση του Καμποτάζ, τις δυσκολίες εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας καθώς επίσης και της προοπτικές που δημιουργούνται σε περίπτωση καθολικής εφαρμογής.

Το Έκτο Κεφάλαιο πραγματεύεται τις θεσμικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα τόσο στην Ελλάδα όσο και στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Στο Έβδομο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η έννοια του home port και περιγράφεται η σύγκρουση μεταξύ των προορισμών και των εταιρειών.

Όπως σε κάθε σύγχρονο τομέα της οικονομικού οικοδομήματος - έτσι και στην κρουαζιέρα - αποτελεί ακρογωνιαίό λίθο η βιώσιμη ανάπτυξη του αντίστοιχου κλάδου. Ο τομέας της κρουαζιέρας δεν θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση και παρουσιάζεται αναλυτικά στο Όγδοο Κεφάλαιο.

Στο Ένατο Κεφάλαιο γίνεται λεπτομερής ανάλυση των επιπτώσεων από την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας. Αναλυτικότερα, γίνεται εκτενής αναφορά στις κοινωνικές και περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις, στις επιπτώσεις από τα ναυάγια καθώς επίσης και στις οικονομικές επιπτώσεις και επιδράσεις της κρουαζιέρας.

Τέλος, παρατίθενται τα εξαχθέντα Συμπεράσματα της Διατριβής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Από τα προϊστορικά χρόνια η ναυτιλία διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην εξέλιξη των πολιτισμών και της ανθρωπότητας γενικότερα. Οι παράκτιες περιοχές από την αρχαιότητα προσέλκυαν τον άνθρωπο, καθώς αποτελούσαν το επίκεντρο των τροφo-συλλεκτικών δραστηριοτήτων του, με σκοπό την επιβίωση του. Οι μεταναστεύσεις πληθυσμών και η ανάπτυξη των περισσότερων προϊστορικών και αρχαίων πολιτισμών σε παράκτιες περιοχές αλλά και η δημιουργία εμπορικών σχέσεων μεταξύ των πολιτισμών αυτών (αντικείμενα, αγαθά και προϊόντα από άλλες περιοχές, ανακαλύφθηκαν σε άλλους πολιτισμούς) οφείλονταν κυρίως στην ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και της τέχνης της ναυπήγησης.

Το πρώτο αποδεδειγμένα εμπορικό δίκτυο κάνει την εμφάνιση του στην ευρύτερη περιοχή της Μεσοποταμίας, του σημερινού Μπαχρέιν και των Δυτικών ακτών της Ινδίας πέντε χιλιετίες προ Χριστού, όπου το δίκτυο αυτό χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά ελαιόλαδου, χαλκού και πιθανότατα ελεφαντοστού¹. Από την περίοδο εκείνη μέχρι και σήμερα η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της μεταφοράς αγαθών αλλά και ατόμων.

Η μεταφορά ατόμων, έως και 1950 πραγματοποιούνταν κυρίως με επιβατηγά πλοία, καθότι οι αεροπορικές μεταφορές βρίσκονταν ακόμα σε πρωταρχικό στάδιο και αποτελούσαν ένα πολύ μικρό μέρος της συνολικής επιβατικής κίνησης μεταξύ περιοχών όπου δεν ήταν δυνατή η χερσαία σύνδεση². Αυτό οδήγησε στην ραγδαία ανάπτυξη των εταιρειών μεταφορών επιβατών και στην ναυπήγηση υπερσύγχρονων για την εποχή επιβατηγών πλοίων (Liners). Σε αρκετά πλοία ο διαχωρισμός μεταξύ επιβατικού και εμπορευματικού πλοίου δεν ήταν σαφής.

Κατά τη διάρκεια της έκτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα, η ανάπτυξη των διηπειρωτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, και η μεγαλύτερη αποδοτικότητα που επέδειξαν σε μεγάλες αποστάσεις, ήταν το έναυσμα για την μετατόπιση των επενδύσεων από την μεγάλη συγκριτικά, εντάσεως εργασίας θαλάσσια μεταφορά σε αυτή των

¹ Stopford, M. (2009) *Maritime Economics*, 3rd edition (London: Routledge)

² Stopford, M. (2009) *Maritime Economics*, 3rd edition (London: Routledge),

“Το 1950 πλοία μετέφεραν μεταξύ του Ατλαντικού, έως και τρεις φορές περισσότερους επιβάτες από ότι αεροπλάνα” p.499

αεροπορικών μεταφορών επιβατών. Πολλές εταιρείες αναγκάστηκαν να παραιτηθούν από την αγορά, ενώ άλλες, όπως η P&O και η Cunard, διαφοροποιήθηκαν, και ακολούθησαν τον κλάδο της κρουαζιέρας. Στις μικρές αποστάσεις οι θαλάσσιες μεταφορές διατήρησαν την ανταγωνιστικότητα τους απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές κυρίως λόγω των οχημάτων.

Το πρώτο πλοίο ναυπηγημένο με μοναδικό σκοπό την κρουαζιέρα κτίζεται το 1900, στα ναυπηγεία Blohm & Voss για λογαριασμό της Hamburg Amerika Line (HAPAG), με όνομα “Prinzessin Victoria Luise”. Αποτελείτο από 120 καμπίνες πολυτελείας, όπως επίσης και από βιβλιοθήκη, γυμναστήριο και από σκοτεινό δωμάτιο για την εμφάνιση ερασιτεχνικών αρνητικών φωτογραφίας. Για την πρώτη κρουαζιέρα, αναχώρησε στις 26 Ιανουαρίου 1901, από τη Νέα Υόρκη με προορισμό τις Δυτικές Ινδίες. Κατά τη διάρκεια ζωής του, πραγματοποίησε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο Θάλασσα, στη Μαύρη Θάλασσα και στη Βαλτική³.

Ένα από τα πρώτα, και επιτυχημένα πλοία που πραγματοποιούσαν κρουαζιέρες, ήταν το “Arandora Star” της Blues Star Line, το οποίο αν και ναυπηγήθηκε το 1927 ως πλοίο γραμμής, μετασκευάστηκε δύο έτη αργότερα, το 1929, σε κρουαζιερόπλοιο, έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει έως 354 επιβάτες πρώτης κατηγορίας. Χαρακτηριστικές επεμβάσεις είναι η τοποθέτηση γηπέδων τένις και εξωτερικής πισίνας στο κατάστρωμα⁴. Το “Arandora Star” προτού διατεθεί στις υπηρεσίες του Βασιλικού Ναυτικού στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, πραγματοποίησε 124 επιτυχημένες κρουαζιέρες στις Δυτικές Ινδίες, στις Κανάριες Νήσους, στη Μεσόγειο Θάλασσα και στα Νορβηγικά Φιόρδ⁵.

Πάραυτα, η συγκεκριμένη αγορά, προ του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν μικρή σε απόλυτα νούμερα και απευθυνόταν αποκλειστικά στα ανώτερα εισοδηματικά κοινωνικά στρώματα. Η μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου σε συνδυασμό με την τουριστική άνθηση πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, λόγω της επιτυχημένης ανάπτυξης και στοχευμένης προώθησης των ταξιδιών στη Καραϊβική⁶.

Το 1980, η αγορά της κρουαζιέρας στη Βόρειο Αμερική, αποτελούνταν από 1,4 εκατομμύρια επιβάτες για να καταλήξει στα 23 εκατομμύρια επιβάτες σε παγκόσμιο

³ [Prinzessin Victoria Luise - The American Marine Engineer January.2C. 1907, Wikipedia.org](#), Ανακτήθηκε 11 Μαΐου 2015

⁴ [SS Arandora Star, Wikipedia.org](#), Ανακτήθηκε 11 Μαΐου 2015

⁵ Stopford, M. (2009) *Maritime Economics*, 3rd edition (London: Routledge), p.503

⁶ Jean-Paul Rodrigue (2013) *Transport Systems*, 3rd. edition (New York: Routledge)

επίπεδο, και με πρόβλεψη της CLIA⁷ για το 2016, να ξεπερνάει τα 24 εκατομμύρια. Σήμερα, το φάσμα των επιβατηγών πλοίων αποτελείται από επιβατηγά πλοία μικρών αποστάσεων μέχρι τεράστιων διαστάσεων κρουαζιερόπλοιων (resort cruise ships)⁸.

Κατά τους Λεκάκου και Πάλλη (2005) η κρουαζιέρα ορίστηκε επαρκώς ως «η κρουαζιέρα είναι ένα μείγμα θαλασσίας 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 μια διανυκτέρευση σε πλοίο χωρητικότητας τουλάχιστον εκατό επιβατών»⁹. Δεν αποκλείεται του ορισμού η περίπτωση του «Fly & Cruise» ή του «Fly – Cruise & Stay» το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει αεροπορική ή άλλη μετάβαση καθώς και διαμονή σε τουριστικό κατάλυμα, αποκλείοντας τον κανόνα του κυκλικού ταξιδιού.

Σύμφωνα με τον M. Stopford, ο κλάδος της κρουαζιέρας, αποτελεί τον πιο περίπλοκο και εξεζητημένο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αν και δεν είναι εμφανές, καθότι πληρούν όλα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών, όπως το γεγονός, ότι το κύριο κεφαλαιουχικό περιουσιακό στοιχείο είναι το πλοίο, είναι επανδρωμένο με ναυτικούς και έχει ως σκοπό την μεταφορά ατόμων από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, όπως κάθε άλλη ναυτιλιακή. Όμως εκτός από το μεταφορικό έργο, τα κρουαζιερόπλοια έχουν και το ξενοδοχειακό τμήμα, το οποίο είναι και το στοιχείο που τα κάνει να ξεχωρίζουν από τα υπόλοιπα πλοία του εμπορικού στόλου. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια έχουν άμεση αλληλεπίδραση με το είδος μεταφοράς, καθώς αποτελείται την πελατειακή τους βάση. Επίσης, οι ανταγωνιστές των κρουαζιερόπλοιων ποικίλουν, εκτός από τα άλλα κρουαζιερόπλοια, έχουν να ανταγωνιστούν πάροχους πακέτων διακοπών, άλλους ταξιδιωτικούς προορισμούς και ξενοδοχειακές μονάδες (resorts).

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι έχει αυξηθεί και η χωρητικότητα των κρουαζιερόπλοιων κατά 8,7% ετησίως από το 1980 έως το 2007. Από το 2007 έως και σήμερα ο ρυθμός αύξησης της χωρητικότητας μειώθηκε, αλλά παρέμεινε σταθερά ανοδικός, όπως το 2015 όπου παρατηρήθηκε αύξηση της τάξεως των 7,3 ποσοστιαίων

⁷ CLIA – Cruise Lines International Association

⁸ Stopford, M. (2009) *Maritime Economics*, 3rd edition (London: Routledge), p.500

⁹ Lekakou, M. and Pallis, A. (2005) “Cruising the Mediterranean Sea: Market structures and EU policy initiatives”. Aegean Working Papers, 2 (1) 45-61.

μονάδων σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το 2015, ο στόλος των κρουαζιερόπλοιων αποτελούταν από 298 πλοία και είχαν την ικανότητα να μεταφέρουν 486.385 επιβάτες. Λόγω της αύξησης των μεγεθών, παρατηρείται και η συγκέντρωση χωρητικότητας σε μικρότερο αριθμό πλοίων. Σχετικά με το κόστος ναυπήγησης, μια θέση σε ένα σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο, κοστίζει περίπου €280.000, με αυτή τη βάση, ένα κρουαζιερόπλοιο τριών χιλιάδων επιβατών θα έχει κόστος ναυπηγήσεις άνω των οκτακοσίων εκατομμυρίων ευρώ.

Υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ της αύξησης της αγοράς κρουαζιέρας με την χωρητικότητα των πλοίων. Η σύγχρονη αντίληψη, σχετική με το ποσοστό αξιοποίησης της χωρητικότητας των πλοίων, ορίζει την πλήρωση των κρουαζιερόπλοιων στο 100%, με χαμηλή σχετικά τιμή εισιτηρίου, έτσι ώστε να επιτυγχάνουν την πλήρη εκμετάλλευση των κρουαζιερόπλοιων.

Ένα γεμάτο κρουαζιερόπλοιο, μεγιστοποιεί τις ταμειακές του εισροές, λόγω της αύξησης της συνολικής κατανάλωσης προϊόντων αλλά και υπηρεσιών των επιβαινόντων καθ' όλη την διάρκεια του κυκλικού ταξιδιού, μέσω της χρήσης των καταστημάτων ενδιαίτησης και διασκέδασης όπως εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες, γυμναστήρια, spa, θέατρα, σινεμά, καταστήματα πώλησης αναμνηστικών και ενδυμασίας αλλά και επιπροσθέτως των υπηρεσιών που παρέχουν στους επιβάτες και εκτός πλοίου όπως για παράδειγμα, την πώληση εκδρομών που πραγματοποιούν στους κατά τόπους προορισμούς σε συνεργασία με τους τοπικούς τουριστικούς πράκτορες.

Η υψηλή ποσόστωση στην πλήρωση των δωματίων ενός κρουαζιερόπλοιου και συγκεκριμένα όταν υπάρχουν καμπίνες με πάνω από 2 άτομα (συνήθως οι καμπίνες έχουν χωρητικότητα έως τέσσερα άτομα) αυξάνοντας το ποσοστό πλήρωσης άνω του 100%, (το ποσοστό πλήρωσης υπολογίζεται με βάση τα δύο άτομα ανά καμπίνα, ALBD) διασφαλίζει τις ταμειακές εισροές της εταιρείας καθότι αποτελούν περίπου το ένα τέταρτο του συνόλου των εσόδων της. Οι εταιρείες κρουαζιέρας που παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, τείνουν στην μείωση των ποσοστών πλήρωσης, παραμένοντας όμως βιώσιμες λόγω της υψηλής, ανά ημέρα χρέωσης ναύλου κατ' άτομο, μετατρέποντας αυτές σε λιγότερο εξαρτημένες στα έσοδα εκτός των ναύλων.

Τα κρουαζιερόπλοια, λόγω της χρήσης τους είναι αναγκαίο να έχουν εκτός των απαραίτητων χώρων ενός πλοίου, ξενοδοχειακό κομμάτι για την φιλοξενία των επιβαινόντων αλλά και να παρέχουν χώρους διασκέδασης για την μεγιστοποίηση της

ψυχαγωγίας τους και την αύξηση των διαθέσιμων δραστηριοτήτων κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Ένα τυπικό κρουαζιερόπλοιο μπορεί να έχει, προς χρήση από το επιβατηγό κοινό, έως και 16 καταστρώματα (κυρίως τα νεότευκτά κρουαζιερόπλοια π.χ. Harmony of the Seas, όπως όλα τα Oasis-Class της RCI). Τα καταστρώματα ταξινομούνται, χωροταξικά, συνήθως σε: ανώτερα, ενδιάμεσα και κατώτερα. Τα ανώτερα καταστρώματα αφιερώνονται κυρίως σε υπαίθριους χώρους που απαρτίζονται από κέντρα άθλησης (sport activities zone), κέντρα ευεξίας και ευζωίας (spa & fitness zone), χώρους εστίασης τύπου buffet και πισίνες (Leisure activities zone). Στα ενδιάμεσα καταστρώματα βρίσκονται οι καμπίνες με μπαλκόνι, που πλέον λόγω της αυξημένης ζήτησης για τις συγκεκριμένου τύπου καμπίνες, έχει αυξηθεί ο αριθμός των διαθέσιμων καμπινών με μπαλκόνι στις εξωτερικές πλευρές του πλοίου. Στα νέας κατασκευής κρουαζιερόπλοια, οι καμπίνες με μπαλκόνι υπάρχουν και στα ανώτερα καταστρώματα. Κάτω από το επίπεδο των καμπινών, 2 καταστρώματα συνήθως αφιερώνονται για την ψυχαγωγία των επιβατών (entertainment zone) με σινεμά, θεατρικές σκηνές, νυκτερινά κέντρα, καζίνο, καταστήματα, εστιατόρια και διάφοροι άλλοι χώροι αναψυχής. Αμέσως από κάτω, βρίσκονται τα καταστρώματα που αποτελούνται από καμπίνες επιβατών χωρίς όμως να συνοδεύονται από μπαλκόνι στην εξωτερική τους πλευρά. Τέλος, τα κατώτατα καταστρώματα είναι αφιερωμένα στην παροχή υπηρεσιών προς τους επιβάτες (ταξιδιωτικά γραφεία, reception, κτλ.), το κεντρικό αίθριο, τους χώρους υποδοχής και αποβίβασης των επιβατών (Stopford M, 2009).

1.2 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας αποτελεί τον τομέα του τουρισμού με την μεγαλύτερη ανάπτυξη σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη τουρισμού. Από το 1980 έχει σταθερή αύξηση του επιβατηγού κοινού, ενδεικτικά, το 2009 17,8 εκατομμύρια επιβάτες προτίμησαν την κρουαζιέρα ενώ το 2015 οι επιβάτες πλησίασαν τα 23 εκατομμύρια. Σύμφωνα με την Cruise Lines International Association (CLIA) η τάση αυτή πρόκειται να παραμείνει σταθερά θετική. Οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων απαριθμούν άνω των εξήντα, αν και το μεγαλύτερο μέρος αυτών, έχουν προβεί σε συνενώσεις με αποτέλεσμα οι βασικές εταιρείες, που να είναι ανταγωνιστικές μεταξύ τους είναι πολύ λιγότερες. Τα έσοδα των εταιρειών αυτών εκτιμάται ότι πλησιάζουν τα 40 δις δολάρια.

Τα κρουαζιερόπλοια δραστηριοποιούνται σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του πλανήτη που βρέχονται από θάλασσα ή διασχίζονται από ποτάμια. Ειδικότερα για το τελευταίο, παρατηρείται μια σχετική αυξητική τάση στη προτίμηση, και στην καθέλκυση νέων πλοίων σχεδιασμένα συγκεκριμένα για να πραγματοποιούν περιηγητικά ταξίδια, κρουαζιέρες σε παραποτάμιες περιοχές.

Με βάση τα στοιχεία που παραθέτει η CLIA στο Cruise Industry Outlook που δημοσίευσε το 2016, η γεωγραφική κατανομή των επιβατών και συγκεκριμένα για τις Available lower berth days ως κατανέμεται ως εξής: το 33,7% τις διαθέσιμης χωρητικότητας δραστηριοποιήθηκε στην ευρύτερη περιοχή της Καραϊβικής και των νοτιοδυτικών ακτών των Η.Π.Α, το 18,7% δραστηριοποιήθηκε στη Μεσόγειο, το 11,7% στην Ευρώπη εκτός των χωρών που περιλαμβάνονται στην νότιο Ευρώπη και είναι στη Μεσόγειο. Το 9,2% της διαθέσιμης χωρητικότητας πραγματοποιεί κρουαζιέρες στην Ασία, το 6,1% στην Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία και την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Ειρηνικού. Στην Αλάσκα και την Νότιο Αμερική αφιερώνεται το 4,1% και το 2,7% της χωρητικότητας του στόλου των κρουαζιερόπλοιων αντίστοιχα. Το υπολειπόμενο ποσοστό που είναι 13,8% κατανέμεται στις υπόλοιπες περιοχές του πλανήτη, αλλά έχουν μεγάλη διασπορά και δεν είναι δυνατόν να συγκεντρωθούν και να αναλυθούν.

1.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Αναλύοντας την αγορά της κρουαζιέρας, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι έχει αποτελεί ξεκάθαρα ένα ολιγοπωλιακό σύστημα καθώς το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς το κατέχουν οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας, που αποτελούνται από την Royal Caribbean International, η Carnival Cruise Line και την Norwegian Cruise Line. Ενδεικτικά, αυτές οι τρεις μεγαλύτερες μητρικές εταιρίες με τα επιμέρους brands τους κατέχουν το 76,7% της αγοράς όσον αφορά για τα έσοδα, για το 2015, των \$39,6 δις, που αποτελούν \$32,3 δις και το 81,6% του συνόλου των επιβατών που ήταν σχεδόν, 23 εκατομμύρια επιβάτες.

Στον μεταξύ τους ανταγωνισμό, η Carnival Corporation & PLC με έδρα το Miami των Η.Π.Α, η μεγαλύτερη εκ των τριών κατέχει το 55% του μεριδίου των εσόδων και το 59% των επιβατών του συνόλου που κατέχουν οι τρεις αυτοί οι όμιλοι. Ιδρύθηκε το 1972 ως Carnival Cruise Line, όμως την τωρινή της μορφή την πήρε το 2003 όταν η Carnival Corporation εξαγόρασε την βρετανική, P&O Princess Cruises. Στην ιδιοκτησία της έχει

εννέα brands, έξι εκ των οποίων είναι τα σημαντικότερα, 106 κρουαζιερόπλοια και χωρητικότητα επιβατών (lower berths) 235.653. Η χρηματιστηριακή αξία της μητρική είναι η δεύτερη μεγαλύτερη στον κλάδο της ναυτιλίας μετά την A.P.Møller - Maersk.

Η Royal Caribbean International, η οποία ιδρύθηκε το 1997, ύστερα από την συγχώνευση της Royal Caribbean Cruise Lines και της, ελληνικών συμφερόντων, Celebrity Cruises, αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερόπλοιων, καθώς κατέχει το 28,3% του συνόλου του επιβατηγού κοινού και το 28,9% των εσόδων. Η μεγαλύτερη φίρμα του ομίλου, η Royal Caribbean, μεταφέρει το 16,7% των επιβατών και απολαμβάνει το 14,2% των συνολικών εσόδων της αγοράς της κρουαζιέρας. Ο στόλος της RCI αποτελείται από 42 πλοία, με συνολική μεταφορική ικανότητα, τα 104.898 άτομα, μόνο η Royal Caribbean έχει κάτω από την επωνυμία της 23 πλοία, και ακολουθητέ από τη Celebrity Cruises που έχει 11 πλοία.

Ο τρίτος μεγαλύτερος όμιλος, η Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. η οποία αποτελείται από την Norwegian Cruise Line, την Oceania Cruises και την Regent Seven Seas Cruises, που στην ιδιοκτησία τους έχουν 23 πλοία και χωρητικότητα περίπου 45.800 κλίνες. Το 2015, η NCL κατείχε το 10,4% του επιβατηγού κοινού και το 12,4% των συνολικών εσόδων της συγκεκριμένης αγοράς. Σε σχέση με τους υπόλοιπους δύο ανταγωνιστικούς ομίλους, η NCL κατείχε το 12,8% και το 16,1% αντίστοιχα.

Οι μεμονωμένες εταιρείες που μπορούμε να αναφέρουμε είναι η MSC Cruises, που κατέχει το 5,2% των επιβατών και το 4,2% των συνολικών εσόδων. Η MSC Cruises αν και ανήκει σε όμιλο, εντούτοις, ο όμιλος αυτός δεν δραστηριοποιείται με άλλα brands στην κρουαζιέρα, αλλά δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο, με την MSC που αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η MSC το 1989, για να διαφοροποιηθεί, αγόρασε την ιταλική Lauro Lines και το 1995 την μετονόμασε σε MSC Cruises.

Μια άλλη εταιρεία που ανήκει επίσης σε όμιλο, αλλά ο όμιλος δεν σχετίζεται με την κρουαζιέρα, είναι η Disney Cruise Line, που ανήκει στον γνωστό όμιλο μέσωσ ενημέρωσης και ψυχαγωγίας, The Walt Disney Company, και ανήκει στη θυγατρική Walt Disney Parks and Resorts που έχει ως σκοπό την εκμετάλλευση θεματικών πάρκων, ξενοδοχείων και κρουαζιερόπλοιων. Η Disney Cruise Line, είναι μια εταιρεία που ιδρύθηκε το 1995, με το πρώτο της πλοίο να δραστηριοποιείται το 1998, με σκοπό να προσελκύσει οικογένειες με νεαρής ηλικίας παιδιά, καθότι τα κρουαζιερόπλοια της

ακολουθούν το ύφος των θεματικών πάρκων της μητρικής, επηρεασμένα από τις ταινίες, τα κινούμενα σχέδια και τους χαρακτήρες τους. Αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί ότι η εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της νησί στις Bahamas της Καραϊβικής, που λειτουργεί ως ιδιωτικό λιμάνι, προορισμός για τα πλοία της εταιρείας. Το νησί με την ονομασία Gorda Cay, μετονομάστηκε σε Disney's Castaway Cay από την Disney.

Στον κλάδο της κρουαζιέρας, έχουμε και περιπτώσεις ομίλων που εκτός από την οριζόντια ολοκλήρωση όπως οι παραπάνω όμιλοι, προσπαθούν να πετύχουν και κάθετη ολοκλήρωση. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι ο όμιλος παροχής τουριστικών υπηρεσιών (Tour Operator) TUI GROUP, που το 2009 προχώρησε στην ίδρυση εταιρείας που πραγματοποιεί κρουαζιέρες σε σύμπραξη με την Royal Caribbean International, με την ονομασία TUI Cruises. Η TUI Cruises, αποτελεί το 1,3% της αγοράς κρουαζιέρας, και έχει ως έσοδα το 1,8% του συνόλου.

Οι συγκεντρώσεις που παρουσιάζονται στον κλάδο της κρουαζιέρας, δεν εμφανίζονται πουθενά αλλού στον χώρο της ναυτιλίας, και γίνεται εμφανές ότι οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνουν είναι αρκετά πιο ισχυρές από άλλους τομείς της ναυτιλίας και ωθούν σε αυτή τη διαμόρφωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η κρουαζιέρα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και ο τομέας της ναυτιλίας στην οποία αυτή emπίπτει, είναι ένας τομέας εμπορικής δραστηριότητας, ο οποίος υπόκειται σε ένα τεράστιο πλέγμα διεθνών, περιφερειακών και εθνικών κανονισμών, διότι η ναυτιλία έχει από τη φύση της διεθνή χαρακτήρα. Οι κανονισμοί αυτοί έχουν ως κύριο σκοπό την ρύθμιση σε παγκόσμιο επίπεδο σημαντικών θεμάτων που απασχολούν τα ενδιαφερόμενα μέρη της αγοράς αυτής, όπως το περιβάλλον, τις εργασιακές συνθήκες και την ασφάλεια.

Επειδή το πλοίο διασχίζει θαλάσσιες ζώνες διαφορετικών χωρών και βρίσκεται μακριά από το κράτος του οποίου φέρει τη σημαία, είναι αδήριτη ανάγκη να υπάρχουν διεθνή κανονισμοί με ενιαία εφαρμογή σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ - IMO

Για να επιτευχθεί ο στόχος της διεθνούς ρύθμισης της ναυτιλίας ιδρύθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO) εν έτη 1948 ως εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Στο διεθνές παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί ένα πεδίο επιχειρηματικής δραστηριότητας το οποίο υπόκειται σε πολλές ρυθμίσεις εξαιτίας κυρίως του πολύπλοκου συστήματος των διεθνών συμβάσεων και δικαιοδοσιών που αφορούν την λειτουργία της αγοράς. Εντούτοις οι περιορισμοί αυτοί, όσο κι αν είναι πολυσχιδείς, έχουν μια δικαία βάση καθώς στην πλειοψηφία τους ρυθμίζουν θέματα υψηλού ρίσκου και ενδιαφέροντος, όπως είναι η ασφάλεια, η μόλυνση, και η εργατική νομοθεσία και οι πρακτικές που εφαρμόζονται. Στο πλαίσιο αυτό, δύο είναι τα ζητήματα που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και ρυθμίζουν σε μεγάλο βαθμό την αγορά: αφενός η σημαία προτίμησης, αφετέρου ο ιδιωτικός χαρακτήρας των ρυθμίσεων της βιομηχανίας, στην παγκόσμια αγορά (Wood, id).

Έκτοτε πρωταγωνιστεί στη διαμόρφωση Διεθνών Συμβάσεων, Κωδίκων και Συστάσεων που θα υιοθετούνται από όλα τα κράτη με απώτερο σκοπό τη σύμπλευση των εθνικών κυβερνήσεων σε τεχνικά ναυτιλιακά θέματα, ώστε να διαμορφωθούν πρότυπα ναυτιλίας, να περιοριστεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και να υπάρξει ελεύθερη διακίνηση

ναυτιλιακών υπηρεσιών. Είναι υπεύθυνος για τη θέσπιση κανόνων, όσον αφορά τη βελτίωση και τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Όπως επίσης και για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας (ναυσιπλοΐα) και για την αποφυγή της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπλέον, είναι αρμόδιος και για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης.

Σύμφωνα με το άρθρο 45 της σύμβασης και το άρθρο 57 του Χάρτη των Ενωμένων Εθνών ο IMO αποτελεί την ειδικευμένη υπηρεσία στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε. για ναυτιλιακά θέματα. Οι αντιπρόσωποι του Ο.Η.Ε. μπορούν να συμμετέχουν στις διασκέψεις των οργάνων του IMO, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και ως αντιστάθμισμα ορισμένοι εμπειρογνώμονες του οργανισμού προσκαλούνται στις συνόδους της γενικής συνέλευσης (General Assembly), του οικονομικού και κοινωνικού συμβουλίου (ECOSOC) και του συμβουλίου κηδεμονιών (Trusteeship Council) του Ο.Η.Ε. με συμβουλευτική αρμοδιότητα (Θεοτοκάς, 2001).

Από το 1948 έως σήμερα ο IMO, με έδρα του το Λονδίνο, μετουσιώθηκε σε έναν οργανισμό που απαριθμεί πλέον 168 κράτη μέλη και τρία συνεργαζόμενα μέλη. Επιπλέον στον IMO μετέχουν συμβουλευτικά και μη κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι βοηθούν το έργο του οργανισμού.

Ο IMO ως νεοσυσταθείς οργανισμός απασχολούταν κυρίως με τη διεθνή συνεργασία σε θέματα καθαρά τεχνικού χαρακτήρα, ιδίως σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, δηλαδή με θέματα δημοσίου ναυτικού δικαίου.

Όμως εξ αφορμής του ατυχήματος του «Torrey Canyon» που έγινε το 1967 η διεθνής κοινότητα ανέθεσε στον IMO (τότε IMCO) όλα τα θέματα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου τα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση. Έκτοτε προετοιμάζει διεθνείς συμβάσεις σε θέματα και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, κώδικες και συστάσεις με στόχο την υιοθέτηση τους από όλα τα κράτη.

Τέτοιες διεθνείς συμβάσεις είναι η Δ.Σ των Βρυξελλών του 1969 για την αστική ευθύνη συνεπεία των ζημιών από ρύπανση από πετρέλαιο, η συμπληρωματική αυτής Δ.Σ των Βρυξελλών του 1971 που αφορά την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση

ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή, η Δ.Σ των Βρυξελλών του 1973 για την αστική ευθύνη στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών όπλων, η Δ.Σ του Λονδίνου του 1976 για την ευθύνη για ναυτικές απαιτήσεις, η Δ.Σ του Αμβούργου του 1978, γνωστότερη ως κανόνες του Αμβούργου για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων

Ο IMO δραστηριοποιείται στην θέσπιση μέτρων για την ασφάλεια στη διεθνή ναυτιλία, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων, στα φορτία στην τεχνολογία στη διευκόλυνση των μεταφορών, στον ανθρώπινο παράγοντα στην ναυτιλία και με θέματα νομικής φύσης. Επίσης έχει αρμοδιότητα για απόδοση ευθυνών και για αποζημιώσεις σε ναυτιλιακά ατυχήματα. Απαριθμώντας πλέον 68 χρόνια λειτουργίας (συστάθηκε στη Γενεύη το 1948) έχει θεσπίσει πάνω από 50 διεθνείς συνθήκες και συμφωνίες και άπειρα πρωτόκολλα.

2.1.1 ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ IMO

- **Η Γενική Συνέλευση** που συγκαλείτε κάθε δύο χρόνια στο Λονδίνο και αποτελεί το ανώτατο διοικητικό όργανο του IMO. Την γενική συνέλευση την απαρτίζουν κυβερνητικοί αντιπρόσωποι των κρατών - μελών του IMO και οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές αλλά ενσωματώνονται συνήθως στην εσωτερική νομοθεσία των κρατών μελών του και σε μεταγενέστερο στάδιο στις διεθνείς συμβάσεις. Βασικές αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης είναι η εκλογή των μελών του συμβουλίου του δεύτερου κατά σειρά δικαιοδοτικού οργάνου του IMO και ο διορισμός του Γενικού Γραμματέα του IMO.
- **Το Συμβούλιο** που αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη μέλη που χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες εκ των οποίων η πρώτη κατηγορία αποτελείται από 10 κράτη μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου η δεύτερη κατηγορία από 10 κράτη μέλη με το μεγαλύτερο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να εισχωρήσουν στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές. Η Ελλάδα σημειωτέων εκλέγεται επί σειρά δεκαετιών σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου στην πρώτη κατηγορία. Το συμβούλιο έχει ανεξαρτησία έναντι της συνέλευσης, συνέρχεται δύο φορές το χρόνο και είναι υπεύθυνο να υποβάλλει σχόλια στις εκθέσεις των

επιτροπών του IMO που παρατίθενται κατωτέρω, πριν οι εκθέσεις αυτές να παρουσιαστούν ενώπιον της Συνέλευσης. (Βλάχος, 2007) Άλλα όργανα του IMO είναι:

- Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας που παρέχει τεχνική βοήθεια από τον IMO προς τις αναπτυσσόμενες χώρες στο ναυτιλιακό τομέα.
- Η Νομική επιτροπή που αποτελείται από όλες τις χώρες που είναι μέλη του IMO και ασχολείται με νομικής φύσεως θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού
- Η Επιτροπή Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης που αποτελείται από όλα τα κράτη μέλη του IMO και στόχο έχει τη διευκόλυνση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τη λύση των προβλημάτων που πηγάζουν από αυτή
- Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας που είναι το ανώτατο τεχνικό όργανο του IMO και αποτελείται από όλες τις χώρες που είναι μέλη του IMO και απασχολείται με τα θέματα που αφορούν την πρόληψη τον έλεγχο την αποτροπή και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία
- Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος που απαρτίζεται επίσης εξίσου από όλα τα κράτη μέλη του IMO με στόχο την πρόληψη και την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης των πλοίων.
- Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας που ασχολείται με την τεχνική βοήθεια των αναπτυγμένων κρατών στις αναπτυσσόμενες βιομηχανίες τους.
- Η Επιτροπή Διευκολύνσεων που είναι επικουρικό όργανο που ιδρύθηκε από το συμβούλιο για τη διευκόλυνση διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων και
- Η Γραμματεία που αριθμεί 300 περίπου μέλη επιστημόνων και διοικητικών υπαλλήλων με επικεφαλής τον Γ. Γραμματέα και έχει ως έργο την προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων. (Παπαγιαννούλης, 2002)

Στον IMO σημειωτέον ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση συμμετέχει ως παρατηρητής και συμμετέχει στις συναντήσεις του IMO βάσει της συμφωνίας Αμοιβαίας Συνεργασίας

μεταξύ της Επιτροπής και του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, η οποία υπεγράφη το 1974. Όλα τα 28 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μέλη του ΙΜΟ¹⁰. Η ΕΕ με την ιδιότητα του παρατηρητή εντός του ΙΜΟ δεν μπορεί να ομιλεί εκ μέρους των 28 κρατών μελών και να συνεισφέρει αποτελεσματικά στη διαμόρφωση κοινής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα ούτε ασφαλώς και να συμμετέχει στην διαπραγμάτευση των διεθνών συμβάσεων. Συνεπώς εφόσον η ΕΕ δεν έχει ρόλο διαπραγματευτικό εντός του ΙΜΟ για λογαριασμό των κρατών μελών της περιορίζεται μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ρόλο συντονιστή των θέσεων των κρατών μελών της παρεμβαίνοντας έμμεσα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων του ΙΜΟ. (Σαμιώτης & Γρεκός, 2014)

2.1.2 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Οι σημαντικότερες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη μέλη στα πλαίσια του ΙΜΟ είναι: α) η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, SOLAS (Safety Of Life At Sea), β) η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL, Maritime Pollution, και γ) η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978, όπως αναθεωρήθηκε το 1995 (STCW95).

2.1.2.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)

Η Τροποποιημένη Διεθνής Σύμβαση 1974 “Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS’ 74) κυρώθηκε στην Ελλάδα με το υπ’ αριθ. 56/2004 Προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 47/2004). Αποτελεί την κύρια σύμβαση του ΙΜΟ. Η πρώτη της έκδοση ξεκίνησε μετά το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Τιτανικός. Οι μεταγενέστερες εκδόσεις της σύμβασης αντανάκλυσαν τις τροποποιήσεις που υιοθετούνταν με την πάροδο των ετών, με πιο σημαντική την έκδοση του 1974, η οποία περιέλαβε τη διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής.

Η SOLAS αποτελεί μια από τις παλαιότερες διεθνείς συμβάσεις. Η πρώτη προσπάθεια του ΙΜΟ για την κατάρτιση της συντελέστηκε το 1960 με συνεχείς

¹⁰ ΙΜΟ, www.imo.org/About/Pages/FAQs.aspx.

τροποποιήσεις ως το 1973 και περιέχει τότε κανονισμούς για την υποδιαίρεση των πλοίων, την στεγανοποίηση τους, τις ηλεκτρολογικές τους εγκαταστάσεις, την πρόληψη πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα, τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και τα πυρινοκίνητα πλοία.

Αντικαταστάθηκε εξ ολοκλήρου το έτος 1974, οπότε και υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα, την 1^η Νοεμβρίου του 1974 από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), και τέθηκε σε ισχύ την 25^η Μαΐου του 1980.

Από τότε έχει τροποποιηθεί με Πρωτόκολλα δύο φορές:

1) από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 17 Φεβρουαρίου 1978 από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια των Δεξαμενόπλοιων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Πρωτόκολλο SOLAS 1978), το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1 Μαΐου 1981 και

2) από το Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε την 11 Νοεμβρίου 1988 από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη σχετικά με τη δημιουργία Ομογενοποιημένου Συστήματος Επιθεώρησης και Πιστοποίησης (Πρωτόκολλο SOLAS 1988), το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 3 Φεβρουαρίου 2000 και αντικατέστησε και ακύρωσε το Πρωτόκολλο του 1978, μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών στο Πρωτόκολλο του 1988.

Επιπλέον, η Σύμβαση SOLAS 1974 τροποποιήθηκε μέσω αποφάσεων οι οποίες υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του IMO.

Η SOLAS (1974) είναι αδιαμφισβήτητα η σημαντικότερη διεθνής σύμβαση στον τομέα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Η σύμβαση καθορίζει α) τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι διάφοροι τύποι των πλοίων, σε ότι αφορά την κατασκευή τους, την πυροπροστασία τους, τον εξοπλισμό τους και τον τρόπο λειτουργίας τους, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πλου τους και β) την έκδοση πιστοποιητικών ώστε κάθε πλοίο να πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

Πραγματεύεται την πρόβλεψη και τον εντοπισμό πυρκαγιών και άρα την πυροπροστασία των πλοίων, την κατανομή, τη σταθερότητα και την ισοκατανομή των φορτίων, θέματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας. Εγγύαται την αξιοπλοΐα των σκαφών και αλληλοσυμπληρώνεται με τη MARPOL στα θέματα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και

στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο αλλά και στο παράκτιο κράτος που έγκειται το πλοίο.

Τα άρθρα της συνθήκης υποδιαιρούνται σε 12 κεφάλαια που παρατίθενται κατωτέρω:

1. Γενικές διατάξεις.
2. Κατασκευή υποδιαίρεση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς.
3. Ρυθμίσεις και μέσα διάσωσης.
4. Ραδιοεπικοινωνίες.
5. Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
6. Μεταφορά φορτίων.
7. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
8. Πυρηνικά σκάφη.
9. Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών.
10. Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη .
11. Ειδικά μέτρα ενίσχυσης ναυτιλιακής ασφάλειας-Ειδικά μέτρα ενίσχυσης ναυτιλιακής ασφάλισης.
12. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τις μεταφορές χύδην φορτίων.

Η SOLAS έχει πεδίο εφαρμογής σε πλοία που κάνουν διεθνή ταξίδια από λιμάνι κράτους μέλους προς λιμάνι κράτους μέλους που δεν την έχει υπογράψει ή το αντίστροφο και δεν τυγχάνει εφαρμογής σε πολεμικά πλοία, πλοία που μεταφέρουν στρατό και σε αλιευτικά πλοία.

2.1.2.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ (MARPOL)

Το ίδιο όμως σημαντική άλλα σε διαφορετικό τομέα είναι η διεθνής σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL 73/78). Στην αρχική της μορφή υιοθετήθηκε στις 2-11-1973 και κάλυπτε τη μόλυνση από πετρέλαιο, λύματα απορρίμματα, χημικές ουσίες και επιβλαβείς ουσίες, λύματα και απορρίμματα. Το πρωτόκολλο του 78 προέκυψε εξ αφορμής ατυχημάτων από πετρελαιοφόρα πλοία εν έτη

1976-1977. Δεδομένου ότι η MARPOL του 1973 δεν είχε τεθεί σε ισχύ απορρίφθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 και τέθηκε σε ισχύ στις 2-10-1983. Η σύμβαση αυτή όπως τροποποιήθηκε και επεκτάθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 και τα έξι Παραρτήματα της καλύπτει κάθε πτυχή της ρύπανσης, σε συνάρτηση με την καθημερινή λειτουργία του πλοίου και σε συνάρτηση με τα ατυχήματα που προκαλούνται σε αυτό θεσπίζοντας κανόνες στα προαναφερθέντα παραρτήματα της,

1. για την αποφυγή ρύπανσης από πετρελαιοειδή,
2. για τον έλεγχο ρύπανσης από χύμα επιβλαβείς ουσίες,
3. για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης από πλοία σε συσκευασμένη μορφή,
4. για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από λύματα πλοίων,
5. για την αποφυγή ρύπανσης από τα απορρίμματα πλοίων και
6. για την πρόληψη ρύπανσης του αέρος από τα πλοία που μεταφέρονται δια θαλάσσης, ενώ αναφέρεται και στα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων, με σκοπό να προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον.

Αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης από το πετρέλαιο και άλλες ουσίες και στην πρόληψη ατυχημάτων απόρριψης πετρελαίου και άλλων ουσιών υποχρεώνοντας όλα τα πλοία να διαθέτουν βιβλίο πετρελαίου και να υπόκεινται σε ελέγχους, τα δεξαμενόπλοια να διαθέτουν χωριστές δεξαμενές έρματος, και χωριστές δεξαμενές καταλοίπων καθώς και εναλλακτικά συστήματα πλύσης των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, ο εφοδιασμός τους να γίνεται με oil-water separator και να είναι προμηθευμένα με συσκευές παρακολούθησης και ελέγχου του πετρελαίου που προορίζεται για απόρριψη. Οι κυριότεροι όροι της MARPOL είναι το «Πλοίο», που αναφέρεται σε σκάφος κάθε τύπου που υπάρχει στη θάλασσα επιπλέον, καταδυόμενο, υδροπτέρυγο ή πλωτή εξέδρα, το «Πετρέλαιο», που περιλαμβάνει κάθε μορφή του αργό καύσιμο, κατάλοιπο και όλα τα παράγωγα του «Ελαιώδες Μίγμα», που περιλαμβάνει πετρέλαιο σε οποιοδήποτε ποσοστό, «Πετρελαιοφόρο», που είναι το πλοίο που κατ' αποκλειστικότητα μεταφέρει πετρέλαιο «Δεξαμενόπλοιο Χημικών», πλοίο που μεταφέρει υγρές επιβλαβείς ουσίες, «πλοίο

Συνδυασμένων Φορτίων», πλοίο κατασκευασμένο είτε για πετρέλαιο είτε για ξηρό φορτίο «Ειδική Περιοχή» (Special areas), που σημαίνει περιοχή υδάτινη όπου απαιτείται αυξημένη προστασία. «Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές» (Particularly Sensitive Sea Areas), είναι θαλάσσιες περιοχές που χρειάζεται ειδική προστασία μέσω της δράσης του IMO, πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.

2.1.2.3 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ (STCW)

Ήσσονος όμως σημασίας είναι και η διεθνής σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW). Υιοθετήθηκε στις 7/7/1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984, λόγω αντιδράσεων πλοιοκτητών και συνδικάτων των ναυτικών. Σκοπός της σύμβασης ήταν και είναι η καθιέρωση υποχρεωτικών όρων για χορήγηση πιστοποιητικών σε πλοιάρχους, αξιωματικούς και πληρώματα. Το 1995 τροποποιήθηκε ριζικά, έτσι ώστε να θεωρείται νέα σύμβαση αφού θεσπίστηκε από τον IMO εξαιτίας της ανεπάρκειας της (STCW/78) να αποδείξει ότι είναι το κατάλληλο νομικό εργαλείο για να προβλεφθεί το ανθρώπινο λάθος, που αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία πλήθους ναυαγίων. Μέχρι τότε οι Διεθνείς Συμβάσεις που προϋπήρχαν, δηλαδή η SOLAS και η MARPOL ενώ πραγματεύονταν τα θέματα που άπτονταν των κανόνων της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος αντίστοιχα, δεν περιείχαν κανονισμούς για τον τρόπο συμβολής του ανθρώπινου λάθους στα ναυτικά ατυχήματα. Δεδομένου ότι οι ναυτικοί πρέπει συχνά να εργάζονται κάτω από απαράδεκτες συνθήκες, σε βάρος της ευημερίας, της υγείας και της ασφάλειάς τους, και της ασφάλειας των πλοίων στα οποία εργάζονται, η σημαντικότερη αιτία ναυτικών ατυχημάτων που είναι το ανθρώπινο λάθος διογκώνεται.

Με την STCW/95 όμως εδραιώνονται πλέον αυστηρότερα κριτήρια για την κατάρτιση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων, ούτως ώστε, οι ναυτικοί που ναυτολογούνται να έχουν αρτιότητα ώστε να εκπληρώνουν τα καθήκοντα τους με τον πλέον αποτελεσματικό και ασφαλή τρόπο. Οι τροποποιήσεις της STCW/95 έγιναν αποδεκτές στη χώρα μας με το Π.Δ 132/97, πηγή ΦΕΚ 116Α και σκοπός της τροποποίησης ήταν η καθιέρωση ενιαίας εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών, με γνώμονα την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων που οφείλεται στο ανθρώπινο δυναμικό του πλοίου. Πλέον μέσω της ενδεδειγμένης εκπαίδευσης του πληρώματος του κάθε πλοίου,

τις συνθήκες εργασίας του, τις ώρες αναπαύσεως του, και τη διαβίωση του στις κατάλληλες συνθήκες ελαχιστοποιούνται τα ανθρώπινα λάθη και εκλείπει τοιουτοτρόπως η μεγαλύτερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων των πλοίων.

Συνεπώς η χώρα μας που είναι από τις πρώτες χώρες που προσχώρησε στον ΙΜΟ έχει υπογράψει όλες τις ανωτέρω προαναφερθέντες βασικές συνθήκες του μεταφέροντας τις στην εθνική της νομοθεσία ώστε μέσω του ΙΜΟ να ρυθμίζονται ενιαία τα ναυτιλιακά θέματα.

2.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ - ILO

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) αποτελεί μια ειδική οργάνωση του ΟΗΕ που στόχο έχει την προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων. Καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εργασίας με τη μορφή συμβάσεων και συστάσεων οι οποίες ορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας (www.unpirc.org).

Ιστορική αναδρομή

Ένα χρόνο μετά τη λήξη του πρώτου παγκόσμιου πολέμου η συνθήκη της ειρήνης, που υπογράφηκε στις Βερσαλλίες στις 23 Ιουνίου 1919, δημιούργησε την Κοινωνία των Εθνών με κύριο έργο τη διατήρηση της ειρήνης, με προαπαιτούμενο την κοινωνική δικαιοσύνη. Με βάση αυτή την αρχή δημιουργήθηκε ταυτοχρόνως και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (Δ.Ο.Ε) - ILO, ιδίotypος, μόνιμος, διακρατικός φορέας για την άσκηση της διεθνούς κοινωνικής πολιτικής, που στοχεύει να ανυψώνει το βιοτικό επίπεδο όλων των εργαζομένων διεθνώς. (Βαρουξάκης, 1980)

Ο ILO συνεργάζεται με τον ΙΜΟ σε θέματα εκπαίδευσης, και έκδοσης πιστοποιητικών πληρωμάτων.

Απαρτίζεται από 150 κράτη όλων των ηπείρων και περιλαμβάνει όλη την παγκόσμια κοινότητα. Το κύρος της τοιουτοτρόπως καθίσταται αδιαμφισβήτητο αλλά και το έργο της εξαιρετικά δύσκολο καθώς πρέπει να εξομαλύνει τις διαφορές που προκύπτουν από τα τόσα διαφορετικά οικονομικά πολιτικώς, κοινωνικώς, πολιτισμικώς κράτη - μέλη που τη συνθέτουν. Τα όργανα της είναι η γενική συνέλευση, το διοικητικό

συμβούλιο και το διεθνές Γραφείο Εργασίας. Η χώρα μας είναι από τα ιδρυτικά μέλη της ΔΟΕ, συμμετέχοντας και στο διοικητικό της συμβούλιο το 1944 στη συνδιάσκεψη της Φιλαδέλφειας. Η ΔΟΕ πραγματεύεται μέτρα που αφορούν την εργασία ήτοι τους γενικούς όρους εργασίας, τη διάρκεια αυτής, την εβδομαδιαία ανάπαυση, τις ετήσιες άδειες μετ' αποδοχών, τη νυχτερινή εργασία, τα ανθυγιεινά περιβάλλοντα εργασίας, την επαγγελματική υγιεινή, τις κοινωνικές ασφάλισεις και φυσικά το δύσκολο κλάδο της ναυτικής εργασίας.

Σε ότι αφορά τον τομέα της ναυτιλίας η ΔΟΕ (ILO) έχει καθιερώσει ένα μεγάλο αριθμό συμβάσεων και συστάσεων που αποτελούν τον Διεθνή Κώδικα Ναυτικών.

Η Σύμβαση ναυτικής εργασίας, ILO MLC 2006 έχει επικυρωθεί από πολλά κράτη της κόσμου μεταξύ αυτών και της Ελλάδας. Αποτελεί τον παγκόσμιο καταστατικό χάρτη των ναυτικών. Με αυτόν οι αρχές δεσμεύονται ώστε να εξασφαλίζουν αξιοπρεπή εργασία και διαβίωση κατά την εργασία στο πλοίο. Διασφαλίζει επίσης ότι τα δικαιώματα αυτά θα είναι παντού τα ίδια και θα τηρούνται με τρόπο ομοιόμορφο. Η σύμβαση αποτελείται από 16 άρθρα τα οποία περιέχουν γενικές διατάξεις οι οποίες καθορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία, τους όρους απασχόλησης, την διαμονή, τις εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και εστίασης και την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση.

2.2.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC)

Η MLC (Maritime Labor Convention) αποτελεί μια διεθνή σύμβαση εργασίας, η οποία επικυρώθηκε από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη Εργασίας της ΔΟΕ τον Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη της Ελβετίας. Αναφέρεται στα δικαιώματα των ναυτικών για αξιοπρεπείς εργασιακούς όρους και ωθεί τη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 έχει σχεδιαστεί για να γίνει πανδέκτης παγκοσμίως συμπληρώνοντας τις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που επεξηγήθηκαν ανωτέρω, ήτοι της (SOLAS) της (MARPOL) και της (STCW) και ουσιαστικά ενώνει το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο.

Η MLC Στοχεύει στην προάσπιση παγκοσμίως όλων των ανθρώπων που εργάζονται στη θάλασσα και περικλείει όλους τους εργαζόμενους σε όλες τις ειδικότητες

ενός πλοίου συμπεριλαμβάνει όλα τα πρόσωπα που εργάζονται πάνω σε ένα πλοίο και ασφαλώς όχι μόνο το πλήρωμα που εργάζεται στην πλοήγηση αλλά και τους θαλαμηπόλους, τους μάγειρες, κλπ.

Αποτελείται από 16 άρθρα και τον κώδικα και ο κώδικας με τη σειρά του αποτελείται από 5 κεφάλαια. *1^ο Κεφάλαιο*: Ελάχιστες απαιτήσεις των ναυτικών για να εργαστούν σε πλοίο, *2ο Κεφάλαιο*: Όροι απασχόλησης, *3ο Κεφάλαιο*: Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και εστίασης, *4ο Κεφάλαιο*: Προστασία της υγείας, *5ο Κεφάλαιο*: Συμμόρφωση και επιβολή.

Κυρώθηκε στη χώρα μας με το νόμο 4078/2012 (ΦΕΚ Α 179/2012) , στα άρθρα του οποίου καθορίζονται το πεδίο εφαρμογής τα θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές, τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών, οι υποχρεώσεις εφαρμογής και επιβολής, οι κανονισμοί, οι διαβουλεύσεις με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, οι κανονισμοί και κώδικας, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών στο πλοίο το ελάχιστο όριο ηλικίας ναυτολόγησης του ανθρώπινου δυναμικού της, το ιατρικό πιστοποιητικό, η εκπαίδευση και τα προσόντα, η ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας, οι συνθήκες εργασίας οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών, οι μισθοί, οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών, το δικαίωμα άδειας, η παλιννόστηση ναυτικών η αποζημίωση του ναυτικού σε περίπτωση απώλειας και βύθισης του πλοίου η ενδιαίτηση και οι εγκαταστάσεις αναψυχής, η διατροφή και η τροφοδοσία, η ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά, η ευθύνη των πλοιοκτητών, η προστασία της υγείας και της ασφάλειας και η πρόληψη των ατυχημάτων η πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας και η κοινωνική ασφάλεια (www.elinyae.gr).

Η MLC όπως αποτυπώνεται στο Ν. 4078/2012 στοχεύει στη δημιουργία παγκόσμιας προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών, στην παροχή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης τους στο πλοίο, στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των χωρών και των πλοιοκτητών και στην πάταξη του αθέμιτου ανταγωνισμού

Η MLC, είναι ένα διεθνές νομικό κείμενο και εξαρτάται η εφαρμογή από την ενσωμάτωση της στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών. Στοχεύει σε διεθνή επικύρωση της ώστε να προστατεύει ακόμα και τους ναυτικούς που παρέχουν εργασία εν πλω σε χώρες

που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση και καθιστά σαφές ότι όλοι οι άνθρωποι που εργάζονται στα πλοία, ακόμη, ακόμη και το προσωπικό που δεν ασχολείται άμεσα με την πλοήγηση του πλοίου, μπορούν να θεωρηθούν ναυτικοί και να προστατευθούν αποτελεσματικά στα εργασιακά τους δικαιώματα (Βλάχος & Αλεξόπουλος, 1996).

2.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Οι ευρωπαϊκές οδηγίες επικεντρώνονται στην ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών και στην απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών στη θέσπιση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού έναντι των τρίτων χωρών, αφού πρωτίστως τηρούνται τα επίπεδα της ασφάλειας των πλοίων η προστασία του περιβάλλοντος από όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες και οι βέλτιστες συνθήκες εργασίας.

Στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω ενός πλέγματος οδηγιών που αναλύονται κατωτέρω είναι ειδικότερα να αυξηθεί η ναυτιλιακή απασχόληση, με βασικό άξονα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές και η κρουαζιέρα ειδικότερα αποτελούν σημαντικότερους τομείς της οικονομικής της ανάπτυξης. Έτσι θεσμοθετήθηκαν:

- Η οδηγία 4055/86 που αναφέρεται στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ανάμεσα σε κράτη μέλη της Ε.Ε και τρίτες χώρες επιτρέποντας την παγκόσμια μεταφορά φορτίων.
- Η οδηγία 2002/59 που προβλέπει σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων για την πρόληψη ατυχημάτων
- Η οδηγία 2005/05 που αναφέρεται σε προδιαγραφές ασφαλείας των λιμένων των κρατών μελών.
- Η οδηγία 2005/35 που προβλέπει ποινές στους δράστες περιβαλλοντικών καταστροφών, είτε εξ ατυχημάτων εν πλω είτε εξ απορρίψεως αποβλήτων πετρελαιοειδών εν πλω.
- Η οδηγία 2008/56 που αποτελεί πυλώνα της θαλάσσιας πολιτικής ώστε να προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον από επιζήμιες πράξεις και να διαφυλάσσεται η πολυμορφία και η βιοποικιλότητα του με στόχο, πρώτον, την χάραξη κοινής στρατηγικής των κρατών μελών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κατά δεύτερον την εξασφάλιση κοινής πολιτικής με το διαχωρισμό των θαλασσών σε τέσσερις περιφέρειες του Βορειανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού της Μεσογείου Θάλασσας, της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας ώστε τα κράτη των περιοχών αυτών μέχρι το 2020 μέσω κοινών

προγραμμάτων και συνεργασίας να διασφαλίσουν υγιή θαλάσσια ύδατα και τέλος τη δημιουργία ενός παγκοσμίου δικτύου προστατευόμενων θαλασσών σε συνεργασία και με χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στις 11 παραμέτρους του παραρτήματος της οδηγίας γίνεται αναφορά 1. στη διατήρηση της βιοποικιλότητας, 2. στα μη αυτόχθονα ξενικά είδη, 3. στα εμπορικά εκμεταλλεύσιμα αλιεύματα 4. στους τροφικούς ιστούς 5. στον ευτροφισμό 6. στην θαλάσσια ακεραιότητα του βυθού 7. στους υδρογραφικές συνθήκες 8. στις ρυπογόνες ουσίες 9. στις ρυπογόνες ουσίες από αλιεύματα 10. στα απορρίμματα 11. στην ενέργεια (υποθαλάσσιος θόρυβος).

-Η οδηγία 2008/106 που καθορίζει τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών και το χρόνο αναπαύσεως των αυτών καθώς και τον εφοδιασμό τους με κατάλληλα πιστοποιητικά.

-Η οδηγία 2009/45 που αναφέρεται σε επιβατικά πλοία που πραγματοποιούν δρομολόγια εσωτερικά για τα οποία δεν τυγχάνει εφαρμογής η σύμβαση SOLAS, οπότε η οδηγία αυτή εγγυάται την ασφάλεια των πλοίων και καθορίζει τις συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

-Η οδηγία 2009/66 περί ασφάλειας στην θάλασσα και περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

-Η οδηγία 2009/15 που αναφέρεται στην επιθεώρηση και την εξέταση των πλοίων για αποφυγή ρύπανσης του υδάτινου περιβάλλοντος.

-Η οδηγία 2010/65 περί δηλώσεως των πλοίων όταν καταπλέουν και όταν αποπλέουν από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

-Η οδηγία 2014/93 για την πρόληψη της ρύπανσης αναφορικά με τον εξοπλισμό των πλοίων και τον έλεγχο τους από ειδικούς επιθεωρητές¹¹

¹¹EUR-LEX, <http://www.eur.lex.europa.eu>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

Από τις αρχές του 1999 στην Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθερώθηκαν οι ενδομεταφορές. Στην Ελλάδα που όπως έγινε αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο οι ενδομεταφορές απελευθερώθηκαν το 2002.

Ο κανονισμός 3577/92 για απελευθέρωση ενδοκοινοτικών μεταφορικών αγορών υλοποίησε το πρωταρχικό μέλημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για απρόσκοπτη διακίνηση ατόμων και κεφαλαίων με κατάργηση δασμολογικών επιβαρύνσεων, με άμεση συνέπεια οι εταιρείες κρουαζιέρας να δραστηριοποιούνται με έντονους ρυθμούς πλέον στις αγορές των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Από άποψη εμπορευμάτων με την απελευθέρωση πρώτης θέσης από άποψη εμπορευμάτων κατέχει το Ηνωμένο Βασίλειο και από άποψη επιβατών η Ιταλία με την Ελλάδα.

Σε ότι αφορά το καμποτάζ μόλις το 2012 η νομοθεσία της χώρας μας για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονταν την Ελλάδα συμμορφώθηκε με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς. Αν σκεφθεί κανείς ότι οι επιβάτες κρουαζιέρας και κυρίως οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων δημιουργούν στα homeport πολύ μεγαλύτερα έσοδα στη χώρα μας την συμφέρει το καθεστώς αυτό.

Γενικότερα η άρση του καμποτάζ και ειδικότερα στην κρουαζιέρα θα εξελίξει την Ελληνική Ναυτιλία, θα προσελκύσει τουριστικό κοινό που δεν επισκεπτόταν υπό άλλες συνθήκες τη χώρα μας όπως τουρίστες από Ρωσία, Βραζιλία και Αυστραλία και θα δώσει ώθηση στην οικονομία (Θεοδωρόπουλος, κ. συν., 2006), με την προϋπόθεση ωστόσο της δημιουργίας έργων υποδομής, με ανανέωση του στόλου με πλοία άνετα και ασφαλή με αρτιότερη ναυτική εκπαίδευση και με ανταγωνιστικές τιμές.

3.1 ΚΑΜΠΟΤΑΖ (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92)

Προ της αναλύσεως του όρου καμποτάζ και του κανονισμού 3577/92 σκόπιμο είναι να γίνει ένας ευσύνοπτος ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού. Ο Διακομιχάλης (2009) στο βιβλίο του «Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του», αναφέρει ότι «ο θαλάσσιος τουρισμός είναι η ειδική μορφή τουρισμού με την επιλογή της οποίας ο καταναλωτής – τουρίστας αποφασίζει να περάσει τον περιορισμένο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Και στις δύο περιπτώσεις πλοίο ή σκάφος είναι ταυτόχρονα και μέσο μετακίνησης».

Η έννοια του Καμποτάζ (Cabotage) έλκει την καταγωγή της από Γαλλία θεσπίστηκε το 1801 ως εμπορικός όρος στις θαλάσσιες μεταφορές και αναφέρεται στην μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ δύο λιμένων για πλοία που φέρουν την σημαία του κράτους.

Πρόκειται για το αποκλειστικό προνόμιο που διαθέτει μια χώρα για την εκτέλεση των εσωτερικών μεταφορών, (ενδομεταφορών), από τα δικά της συγκοινωνιακά μέσα. Σαν ναυτικός, όρος, σήμαινε ότι χωρίς τη χορήγηση του προνομίου του καμποτάζ, δεν μπορούσε ένα ξένο πλοίο να μεταφέρει τόσο επιβάτες που επιβιβάστηκαν, όσο και εμπορεύματα που φορτώθηκαν από ένα λιμάνι σε ένα άλλο εντός μιας χώρας. Το καμποτάζ έφερε δύο τύπους, το μικρό καμποτάζ, που συνεπαγόταν εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα σε δύο λιμάνια της ίδιας ακτής μιας χώρας, και το μεγάλο καμποτάζ που συνεπαγόταν εμπορικές συναλλαγές σε λιμάνια που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικές ακτές της ίδιας χώρας.

Κανονισμός 3577/1992 (ΕΟΚ) για την «εφαρμογή της αρχής ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών - μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές καμποτάζ) »

Στις 7/12/1992 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ψήφισε τον κανονισμό 3577/92/EEC «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές

στο εσωτερικό των κρατών μελών (Θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ)» και τοιουτοτρόπως πρώτη φορά θεσπίστηκε η ελευθερία διακίνησης εμπορευμάτων και υπηρεσιών στην ναυτιλία μεταξύ των κρατών μελών της κοινότητας και μεταξύ όσων είχαν στην κατοχή τους πλοία που έφεραν κοινοτική σημαία και κυκλοφορούσαν στα χωρικά ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κανονισμός έτσι *επιβάλλει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (καμποτάζ) για οποιοδήποτε πλοίο φέρει σημαία ενός κράτους μέλους της Ε.Ε, και εφόσον δύναται να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος – σημαίας και τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο 1993.*

Με τον Κανονισμό αυτό συνεπώς δημιουργείται ελεύθερη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών με ναυτικά μέσα μεταφοράς ανάμεσα στα κράτη – μέλη της Κοινότητας, καθώς και όλων εκείνων που έχουν στην κατοχή τους πλοία με κοινοτική σημαία και κυκλοφορούν εντός των χωρικών υδάτων τους. Ο Κανονισμός αυτός έδωσε ουσιαστική ώθηση στην ανταγωνιστικότητα και στην ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας καθώς η αγορά απαλλάχτηκε από τον έντονο κρατικό παρεμβατισμό, ο οποίος δημιουργούσε έντονα μονοπωλιακά φαινόμενα. Έτσι οι εταιρείες κρουαζιέρας μπορούσαν πλέον να εισέλθουν σε αγορές κρατών μελών που μέχρι τότε ήταν αδύνατο να συμβεί λόγω του καμποτάζ (Επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990).

Σύνθεση του Κανονισμού 3577/92/EEC

Ο κανονισμός αυτός *αποτελείται από τρία μέρη:*

Στο α' μέρος του κανονισμού η Κοινότητα καθορίζει το νομοθετικό πλαίσιο θέσπισης μέτρων ναυτιλιακής πολιτικής,

Στο β' μέρος του κανονισμού αναφέρεται ο κανονισμός 4055/86 που αποτέλεσε τον πρόδρομο του κανονισμού 3577/92 διασφαλίζοντας την ελεύθερη μεταφορά υπηρεσιών κρατών μελών και κρατών μελών και τρίτων χωρών σε ότι αφορά εμπορεύματα σε υγρή και στεγανή μορφή ήτοι κυρίως σε προϊόντα άνθρακα και τσιμέντου και δημιουργήθηκε προκειμένου να υπερκεράσει τα εμπόδια τρίτων χωρών στην πρόσβαση τέτοιων εμπορευμάτων και

Στο γ' μέρος του κανονισμού αναφέρεται οι προσπάθειες της Κοινότητας για δημιουργία κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και για την ουσιαστική απελευθέρωση του

εμπορίου όχι μόνο μεταξύ κρατών μελών αλλά και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Η εφαρμογή του κανονισμού υλοποιήθηκε σε δύο στάδια. Το πρώτο εξ αυτών περιελάμβανε τη σταδιακή απελευθέρωση του καμποτάζ και το δεύτερο τη λήψη πρωτοβουλιών για δημιουργία συνθήκης ελεύθερου ανταγωνισμού στην ναυτιλία. Εφόσον ο κανονισμός ως προς τον τρόπο εφαρμογής του μεταξύ των κρατών μελών του, προέβλεπε ότι η απελευθέρωση του καμποτάζ θα μπορούσε να γίνει σταδιακά για κάθε κράτος μέλος και δεν υποχρεώνονταν τα κράτη μέλη σε ταυτόχρονη άρση του, ειδικά για την Ελλάδα λόγω της ευαίσθητης περιοχής του Αιγαίου δόθηκε παράταση να εφαρμόσει τον κανονισμό έως την 1-1-2004, αφού λήφθηκαν υπόψη και οι ελληνικές αντιρρήσεις αναφορικά με τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς. Η «περίοδος χάριτος» συνεπώς που εδόθη, χαροποίησε τους πλοιοκτήτες, αλλά και τους ναυτεργάτες στο πλαίσιο των κανόνων που αναφέρονται στη σύνθεση των πληρωμάτων για την διατήρηση - τοπικών θέσεων εργασίας ναυτικών στη κρουαζιέρα. (Θεοδωρόπουλος, et al., 2006)

Εν συνεχεία το έτος 2010 έγινε η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης του cabotage της κρουαζιέρας, αλλά μόνο το έτος 2012 η νομοθεσία για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα έγινε συμβατή με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα.

3.2 Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Ο όρος άρση του καμποτάζ αναφέρεται σε άρση του καθεστώτος προστατευτισμού της εγχώριας ναυτιλίας και εν προκειμένω για τον Ελλαδικό χώρο σε άρση των περιοριστικών διατάξεων που επιβάλλουν ναυτολόγηση ελληνικών πληρωμάτων προκειμένου ένα πλοίο να εκτελέσει εσωτερικό δρομολόγιο εντός Ελλάδας. Ιδιαίτερα αναφέρεται στη χορήγηση δικαιώματος σε ξένες εταιρίες ακτοπλοΐας να οργανώσουν κρουαζιέρες που θα ξεκινούν από Ελληνικά Λιμάνια και θα κάνουν στάσεις σε λιμάνια γειτονικών χωρών και στην άρση με αυτό τον τρόπο της απαγόρευσης σε πλοία μη ελληνικής σημαίας ακόμη, να πάρουν επιβάτες και εμπόρευμα από ένα ελληνικό λιμάνι και το αφήσουν σε ένα άλλο ελληνικό.

Στη χώρα μας η άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα για κρουαζιερόπλοια με σημαίες τρίτων χωρών είναι δύσκαμπτη μολονότι ο νόμος βρίσκεται σε ισχύ από το 2012.

Σε πολλές χώρες στον κόσμο εξακολουθεί να ισχύει το καθεστώς του καμποτάζ, με χαρακτηριστικότερη περίπτωση αυτή των ΗΠΑ, που εξακολουθούν να εφαρμόζουν έναν ομοσπονδιακό νόμο, που θεσπίστηκε εν έτη 1920: τον «Merchant Marine Act» ή «Jones Act», προκειμένου να προωθήσουν και να διατηρήσουν την αμερικανική εμπορική ναυτιλία και ο οποίος ρητά αναφέρει πως όλες οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές της χώρας θα πρέπει να πραγματοποιούνται με αμερικανικά πλοία και πληρώματα υπό αμερικανική ασφαλώς σημαία, στα οποία απασχολούνται μόνο υπήκοοι της χώρας ή μόνιμοι κάτοικοι αυτής. Όμως ακόμη και εκεί τέθηκε στο Αμερικανικό Κογκρέσο ζήτημα για την κατάργηση του εν λόγω νόμου, που δείχνει την τάση διεθνικότητας της ναυσιπλοΐας πλέον. Χρήσιμο στο σημείο αυτό είναι να τονίσουμε τα οφέλη της άρσης του καμποτάζ στον Ελλαδικό χώρο.

Η πλήρης εκχώρηση δικαιωμάτων καμποτάζ θα εκτοξεύσει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα καταργώντας ένα γραφειοκρατικό εμπόδιο και καθιστώντας πολύ πιο ευχερή τη δραστηριοποίηση στο χώρο της κρουαζιέρας από πλοία με σημαία τρίτης χώρας.

Η άρση του καμποτάζ πιστεύεται επίσης ότι θα εκτοξεύσει τον τουρισμό στην Αθήνα, όπως γίνεται μέχρι τώρα στα κέντρα κρουαζιέρας της Νότιας Ευρώπης (π.χ. Τουρκία, Αίγυπτο, Ιταλία) και τα έσοδα της χώρας από την άρση του καμποτάζ θα είναι πολύ σημαντικά. Με την άρση του καμποτάζ, και τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια με σημαίες χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούν να «δένουν» στον Πειραιά και να αποβιβάζουν κόσμο, ο οποίος στη συνέχεια ή θα μένει στην Αθήνα, άρα θα μετατρέπεται σε τουρίστα της χώρας ή θα επιστρέφει από αυτήν για τη χώρα του. Με αυτό τον τρόπο θα κινηθούν οι αερομεταφορές, θα αναζωογονηθούν οι εμπορικές επιχειρήσεις και θα δουλέψουν οι ξενοδοχειακές μονάδες, ενώ ταυτόχρονα θα προωθηθούν τα ελληνικά παραδοσιακά προϊόντα και το σημαντικότερο θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας των εμπλεκομένων στον κλάδο του τουρισμού.

Πέρα από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και θάλασσα, θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε παράλληλες τουριστικές δραστηριότητες και σε τομείς του λιμενικού «cluster» που λειτουργούν παρεπόμενα με την παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας. Θα αυξηθούν οι δραστηριότητες στο transit και στο home porting, που θα αναλυθεί κατωτέρω, όσο και στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη

πλοίων, προμήθεια υλικών και τροφοδοσίας πλοίων, ναυπηγό – επισκευαστική ζώνη, ναυτιλιακοί και τουριστικοί πράκτορες, ανεφοδιασμός σε καύσιμα, χερσαίες μεταφορές, υπηρεσίες πλοήγησης και ρυμούλκησης, τραπεζικές, νομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες.. Επίσης θα ενισχυθούν οι αεροπορικές μεταφορές, λόγω του ότι θα χρησιμοποιούνται από τους τουρίστες για να φτάσουν στην Ελλάδα και να ξεκινήσουν τα προγράμματα κρουαζιέρας. Ακόμη αναμένεται και σημαντική αύξηση της επισκεψιμότητας σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Με τον όρο «home port κρουαζιερόπλοιων» εννοούμε *ότι ένα λιμάνι αποτελεί το σημείο εκκίνησης και τερματισμού προγραμματισμένου ταξιδιού κρουαζιέρας* (Βαγγέλας, 2008) και συγκεκριμένα με τον Ν. 4072/2012 *«ίδιο λιμάνι ως αφετηρία και ως τελικός προορισμός της κρουαζιέρας»*. Το λιμάνι συνεπώς χρησιμοποιείται ως βάση για το κρουαζιερόπλοιο, το οποίο θα μεταφέρει επιβάτες σε μια κυκλική κρουαζιέρα και θα επιστρέψει στο ίδιο λιμάνι για ελλιμενισμό.

Είναι σημαντικό να δραστηριοποιούνται τα λιμάνια ως βάση για την κρουαζιέρα (home porting) αντί να δραστηριοποιούνται για διελεύσεις (transit) αφού κάθε λιμάνι κόμβος έχει τεράστια οφέλη για την περιοχή αυτή, αν σκεφτεί κανείς ότι στο λιμένα βάσης οι ταξιδιώτες παραμένουν κατά μέσο όρο 2 με 3 ημέρες, ενώ στο λιμένα διέλευσης κατά μέσο όρο 4 έως 6 ωρών. Συνεπώς ο ταξιδιώτης δημιουργεί έσοδα για την περιοχή του κομβικού λιμένα χρησιμοποιώντας ξενοδοχεία, επισκεπτόμενος διάφορα μέρη στον προορισμό και ψωνίζοντας από τα εμπορικά καταστήματα των τοπικών αγορών.

Για να αποτελέσει όμως ένα λιμάνι την έναρξη και τη λήξη μιας κρουαζιέρας οφείλει να εξυπηρετεί συνδυαστικά τις ανάγκες των εταιριών, των κρουαζιερόπλοιων και του επιβατικού του κοινού.

Ως προς τις εταιρίες το λιμάνι κόμβος είναι επιχειρησιακό κέντρο και βάση σχεδιασμού της δραστηριότητας των εταιριών, οπότε απαιτούνται τουλάχιστον προσβάσεις σε κατάλληλες κτηριακές υποδομές πλησίον του λιμένος και ταμεία εισιτηρίων για τις εταιρίες, εντός του λιμένος.

Ως προς τις υπηρεσίες των κρουαζιερόπλοιων πρέπει να υπάρχουν εξειδικευμένοι τερματικοί σταθμοί με λιμενικές υποδομές μεγάλου βάθους, υψηλές προβλήτες, δυνατότητα πρόσδεσης και απόδεσης, υψηλού επιπέδου παροχή λιμενικών υπηρεσιών με σύγχρονα μέσα πλοήγησης – ρυμούλκησης δυνατότητα προμήθειας πετρελαίου και καυσίμων με αποτελεσματικό τρόπο, ήτοι από φορτηγίδα πλάγια του πλοίου, δυνατότητα εφοδιασμού νερού, δυνατότητα προμήθειας αναλωσίμων και δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και ασφαλώς δυνατότητα επισκευής και συντήρησης του πλοίου.

Ως προς τις υπηρεσίες επιβατών καταρχάς πρέπει το λιμάνι να είναι καλάίσθητο και ελκυστικό, ήτοι να βρίσκεται σε περιοχή με φυσικό κάλλος και με αξιοθέατα προς επισκευιμότητα. (Χλωμούδης, 2005)

-Να διαθέτει στεγασμένους χώρους προς επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών. Να διαθέτει χώρους αποθήκευσης μεγάλου όγκου αποσκευών, ανάλογου του όγκου των επιβατών του. Να διαθέτει εύκολη πρόσβαση σε διεθνές αεροδρόμιο, καθώς ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινείται μέσω του αεροδρομίου του κόμβου του λιμανιού (Dowling, 2006).

-Να διαθέτει σύνδεση με λεωφορειακό και σιδηροδρομικό δίκτυο, για όσους επιβάτες επιλέξουν να φτάσουν στο λιμάνι κόμβο οδικώς ή σιδηροδρομικώς, αφού το επιβατικό κοινό, προερχόμενο κυρίως από τη Κεντρική Ευρώπη χρησιμοποιεί τις καλές σιδηροδρομικές προσβάσεις, των υπερταχειών σιδηροδρόμων.

-Να διαθέτει χώρους αναμονής, αυτόματους πωλητές, σταθμό ταξί, ταχυδρομείο, ενοικίαση αυτοκινήτων, ΑΤΜ, ανταλλακτήρια συναλλάγματος και η περιοχή πλησίον του λιμένος δέον να διαθέτει ξενοδοχεία, εστιατόρια, αναψυκτήρια, καταστήματα και να διαθέτει τη δυνατότητα επισκέψεων σε κοντινούς αρχαιολογικούς χώρους.

Στη Μεσόγειο παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για την κρουαζιέρα εξαιτίας του πολιτιστικού πλούτου και της ποικιλία του φυσικού κάλλους. Όμως εν προκειμένω στην Ελλάδα τα λιμάνια λόγω ελλείψεων υποδομών υποδοχής δεν χρησιμοποιούνται ως «home porting», εν αντιθέσει με την γείτονα Ιταλία και με την Ισπανία, αφού ανατρέχοντας παλαιότερα στα έσοδα, το 2011, η Ελλάδα κατέλαβε την 6η θέση. Η χαμηλή χρήση των λιμανιών της Ελλάδας ως «home porting», αποτυπώνεται στα στοιχεία όπου μόλις το 16% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την Ελλάδα το 2011 ξεκίνησαν από ελληνικό λιμάνι, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό εκτιμάται γύρω στο 75% για την Ισπανία. Αν αυξήσουμε λοιπόν τον αριθμό «home porting», τα οικονομικά οφέλη για την εθνική και κυρίως την τοπική ανάπτυξη θα είναι ασφαλώς μεγαλύτερα.

Τα περισσότερα λιμάνια κρουαζιέρας θέλουν να καταστούν «home ports» (λιμένες βάσης ή επιβίβασης) αφού υπάρχουν οικονομικά οφέλη τόσο για τον λιμένα, όσο και για τον τόπο που βρίσκεται αυτός.

Σε ημερίδα μάλιστα με θέμα: "Ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη: Προκλήσεις και Ευκαιρίες στη Διεθνή Συγκυρία", που διοργανώθηκε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, εντός του τρέχοντος έτους, αναδείχθηκαν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα, οι αδυναμίες, οι ενέργειες και οι δράσεις που απαιτούνται να γίνουν, ώστε πιο δυναμικά τόσο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όσο και ο Πειραιάς να μπορούν να διασυνδεθούν αποτελεσματικότερα με την αναπτυσσόμενη παγκοσμίως τάση της κρουαζιέρας και μαζί με αυτές και οι περιοχές στις οποίες κατευθύνονται οι τουρίστες.

Ο γενικός γραμματέας της MedCruise (Ένωσης Μεσογειακών Λιμένων Κρουαζιέρας) Θάνος Πάλλης απηύθυνε κάλεσμα στους εμπλεκόμενους φορείς με την κρουαζιέρα στη χώρα μας να αξιοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τη διεθνή εμπειρία, το δίκτυο και τις επαφές της ένωσης την οποία εκπροσωπεί, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο δικτυώνονται λιμάνια μέλη της , με τους τουριστικούς πράκτορες κρουαζιέρας και με τους πλοιοκτήτες, τους "διακόσιους" περίπου ανθρώπους στον κόσμο, οι οποίοι "αποφασίζουν που θα στείλουν τα πλοία τους". Υπογράμμισε ότι, υπήρξε σημαντική ποσοστιαία αύξηση της κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια το 2015, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν πολύ καλές προοπτικές περαιτέρω ενίσχυσης της τάσης αυτής και η αντιπεριφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας και επικεφαλής του Οργανισμού Τουρισμού, Βούλα Πατουλίδου απηύθυνε ρητορική ερώτηση γιατί, ενώ, τα ελληνικά λιμάνια είναι τρίτα σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, είναι ταυτόχρονα όγδοα σε εισπράξεις και υποστήριξε ότι αυτό συμβαίνει επειδή είναι λιμάνια διέλευσης και όχι «Home ports». Υπογράμμισε την ανάγκη να αναπτυχθεί παράλληλα και το τμήμα που αφορά την παροχή υπηρεσιών στον τουρισμό κρουαζιέρας, κατά την παραμονή του στο λιμάνι και στην πόλη και την πρόσβαση του σε χώρους πολιτισμού και αναψυχής, ώστε να υπάρχει τόνωση της προβολής της ως σταθμού κρουαζιέρας.

Παγκοσμίως είναι πολλές οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κρουαζιέρας όμως διεθνώς ο τομέας αυτός ελέγχεται από τέσσερις μεγάλες εταιρείες: την Carnival, την Royal Caribbean, την Star Cruises και την Mediterranean Shipping Cruises (MSC), οι οποίες κατέχουν το 84% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας. (Μυλωνάς, et al., 2012)

Μια από αυτές η Carnival, η πρώτη αυτή τη στιγμή ναυτιλιακή εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο, θα φέρει για πρώτη φορά κρουαζιερόπλοιο να κάνει «home port» από τη χώρα μας.

Σε πέντε απόπλους θα παραλάβει 30.000 επιβάτες, αριθμός τεράστιος για τα ελληνικά δεδομένα, όταν όλο το «home port» από τον Πειραιά φτάνει περίπου τις 250.000 ανθρώπους ετησίως.

Παράλληλα, τονίστηκε με κάθε τρόπο ότι σε λίγες εβδομάδες θα έχει αδειάσει και το λιμάνι του Πειραιά από τους χιλιάδες πρόσφυγες που φιλοξενεί πρόχειρα, αφού δεν υπάρχουν οι δυνατότητες μακροπρόθεσμης φιλοξενίας τους στο λιμάνι. (www.naftemporiki.gr)

Τα πράγματα στον ελλαδικό χώρο φαντάζουν ευοίωνα μεσουράνησης της οικονομικής κρίσης καθώς «home port» για την εταιρεία κρουαζιερόπλοιων «Costa Cruise», θα αποτελέσει το λιμάνι της Ρόδου. Το νέο κρουαζιερόπλοιο της εταιρίας «Costa neoRiviera» θα ξεκινά από τη Ρόδο, με πρώτη άφιξη στις 5 Ιουνίου και τελευταία στις 25 Σεπτεμβρίου. Το πλοίο, που είναι χωρητικότητας 1600 επιβατών, θα φτάνει στη Ρόδο κάθε Κυριακή πρωί, θα διανυκτερεύει δύο μέρες και θ' αναχωρεί κάθε Τρίτη βράδυ. «Πρόκειται για μια θετική εξέλιξη που αφορά το θαλάσσιο τουρισμό».

Θετικότερη επίσης έκβαση για την χώρα μας στην εδραίωση της στον τομέα της κρουαζιέρας αποτελεί το γεγονός ότι οι Κινέζοι αναμένουν να αναλάβουν το πηδάλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά στο τέλος Ιουνίου 2016 και επιδιώκουν από το 2017 να αρχίσουν να εδραιώνουν το μεγάλο λιμάνι της χώρας του Πειραιά σαν «home port».

Συμπερασματικά τα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας είναι τέτοια που δημιουργούνται περίπου πενταπλάσια έσοδα ανά επιβάτη στο «homeport», όπου το πλοίο επιβιβάζει και αποβιβάζει, από όσα προσφέρει σε κάθε λιμένα που επισκέπτεται. Στο «homeport» επίσης, το πλοίο συντηρείται και ανατροφοδοτείται δημιουργώντας και άλλα έσοδα. Την Ελλάδα συνεπώς ως τουριστική χώρα είναι προφανές ότι την συμφέρει η ανάπτυξη του «home porting».

4.1 Η ΣΥΚΓΡΟΥΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Είναι μείζονος σημασίας όμως, η εξερεύνηση των λόγων και των αιτίων που προτιμώνται κάποιοι προορισμοί στην ένταξη στο κυκλικό δρομολόγιο ενός κρουαζιερόπλοιου έναντι άλλων. Η τεράστια αύξηση των μεγεθών στην βιομηχανία της κρουαζιέρας, έχει ως αποτέλεσμα, τα λιμάνια – προορισμοί κρουαζιέρας να προσπαθούν να προσελκύσουν κρουαζιερόπλοια έτσι ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των αφίξεων. Όμως, η επίτευξη του παραπάνω στόχου, συνοδεύεται με την αύξηση των υποχρεώσεων αλλά και των σχετικών κινδύνων, συνυπολογίζοντας τις μεγάλες επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν για την δημιουργία και την μετατροπή των υποδομών των λιμένων και των παρακείμενων εγκαταστάσεων.

Είναι σύνηθες όμως, η στρατηγική που ακολουθείται για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας από τις χώρες, προορισμούς και λιμάνια να μην είναι ξεκάθαρη. Αυτό κυρίως οφείλεται στην έλλειψη συντονισμού από την πολιτεία και τα τοπικά αρμόδια όργανα, ενώ σε άλλες περιπτώσεις, στην έλλειψη συνεργασίας και σύμπνοιας μεταξύ της κοινωνίας και των σχετικών οργανισμών.

Και στις δύο περιπτώσεις, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η αδυναμία που έχουν οι προορισμοί προσέλκυσης κρουαζιέρας, οφείλεται στην σύγκρουση των συμφερόντων των εκάστοτε ενδιαφερόμενων μερών. Τα στοιχεία όμως που επηρεάζουν την εξέλιξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και την ανάπτυξη των υποδομών προσέλκυσης της είναι πέντε. Τα στοιχεία αυτά είναι:

- Ο τύπος του τερματικού/λιμένα
- Τα ενδιαφερόμενα μέρη
- Το στάδιο ανάπτυξης
- Τα χαρακτηριστικά του λιμένα
- Η σύλληψη της πρότασης

Στοιχεία που επηρεάζουν την εξέλιξη των λιμένων κρουζιέρας

Στοιχεία	Περιγραφή
Τύπος λιμένα	Αναγνώριση του είδους του λιμένα, αν είναι home port, port of call είτε hybrid port, δηλαδή ο συνδυασμός των δύο.
Ενδιαφερόμενα μέρη	Άτομα, οργανισμοί, οντότητες που έχουν ενδιαφέρον από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας ή έχει επίπτωση πάνω τους.
Στάδιο ανάπτυξης	Το επίπεδο ανάπτυξης του προορισμού
Χαρακτηριστικά του λιμένα	Σχετικά με το εύρος εργασιών του λιμανιού, την ιδιοκτησία και την διοίκηση του.
Σύλληψη πρότασης	Η σύλληψη της ιδέας ή της πρότασης σχετικά με την ανάπτυξη του τερματικού, είναι σημαντικότερη για στην αντίδραση των ενδιαφερόμενων μερών, ανάλογα την προέλευση του ενδιαφέροντος.

4.1.1 ΤΥΠΟΙ ΛΙΜΕΝΑ

Σύμφωνα με τον Martí (1990), υπάρχουν τρεις τύποι τερματικών σταθμών κρουαζιερόπλοιων, a) home ports, b) ports of call και c) hybrid ports. Το καθένα από αυτό έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετικό επίπεδο επένδυσης. Πόλεις που δεν είναι ανεπτυγμένες τουριστικά, είθισται να στοχεύουν στην εδραίωση τους ως ports of call, καθώς η επένδυση που απαιτείται είναι ελάχιστη σε σχέση με τα υπόλοιπα δύο, για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων. Εν αντιθέσει, τα ανεπτυγμένα τουριστικά μέρη στοχεύουν στην μετάβαση των λιμένων τους από ports of call σε home ports ή hybrid ports. Η διαφορά των δύο αυτό, εναπόκειται σε διάφορα κριτήρια όπως η προσβασιμότητα που μπορεί να έχει ένα λιμάνι με διεθνές αεροδρόμιο, ο διαθέσιμος αριθμός κλινών σε ξενοδοχεία, η εγγύτητα στις τροφοδότηρες αγορές, την ικανότητα να διαχειριστεί μεγάλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, την απόσταση από το επόμενο λιμάνι – σταθμό και την ύπαρξη σχετικών φορέων (λιμεναρχείο, τελωνείο κτλ.).

Τύποι λιμένα – περιγραφή

Τύπος λιμένα	Περιγραφή	Μέγεθος επένδυσης
Home port	Οι επιβάτες επιβιβάζονται, και αποβιβάζονται στην αρχή και στο τέλος της κρουαζιέρας	Χρήζει μεγάλου μεγέθους επένδυση για την ουσιαστική ανάπτυξη του λιμανιού
Port of call	Αποτελεί ένα μέρος του ταξιδιού, οι επιβάτες απλά κάνουν στάση στον προορισμό αυτό.	Στο λιμάνι αυτό, η επένδυση είναι σχετικά μικρή, μόνο για την φιλοξενία των επιβατών και των κ/ζ.
Hybrid port	Αποτελεί έναν συνδυασμό των ανωτέρω.	Η επένδυση που χρειάζεται είναι ανάλογη ενός home port.

4.1.2 ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Τα ενδιαφερόμενα μέρη διαδραματίζουν σημαντικότατο ρόλο στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων και η σύγκρουση των συμφερόντων τους μπορεί να καθορίσει το μέλλον της κρουαζιέρας στον συγκεκριμένο τόπο. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που έχουν

σημαντικά συμφέροντα από την ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνουν πληθώρα δημόσιων οργανισμών, ιδιωτικούς οργανισμούς αλλά και μεμονωμένα άτομα. Μερικά από αυτά μπορεί να είναι, μεγάλοι κυβερνητικοί οργανισμοί, όπως είναι ένα κράτος, ένα υπουργείο ή μια γενική γραμματεία, μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, επαγγελματικά επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, σύλλογοι πολιτών και επαγγελματιών. Το γεωγραφικό αποτύπωμα που δύναται να έχουν τα παραπάνω μέρη, μπορεί να είναι σε τοπικό, υποτροπικό, κρατικό ή ακόμα και διεθνές.

Οι κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται τα ενδιαφερόμενα μέρη της κρουαζιέρας είναι τέσσερα και σχετίζονται με:

- τις εταιρείες κρουαζιέρας
- τους gatekeepers¹² (ελέγχουν τις πύλες εισόδου της περιοχής/χώρας)
- τους οργανισμούς λιμένων & τα τερματικά
- την ενδοχώρα

¹² Σύμφωνα με τους W.R. London και G. Lohmann, Gatekeeper θεωρείται κάθε οργανισμός που επηρεάζει την αρχική είσοδο των επιβατών στο κράτος από το οποίο θα πραγματοποιηθεί η κρουαζιέρα, όπως είναι τα τελωνεία, θεσμικοί φορείς αλλά ακόμα και ιδιωτικοί οργανισμοί όπως είναι οι αεροπορικές εταιρείες που παρέχουν την σύνδεση του λιμανιού με τους επιβάτες

Ενδιαφερόμενα μέρη

Κατηγορία	Δραστηριότητα	Ενδιαφερόμενα μέρη
Βιομηχανία κρουαζιέρας	Η ιδιοκτησία και η διαχείριση των πλοίων	Μέτοχοι
		Διοίκηση Εταιρεία Επιβάτες Εταιρείες σχετιζόμενες με τον κλάδο
Gatekeepers	Επηρεάζουν την είσοδο και την έξοδο των επιβατών από τον προορισμό	Τελωνεία Αεροπορικές εταιρείες Λοιποί μεταφορείς
Οργανισμοί Λιμένων	Διαχειρίζονται τα πλοία και τους επιβάτες εντός λιμένα και τερματικού	ιδιοκτήτες, διαχειριστές Διοίκηση Ιδιοκτήτες τερματικών Λιμενικοί πράκτορες Εταιρείες παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία
Ενδοχώρα	Αλληλεπιδρούν με τους επιβάτες και το πλήρωμα στην στεριά	Κυβερνητικά όργανα Επενδυτές Τουριστικοί πράκτορες Ιδιοκτήτες τουριστικών επιχειρήσεων Τοπικοί συγκοινωνιακοί παράγοντες Τοπικές επιχειρήσεις Παροχή υγειονομικής περίθαλψης Μόνιμοι κάτοικοι Οργανισμοί προστασίας περιβάλλοντος Διάφοροι μεσολαβητές (ακαδημαϊκοί, ΜΜΕ, σύμβουλοι, κτλ)

4.1.3 ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Το στάδιο ανάπτυξης του προορισμού είναι επίσης σπουδαίας σημασίας στην επιλογή του ως μέρος του δρομολογίου. Τα στάδια αυτό αναλύονται σε τρία και αποτυπώνουν τον κύκλο ζωής των λιμανιών. (London & Lohmann, 2014)

- Προτεινόμενα
- Ωριμα
- Σε πτώση

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους London και Lohmann με βάση την θεωρία της κοινωνικής και πολιτικής δύναμης (power theory), τα στάδια που αναφέρθηκαν, έχουν άμεση σχέση με τη δυναμική που έχει το κάθε μέρος (stakeholders), και με ποιο τρόπο αυτή ασκείται μεταξύ των εταιρειών που οργανώνουν κρουαζιέρες και των προορισμών. Η ανισορροπία δύναμης καθορίζει αν επιλέγει ο προορισμός την εταιρεία είτε το αντίστροφο, και ποιος από τα δύο μέρη έχει το διαπραγματευτικό πλεονέκτημα. Για παράδειγμα, ένα ώριμο λιμάνι ή προορισμός έχει την δυνατότητα επιλογής πλοίων που θα φιλοξενεί και των τύπων δρομολογίων που θα θέλει να προσελκύσει, αντίθετα ένας νέος μη τουριστικά ανεπτυγμένος προορισμός, θα έχει μικρότερη ευχέρεια κατά τον προγραμματισμό και κατ' επέκταση στην επιλογή των δρομολογίων που θα θέλει να προσελκύσει.

Η πτώση των λιμανιών κρουαζιερόπλοιων, επέρχεται όταν το λιμάνι απουσιάζει από αρκετά δρομολόγια κρουαζιερόπλοιων, λόγω της μη προτίμησης του πλέον από τις εταιρείες που οργανώνουν τα δρομολόγια. Οι λόγοι κατά τους οποίους οδηγείται ένα λιμάνι σε αυτή τη κατάσταση, ποικίλουν. Ένα παράδειγμα μπορεί να είναι η αύξηση του κινδύνου λόγω τρομοκρατικών επιθέσεων και το γενικότερα μειωμένο αίσθημα ασφάλειας που μπορεί να παρέχει ο προορισμός στους επιβάτες και στο κρουαζιερόπλοιο.

4.1.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η ιδιοκτησία, η διοίκηση, η χρηματοδότηση και η λειτουργία των λιμένων ασκούν σημαντική επιρροή στην διαπραγμάτευση που γίνεται μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών με σκοπό την ανάπτυξη των λιμένων και των τερματικών σταθμών κρουαζιερόπλοιων.

Αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτό, αρκεί να εξετάσουμε τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων στην προσπάθεια κάθετης ολοκλήρωσης, είναι

ιδιοκτήτριες, διαχειρίστριες λιμένων και τερματικών, όπως για παράδειγμα τα τερματικά των κρουαζιερόπλοιων της Σαβόνας, Τσιβιταβέκια (λιμάνι Ρώμης), Νάπολης και Βαρκελώνης (Di Vaio & Romana Medda, 2010), και το παράδειγμα της Disney Cruise, με το ιδιόκτητο νησί που έχει στην ιδιοκτησία της (μέσω παραχώρησης) στην Καραϊβική, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά από κρουαζιερόπλοια της. Το μειονέκτημα της κάθετης ολοκλήρωσης είναι η συγκέντρωση του εύρους εργασιών και τους συνόλου των εσόδων στην εταιρεία, αποκλίνοντας τις μικρές σε μέγεθος επιχειρήσεις στην απόκτηση μεγαλύτερων μεριδίων της αγοράς. Το παραπάνω θα αναλυθεί στις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στους προορισμούς.

4.1.5 Η ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ

Στην κατηγορία αυτή, δύο είναι οι περιπτώσεις που μπορούν να επηρεάσουν την ανάπτυξη ενός προορισμού κρουαζιέρας. Στην πρώτη περίπτωση έχουμε τον προορισμό που αναζητεί την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων έτσι ώστε να αποκομίσει κέρδος από αυτού του είδους δραστηριότητα. Ενώ στη δεύτερη περίπτωση, την εκδήλωση ενδιαφέροντος από την εταιρεία που διαχειρίζεται τα κρουαζιερόπλοια, με σκοπό την ένταξη του προορισμού στο επιθυμητό κυκλικό δρομολόγιο. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, και σε αυτή τη περίπτωση έχουμε διατάραξη της ισορροπίας μεταξύ των δύο μερών, και το μέρος που θα προχωρήσει στο πρώτο βήμα, θα έχει μειονέκτημα διαπραγματευτικό, αλλά θα έχει στις περισσότερες των περιπτώσεων την συμπαράσταση των ενδιαφερόμενων μερών, που μπορεί να αποβεί καθοριστικό στην εξέλιξη της πορείας ανάπτυξης του λιμένα.

4.1.6 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Οι παράγοντες που καθορίζουν σημαντικά, την είσοδο ενός προορισμού στον προγραμματισμό των κυκλικών ταξιδιών δεν είναι άλλοι από:

- Τις εταιρείες που διαχειρίζονται τα κρουαζιερόπλοια
- Τα λιμάνια
- Τις τοπικές κοινωνίες

Η αναγνώριση της δυναμικής των ενδιαφερόμενων μερών, και το αποτέλεσμα τις ανά μεταξύ τους «σύγκρουσης» μέσω της άσκησης δύναμης (διαπραγματευτικής), είναι

καθοριστική στην εμπορική διαπραγμάτευση των προορισμών και των εταιρειών διοργάνωσης κρουαζιέρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΥΤΗΣ

5.1 Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η βιώσιμη ανάπτυξη, που έχει οριστεί στην αναφορά γνωστή ως «Brundtland Report» όπως παρουσιάστηκε στην σύνοδο του ΟΗΕ το 1987, ως η ανάπτυξη που έχει σκοπό να ικανοποιήσει τις ανάγκες της παρούσας γενιάς, χωρίς όμως να τίθεται σε επισφάλεια το μέλλον των επόμενων γενεών και η ικανοποίηση των εκάστοτε αναγκών τους. Πλέον οι σύγχρονες τάσεις σχετικά με την βιώσιμη ανάπτυξη όπως ερμηνεύτηκε στο World Summit on Social Development των Ηνωμένων Εθνών το 2005, εστιάζει στους τρεις παρακάτω πυλώνες.

- Οικονομία
- Κοινωνία
- Περιβάλλον

Για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης συνήθως απαιτούνται συνδυασμένες σταθμίσεις πολλών παραγόντων σε διαφορετικά επίπεδα, συχνά μεταξύ αντιτιθέμενων ενδιαφερόντων και συμφερόντων. Προς την κατεύθυνση αυτή απαιτείται ειλικρινής, τεκμηριωμένος και εποικοδομητικός διάλογος και διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, που προϋποθέτει τη δημιουργία πλαισίων και τη θέσπιση κανόνων μέσα στα οποία να μπορούν τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνομιλούν και να συνδιαλέγονται. Επιπροσθέτως, ο ακρογωνιαίος λίθος της βιώσιμης ανάπτυξης συνίσταται στην ενεργοποίηση και στην άμεση συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών (stakeholders), συντονισμένες ενέργειες με τη συμμετοχή και την ενεργοποίηση όλων όσοι εμπλέκονται: Πολιτεία, επιχειρήσεις, μη κυβερνητικές οργανώσεις και φορείς που εκπροσωπούν γενικότερα την κοινωνία των πολιτών.

Η συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς, όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια είναι υψίστης σημασίας για τον κλάδο της κρουαζιέρας και όπως είναι λογικό μπορεί να επιφέρει σημαντικές και δυνητικά απρόβλεπτες αλλαγές στις διαδικασίες λειτουργίας, με αποτέλεσμα την άμεση επίπτωση στο κόστος λειτουργίας. Οι εταιρείες που δεν είναι προλαμβάνουν τα μέτρα αυτά και δεν προσαρμόζονται άμεσα στις

αλλαγές, είναι πολύ πιθανό να δράσουν αρνητικά στα οικονομικά δεδομένα τους, και να έχουν αρνητική επίδραση στην γενικότερη βιωσιμότητα τους.

Τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά αξιολόγησης, όπως οικονομικά αποτελέσματα, θα συνεχίσουν να χαρακτηρίζουν την αξία των επιχειρήσεων αυτών, ωστόσο, τα άυλα περιουσιακά στοιχεία, το κοινωνικό, περιβαλλοντικό και το ανθρώπινο κεφάλαιο, η ηγεσία και η διακυβέρνηση των εταιρειών και η ικανότητα καινοτομίας έτσι ώστε να αντιμετωπίζουν θέματα θεσμικά και κανονιστικά, είναι πιθανόν να συμβάλλουν όλο και περισσότερο στην οικονομική αλλά και στην επιχειρηματική αξία.

Οι γενικότερες τάσεις της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και τα χαρακτηριστικά που οδηγούν την αύξηση της επίδοσης των εταιρειών αυτών σχετικά με την βιώσιμη ανάπτυξη είναι:

- Η περιβαλλοντική εσωτερικότητα, το δημόσιο ενδιαφέρον και η αντίδραση στις ρυθμιστικές αλλαγές
- Οι επιπτώσεις στην παραγωγική αξία του ανθρώπινου κεφαλαίου
- Η διαχείριση κινδύνων και ασφάλειας (Safety Management)

Η δραστηριοποίηση των κρουαζιερόπλοιων δημιουργεί όπως είναι λογικό, περιβαλλοντικές εξωτερικότητες, λόγω των εκπομπών καυσαερίων και των σωματιδίων που εμπεριέχονται σε αυτά. Επιβαρύνονται τα θαλάσσια σώματα, οι ακτές και συνεπαγωγικά την χλωρίδα και την πανίδα που βρίσκονται στην ακτίνα της μόλυνσης. Ως αποτέλεσμα των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ομάδων πίεσης, οι διεθνείς κανονισμοί που θεσπίζονται, εστιάζουν στην αντιμετώπιση και κατ' επέκταση, την μείωση του αποτυπώματος της περιβαλλοντικής εξωτερικότητας του κλάδου, αυξάνοντας τους κινδύνους βιωσιμότητας στον κλάδο. Ένα άλλο κομμάτι που επηρεάζεται από την προσαρμογή στις περιβαλλοντικές νομοθεσίες και ρυθμίσεις, είναι η δυνατότητα πρόσβασης των πλοίων στα λιμάνια, μέσω της τήρησης των προαπαιτούμενων προδιαγραφών.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι ένας πολύ μεγάλος εργοδότης, απασχολούνται πληθώρα εργαζομένων, διαφόρων δραστηριοτήτων, ικανοτήτων και χαρακτηριστικών. Η διαχείριση των αμοιβών, το ωράριο εργασίας, οι συνθήκες εργασίας και γενικότερα όλοι οι

όροι της εργασιακής σχέσης μεταξύ των μερών είναι σημαντικότερη λόγω της πολυπλοκότητας και της ποικιλότητας των κανονισμών που διέπουν την βιομηχανία αυτή, συνυπολογίζοντας ότι ακολουθείται πελατοκεντρική προσέγγιση.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας, για να διατηρήσουν την άδεια λειτουργίας τους, είναι υποχρεωμένες να ακολουθούν τους κανονισμούς διαχείρισης ασφάλειας. Τα ατυχήματα στη κρουαζιέρα, μπορούν να οδηγήσουν σε κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος, έχοντας αποτύπωμα στην ανθρώπινη ζωή, στην περιουσία και στα αγαθά. Επιπλέον, εγκληματικές ενέργειες, επιθέσεις και τραυματισμοί, με θύματα πελάτες αλλά και προσωπικό, επηρεάζουν αρνητικά την συνολική αξία της επιχείρησης, καθώς δύναται να βλάψει τη φήμη, όχι μόνο της εταιρείας στην οποία συνέβη το γεγονός αλλά και του κλάδο γενικότερα.

5.2 ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο με την 2012/2297 INI σχετικά με την ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς της θάλασσας της ναυτιλίας του και του τουρισμού στην ΕΕ

Α Λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων

α) ότι το 70% της επιφάνειας της γης αποτελείται από ωκεανούς και θάλασσα και τις προκλήσεις σε ότι αφορά την κλιματολογική αλλαγή και τον παγκόσμιο ανταγωνισμό

β) ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν έξι θαλάσσιες περιοχής ήτοι του ατλαντικού της βόρειας θάλασσας της Βαλτικής του Ευξείνου πόντου και της μεσογείου που παρουσιάζουν ποικιλομορφία δραστηριοτήτων και πόρων

γ) ότι ο μισός πληθυσμός της Ευρώπης διαμένει σε μήκος 89.000 χιλιομέτρων ευρωπαϊκών ακτών

δ) ότι η τεχνολογική ανάπτυξη και η εξεύρεση νέων πηγών βιωσιμότητας θα αυξήσουν το μέγεθος της θαλάσσιας οικονομίας σε 590 δισεκατομμύρια ευρώ ως το 2020 και το σύνολο των θέσεων εργασίας σε επτά εκατομμύρια.

ε) ότι η βιωσιμότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι προτεραιότητα αφού μόλις το 10% των θαλάσσιων βιοτόπων και το 2% των θαλάσσιων ειδών βρίσκονται σε καλή κατάσταση

στ) ότι πρέπει να αντιμετωπιστούν επιτυχώς οι προκλήσεις για την οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, για την καλή οικολογική κατάσταση και για το φαινόμενο της όξυνσης των θαλασσών

ζ) ότι η γαλάζια ανάπτυξη είναι υλοποιήσιμη πρότεινε τρόπους συμβολής της βιώσιμης ανάπτυξης του κλάδου της κρουαζιέρας που θα προωθούν της θαλάσσιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης

η) ότι αναφορικά με τον τομέα της παράλιας και θαλάσσιας πολιτικής δημιουργείται πλαίσιο προγραμματισμού 2014 – 2020 ώστε να υλοποιηθούν οι στόχοι της στρατηγικής ΕΕ 2020·

θ) ότι τα διαρθρωτικά μειονεκτήματα των παράλιων και νησιωτικών περιοχών χρειάζεται να αναλυθούν μετά από ενδεδειγμένη συμμετοχική ανάπτυξη

ι) το κόστος που αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές σχετικά με το νησιωτικό σύστημα της ΕΕ είναι μεγαλύτερο από αυτό στις παράλιες ζώνες της ΕΕ·

ια) την ανάγκη εκπόνησης ειδικής στρατηγικής για το θέμα που αφορά τις εποχικές τουριστικές δραστηριότητες στις παράλιες και νησιωτικές περιοχές

ιβ) την ανάγκη συντονισμού που αναφέρεται στις θαλάσσιες λεκάνες της Ένωσης·

ιγ) την χρησιμότητα της παρούσας έκθεσης ως οδικός χάρτης του Κοινοβουλίου για την περαιτέρω προώθηση της γαλάζιας ανάπτυξης·

παραθέτει την παρακάτω λίστα για την κάλυψη πρωταρχικών αναγκών:

Τη δημιουργία ηλεκτρονικού οδηγού για τις χρηματοδοτήσεις του κλάδου

Την ενίσχυση διαλόγου σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ανάμεσα στους διοργανωτές κρουαζιέρας στα λιμάνια και στους εμπλεκόμενους φορείς του τουρισμού

1. Τις πρωτοβουλίες εκστρατειών
2. Τη δημιουργία διακρατικών δικτύων
3. Τη δημιουργία συστημάτων διαχείρισης και διαδικτυακής πύλης με στόχο την προβολή επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό
4. Τη βελτίωση και ανάπτυξη του οικοτουρισμού
5. Τη χάραξη κοινής στρατηγικής ώστε να μειωθούν τα απόβλητα και να αντιμετωπιστούν τα θαλάσσια λύματα
6. Την υλοποίηση μελέτης για αυξημένη ακτοπλοϊκή σύνδεση σε άγονα νησιά
7. Την υλοποίηση μελέτης για κατασκευή νέων μαρίνων (ec.europa.eu)
8. Την κατασκευή αποδοτικότερων ενεργειακά πλοίων
9. Τη δημιουργία περιφερειακών και διασυνοριακών ναυτιλιακών συνεργατικών σχηματισμών (Maritime clusters) · αναφορικά με την γαλάζια ανάπτυξη
10. Την ανάγκη ελέγχου των κλιματικών μεταβολών για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της Ευρώπης
11. Την ανάγκη προστασίας των παράλιων οικοσυστημάτων από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας που συνδέεται με την γαλάζια ανάπτυξη
12. Τη σωστή χρήση των σχετικών οδηγιών της ΕΕ που αναφέρεται στην διαχείριση των αποβλήτων
13. Την σημαντικότητα της εφαρμογής της Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) για τις θαλάσσιες δραστηριότητες
14. Την προώθηση της νομικής ασφάλεια σε όσους δραστηριοποιούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό

Γενικές τάσεις για τη σημασία της αειφορίας και των σημαντικών επιδόσεων στον κλάδο της κρουαζιέρας επίσης είναι:

Η απαλλαγή από τις οικολογικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας που προσφέρει μοναδική πρόσβαση σε παρθένα νερά ωκεανών και σε προορισμούς με ευαίσθητα οικοσυστήματα που απειλούνται από:

- το μέγεθος των πλοίων
- την ανεπαρκή διαχείριση των αποβλήτων
- την επεξεργασία νερού, υδροσυλλεκτών και έρματος (Collins, 2014).

Ωστόσο, είναι πιθανό από τον τομέα της κρουαζιέρας να προκληθούν και ορισμένες δυσμενείς για το περιβάλλον και την κοινωνία συνέπειες. Στις επόμενες ενότητες του κεφαλαίου που ακολουθούν

5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

Οι ωκεανοί καταλαμβάνουν έκταση 370 εκατομμυρίων τετραγωνικών χιλιομέτρων και περικλείουν εντός τους οικοσυστήματα και εκατομμύρια είδη και οργανισμούς. Στην πλειοψηφία τους τα οικοσυστήματα στηρίζονται στους ωκεανούς που με τη σειρά τους στηρίζουν το κλίμα, το νερό και την ζωή στην ξηρά.

Για τη θαλάσσια ρύπανση πρώτη φορά έγινε λόγος στη διακήρυξη της Στοκχόλμης το έτος 1972, οπότε και δόθηκε και ο πρώτος επίσης ορισμός αυτής που αναφέρει ότι θαλάσσια ρύπανση είναι *«εισαγωγή ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο χώρο που έχει βλαβερή επίδραση στους ζωντανούς οργανισμούς αι εμποδίζει τη χρήση θάλασσας ή αλλοιώνει την ποιότητα του θαλασσινού νερού»*.

Στη χώρα μας με το Ν.743 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος η θαλάσσια ρύπανση ορίζεται ως *«η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλάσσιου ύδατος ή το καθιστά επιβλαβές για την υγεία του ανθρώπου ή την πανίδα»*

Προ των επιπτώσεων των ναυαγίων στο περιβάλλον χρήσιμο είναι να καθορισθεί η έννοια του ναυαγίου.

Ο νομικός προσδιορισμός του ναυαγίου τόσο στο διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο, όσο και στην εθνική νομοθεσία της χώρας μας δεν είναι ευχερής, καθώς εμφανίζεται ο όρος ναυάγιο με διττή σημασία, άλλοτε προσδιορίζοντας το θαλάσσιο ατύχημα και άλλοτε περιοριζόμενο στη συνέπεια του ατυχήματος.

Ένα πλοίο καθίσταται ναυάγιο *«όταν υποστεί από βίαιο συμβάν τέτοιες μεταβολές στα κατασκευαστικά του δεδομένα, ώστε να εξαφανιστούν τα μορφολογικά του χαρακτηριστικά. Απόλυτο ναυάγιο έχουμε «όταν ένα πλοίο καθίσταται οριστικά ανίκανο να εκπληρώσει τον προορισμό του ή όταν περιέλθει σε κατάσταση που κάνει αδύνατη την επαναχρησιμοποίησή του στο υγρό στοιχείο (συντριβή ή βύθιση) και δεν είναι δυνατό να*

ανελκυστεί» ενώ σχετικό ναυάγιο έχουμε «όταν η αποκατάσταση του πλοίου λόγω βλαβών ή απωλειών του από φυσικό ή ανθρώπινο συμβάν επιτάσσει δαπάνες ίσες ή μεγαλύτερες προς αποκατάσταση καθιστώντας ασύμφορη την επισκευή του». (Αντάπασης, 1992)

Σύμφωνα δε με τον ΙΜΟ, ναυάγιο αποτελεί: *ένα βυθισμένο ή προσαραγμένο πλοίο, ένα πλοίο που επίκειται να βυθιστεί να προσαράξει, το τμήμα ενός βυθισμένου ή προσαραγμένου πλοίου και τα αντικείμενα βυθισμένα ή επιπλέοντα που προέρχονται από ένα ναυαγισμένο πλοίο¹³.*

Οι κυριότερες αιτίες των ναυαγίων είναι: οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες, (όπως το μπουρίνι, οι τυφώνες, η ομίχλη, η βροχή και το χιόνι), η μηχανική βλάβη των πλοίων, η λανθασμένη πλοήγηση, η πυρκαγιά, η έκρηξη, η μετατόπιση φορτίου, οι εχθροπραξίες, οι φθορές στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου, η υπερφόρτωση του πλοίου, η προσάραξη, (ήτοι η βίαιη επαφή του πλοίου πάνω σε ακτές και υφάλους και αβαθή), η πρόσκρουση, (ήτοι η βίαιη επαφή του πλοίου σε σταθερό ή πλεύσιμο αντικείμενο), η κακή κατασκευή και η εσκεμμένη βύθιση μη κερδοφόρων πλοίων προς είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Όταν γίνει ένα ναυάγιο επιτακτική είναι η ανάγκη να σωθούν πρωτίστως οι ναυαγοί και δευτερευόντως το φορτίο και τα πράγματα που ήσαν στο πλοίο, με υπεύθυνη την λιμενική αρχή του τόπου του ναυαγίου, ώστε να μην παρεμποδίζεται η ελεύθερη ναυσιπλοΐα, η κίνηση στο λιμάνι και προς τούτο ήδη η διεθνής σύμβαση του 1910 για τη θαλάσσια αρωγή στο άρθρο 11 ορίζει : *ότι «πας πλοίαρχος υποχρεούται σε παροχή αρωγής προς παν πρόσωπο και αυτό το πολέμιον το ευρεθέν εν θαλάσση εν κινδύνω απώλειας εφόσον δύναται να πράξη τούτο άνευ σοβαρού κινδύνου του πλοίου αυτού του πληρώματος αυτού, των επιβατών αυτού».*

Όταν επίσης γίνει ένα ναυάγιο επιτακτική ανάγκη είναι να αντιμετωπιστεί η ρύπανση που προκαλεί στο περιβάλλον.

Με τον όρο ρύπανση εννοούμε *«την παρουσία εις την θάλασσα πάσης ουσίας, η οποία δύναται να αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλάσσιου ύδατος ή να καθιστά αυτό*

¹³ www.imo.org

επιβλαβές για την υγεία του ανθρώπου, την πανίδα και τη χλωρίδα των βυθών καθιστώντας τριτογενώς το θαλάσσιο ύδωρ ακατάλληλο δια τις προβλεπόμενες χρήσεις αυτού» Ν. 743/77 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων»

Όταν συμβεί ένα ναυάγιο το θαλάσσιο περιβάλλον δέχεται πολλαπλή επίθεση από το πετρέλαιο του πλοίου που χύθηκε στη θάλασσα και που επηρεάζει άμεσα το πλαγκτόν της, από διαρροή του πετρελαίου που βρίσκεται στις δεξαμενές του πλοίου, από τα λοιπά υγρά καύσιμα του πλοίου από τα ψυκτικά υγρά του, από τα λιπαντικά του και τα υδραυλικά του έλαια και από τα υφαλοχρώματα του πλοίου.

Πέραν τούτων όταν βυθίζεται ένα πλοίο βυθίζονται με αυτό μηχανήματα και ο εξοπλισμός του πλοίου που έχει ουσίες τοξικές και απελευθερώνονται βαρέα μέταλλα βρωμίου που βρίσκεται στον ξενοδοχειακό εξοπλισμό του πλοίου, αμιάντου, που χρησιμοποιείται σε λέβητες και δεξαμενές και βρίσκεται στις ηλεκτρονικές συσκευές του πλοίου, σε μονωτικά υλικά σε τηλεοράσεις και σε λαμπτήρες φθορισμού, υδραργύρου που βρίσκεται στις ηλεκτρικές συσκευές του πλοίου και εν γένει στα αναλώσιμα αυτού και επικάθεται στο πλαγκτόν και στα οστρακοειδή και επομένως και στα ψάρια και διοχετεύεται μέσω της τροφικής αλυσίδας στον άνθρωπο προκαλώντας δηλητηρίαση.

Αλλά και τα αντικείμενα που βυθίζονται μαζί με ένα πλοίο συντελούν στην ρύπανση του περιβάλλοντος καθώς δεν είναι βιοδιασπώμενα αλλά απαιτούν χρόνια για να διαλυθούν και καθιστούν το θαλάσσιο χώρο και τις παράκτιες περιοχές σκουπιδότοπους, με συνέπεια πέραν της αισθητικής ρύπανσης που προκαλούν να οδηγούν σε θάνατο ζώα της θάλασσας που τα θεωρούν τροφή ή που παγιδεύονται σε αυτά.

Πέραν όμως των προαναφερθέντων ουσιών και αντικειμένων που απελευθερώνονται από τα ναυάγια επειδή ναυάγια συμβαίνουν και από πολεμικά πλοία και αεροσκάφη, το είδος αυτών των ναυαγίων επιβαρύνει έτι περισσότερο το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς τα πλοία αυτά μεταφέρουν πυρηνικές ουσίες, χημικές ουσίες και εκρηκτικές ύλες που μπορούν να προκαλέσουν εκρήξεις ακόμη και μετά τη βύθιση του πλοίου, εκρήξεις που με τη σειρά τους καταστρέφουν το οικοσύστημα του βυθού και το επιβαρύνουν και με ηχορύπανση.

Ενώ και η διάβρωση που προκαλείται από μη ανελκόμενα κουφάρια πλοίων είναι ικανή να διαταράξει τη ζωή στο βυθό αφού ενδεικτικά μόνο ο σίδηρος που απελευθερώνεται ευνοεί την ανάπτυξη μικροβίων που καταστρέφουν τους κοραλλιογενείς υφάλους.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις ναυαγίων ένεκα της ρύπανσης που προξένησαν τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων πλοίων «Erika» και «Prestige».

Εξαιτίας σφοδρής κακοκαιρίας το πετρελαιοφόρο ηλικίας ήδη 25 ετών, υπό σημαία Μάλτας, διαλύθηκε και δημιούργησε πετρελαιοκηλίδα 20000 τόνων και κατάφερε να μολύνει τις ακτές σε απόσταση 400 χιλιομέτρων ακτογραμμής, αφού το φορτίο του πλοίου μετέφερε αργό πετρέλαιο το επονομαζόμενο μαζούτ, επιφέροντας το θάνατο ψαριών καταστρέφοντας αυγά ψαριών και φυτά της θάλασσας και μπλοκάροντας τη φωτοσύνθεση τους. Το ναυάγιο αυτό αποτέλεσε το έναυσμα για τη δημιουργία κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής ασφαλείας στη θάλασσα, με ενίσχυση ελέγχου σε λιμένες και ενίσχυση ελέγχου των νηολογίων.

Το ναυάγιο του Prestige συνέβη το έτος 2002 στην Ισπανία. Το πλοίο εξαιτίας σφοδρής καταιγίδας προκλήθηκαν εκτεταμένες ζημιές με συνέπεια να εκραγεί μια δεξαμενή του το δεξί του μέρος να υπαναχωρήσει και τελικώς να κοπεί στα δύο. Περιείχε 77.000 τόνους πετρελαίου εκ των οποίων 63.000 τόνοι αποβλήθηκαν στη θάλασσα. Η πετρελαιοκηλίδα του επεκτάθηκε σε μήκος 200 χιλιομέτρων. Από το κουφάρι του με σκάφη που ελέγχονταν μέσω ρομπότ απομακρύνθηκαν από τις δεξαμενές του 14.000 τόνοι πετρελαίου σε βάθος 3.500 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Παρόλα αυτά πρόλαβε και προκάλεσε τεράστια ζημιά σε ζωντανούς οργανισμούς με πλήθος νεκρών ψαριών. Η αλιεία απαγορεύτηκε και επιπλέον αμέσως μετά το ναυάγιο 22.000 πτηνά βρήκαν το θάνατο αριθμός που πιθανότατα διπλασιάστηκε τις επόμενες μέρες μετά το ναυάγιο. Ενώ για τους κορμοράνους ειδικότερα είχε ως συνέπεια να καταστραφούν οι τόποι αναπαραγωγής τους. Ακόμη και οι εθελοντές που βοήθησαν στον καθαρισμό διακινδύνευσαν την υγεία τους εκτιθέμενοι σε τοξικές ουσίες με αποτέλεσμα να εμφανίσουν πνευμονολογικά χρωμοσωματικά και καρδιαγγειακά προβλήματα. Η Ευρώπη μετά το ναυάγιο του Prestige απαγόρευσε τη διέλευση πλοίων μονού τοιχώματος με βαρύ μαζούτ. Ειδικότερα σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΚ 1726/2003 καθόρισε συγκεκριμένο

χρονοδιάγραμμα για σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προέβλεψε την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους.¹⁴

Τα ναυάγια επειδή δεν μπορούν να προβλεφθούν και να αποτραπούν διαρκώς εντείνονται και πολλαπλασιάζονται τα μέτρα για την καταπολέμησή τους. Με δημιουργία φραγμάτων που δεσμεύουν τις πετρελαιοκηλίδες, με πετρελαιοσυλλέκτες, ήτοι συσκευές συλλογής πετρελαίου από επιφάνεια θαλάσσης, με σκάφη περισυλλογής, με δεξαμενές συγκέντρωσης πετρελαίου, αλλά και με μαγνητική τεχνολογία πετρελαιοκηλίδων γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπιστούν έγκαιρα και καθοριστικά για να περιοριστούν οι δυσμενείς ως άνω συνέπειες τους για το περιβάλλον.

Στην περίπτωση της κρουαζιέρας, όπως είναι λογικό, η ζημιά κατά την βύθιση του πλοίου δεν είναι τόσο εκτεταμένη όσο στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων, καθότι διαφέρει το μεταφερόμενο προϊόν, αλλά δεν παύει να είναι επιβαρυντική για το περιβάλλον. Επίσης, εξαιτίας της φύσης της κρουαζιέρας, η επιβάρυνση είναι σημαντική στην ευρύτερη κοινωνία, γιατί συνήθως τα πλοία δραστηριοποιούνται σε περιοχές κυρίως τουριστικές, με αποτέλεσμα το περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό αποτύπωμα ενός τέτοιου ατυχούς συμβάντος να είναι τεράστιο.

Το ναυάγιο ενός κρουαζιερόπλοιου ενέχει κινδύνους, εκτός από τους περιβαλλοντικούς, σχετικούς με την ασφάλεια και την επιβίωση των επιβατών και του πληρώματος του. Για το λόγο αυτό η εταιρείες είναι υποχρεωμένες να τηρούν τους θεσμοθετημένους κανονισμούς και συνθήκες σχετικές με την ασφάλεια, όπως είναι η συνθήκη SOLAS και η σύμβαση STWC.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του «M/S Sea Pearl», κρουαζιερόπλοιο που άνηκε στον στόλο που διαχειριζόταν η κυπριακών συμφερόντων, «Louis Hellenic Cruises». Στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο αφού προσέκρουσε σε έξαλο βράχο, κοντά στον όρμο των Φηρών, στην συνέχεια βυθίστηκε. Το πλοίο, χωρητικότητας 22.412 GT, την ημέρα εκείνη μετέφερε 1.163 επιβάτες και το πλήρωμα του ήταν 391 άτομα. Η ρύπανση λόγω της διαρροής των καυσίμων δεν είναι εκτεταμένη προς το παρόν, καθώς με τη χρήση μέσων περιορισμού των χημικών και ελαίων που αναβλύζουν από το κήτος του

¹⁴Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1726/2003αρ. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32003R1726>, αναγνώστηκε 04/09/2015

ναυαγίου και η άντληση των 450 περίπου, τόνων καυσίμου που είχε στις δεξαμενές περιόρισαν το φαινόμενο. Όμως υφίσταται ακόμα το ζήτημα της ανέλκυσης του πλοίου από τον βυθό, καθότι δεν θεωρείται ασφαλής η θέση του και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να αυξηθεί το μέγεθος της επιβάρυνσης, αν μετακινηθεί από τη θέση στην οποία έχει προσωρινά ισορροπήσει. Σύμφωνα με τον Συνήγορο του Πολίτη, το 2011, με δελτίο τύπου που δημοσίευσε, καθιστά αδύνατη την εκτίμηση του ενδεχόμενου περιβαλλοντικού κινδύνου από την μακρόχρονη παραμονή του ναυαγίου στο βυθό της Καλντέρας. Κατά συνέπεια δεν είναι δυνατό να υπολογίσουν οι εν δυνάμει επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα, στην τουριστική ανάπτυξη και στην οικονομική γενικότερα δραστηριότητα του νησιού.¹⁵

Ένα άλλο παράδειγμα ναυαγίου κρουαζιερόπλοιου στη Μεσόγειο, είναι αυτό του «Costa Concordia», της «Costa Crociere» που ανήκει στον όμιλο της Carnival Corporation & plc. Τον Ιανουάριο του 2012, έναν αιώνα ακριβώς από την βύθιση του Τιτανικού, το Costa Concordia, ναυάγησε λόγω πρόσκρουσης με ύφαλο βράχο του νησιού Giglio. Τα άτομα που βρίσκονταν εκείνη τη στιγμή πάνω στο πλοίο ήταν 4.252 εκ των οποίων οι 3.229 ήταν επιβάτες και τα υπόλοιπα 1.023 άτομα ανήκαν στο προσωπικό του πλοίου. Το 290,20 μέτρων κρουαζιερόπλοιο, υπέστη μερική βύθιση λόγω του μικρού βάθους στο οποίο βρισκόταν την στιγμή της σύγκρουσης. Το αποτέλεσμα του δυστυχήματος αυτού, ήταν ο θάνατος 32 ατόμων και την υπερθεμάτιση, ότι τα ναυτικά ατυχήματα συνεχίζουν να συμβαίνουν, εξαιτίας του ανθρώπινου παράγοντα και της οργάνωσιακής συμπεριφοράς των διαχειριστών των κρουαζιερόπλοιων, παρά την τεράστια βελτίωση των τεχνολογικών υποδομών και τον κανονισμών ασφάλειας που έχουν θεσμοθετηθεί.¹⁶

Η λογική της πρόληψης του κινδύνου στο πλαίσιο της έρευνας των ατυχημάτων και στην ρύθμιση των διαδικασιών ασφάλειας, επικεντρώνεται στις καταστάσεις που συνήθως προκαλούν προβλήματα ή που σίγουρα οδηγούν σε ατυχήματα, όπως παρ' ολίγον συμβάντα και ατυχήματα. Το παραπάνω έχει άμεση συσχέτιση με τον ορισμό που δίνεται μέσω της SAFETY-I, ως περιστάσεις που λίγα ή τίποτα πηγαίνει στραβά (Hollinger, 2012). Στη SAFETY-I, ο σκοπός των ενεργειών υπέρ της ασφάλειας είναι ο έλεγχος της

¹⁵ Σύνοψη Διαμεσολάβησης, *Άγνωστες παραμένουν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την παραμονή του ναυαγίου του Sea Diamond στον βυθό της Καλντέρας*, Φεβρουάριος 2011

¹⁶Jens-Uwe Schröder-Hinrichs & Erik Hollnagel & Michael Baldauf (2012, 19 June). From Titanic to Costa Concordia—a century of lessons not learned. WMU J Marit Affairs

κατάστασης αυτής και ότι δίνεται η δυνατότητα να βρεθούν οι άμεσες και έμμεσες αιτίες. Αντίθετα, η SAFETY-II, επικεντρώνεται στις καθημερινές εργασίες, όπου δεν παρουσιάζονται προβλήματα. Στην περίπτωση αυτή, οι ενέργειες ασφάλειας γίνονται για να διασφαλίσουν την αύξηση της επίδοσης στις κανονικές καθημερινές εργασίες. Για να γίνει αυτό, πρέπει να κατανοηθεί η αιτία για την οποία συμβαίνουν τα ατυχήματα, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου και οργανωσιακού παράγοντα που επηρεάζουν την εξέλιξη μιας κατάστασης.

Ένας λόγος για τον οποίο, η πρόληψη των ατυχημάτων δεν είναι πάντα εύστοχη, είναι η επικέντρωση των ερευνών στις άμεσες αιτίες και όχι στις έμμεσες, καθώς είναι πιο εύκολο και απαιτεί μικρότερο χρόνο κατά την διαλεύκανση του συμβάντος.

Μέχρι στιγμής, η δημόσια συζήτηση μετά το ατύχημα Costa Concordia έχει επικεντρωθεί κυρίως στις κινήσεις που προχώρησε ο πλοίαρχος του Costa Concordia. Αυτό αντανακλά στην κοινωνική δυναμική που επηρεάζει την επικοινωνία των συμβάντων, όπως περιγράφεται από τον Kasperson et al., 2003. Αρκετοί ακαδημαϊκοί θεωρούν ότι οι συζητήσεις σχετικά με αυτό το ατύχημα πρέπει να είναι προσανατολισμένες στην ανάλυση του συστήματος αφού γίνει διαθέσιμη η αναφορά της διερεύνησης του ατυχήματος. (Shroder-Hinrichs, et al., 2012) Υπό το φως του IMO Casualty Investigation Code, ο πλοίαρχος είναι μόνο ένα μέρος ενός ευρύτερου συστήματος και το σύστημα στο σύνολο του είναι αυτό που πρέπει να βελτιωθεί. Μεμονωμένες συζητήσεις σχετικά με τους μεμονωμένους παράγοντες και μεμονωμένα αίτια μέρους του συνόλου, δεν θα οδηγήσουν σε βιώσιμες συστημικές βελτιώσεις. Είναι καιρός για μια ριζική αλλαγή στον τρόπο κοιτάμε τα ναυτικά ατυχήματα και στην κατανόηση του τρόπου κατά τον οποίον μπορούμε να βελτιώσουμε την ασφάλεια στη ναυτιλία με την αντιμετώπιση των ανθρώπινων και οργανωτικών παραγόντων.

Η επίπτωση των ναυάγια των κρουαζιερόπλοιων στην αγορά της κρουαζιέρας, δεν μπορεί να εκτιμηθεί ακριβώς. Σίγουρα, όμως δεν μπορούμε να αρνηθούμε, ότι θα έχει άμεση επίπτωση στην γενικότερη ζήτηση για αυτή στις θαλάσσιες εκδρομές, για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι παράγοντες που απασχολούν τους τουρίστες αλλά και

τους διαχειριστές της κρουαζιέρας είναι η ικανότητα των διαχειριστών στην στρατηγική ανάκαμψης και η ετοιμότητα τους σε περιστατικά κρίσεων.¹⁷

5.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τα κρουαζιερόπλοια επιβαρύνουν το περιβάλλον για πολλαπλούς λόγους.

Κύρια αιτία της ρύπανσης από κρουαζιερόπλοια είναι:

α) Οι μηχανές αυτών που δεν σταματούν να δουλεύουν ακόμη και όταν τα κρουαζιερόπλοια παραμένουν αγκυροβολημένα στο λιμάνι, προκειμένου να λειτουργούν εύρυθμα όλες οι μονάδες των ξενοδοχείων τους, οι υποδομές αναψυχής τους, οι κουζίνες τους το σύστημα ζεστού νερού τα ηλεκτρικά τους κυκλώματα, καταναλώνοντας ενέργεια ίση με αυτή μιας μικρής πόλης.

β) Το είδος των καυσίμων που καίνε που σύμφωνα με μετρήσεις είναι 3.500 φορές πιο βρώμικο από το πετρέλαιο των αυτοκινήτων, για τα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση πρότεινε να μειωθεί το θείο που περιέχουν και να αυξηθεί η ποιότητα των καυσίμων.

γ) Οι αυξημένες εκπομπές των κινητήρων τους σε διοξείδιο του άνθρακα που μειώνει το pH ωκεανών και είναι τοξικό για τον άνθρωπο και για τα είδη του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι εκπομπές σε διοξείδιο του αζώτου, σε οξειδίου του θείου, που ρυπαίνει την ατμόσφαιρα και σε αιωρούμενα σωματίδια, όπως η αιθάλη που επηρεάζει δυσμενέστερα το κλίμα και το περιβάλλον και την υγεία του ανθρώπου (πρόκληση καρκίνου και καρδιαγγειακών παθήσεων, αλλά και υδρογονάνθρακες ουσίες από εξατμίσεις των καυσίμων, ικανές να επιδράσουν ακόμη και σε κλιματική αλλαγή πέραν της απειλής των θαλασσιών ειδών και της ανυπολόγιστης βλάβης στον ανθρώπινο οργανισμό. Μάλιστα το Γερμανικό Ίδρυμα του πνεύμονα συνιστά σε άτομα με αναπνευστικά προβλήματα να μην προσεγγίζουν καν το κατάστρωμα του κρουαζιερόπλοιου. Από τους παραγόμενους ρύπους των κρουαζιερόπλοιων αυξάνεται η θερμοκρασία των ωκεανών και

¹⁷Serena Volo & Donald Lee Pardew (2013) The Costa Concordia and similar tragic events: the mathematics and psychology of the loss and restoration of travellers' trust, Current Issues in Tourism, 16:2, 197-202

προκαλείται κατ' επέκταση το λιώσιμο των πάγων της θάλασσας με άμεσο αντίκτυπο την αύξηση της στάθμης της και τη διαταραχή των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Εκτός των ως άνω καυσαερίων τα κρουαζιερόπλοια επιβαρύνουν το περιβάλλον και με άλλες ουσίες που καταστρέφουν το όζον και προέρχονται από τα ψυγεία του πλοίου, το σύστημα κλιματισμού και τα συστήματα πυρόσβεσης και πρόκειται για βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο και διάφορα παράγωγα και πτητικές οργανικές ενώσεις προερχόμενες από το φορτίο του πλοίου που δημιουργούν φωτοχημικές αντιδράσεις στην ατμόσφαιρα. (Τσελέντης, 2008)

Επιπλέον τα υφαλοχρώματα ήτοι τα επιστρώματα που χρησιμοποιούνται για να προστατεύονται οι ύφαλοι των πλοίων συμβάλουν στην επιβάρυνση του θαλάσσιου βυθού. (Εγγλέζου, et al., n.d.)

Τα κρουαζιερόπλοια όμως επιβαρύνουν το περιβάλλον και με τη λειτουργική τους ρύπανση αυτή καθ' αυτή, παράγοντας τεράστιες ποσότητες λόγου του εκτοπίσματος τους και των χιλιάδων ατόμων που φιλοξενούν τόσο σε προσωπικό όσο και σε όγκο τουριστών:

α) σε απόβλητα, ήτοι υπολείμματα καυσίμων, ορυκτέλαια, σεντινόνερα ακάθαρτο έρμα, εκπλύματα δεξαμενών και απόβλητα συντήρησης όπως τα στουπιά, οι σκουριές η στάχτη οι παλέτες, οι ιμάντες οι στάχτες από τον αποτεφρωτήρα των πλοίων, για τα οποία η MARPOL έχει επιβάλει τη αποθήκευση τους πάνω στα πλοία και την απόρριψη τους σε ειδικές εγκαταστάσεις στην ξηρά για επεξεργασία,

β) σε λύματα τα οποία είναι επικίνδυνα για το θαλάσσιο περιβάλλον αφού έχουν βακτήρια και υιούς που προξενούν βλάβη σε ψάρια και άλλους θαλάσσιους οργανισμούς, όπως τα κοράλλια και χωρίζονται σε λύματα (black water) και σε φαιόχρωμα ύδατα (gray water) που περιλαμβάνουν νερά αποχετεύσεων, λουτρών νιπτήρων και ουρητηρίων, νερά από το ιατρείο του πλοίου, νερά από χώρους ζώων, από τα μαγειρεία και από τα πλυντήρια και

γ) σε απορρίμματα στα οποία περιλαμβάνονται υπολείμματα τροφών, τα υλικά συσκευασιών, ήτοι τα κουτιά, τα πλαστικά, τα χαρτόνια και οι σακούλες, τα οποία πρέπει να φυλάσσονται και να διοχετεύονται σε μαρίνες που διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις εναπόθεσης και περισυλλογής απορριμμάτων και αποβλήτων. Μάλιστα ο Κροάτης

εμπειρογνώμονας σε θέματα τουρισμού Hrvoje Carić σε άρθρο του¹⁸, ενδεικτικά αναφέρει ότι ένα κρουαζιερόπλοιο με 3000 επιβάτες καθημερινά παράγει μέχρι 12 τόνους στερεά απόβλητα εκ των οποίων 1200 κιλά διοξείδιο του άνθρακα σε κάθε χιλιόμετρο ταξιδιού και μεγάλες ποσότητες λυμάτων και έως 480 κιλά επικίνδυνα απόβλητα με την πλειοψηφία των χωρών να μην έχουν επαρκή νομοθετικό πλαίσιο και να μην έχουν επιτύχει μηχανισμούς ελέγχου και διαχείρισης αποβλήτων¹⁹. (Carić, 2010)

Ωστόσο επιπτώσεις στο περιβάλλον έχει και η ναυπήγηση των κρουαζιερόπλοιων αφού κατά την κατασκευή τους υπολείμματα από χρώματα, από γράσα, από λάδια, από αμμοβολές και από ηλεκτρόδια έρχονται σε επαφή με τα θαλάσσια ύδατα ενώ το ίδιο αποτέλεσμα επιφέρει και η συντήρηση τους και η διάλυση τους.

Ενώ επιπροσθέτως η αλματώδης ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας, προκαλεί και αισθητική ρύπανση και υποβάθμιση του περιβάλλοντος, αφού δημιουργούνται για την εξυπηρέτηση του κλάδου έργα τουριστικής υποδομής που αλλοιώνουν το τοπίο και μειώνουν το φυσικό κάλλος.

Επίσης αρνητική περιβαλλοντική επίπτωση της κρουαζιέρας, είναι η αυξημένη επισκεψιμότητα συγκεκριμένων τουριστικών θέρετρων που δημιουργεί ασφυκτική υπερφόρτωση τους.

«Περιβαλλοντική επιβάρυνση όμως θεωρούταν στο σχετικά πρόσφατο παρελθόν (2010) και η πάγια τακτική κρουαζιερόπλοιων που διέσχιζαν τη Βαλτική να απορρίπτουν τα λύματα τους στη θάλασσα και όχι στις ειδικές προς το σκοπό αυτό εγκαταστάσεις των λιμανιών σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση»²⁰. Συνεπώς η ρύπανση από πλοία οφειλόταν στο φαινόμενο dumping διεθνής λέξη για την υπαιτιώδη εκφόρτωση ουσιών επιβλαβών των πλοίων στη θάλασσα ως τον πιο εύκολο και ανέξοδο τρόπο για να απαλλαγούν τα κρουαζιερόπλοια από τα λύματα που παράγουν, στα οποία

¹⁸ H. Carić, *Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic*, *Financial Theory and Practice* 34 (2) 161-180 (2010)

¹⁹ Το κόστος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τα κρουαζιερόπλοια είναι μεγαλύτερο από τα κέρδη, <http://energypress.gr/news/kostos-ton-perivallontikon-epiptoseon-apo-ta-kroyazieroploia-einai-megalytero-apo-ta-kerdi>, αναγνώστηκε 30/07/2015

²⁰ Survey shows: Cruise ships unwilling to commit to stop dumping sewage in the Baltic Sea, http://wwf.panda.org/wwf_news/?246730/Survey-shows-Cruise-ships-unwilling-to-commit-to-stop-dumping-sewage-in-the-Baltic-Sea, αναγνώστηκε 02/08/2015

περιλαμβάνονται τα απορρίμματα, τα ραδιενεργά κατάλοιπα. Η Σουηδία με το λιμάνι της Στοκχόλμης και η Φινλανδία με το λιμάνι του Ελσίνκι ήσαν από τις πρώτες περιοχές που διέθεταν τέτοιες εγκαταστάσεις. Όμως με στοιχεία του WWF στο λιμάνι του Ελσίνκι μόνο ποσοστό 66% των πλοίων που κατέπλευσαν τις χρησιμοποίησαν. Έτσι 350 πλοία εν έτη 2010 έριξαν τα λύματα τους στη Βαλτική και προκάλεσαν μόλυνση νερού με φώσφορο 18 τόνων και άζωτο 74 τόνων.

Το περσινό καλοκαίρι στη χώρα μας σημειώθηκε υψηλή ατμοσφαιρική ρύπανση στον λιμένα του Πειραιώς σύμφωνα με μέτρηση του Γερμανικού Οργανισμού Προστασίας της Φύσης και του Περιβάλλοντος (NABU) με συγκέντρωση 100000 σωματιδίων ανά κυβικό εκατοστό αέρα. Ο NABU κατέγραψε στην Ευρώπη πρόωρο θάνατο 50000 ατόμων ένεκα της ρύπανσης από ναυσιπλοΐα γενικότερα με κυριότερο ένοχο τα κρουαζιερόπλοια. Στην Ισπανία και Ιταλία τους πιο δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας έλεγχοι που διενεργήθηκαν από το 2011 και εντεύθεν εμφανίζουν συγκέντρωση μικροσωματιδίων έως 80 φορές το μάξιμουμ υψηλότερη σε σχέση με οδικές αρτηρίες και μεγάλα αστικά κέντρα. Κύρια αιτία η συνεχής λειτουργία των μηχανών των κρουαζιερόπλοιων και το είδος των καυσίμων τους ενώ λύση θα ήταν η χρήση υψηλής ποιότητας ντίζελ Θαλάσσης σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων, κάτι το οποίο θα περιορίζε την αιθάλη, τα οξειδία του θείου και τα οξειδία του αζώτου και η λύση ύπαρξης πλωτών ναυπηγημάτων εντός των λιμένων που να προσεγγίζουν τα κρουαζιερόπλοια και να τους παρέχουν υγραέριο για τις ενεργειακές τους ανάγκες κατόπιν ειδικού σχεδιασμού και συγκαταθέσεως των πλοιοκτητριών εταιριών. Αντίστοιχες περιοχές της Βόρειας Θάλασσας που έχουν εφαρμόσει τα ανωτέρω μέτρα με τιμές έφτασαν σε τιμές θείου 0,1 έναντι 3,5 ποσοστού της Μεσογείου²¹.

Συνεπώς όπως επισημαίνει ο (NABU) πρέπει η χώρα μας με συμβολή του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας των Ηνωμένων Εθνών να αιτηθεί να εφαρμοσθεί στη Μεσόγειο περιοχή ελεγχόμενη εκπομπών θείου²².

²¹ NABU measures air pollution in ports, <https://en.nabu.de/issues/traffic/air-testing.html>, αναγνώστηκε 02/09/2015

²² Καμπανάκι για τη ρύπανση από τα κρουαζιερόπλοια στα λιμάνια, http://www.ethnos.gr/periballon/arthro/kampanaki_gia_ti_rypansi_apo_ta_krouazieroploia_sta_limania-64198942/, αναγνώστηκε 02/09/2015

Ωστόσο εν κατακλείδι δέον να γίνει μνεία, ότι περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων υπάρχουν με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της ελβετικής εταιρεία κρουαζιέρας MSC Cruises η οποία πρόκειται να κατασκευάσει τέσσερα νέα κρουαζιερόπλοια που θα κινούνται με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG). Τα κρουαζιερόπλοια αυτά θα ξεπερνούν τους 200.000 τόνους μικτού φορτίου με χρονοδιάγραμμα παράδοσης από το 2022 ως το 2026. Πρόκειται για επένδυση 4,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τα πλοία αυτά θα χαρακτηρίζονται ως word class θα έχουν χωρητικότητα 200.000 τόνων θα διαθέτουν 2.700 καμπίνες και θα είναι τα μεγαλύτερα πλοία με υγροποιημένο αέριο που θα υπάρχουν και φυσικά τα μεγαλύτερα πλοία φιλικά στον περιβάλλον, αφού το υγροποιημένο αέριο οποίο αποτελεί το πιο καθαρό ορυκτό καύσιμο. Παρόμοια γραμμή προς κρουαζιερόπλοια φιλικά στο περιβάλλον που θα κινούνται με υγροποιημένο φυσικό αέριο ακολουθεί και η CARNIVAL η οποία τον Ιούνιο του 2015 παρήγγειλε 4 κρουαζιερόπλοια που θα κατασκευαστούν στο Turku της Φινλανδίας και στο Papenburg της Γερμανίας²³.

²³ Τα μεγαλύτερα κινούμενα με LNG κρουαζιερόπλοια σχεδιάζει η MSC Cruises, <http://www.e-nautilia.gr/ta-megalitera-kinoumena-me-lng-krouazieroploia-shediazei-i-msc/>, αναγνώστηκε 12/09/2015

5.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει κυρίως θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία. Τα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας σε μια κοινωνία προκύπτουν αρχικά από τα χρήματα που ξοδεύουν οι επιβάτες και το προσωπικό στις περιοχές που επισκέπτονται, από τις δαπάνες της ναυτιλιακής εταιρείας για υλικά και υπηρεσίες απαραίτητα για την επιχειρηματική της δραστηριοποίηση καθώς και για τις δαπάνες της εταιρείας για τις υπηρεσίες των λιμανιών και την συντήρηση των πλοίων. Συγκριμένα, τα καύσιμα, τα τρόφιμα, οι μεταφορές και τα έξοδα λιμένων, παρουσιάζουν υψηλό πολλαπλασιαστική ΑΠΑ²⁴ για το λιμάνι εκκίνησης, καθώς προέρχονται κυρίως από την εσωτερική αγορά. Τέλος το προσωπικό που εργάζεται στα παραρτήματα των ναυτιλιακών εταιρειών στην κάθε περιοχή, στο τμήμα μάρκετινγκ και ως ταξιδιωτικοί πράκτορες συμβάλουν στην τοπική οικονομία.

Επίσης η διαμονή μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στα λιμάνια προϋποθέτει μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου για έργα υποδομής και συντήρησης όπως επίσης για να συνεχίσει μια εταιρεία να αναπτύσσεται απαιτούνται όλο και μεγαλύτερες επενδύσεις. Συμπερασματικά, οι μεγάλες επενδύσεις και ο αυξανόμενος τουρισμός εξαιτίας της κρουαζιέρας συμβάλουν σημαντικά στο ΑΕΠ μιας χώρας και συγκεκριμένα όταν η οικονομία της χώρας αυτής βρίσκεται σε στασιμότητα ή σε ύφεση. (Gooroochurn & Blake, 2005) (Nowak, et al., 2003) (Nowak & Sahli, 2003) Διότι χωρίς σημαντικές ξένες επενδύσεις στις υπάρχουσες υποδομές είναι υπό αμφισβήτηση, εάν η κατασκευή μεγάλων τερματικών σταθμών για κρουαζιερόπλοια θα μπορούσε να έχει οικονομικό όφελος.

Σύμφωνα με την CLIA η βιομηχανία της κρουαζιέρας στις ΗΠΑ συμβάλει με το πόσο των 30 δις στην ακαθάριστη παραγόμενη αξία. Συνεπαγωγικά, η βιομηχανία της κρουαζιέρας δημιουργεί πάνω από 350.000 θέσεις εργασίας πληρώνοντας συνολικά πάνω από 15 δις δολάρια για πληρωμές και μισθούς. Όλες αυτές οι οικονομικές επιδράσεις με την σειρά τους επηρεάζουν όλες τις επιχειρήσεις στις ΗΠΑ. Ο τουρισμός είναι ένας από τους βασικούς κλάδους για την ανάπτυξη σε κάθε περιοχή επομένως πρέπει να ενισχύεται διαρκώς από το δημόσιο αλλά και από τον ιδιωτικό κλάδο.

²⁴ Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία – δείκτης ταμειακής σύνθεσης (GDP)

Η κρουαζιέρα πλέον παρουσιάζει ολοένα και μεγαλύτερη ζήτηση και αν και αποτελούσε στα σπάργανα της μορφή τουρισμού για λίγους και ειδικότερα για άτομα υψηλής κοινωνικής τάξης επιλέγεται πλέον όχι μόνο από άτομα μεσαίων εισοδημάτων αλλά και μικρότερων εισοδημάτων, αφού υπάρχουν οικονομικά πακέτα για όλα τα εισοδηματικά στρώματα της κοινωνίας. Επίσης ενώ στο παρελθόν συγκέντρωνε άτομα κυρίως τρίτης ηλικίας σήμερα άτομα όλων των ηλικιών οικογένειες, νεόνυμφοι, μοναχικοί επιλέγουν την κρουαζιέρα, που αυξάνει την κοινωνικότητα των ατόμων. Για τα σύγχρονα πλέον κρουαζιερόπλοια είναι δεδομένη η πολυτέλεια που απολαμβάνουν οι ταξιδιώτες τους εντός του πλοίου αφού διαθέτουν γνωστές αλυσίδες εστιατορίων, γνωστές αλυσίδες ρούχων, απίστευτες δυνατότητες ψυχαγωγίας και διασκέδασης με κινηματογράφους και θέατρα. Πέραν της πολυτέλειας εντός του πλοίου, προσφέρουν πλέον και πολυτέλεια και στην περιήγηση οργανώνοντας εκδρομές με ιστιοπλοϊκά και διανυκτερεύσεις σε επιλέξιμα λιμάνια εκτός πλοίου.

Αντιλαμβάνεται εύκολα καθένας ότι οι πλωτές πολιτείες όπως έχει επικρατήσει να χαρακτηρίζονται τα κρουαζιερόπλοια δίνουν θέσεις εργασίας σε άτομα όλων των ειδικοτήτων.

Έτσι δεν είναι καθόλου τυχαίο που παρά την οικονομική κρίση, των τελευταίων ετών, ο πρόεδρος της (CLIA) Πιερ Φρανσίσκο Βάγκο γνωστοποίησε ότι το 2014 η Ευρωπαϊκή οικονομία από την κρουαζιέρα αποκόμισε όφελος 40,2 δισεκατομμύρια Ευρώ. Η κρουαζιέρα σύμφωνα με στοιχεία του 2014, δημιούργησε 100.000 νέες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη. Στον συγκεκριμένο κλάδο εργάστηκαν 349.000 εργαζόμενοι. Οι μισθοί των ευρωπαίων άγγιξαν τα 10,75 δισεκατομμύρια Ευρώ με 42 εταιρίες κρουαζιέρας που εδρεύουν στην Ευρώπη και 123 κρουαζιερόπλοια με συνολική χωρητικότητα 146.000 κλίνες, ενώ δραστηριοποιούνται 18 επιπλέον εταιρείες από τρίτες χώρες με 60 πλοία και συνολική χωρητικότητα, τις 89.000 κλίνες. Σημειώθηκε ρεκόρ παραγγελιών ώστε να ναυπηγηθούν ακόμη περισσότερα κρουαζιερόπλοια και εκτιμάται ότι μέχρι το έτος 2018 πρόκειται να κατασκευαστούν 29 νέα κρουαζιερόπλοια των οποίων το κόστος θα ανέρχεται σε 16 δισεκατομμύρια Ευρώ. Παρά τη δυσμενή οικονομική κατάσταση που επικρατεί τα τελευταία χρόνια, διαπιστώνεται ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας ανθεί ενώ σε ότι αφορά την Ευρώπη, σύμφωνα με τη διεθνή ένωση κρουαζιέρας CLIA με βάση στοιχεία που δημοσίευσε το 2015, αναφέρει ότι 6,6 εκατομμύρια Ευρωπαίοι προτίμησαν

την κρουαζιέρα για τις διακοπές τους σε σχέση με το 2014 και παρατηρήθηκε αύξηση της τάξεως του 3%, δηλαδή προστέθηκαν 20.000 επιβάτες ακόμη. Μάλιστα συγκριτικά με παλαιότερα έτη και συγκεκριμένα από το 2008 έως σήμερα ευρωπαϊκή αγορά κρουαζιέρας αυξήθηκε 49%.

Στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας σήμερα δεσπόζουν τρεις όμιλοι η Carnival Cruise, η Royal Caribbean Lines και η Norwegian Cruise Lines, οι οποίες το έτος 2015 μετέφεραν 18 εκατομμύρια επιβατών έναντι του συνολικού αριθμού επιβατών που άγγιξε τα 22,23 εκατομμύρια, εκ των οποίων 13,07 εκατομμύρια ήσαν από Β. Αμερική, 5,76 εκατομμύρια ήσαν Ευρωπαίοι και 3,44 εκατομμύρια προέρχονταν από τον υπόλοιπο κόσμο. Συγκεκριμένα το 2015 η Carnival έχει κερδίσει ένα στους δύο επιβάτες κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο και ο τζίρος της το προηγούμενο έτος άγγιξε το 42,2% του συνολικού προϊόντος της κρουαζιέρας. Ακολουθεί η RCL με το μισό κύκλο εργασιών της Carnival μόλις 22,1% του συνόλου των εσόδων στον κλάδο και τέλος η NCL, με ποσοστό τζίρου στον κλάδο 12,4%. Μάλιστα Carnival Cruise, η Royal Caribbean Lines, ως οι 2 μεγαλύτερες εταιρίες στον τομέα της κρουαζιέρας έχουν βάλει πλώρη για την αγορά της Κίνας και την εδραίωση τους στην Ασία. Συγκεκριμένα η Carnival έχει συστήσει κοινοπραξία με τις εταιρίες China State Ship building Corp και με την China Investment Corp. Η κοινοπραξία αυτή πρόκειται να διαθέσει 4 δισεκατομμύρια δολάρια για να ναυπηγηθούν στην Κίνα κρουαζιερόπλοια αποκλειστικά για κρουαζιέρες στην Ασία και ο αριθμός των κινέζων που θα κάνουν κρουαζιέρες αναμένεται ως το 2020 να αγγίζει τα 2,3 εκατομμύρια επιβατών²⁵.

Σύμφωνα με τη διεθνή ένωση κρουαζιέρας (CLIA) οι εταιρίες κρουαζιερόπλοιων θα προσθέσουν στην αγορά κρουαζιέρας εννέα νέα κρουαζιερόπλοια το 2016, το κόστος των οποίων αγγίζει τα 6,5 δισεκατομμύρια Δολάρια και έχουν γίνει 33 παραγγελίες νέων κρουαζιερόπλοιων μέχρι το 2020, με το κόστος της επένδυσης να ανέρχεται στα 25,65 δις Δολάρια. Το τρέχον έτος πρόκειται να επιλέξουν ως μέσο διακοπών την κρουαζιέρα 24 εκατομμύρια επιβατών ενώ πριν από μια δεκαετία ο αριθμός των επιβατών ανερχόταν σε μόλις 15 εκατομμύρια.

²⁵Την τρίτη θέση στην κρουαζιέρα διεκδικεί η Ασία μέχρι το 2020, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1095728/tin-triti-thesi-stin-krouaziera-diekdikei-i-asia-mexri-to-2020>, αναγνώστηκε 20/04/2016

Συνεπώς η κρουαζιέρα επηρεάζει θετικότερα την οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι δαπάνες της άγγιξαν τα 119,9 δισεκατομμύρια σε παγκόσμιο επίπεδο και προσέφεραν εργασία σε 950.000 υπαλλήλους. Στα κρουαζιερόπλοια απασχολείται πλήθος εργαζομένων που μπορούν να καταταχθούν σε δώδεκα κατηγορίες, όπου στην πρώτη κατηγορία εντάσσεται το προσωπικό καταστρώματος το οποίο απαρτίζεται από ύπαρχο, υπολοχαγό, ανθυπολοχαγό, δόκιμο πλοίαρχο, λοστρόμους, ναύτες και ναυτοπαίδες. Η δεύτερη κατηγορία απαρτίζεται από το προσωπικό μηχανής που απαρτίζεται από μηχανικούς ψυκτικούς, ηλεκτρολόγους θερμαστές και το υπόλοιπο προσωπικό τεχνικών υπηρεσιών όπως ηλεκτρονικοί υδραυλικοί, στην τρίτη κατηγορία εντάσσεται το προσωπικό των τηλεπικοινωνιών. Στην τέταρτη κατηγορία εντάσσεται η οικονομική υπηρεσία που τη στελεχώνουν λογιστές ταμίες, διοικητικοί υπάλληλοι, στην πέμπτη κατηγορία εντάσσεται το προσωπικό εξυπηρέτησης και συγκεκριμένα οι καμαριέρες, καθαρίστριες, καμαρότοι, σερβιτόροι, θαλαμηπόλοι. Στην έκτη κατηγορία εντάσσεται το προσωπικό των εστιατορίων με μάγειρες και σεφ, στην έβδομη κατηγορία εντάσσονται οι διευθυντές ξενοδοχείων, τα στελέχη διαχείρισης ανθρωπίνου δυναμικού, και οι υπάλληλοι υποδοχής, στην όγδοη κατηγορία εντάσσονται οι γιατροί νοσηλευτές, φαρμακοποιοί, στην ένατη κατηγορία εντάσσονται οι αισθητικοί, διατροφολόγοι, κομμωτές, στην δέκατη κατηγορία εντάσσονται οι ηθοποιοί, χορευτές, στην ενδέκατη κατηγορία εντάσσονται οι δάσκαλοι κολύμβησης και οι ναυαγοσώστες και στην δωδέκατη κατηγορία οι εμποροϋπάλληλοι στα καταστήματα εντός του πλοίου.

Πέραν των όσων εργάζονται εντός των κρουαζιερόπλοιων απασχολείται με τον κλάδο και στην ξηρά πλήθος εργαζομένων. Μεγάλος όγκος εργαζομένων απασχολείται σε έργα υποδομής σε λιμάνια και στη δημιουργία τουριστικών αγκυροβολίων, στη συντήρηση και την επισκευή πλοίων, στα ναυπηγεία για την κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων, σε ανταλλακτικά, στη διοίκηση τουριστικών γραφείων επί χέρσου σε τουριστικά γραφεία και πρακτορεία σε υπηρεσίες ξενάγησης και μεταφορικές εταιρίες, σε δικηγορικά γραφεία, σε αλυσίδες τροφίμων και καταστήματα τοπικών προϊόντων πέραν των εξόδων των τουριστών στις τοπικές αγορές.

Ενώ ολοένα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που συνεχώς δρομολογούνται εγγυώνται την συνεχή αύξηση των θέσεων εργασίας. Ενδεικτικά να αναφέρουμε στο σημείο αυτό ότι πριν από λίγες ημέρες και συγκεκριμένα στις 29/04/2016, το «Harmony of

the Seas», το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το κόστος του οποίου ανέρχεται σε πάνω από ένα δις. Ευρώ ενώ η ολική του χωρητικότητα φτάνει τους 227.000 τόνους, (2.000 τόνους παραπάνω από τα αδελφά του κρουαζιερόπλοια, της κατηγορίας «Oasis class») απέπλευσε από το ναυπηγείο Saint Nazaire για δοκιμαστικό ταξίδι επανδρωμένο με 500 άτομα προσωπικό. Έχει χωρητικότητα 5.479 επιβατών, αποτελείται από 16 καταστρώματα, 2.747 καμπίνες, 362,15 μέτρα από την πλώρη στη πρύμνη και το πλήρωμα του μετά το πειραματικό του ταξίδι θα ανέρχεται σε 2.000 περίπου άτομα. Η κατασκευή του ξεκίνησε τον Σεπτέμβρη του 2013 πήρε τρία σχεδόν χρόνια να ολοκληρωθεί και στο δοκιμαστικό του απόπλου θα διαπιστωθεί η εύρυθμη λειτουργία του μηχανολογικά και το πόσο ευέλικτο είναι σε μανούβρες και αν ανταποκριθεί επιτυχώς θα οδηγηθεί στο λιμάνι του Southampton με προορισμό τη Βαρκελώνη για να ξεκινήσει το πρώτο του ταξίδι στη Μεσόγειο.

Στο παγκόσμιο συνέδριο κρουαζιέρας που πραγματοποιήθηκε στη Φλόριντα των ΗΠΑ Ο Αναστασιάδης Κυριάκος, μέλος της εκτελεστικής επιτροπής της (CLIA) ανέφερε ότι η κρουαζιέρα στην Ευρώπη αναπτύσσεται αλματωδώς αφού την επιλέγουν όλο και περισσότεροι ταξιδιώτες, αν και η ελληνική αγορά παρουσιάζει ύφεση λόγω της οικονομικής κρίσης που μαστίζει την χώρα.

Σχετικά με την Ελλάδα, δεν θα μπορούσε αυτός ο κλάδος του τουρισμού να μην προκαλεί ενδιαφέρον. Οι δυνατότητες που έχει η χώρα, λόγω της θέσης της, είναι μεγάλες, καθώς ένα λιμάνι για να προτιμηθεί, εξετάζεται η θέση του και εγγύτητα του στους επιθυμητούς προορισμούς που οι επιβάτες της κρουαζιέρας και κατ' επέκταση τα κρουαζιερόπλοια, θέλουν να προσεγγίσουν. Οι προορισμοί που υπάρχουν στην Ελλάδα, πληρούν όλα τα χαρακτηριστικά τοποθεσίας, όπως ορίζονται από τον McCalla (1996), τα οποία είναι πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Οι επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές και περίξ του λιμένα για την φιλοξενία των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους, είναι σημαντικές καθώς επηρεάζουν τον βαθμό εξυπηρέτησης αλλά δεν αυξάνουν τον βαθμό ελκυστικότητας ενός προορισμού, εάν δεν πληρούνται τα ανωτέρω χαρακτηριστικά.

Η θέση της Ελλάδας στον χάρτη, το πολύ μεγάλο μήκος ακτογραμμής άνω των 15 χιλιάδων χιλιομέτρων, το αρχιπέλαγος του Αιγαίου και το Ιόνιο πέλαγος με τρεις και πλέον χιλιάδες νησιά, το εύκρατο και ήπιο κλίμα, το κοινής αποδοχής, φυσικό κάλλος, η

πλούσια και πολύπλευρη πολιτιστική κληρονομία, ο πλουραλισμός μνημείων και αξιοθέατων αποτελούν το συγκριτικό πλεονέκτημα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, και είναι τα στοιχεία που κάνουν έναν προορισμό θελκτικό για την δραστηριοποίηση των εταιρειών κρουαζιέρας.

Έχοντας ως βάση τον Τουριστικό Στρατηγικό Σχεδιασμό 2021 του Σ.Ε.Τ.Ε.²⁶, οι κύριες προτεραιότητες που πρέπει να αναπτύξει η Ελλάδα, που θα συμβάλουν στη συνέχεια στην αύξηση της αγοράς της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι τα παρακάτω:

1. Επικέντρωση των προσπαθειών στην προσέλκυση επισκεπτών με λιμάνι επιβίβασης στην Ελλάδα (Home Port), και ενίσχυση απλών επισκέψεων από πλοία που ξεκινούν από τρίτες χώρες. Επιπροσθέτως, συγκεκριμένη στόχευση στους δυο κορυφαίους ομίλους, και στη μεταφορά της επιβίβασης των πελατών τους στην Ελλάδα. (Carnival και Royal Caribbean)
2. Ενδυνάμωση της κρουαζιέρας με πρόσθετες παρεχόμενες υπηρεσίες, κυρίως με εκδρομές σε παράκτιους προορισμούς. Ένα σημείο στο οποίο η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα.
3. Δημιουργία νέων και ενίσχυση υφιστάμενων δρομολογίων στην Ανατολική Μεσόγειο και στο Αιγαίο.
4. Δημιουργία πρόσθετων νέων θέσεων αγκυροβολίας για μεγάλα κρουαζιερόπλοια, καθώς και ενός νέου αποκλειστικού τερματικού σταθμού για κρουαζιερόπλοια στο Λιμάνι του Πειραιά.
5. Ανάπτυξη και άλλων προορισμών ως λιμανιών επιβίβασης για κρουαζιερόπλοια, π.χ. το Ηράκλειο (Ανατολική Μεσόγειος και Αιγαίο) και τη Θεσσαλονίκη (θεματικός, θρησκευτικός και τουρισμός πόλης)
6. Αναβάθμιση του επίπεδου εξυπηρέτησης τόσο για τα κύρια όσο και για τα δευτερεύοντα λιμάνια (hybrid και ports of call)

²⁶ΣΕΤΕ - Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

Αφίξεις Κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους 2013-2015

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2015		2014		2013	
	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	621	980.149	606	1.055.556	711	1.302.581
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ	636	791.927	512	742.553	582	778.057
ΜΥΚΟΝΟΣ	600	649.914	441	610.207	485	587.501
ΚΕΡΚΥΡΑ	407	647.347	395	672.368	480	744.673
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	242	459.882	251	584.879	307	763.966
ΡΟΔΟΣ	340	342.063	314	311.182	373	409.991
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	170	219.805	160	242.951	177	270.020
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ- ΙΘΑΚΗ	112	149.227	79	88.032	100	135.659
ΠΑΤΜΟΣ	192	124.476	156	109.429	177	113.339
ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	59	96.612	38	33.304	47	124.205
ΒΟΛΟΣ	57	67.096	53	57.825	31	20.227
ΝΑΥΠΛΙΟ	62	46.075	46	26.050	54	23.732
ΛΑΥΡΙΟ	55	44.815	30	30.493	20	13.504
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	31	38.549	16	17.951	6	3.128
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	52	37.762	66	46.432	52	43.817
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	35	26.356	31	19.720	18	14.585
ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ	610	235.688	632	283.441	668	312.904
ΣΥΝΟΛΟ	4.281	4.957.743	3.826	4.932.373	4.288	5.661.889²⁷

Το Ηράκλειο και η Θεσσαλονίκη αποτελούν λιμάνια που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν την βιομηχανία της κρουαζιέρας και ως λιμάνια επιβίβασης, καθώς πληρούν τα περισσότερα χαρακτηριστικά που χρίζει να έχει ένα λιμάνι τέτοιου είδους και δεν απαιτούνται τεράστια κεφάλαια προς επένδυση. Τα site characteristics, όπως αναφέρει ο Mc Calla (1998), είναι τα χαρακτηριστικά που οδηγούν τις εταιρείες κρουαζιέρας στην επιλογή των λιμένων επιβίβασης (home ports). Τα δύο αυτά λιμάνια, βρίσκονται σε μεγάλες πόλεις που έχουν την δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες στα κρουαζιερόπλοια και στους επιβάτες τους, η απόστασή τους από τους προορισμούς είναι σχετικά μικρή και έχει προβληθεί να έχουν άμεση σύνδεση με διεθνή αεροδρόμια, αφού ήδη έχουν προκηρυχτεί διαγωνισμοί για την ανέγερση νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι του Ηρακλείου, και αναβάθμισης, για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, που ανήκει στα

²⁷ΕΛΙΜΕ – Ένωση Λιμένων Ελλάδος

αεροδρόμια που ιδιωτικοποιήθηκαν πρόσφατα, και εξαγοράστηκαν από κοινοπραξία εταιρειών μεταξύ των οποίων και η Fraport AG, έτσι ώστε να έχουν άμεση πρόσβαση στην αγορά των πελατών που προέρχεται κυρίως από την Ευρώπη, βελτιώνοντας έτσι τον βαθμό συνδεσιμότητας του λιμανιού.

Το ερώτημα είναι πως επιμερίζεται το οικονομικό όφελος από την κρουαζιέρα μεταξύ των δραστηριοποιούμενων με αυτή χωρών και το συμπέρασμα είναι ότι την μερίδα του λέοντος επιμερίζονται χώρες που διαθέτουν κατασκευαστικές εγκαταστάσεις κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες προσελκύουν ταυτόχρονα τις εγκαταστάσεις των γραφείων των εταιριών κρουαζιέρας και το πλήθος των ναυτικών πρακτόρων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό. (Cruise Line International Association (CLIA), n.d.)

Η άμεση οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην οικονομία της Ευρώπης²⁸ σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύτηκαν το 2015 για την περίοδο του 2014 από την CLIA²⁹, συμπεριλαμβάνει την παραγωγή, την εργασία και την αποζημίωση των εργαζομένων ως αποτέλεσμα της δραστηριότητας της κρουαζιέρας, στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Από τα 16,6 δις Ευρώ έξοδα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, τα 4,55 δις αφορούσαν την ναυπήγηση, την συντήρηση και την επισκευή κρουαζιερόπλοιων σε ναυπηγία που εδρεύουν στην Ευρώπη, 12,8% αύξηση σε σχέση με το 2013. Η αύξηση των εξόδων της βιομηχανίας για την ναυπήγηση κατά 520 εκατομμύρια Ευρώ, είχε το σημαντικότερο αντίκτυπο στα συνολικά αποτελέσματα, αποτελώντας τον κύριο λόγο της συνολικής αύξησης των εξόδων. Στο τέλος του 2014, τα ευρωπαϊκά ναυπηγία είχαν στα βιβλία παραγγελιών τους, 23 νέα κρουαζιερόπλοια και συμπεριλαμβανομένων των προδοθέντων πλοίων του πρώτου εξαμήνου του 2015, τα ναυπηγία έχουν παραγγελίες για 29 νέα πλοία μέχρι το 2018, συνολικής αξίας 16 δισεκατομμυρίων Ευρώ.

Τα έξοδα που πραγματοποίησε η βιομηχανία στον ευρωπαϊκό χώρο, για προϊόντα και υπηρεσίες, για την λειτουργία των εταιρειών, άγγιξε τα επτά δις Ευρώ. Για την

²⁸ Με τον όρο Ευρώπη στο μέρος αυτό, εννοείται η Ευρωπαϊκή Ένωση (28 μέλη) συν την Νορβηγία, την Ελβετία και την Ισλανδία

²⁹ CLIA Europe – The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition, (2015)

τροφοδοσία δαπανήθηκαν 670 εκατ. Ευρώ, έγιναν 775 εκ. Ευρώ πληρωμές σε προμήθειες σε ταξιδιωτικούς πράκτορες και 1,4 δις σε χρηματοοικονομικές και συμβουλευτικές επιχειρηματικές υπηρεσίες, όπως ασφάλισεις, προώθηση και διαφήμιση, τεχνική υποστήριξη, τραπεζικές υπηρεσίες κτλ.

Οι επιβάτες και το προσωπικό των κρουαζιερόπλοιων, δαπάνησαν 3,64 δις Ευρώ στον ευρωπαϊκό χώρο έξοδα που περιλαμβάνουν τα έξοδα μετακίνησης από και προς τα λιμάνια επιβίβασης, έξοδα διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία πριν και μετά την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας, την δαπάνη από τους επιβάτες και το προσωπικό στα post-of-call για καθημερινά έξοδα και δραστηριότητες. Στα λιμάνια επιβίβασης κάθε επιβάτης δαπάνησε κατά μέσο όρο €292, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εισιτηρίων, το ποσό αυτό μειώνεται στα €81, αν δε συνυπολογιστούν τα αεροπορικά έξοδα. Σε κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το κρουαζιερόπλοιο, η καθημερινή μέση δαπάνη των επιβατών και του προσωπικού ανέρχεται στα €62 και €23, αντίστοιχα.

Σχετικά με τα άτομα που απασχολούνται και την αποζημίωση τους στην Ευρώπη, το κόστος το 2014 ανήλθε στα 1,48 δις Ευρώ (μισθοί και ασφάλιση) και αφορούσε 5.500 εργαζομένους στη ξηρά (στα κατά τόπους γραφεία διοίκησης) και 59.500 ευρωπαίους που ήταν να ναυτολογημένοι στα πλοία.

Τα παραπάνω έξοδα των εταιρειών κρουαζιέρας και οι δραστηριότητά τους, είχε άμεση επίπτωση στην εργασία και την οικονομία σε διάφορους τομείς της οικονομίας, με αποτέλεσμα, το σύνολο των θέσεων εργασίας που έχουν άμεση σχέση με την κρουαζιέρα να είναι 169.800 και η αποζημίωση τους να είναι συνολικά €5,09 δισεκατομμύρια.

Κατά την ανάλυση της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και την συνεισφορά της στην οικονομία, που πραγματοποίησε η GP Wild και η BREA για λογαριασμό της CLIA Europe, το 75% της άμεσης οικονομικής επίδρασης αφορά τους παρακάτω κλάδους. Ο κατασκευαστικός κλάδος, με οδηγό την ναυπήγηση των πλοίων, αποτελεί το 48% των εξόδων της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, το 25% των θέσεων εργασίας και το 34% των μισθών. Οι εργαζόμενοι στις εταιρείες κρουαζιέρας, αποτελούν το 38% των θέσεων εργασίας και το 29% των αποζημιώσεων. Και τέλος, ο τομέας των μεταφορέων και των

υπηρεσιών³⁰, απαρτίζουν το 22% των άμεσων δαπανών της βιομηχανίας, το 13% των θέσεων εργασία και το 16% του συνόλου των μισθών.

Στην Ελλάδα, η άμεση οικονομική επίπτωση είναι €506 εκατομμύρια και βρίσκεται στην 8^η θέση στην Ευρώπη, δαπανάτε το 3% του συνόλου των δαπανών και καταλαμβάνει την 4^η θέση, όταν αναφερόμαστε στη Νότια Ευρώπη. Η άμεση δαπάνη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα μειώθηκε κατά 11,8% σε σχέση με το 2013 και αυτό οφείλεται στην πτώση που είχαν οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων αλλά και των επιβατών τους, στον Ελλαδικό χώρο το 2014 σε σχέση με το 2013³¹. Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας, το 2014, ήταν 10.136 άτομα και το σύνολο των μισθών τους ήταν €190 εκατομμύρια.

Η Ελλάδα το 2014 παρέμεινε, ως ο τρίτος πιο δημοφιλής προορισμός στην Ευρώπη με 4,1 εκατομμύρια επισκέψεις επιβατών. Ο Πειραιάς, αποτελεί το 4^ο λιμάνι σε επιβατική κίνηση κρουαζιέρας με 1.055.556 επιβάτες, και βρίσκεται πίσω από την Τσιβιταβέκια, την Βενετία και την Μαγιόρκα. Το λιμάνι του Πειραιά κατατάσσεται στην κατηγορία των hybrid ports καθώς λειτουργεί ως λιμάνι επιβίβασης (128.000 επιβάτες επιβιβάστηκαν σε κρουαζιερόπλοια το 2014), αλλά και ως λιμάνι προορισμός. Και τα λιμάνια που ηγούνται των αφίξεων είναι ο Πειραιάς, η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο. Συγκεκριμένα, η Σαντορίνη, η Κέρκυρα και η Μύκονος είναι 4^{ος}, 5^{ος} και 7^{ος} προορισμός στην κατάταξη των ports-of-call της Μεσογείου³² αλλά και της Ευρώπης στο σύνολο της³³.

Συνεπαγωγικά, εξετάζοντας τα παραπάνω στατιστικά αποτελέσματα, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι η Ελλάδα, παρότι βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της προτίμησης των επιβατών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, δεν έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί στο έπακρο την τάση αυτή. Οι τομείς της κρουαζιέρας που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των οικονομικών επιδράσεων είναι η ναυπηγό-επισκευή, η προμήθεια και τροφοδοσία των πλοίων και τα γενικότερα έξοδα των εταιρειών, που αποτελούν το 70% του συνόλου. Παρατηρώντας το ποσοστό των εργαζομένων που απασχολούνται στο τεχνικό σκέλος της

³⁰ Εξαιρούνται οι εργαζόμενοι στις εταιρείες που διαχειρίζονται κρουαζιερόπλοια.

³¹ Η μείωση των επιβατών κρουαζιερόπλοιων το 2014 σε σχέση με το 2013 ήταν 12,8%.

³² Συμπεριλαμβάνονται και προορισμοί εκτός της Ευρώπης, όπως Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική

³³ Ευρώπης και Ρωσίας (Αγία Πετρούπολη)

βιομηχανίας, που είναι το 13% των εργαζομένων, όταν στο σύνολο της Ευρώπης είναι το 25% και συνυπολογίζοντας το ποσοστό των εργαζομένων στις μεταφορές και τις υπηρεσίες, που είναι το 40%, όταν στο σύνολο είναι 13%, διαπιστώνουμε ότι η υπάρχει η δυνατότητα αύξησης της οικονομικής επίδρασης της κρουαζιέρας στη χώρα, αλλά θα πρέπει να γίνει αποδοτικότερη στοχοθεσία, ανακατανομή πόρων σε τομείς που έχουν διαθέσιμα περιθώρια ανάπτυξης και κατάλληλες πολιτικές δράσεις. (Lekakou, et al., 2010)

5.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η κρουαζιέρα στην σύγχρονη εποχή είναι ένας από τους περισσότερο προτιμώμενους τρόπους διακοπών και έχει καταστεί σημαντικός τομέας του θαλάσσιου τουρισμού που προσελκύει πλήθος επιβατών όχι μόνο υψηλού αλλά και μέσου οικονομικού επιπέδου, καθώς το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη, θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει ένα επιβατηγό πλοίο καθώς επίσης προσφέρει υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου και οι εργαζόμενοι σε αυτό έχουν ειδικότητες ανάλογες των σύγχρονων ξενοδοχειακών μονάδων (π.χ. hotel manager). Σε αντίθεση με το συμβατικό ξενοδοχείο το κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μετακινείται γεωγραφικά ώστε να ανταποκρίνεται στην εκάστοτε ζήτηση. Με αποτέλεσμα οι επιβάτες έχουν την ευκαιρία να επισκεφτούν ποικίλους τόπους σε σύντομο χρονικό διάστημα με μεγαλύτερη ευκολία από τα άλλα είδη ταξιδιού.

Η αυξανόμενη προσέλευση όλο και περισσότερων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι συμβάλλει στην ανάπτυξη της περιοχής στη βελτίωση του περιβάλλοντος και στην ενίσχυση των υποδομών, που θα μπορούσε να είναι προς όφελος των τοπικών κοινοτήτων και των επιβατών. Επίσης η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει ως αποτέλεσμα μια ευρύτατη διαπολιτισμική επικοινωνία μεταξύ των τοπικών πληθυσμών και των επισκεπτών με ιδιαίτερο κοινωνιολογικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον και επιδρά θετικά στην τοπική κοινωνία δίνοντας στους κατοίκους την δυνατότητα να έρθουν σε επαφή με διαφορετικές κουλτούρες και πολιτισμούς.

Αν και η θέα των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι προσθέτει μια αίσθηση ζωντανίας στην περιοχή την ίδια στιγμή οι αυξανόμενες δραστηριότητες των κρουαζιερόπλοιων αυξάνουν την πύκνωση των ανθρώπων και την κυκλοφοριακή

συμφόρηση με αποτέλεσμα πολλές φορές οι κάτοικοι των περιοχών αυτών να αποκτούν αρνητική ηθική συμπεριφορά προς τον αυξανόμενο τουρισμό των κρουαζιερόπλοιων υπάρχουν επίσης και περιπτώσεις όπου οι ντόπιοι κάτοικοι αποφασίζουν να αρνηθούν την τουριστική ανάπτυξη προκειμένου να διαφυλάξουν τον τρόπο ζωής και την ταυτότητα τους καθώς πολλές φορές προκαλούνται έντονα κοινωνικά προβλήματα που σχετίζονται με τα διαφορετικά ήθη και έθιμα των τουριστών αλλά και την υιοθέτηση μέσω της μίμησης από τους ντόπιους τρόπων ζωής διαφορετικών από την κουλτούρα τους.

Επιπλέον προκύπτουν πολλές αντιδράσεις κατά πόσο ένας μικρός τουριστικός προορισμός με μικρό λιμάνι και μεγάλη επισκεψιμότητα έχει τις κατάλληλες προδιαγραφές και υποδομές για να δεχτεί τον αυξανόμενο αριθμό των τουριστών που εισέρχονται καθημερινά στην περιοχή από τα κρουαζιερόπλοια. Είναι γεγονός ότι αυτή η συμφόρηση στα μικρά λιμάνια έχει να κάνει με τον αυξανόμενο ανταγωνισμό λόγω της μεγάλης ζήτησης αλλά και τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμανιών κοντινών προορισμών για να προσελκύσουν όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια. Μια άλλη κοινωνική επίπτωση είναι ότι η μεγάλη και μη προγραμματισμένη εισροή των επιβατών από τα κρουαζιερόπλοια για λίγες ώρες αυξάνει την ζήτηση των μεταφορικών μέσων προκαλώντας προβλήματα στις μετακινήσεις επίσης για ελάχιστες ώρες αυξάνεται η επισκεψιμότητα σε αρχαιολογικούς και μουσειακούς χώρους προκαλώντας συμφόρηση και είναι γεγονός ότι πολλές φορές για να επισκεφτούν ένα αρχαιολογικό χώρο ενδέχεται να περιμένουν στην ουρά και παραπάνω από μία ώρα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι έκδηλο ότι παρ' όλη την ανάπτυξη που έχει γνωρίσει η κρουαζιέρα τις τελευταίες δεκαετίες τα περιθώρια για περαιτέρω βιώσιμη ανάπτυξη υπάρχουν και η ανάγκη αξιοποίησης τους είναι πιο επίκαιρη και επιτακτική από ποτέ. Ωστόσο, αυτό θα πρέπει να γίνει με γνώμονα της πραγματική ζήτηση μέσα στα πλαίσια του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου με γνώμονα την αειφόρο ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ωστόσο, θα πρέπει να θεωρείται αναγκαία η συχνή αναθεώρηση των κανονισμών που διέπουν την λειτουργία της κρουαζιέρας. Στόχος θα πρέπει να είναι η διασφάλιση σε παγκόσμιο επίπεδο της ύπαρξης κοινών κανονισμών οι οποίοι έχουν εφαρμογή και τηρούνται απαρέγκλιτα. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ομοιογένεια της υπηρεσίας. Επιπλέον, λειτουργεί αποτρεπτικά για τις στρεβλώσεις της αγοράς σε ορισμένες δυτικές κυρίως χώρες που ενδεχομένως λειτουργούν σε συνθήκες υπέρμετρης κανονικοποίησης.

Το τελευταίο θα μπορούσε να τεκμηριωθεί στο εγγύς μέλλον επαρκώς με τη εκπόνηση έρευνας με σκοπό τη λεπτομερή διερεύνηση της δυνατότητας ομοιογενοποίησης και χαλάρωσης του θεσμικού πλαισίου που διέπει το καθεστώς της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Προς την κατεύθυνση της αποκανονικοποίησης εντάσσεται και η άρση του καμποτάζ. Η οριστική άρση του cabotage αναμένεται να σηματοδοτήσει μια νέα εποχή για την ελληνική ναυτιλία καθώς αναμένονται σημαντικά οφέλη για τον κλάδο αλλά και την οικονομία στο σύνολο της.

Επιπλέον, η ανάπτυξη των home port κρουαζιερόπλοιων αποτελεί ένα πολλά υποσχόμενο μέσο το οποίο μπορεί να έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για το σύνολο του κλάδου. Με τη δημιουργία home port τερματικών κρουαζιερόπλοιων επιτυγχάνεται η παροχή ολοκληρωμένων λύσεων για τις εταιρείες που θα τα προτιμήσουν έναντι των λιμένων απλής διέλευσης με σημαντικά πλεονεκτήματα και για τις τοπικές οικονομίες. Όμως ανασταλτικοί παράγοντες αποτελούν τα υψηλά κόστη αλλά και ο λεπτομερής σχεδιασμός που πρέπει να γίνει κατά τα αρχικά στάδια.

Ακόμη, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο συνεχόμενα αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας αλλά και των περιοχών που αποτελούν υπαρκτούς ή και δυνητικούς προορισμούς κρουαζιέρας. Ωστόσο, η σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών αποτελεί τροχοπέδη για την εξέλιξη του κλάδου. Οι παράγοντες οι οποίοι υπό κανονικές συνθήκες θα πρέπει να καθορίζουν την εξέλιξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας αλλά και των υποδομών της είναι ο τύπος του τερματικού/λιμένα, τα ενδιαφερόμενα μέρη, το στάδιο ανάπτυξης, τα χαρακτηριστικά του λιμένα και η σύλληψη της πρότασης.

Επιπλέον, η ανάγκη για βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου έχει καλλιεργηθεί και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της κουλτούρας των ενδιαφερομένων μερών. Είναι αυτονόητο ότι λόγω του μεγάλου αριθμού εμπλεκόμενων μερών αλλά και του οικονομικού και περιβαλλοντικού αποτυπώματος που μπορεί να προκαλέσει η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη, λαμβάνοντας μόνο οικονομοτεχνικά δεδομένα, η βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου αποτελεί μονόδρομο για την ευημερία του κλάδου.

Τέλος, θα πρέπει να δοθεί βαρύνουσα σημασία στην πρόληψη και αποτροπή δυστυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πλοία κρουαζιέρας. Πρωταρχικός στόχος φυσικά δεν είναι είναι άλλος από την διασφάλιση της σωματικής ακεραιότητας τόσο των τουριστών όσο και του πληρώματος. Επικουρικά όμως, καθιστώντας τα πλοία κρουαζιέρας ασφαλή μέσα μεταφοράς, περιορίζεται στο ελάχιστο δυνατό και ο περιβαλλοντολογικός αντίκτυπος από συνεπάγεται η χρήση των πλοίων. Οι οποίες αρνητικές συνέπειες είναι δεδομένες εξ' αρχής και προς την κατεύθυνση της ελαχιστοποίησης των ρύπων μέσω της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κατευθύνεται και ο κλάδος της κρουαζιέρας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αλεξόπουλος, Β. & Βλάχος, Γ., 1996. Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Αντάπασης, Α. Μ., 1992. Θαλάσσια αρωγή και διάσωση - Πηγές και έννοια. Αθήνα: Σάκκουλας Αντ. Ν..

Βαγγέλας, Γ., 2008. Δυναμική Ισορροπία Συμμετοχής Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα στη παραγωγή των λιμενικών υπηρεσιών, s.l.: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Βαρουζάκης, Σ., 1980. Διεθνείς οργανισμοί Ι. Αθήνα: Παπαζήσης.

Βλάχος, Γ., 2007. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική. 2η ed. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Βουλή των Ελλήνων , 2010. Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα, Αθήνα: Βουλή των Ελλήνων .

Δαναμπάσης, Α. Ε., 2010. Το νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Κρουαζιέρας, Αθήνα: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Δανέλλης, Σ., 2013. Έκθεση σχετικά με τη Γαλάζια Ανάπτυξη: Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς της θάλασσας, της ναυτιλίας και του τουρισμού στην ΕΕ, Βρυξέλλες: Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού.

Διακομιχάλης, Μ., 2009. Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του. Αθήνα: Σταμούλη.

Δουμάνης, Δ., 1987. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. s.l.:Σταυριδάκη.

Εγγλέζου, Ι., Τσελέντης, Β. & Τζαννάτος, Ε., n.d. Εκπομπές στην Ατμόσφαιρα Παράκτιων περιοχών Προερχόμενες από Ναυτιλιακή Δραστηριότητα, Ελληνικές Ακτές και Θάλασσες στο 2000. Πειραιάς, J&J Hellas.

Ελληνική Δημοκρατία, 2004. ΦΕΚ 47Α/ 11-2-2004, Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα", Αθήνα: Εφημερίς της Κυβερνήσεως.

Ελληνική Δημοκρατία, 2010. ΦΕΚ 148Α/3-9-2010 Νόμος Υπ' Αριθμ. 3872, Αθήνα: Εφημερίς της Κυβερνήσεως.

Ελληνική Δημοκρατία, 2012. ΦΕΚ Α179/20-09-2012 Νόμος Υπ' Αριθμ. 4078, Αθήνα: Εφημερίς της Κυβερνήσεως.

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2012. Γαλάζια ανάπτυξη – Προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και του τουρισμού (2012/2297(INI)), Βρυξέλλες: Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. & Πάλλης, Α., 2006. Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία. Αθήνα: Τυποθήτω.
- Θεοχαρίδης, Χ. Δ. & Ρόκας, Ι. Κ., 2015. Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο. 3η ed. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σακκούλα.
- Καλούδης, Π., 2012. Εθελοντική Περιβαλλοντική Διαχείριση στο Πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στην Ναυτιλία, Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Καραθανάση, Α., 2009. Συμφέρει την Ελληνική Αγορά Κρουαζιέρας η Άρση του Καμποτάζ, Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Λεκάκου, Μ. & Στεφανιδάκη, Ε., 2005. Αξίζει ο Πειραιάς να επενδύσει στην κρουαζιέρα;. Ναυλαγορά, Φεβρουάριος.
- Μεθενίτης, Σ., 2011. Η Απελευθέρωση της Κρουαζιέρας από τον Όρο του Καμποτάζ και οι Συνέπειες στην Ελληνική Οικονομία, Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Μότση, Μ. Ε., 2013. Έρευνα για τις Θεσμικές & Οικονομικές Εξελίξεις στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία "Passenger Shipping" (Περίοδος 2002-2012) & Δυνατότητες για ένα Νέο Ανταγωνιστικό Θεσμικό Πλαίσιο, Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Μυλωνάς, Π., Βουμβάκη, Φ., Σάββα, Μ. & Κουτούζου, Α., 2012. Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις. s.l.:Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.
- Μυλωνόπουλος, Δ. & Μοίρα, Π., 2009. Η Κρουαζιέρα ως Τουριστική Υπηρεσία - Κοινωνιολογική Προσέγγιση. e-Journal of Science & Technology (e-JST).
- Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., 2002. Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Αθήνα: Σταμούλης.
- Σαμιώτης, Γ. & Δ., Γ., 2014. Η προβολή των ελληνικών ναυτιλιακών θέσεων στην ΕΕ και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, Αθήνα: Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου.
- Σκάγιαννης, Π. & Ραλλιάς, Ε., 2012. Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα. Βόλος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Σκάγιαννης, Π. & Ραλλιάς, Ε., 2012. Οι Προοπτικές και οι Προκλήσεις της Κρουαζιέρας για τον Τοπικό Χώρο στην Ελλάδα. Βόλος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

- Τσελέντης, Β., 2008. Διαχείριση θαλασσίου περιβάλλοντος και ναυτιλία. Πειραιάς: Σταμούλη.
- Χλωμούδης, Κ., 2005. Λιμενικός σχεδιασμός - Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία. Αθήνα: Τζέϊ και Τζέϊ Ελλάς .
- Ψαρούτης, Χ. Ν., 2006. Θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Σίφνος, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ashcroft & Associates Ltd, n.d. 2012/2013 Report, s.l.: European Cruise Council.
- Brida, J. G. & Aguirre, S. Z., 2008. The impacts of the cruise industry on tourism destinations. Sustainable tourism as a factor of local development.
- Brida, J. G., Chiappa, G. d., Meleddu, M. & Pulina, M., 2014. A Comparison of Residents' Perceptions in Two Cruise Ports in the Mediterranean Sea. International Journal of Tourism Research, October, Issue 16, pp. 180-190.
- Caric, H. & Mackelworth, P., 2014. Cruise tourism environmental impacts e The perspective from the Adriatic Sea. Ocean & Coastal Management, Issue 102, pp. 350-363.
- Caric, H., 2010. Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic. Financial Theory and Practice, 34(2), pp. 161-180.
- Caric, H., 2016. Challenges and prospects of valuation e cruise ship pollution case. Journal of Cleaner Production, Issue 111, pp. 487-498.
- CLIA Europe, 2016. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition, s.l.: CLIA Europe.
- Cruise Getway, 2013. Sustainable cruise tourism in the North Sea Region, Göteborgs: Cruise Gateway.
- Cruise Line International Association (CLIA), n.d. 2016 Cruise Industry Outlook, s.l.: CLIA.
- Cruise Lines International Association, 2014. 2014 CLIA Annual Report, s.l.: Cruise Lines International Association.
- Cruise Lines International Association, 2015. 2015 Cruise Industry Outlook, s.l.: Cruise Lines International Association.
- Darley, H., 2012. Port authorities – not just landlords. Darley's Blog.

DG Maritime Affairs & Fisheries, 2013. Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level, Rotterdam/Brussels: ECORYS Nederland BV.

Di Vaio, A. & Medda, R., 2010. Governance and efficiency of Mediterranean cruise terminals.. World Conference on Transport Research.

Di Vaio, A. & Romana Medda, F., 2010. Governance and efficiency of mediterranean cruise terminals, s.l.: World Conference on Transport Research.

Directorate General Internal Policies of the Union , 2007. External Costs of Maritime Transport, Brussels: European Parliament.

Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, 2009. Tourist facilities in ports Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports , Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, 2009. Tourist facilities in ports: The environment factor, Brussels: European Commission.

Dwyer, L. & Forsyth, P., 1998. Economic Significance of Cruise Tourism. *Annals of Tourism Research*, 25(2), pp. 393-415.

European Commision, 2014. A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism, Brussels: European Commision.

European Commission DG Environment News Alert Service, 2013. Science for Environment Policy - Tourist cruise ships increase atmospheric pollution in the Arctic, Brussels: European Commision.

Friedman, A. & Miles, S., 2002. Developing stakeholder theory. *Journal of Management Studies*, 39(1), pp. 1-22.

Gilman, S., 2003. Sustainability and national policy in UK port development. *Maritime Policy & Management*, 30(4), p. 275–291.

Gooroochurn, N. & Blake, A., 2005. Tourism Immiserization: Fact or Fiction?. *Nota di Lavoro*, Fondazione Eni Enrico Mattei, Volume 143.

Healy, R. M. et al., 2009. Characterisation of single particles from in-port ship emissions. *Atmospheric Environment*, Volume 43, p. 6408–6414.

Hollnagel, E., Wears, R. & Braithwaite, J., 2015. From Safety-I to Safety-II: A White Paper, s.l.: University of Southern Denmark, University of Florida, USA, and Macquarie University, Australia..

- Hritz, N. & Cecil, A. K., 2009. Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West. *Journal of Sustainable Tourism*, Issue 16, pp. 168-181.
- Johnson, D., 2002. Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy*, Volume 26, pp. 261-270.
- Kasperson, J. K., Kasperson, R. E., Pidgeon, N. & Slovic, P., 2003. The social amplification of risk: assessing fifteen years of research and theory. *The social amplification of risk*, pp. 13-46.
- Kelly, L. W. et al., 2012. Black reefs: iron-induced phase shifts on coral reefs. *The ISME Journal*, Volume 6, p. 638–649.
- Kingston, R. D., 2006. *Cruise Ship Tourism*. Wallingford: CABI.
- Lekakou, M. & Pallis, A., 2004. Cruising the Mediterranean Sea: Market Structures and EU Policy Initiatives.. *Aegean Working Papers*, 2(1).
- Lekakou, M., Pallis, A. & Vaggelas, G., 2010. Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *TOURISMOS: AN INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY JOURNAL OF TOURISM*, pp. 1-21.
- Lekakou, M., Pallis, A. & Vaggelis, G., 2009. Which homeport in Europe: the cruise industry's selection criteria. *Tourismos*, 4(4), pp. 215-240.
- Lekakou, M., Stefanidaki, E. & Vaggelas, G. K., 2011. The economic impact of cruise to local economies. The case of an island. s.l., Athens Tourism Conference.
- Lirn, T.-C., Lin, H.-W. & Shang, K.-C., 2014. Green shipping management capability and firm performance in the container shipping industry. *Maritime Policy & Management*, 41(2), p. 159–175.
- London, W. R. & Lohmann, G., 2014. Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships. *Research in Transportation Business & Management*, Issue 13, pp. 24-36.
- London, W., 2010. *Ship to shore the nexus and optimisation of risk*, s.l.: Wellington Ministry of Tourism.
- Lu, C.-S., Liu, W.-H. & Wooldridge, C., 2014. Maritime environmental governance and green shipping. *Maritime Policy & Management*, 41(2), p. 131–133.
- MacIntosh Turfa, J. & Steinmayer, A. J., 1999. The *Syracusia* as a giant cargo vessel. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 28(2), pp. 105-125.
- Maragkogianni, A. & Papaefthimiou, S., 2015. Evaluating the social cost of cruise ships air emissions in major ports of Greece. *Transportation Research*, D(36), pp. 10-17.

- Mc Calla, R. J., 1998. An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 89(1), pp. 44-55.
- Nowak, J.-J. & Sahli, M., 2003. Coastal tourism and “Dutch diseases” in a small island economy. 8(3), pp. 245-258.
- Nowak, J.-J., Sahli, M. & Sgro, P. M., 2003. Tourism, Trade and Domestic Welfare. *Pacific Economic Review*, 8(3), pp. 245-258.
- Nowlan, L. & Kwan, I., 2001. Cruise Control - Regulating Cruise Ship Pollution On The Pacific Coast of Canada. *West Coast Environmental Law*.
- Pallis, A., n.d. Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports, s.l.: OECD.
- Pallis, A., Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T., 2014. Cruise and Cruise Ports: Structures and Strategies. *Research in Transportation Business and Management*, December, Volume 13, pp. 1-80.
- Papathanasis, A., Lukovic, T. & Vogel, M., 2012. *Cruise Tourism and Society: A Socio-economic Perspective*. Heidelberg: Springer.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T., 2009. The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, Volume 38, pp. 31-42.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T., 2013. *The Cruise Industry*. 3rd Edition ed. New York: Routledge.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T., 2013. The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, March, Volume 38, pp. 31-42.
- Shroder-Hinrichs, J.-U., Hollnagel, E. & Baldauf, M., 2012. From Titanic to Costa Concordia—a century of lessons not learned. *WMU J Marit Affairs*.
- Stefanidaki, E. & Lekakou, M., 2014. Cruise carrying capacity: A conceptual approach. *Research in Transportation Business & Management*, Issue 13, pp. 43-52.
- Stopford, M., 2009. *Maritime Economics*. 3rd ed. London: Routledge.
- Sustainability Accounting Standards Board, 2014. *Cruise Lines Research Brief*, San Francisco: Sustainability Accounting Standards Board.
- Sustainable shipping initiative, 2011. *Sustainable shipping initiative - the case for action*, London: Forum for the Future - action for a sustainable world.
- Theotakas, I. & Nikitakos, N., 2001. Network centric organizations in shipping. *The Journal of Management Sciences and Regional Development*, Issue 3, pp. 183-196.

- Tzannatos, E., 2010. Ship emissions and their externalities for Greece. *Atmospheric Environment*, Volume 44, pp. 2194-2202.
- Tzannatos, E., 2010. Ship emissions and their externalities for the port of Piraeus e Greece. Volume 40, pp. 400-407.
- US General Accounting Office, 2000. Progress Made to Reduce Marine Pollution by Cruise Ships, but Important Issues Remain, s.l.: US GAO.
- Volo, S. & Pardew, D. L., 2013. The Costa Concordia and similar tragic events: the mathematics and psychology of the loss and restoration of travellers' trust. *Current Issues in Tourism*, 16(2), pp. 197-202.
- Vutukuru, S. & Dabdub, D., 2008. Modeling the effects of ship emissions on coastal air quality: A case study of southern California. *Atmospheric Environment*, Volume 42, p. 3751–3764.
- Weaver, A., 2005. The MacDonalidization Thesis and Cruise Tourism. *Annals of Tourism Research*, 32(2), p. 346–366.
- Wood, R. E., 2000. Caribbean Cruise Tourism Globalization at Sea. *Annals of Tourism Research*, 27(2), pp. 345-370.
- Wood, R. E., 2004. Neoliberal Globalization: The Cruise Ship Industry as a Paradigmatic Case, s.l.: Rutgers University, Camden Campus .
- Yin, J., Fan, L., Yang, Z. & Li, K. X., 2014. Slow steaming of liner trade: its economic and environmental impacts. *Maritime Policy & Management*, 41(2), p. 149–158.

