

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΟ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Μεθενίτης Σπυρίδων

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

Δεκέμβριος 2011

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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 όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Παντουβάκης Άγγελος

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....</b>	<b>7</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>7</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>8</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ.....</b>	<b>10</b>
1.1. Ορισμός του καμποτάζ και ιστορική αναδρομή .....	10
1.2. Θεσμικό Πλαίσιο.....	13
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ .....</b>	<b>22</b>
2.1. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας .....	22
2.2. Μια συνολική εκτίμηση για την Κοινοτική Αγορά .....	24
2.3. Ανάπτυξη του Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα και οι Λόγοι Χρήσης από τον Ναυτιλιακό Κόσμο και τα Ευρωπαϊκά Κράτη .....	31
2.4. Το ελκυστικό προφίλ της Μεσογείου .....	33
2.5. Η κρουαζιέρα στην Ιταλία .....	39
2.6. Η κρουαζιέρα στη Γαλλία .....	40
2.7. Η κρουαζιέρα στην Ισπανία.....	42
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ .....</b>	<b>60</b>
3.1. Επενδύσεις της Ευρωπαϊκής αγοράς στην κρουαζιέρα.....	44
3.2. Τα οικονομικά κέρδη στη βιομηχανία του της κρουαζιέρας.....	47
3.3. Θετικά και Αρνητικά Σημεία της Έννοιας του Καμποτάζ στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Κοινές Αναφορές και Διαφορές σε Ακτοπλοΐα και Κρουαζιέρα .....	50
3.4. Οι περιβαλλοντικές προκλήσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας .....	54
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΆΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....</b>	<b>60</b>
4.1. Ιστορική ανάδρομη στην Ελληνική κρουαζιέρα .....	60
4.2. Η άρση του καμποτάζ στην Ελληνική κρουαζιέρα.....	62
4.3. Πλεονεκτήματα που Προσφέρει η Νέα Νομοθεσία στους Πλοιοκτήτες και τις Τουριστικές Αρχές.....	64
4.4. Προβλήματα που Δημιουργούνται στις Επιχειρήσεις από τις Νέες Καταστάσεις Άρσης του Καμποτάζ.....	69

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΡΕΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΠΩΣ ΑΥΤΟΙ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΟΥΝ.....</b>	<b>75</b>
5.1. Οι τομείς που επηρεάζονται από τον τομέα της κρουαζιέρας.....	75
5.2. Ειδικά Βήματα που Πρέπει να Ακολουθούνται για την Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού Βάση των Νέων Δεδομένων .....	75
5.3. Νέες Προοπτικές στην Ναυτιλία Μετά την Άρση του Καμποτάζ.....	82
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>84</b>
Βιβλιογραφία.....	87
Άρθρα.....	87
Μελέτες.....	87
Ιστοσελίδες.....	88
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....</b>	<b>89</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ & ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 1:</b> <i>Ιταλική Αγορά Κρουαζιέρας</i> .....	39
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2:</b> <i>Γαλλική Αγορά Κρουαζιέρας</i> .....	41
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3:</b> <i>Ισπανική Αγορά Κρουαζιέρας</i> .....	42
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 4:</b> <i>Κατανομή της Αγοράς με Βάση τις Εταιρίες 2010-11 (επί τοις %)</i> .....	43
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 5:</b> <i>Το επίπεδο και οι προοπτικές επενδύσεων στην κρουαζιέρα</i> .....	44
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 6:</b> <i>Άμεσα έξοδα ανά χώρα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, 2009</i> .....	45
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7:</b> <i>Η επιρροή των επενδύσεων στις θέσεις εργασίας για το 2010 (επί τοις %)</i> .....	48
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 8:</b> <i>Ανάπτυξη άμεσων θέσεων εργασίας κατά τομέα δραστηριοτήτων, 2010</i> ..	49
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 9:</b> <i>Νέες θέσεις εργασίας και ποσοστό (%) στο σύνολο των παραγόμενων θέσεων</i> .....	50
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 10:</b> <i>Τα έξι πιο δημοφιλή λιμάνια και οι επιβάτες της κρουαζιέρας</i> .....	67

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το Καμποτάζ αναφέρεται στην ναυσιπλοΐα στα χωρικά ύδατα ενός κράτους και μεταξύ δύο διαφορετικών σημείων απόπλου και αποβίβασης εντός του κράτους. Ως περιοριστικός/προστατευτικός όρος, ευνοώντας δηλαδή την εθνική ναυτιλία και παρέχοντας ένα προστατευτικό πλέγμα για την ανάπτυξή της, μακριά από ανταγωνιστικές πρακτικές άλλων χωρών. Σε αυτήν την εργασία θα γίνει μια προσπάθεια ανάλυσης του ορού του καμποτάζ, των διεθνών κανόνων που ισχύουν και τον τρόπο που επηρεάζουν αυτοί οι κανόνες την λειτουργία της κρουαζιέρας. Επιπλέον θα γίνει ανάλυση των περισσότερων χωρών της Μεσόγειου οι οποίες κατέχουν σημαντικά μερίδια αγοράς στο τομέα της κρουαζιέρας καθώς και πως αυτά τα κράτη τα προηγούμενα χρόνια αντέδρασαν στην άρση του όρου του καμποτάζ. Με αυτόν τον τρόπο θα γίνει ακόμα πιο ευδιάκριτο γιατί η Ελλάδα θα έπρεπε χρόνια πριν, ταυτόχρονα με τους ανταγωνιστές της, να είχε προχωρήσει και αυτή στην άρση του όρου, δείχνοντας μεταρρυθμιστική βούληση, ξέχωρα από τις όποιες εσωτερικές και συντεχνιακές αντιδράσεις στο εσωτερικό της χώρας, για το κάλο όχι μόνο του κλάδου της κρουαζιέρας αλλά και γενικότερα της Ελληνικής οικονομίας.

**Λέξεις Κλειδιά:** Καμποτάζ, Θεσμικό πλαίσιο, Ανταγωνισμός, Ελληνική οικονομία.

## ABSTRACT

Cabotage refers to the navigation within the territorial waters of a state and between two different points of departure and landing in that state. It is a restrictive/protective term and as such favors the national shipping industry by providing a protective web for its development, away from the competitive practices of other states. This work attempts to analyse the term "cabotage", the international rules that apply and the ways in which these rules affect the cruise operation. In addition, it will analyse most of the Mediterranean countries that control significant shares in the cruise market and the ways in which these countries have, in the past, reacted to the removal of the term "cabotage". In this way, it will become even more obvious why Greece should have, years ago, simultaneously with its competitors, lifted this term, showing in that way willingness to reform regardless of any domestic and corporatist reactions internally, for the benefit not only of the cruise industry but of the Greek economy in general.

**Key words:** Cabotage, Institutional frame, Competition, Greek economy.

## Εισαγωγή

Η απελευθέρωση της κρουαζιέρας από τον όρο του καμποτάζ και οι συνέπειές της στην ελληνική οικονομία είναι πολλές και σύνθετες. Το νομοθετικό πλαίσιο που εισηγήθηκε το αρμόδιο Υπουργείο και επικυρώθηκε από την κυβερνητική πλειοψηφία συνάντησε πολλές αντιρρήσεις τόσο σε πολιτικό όσο και σε συνδικαλιστικό και επιχειρηματικό επίπεδο. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η ρύθμιση αυτή χρονολογείται ήδη από το 1999 και η χώρα μας για μία ακόμη φορά καθυστέρησε στην εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας. Σε κάποιο βαθμό αυτό μπορεί να εξηγηθεί από τις χρόνιες και δομικές αγκυλώσεις της πληθωρικής συνδικαλιστικής νοοτροπίας και των εμποδίων που θέτει στην εφαρμογή νομοθετημάτων στις οποίες το ελληνικό κράτος οφείλει να προχωρήσει λόγω της δέσμευσής του από το κοινοτικό δίκαιο. Σε κάποιο άλλο βαθμό επίσης, η καθυστέρηση μπορεί να εξηγηθεί από την εξέχουσα θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία σε ευρωπαϊκό και όχι μόνο επίπεδο, και στις προσπάθειες που καταβάλλονται ώστε να αμβλυθούν τυχόν ρυθμίσεις που θα έβλαπταν την ευρυθμία και επιτυχία της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Κρίνοντας από το επίπεδο και την ένταση της αντιπαράθεσης, πρόκειται για ένα πεδίο έρευνας και μελέτης το οποίο για πολλούς αποτέλεσε ακρογωνιαίο λίθο της μεταρρυθμιστικής πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας, για άλλους μια απλή ρύθμιση που αργά ή γρήγορα θα προχωρούσε. Εμείς στο πλαίσιο αυτό θα χωρίσουμε τη μελέτη μας σε έξι κεφάλαια:

Στο πρώτο κεφάλαιο, θα κάνουμε εκτενή αναφορά στην ορολογία του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα, στο θεσμικό πλαίσιο και τη φιλοσοφία του βάσει ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα μελετήσουμε την απελευθέρωση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα, που είναι και το βασικό σημείο της μελέτης μας, παρέχοντας αναλυτική παρουσίαση της εφαρμογής του σε χώρες της Μεσογείου ώστε να υπάρχει και συγκριτική ανάλυση με την περίπτωση της Ελλάδας.

Στο τρίτο κεφάλαιο, θα παρουσιάσουμε το οικονομικό αντίκτυπο της άρσης του καμποτάζ, το μέγεθος των επενδύσεων που έγιναν στην Ευρώπη καθώς και την



παρουσίαση των αυξανόμενων κερδών από τον τομέα της κρουαζιέρας, την διάρκεια των τελευταίων ετών μέσω συγκεκριμένων δεικτών που το αποτυπώνουν.

Στο τέταρτο και πέμπτο κεφάλαιο, θα επιχειρήσουμε να παρουσιάσουμε την άρση του όρου στην ελληνική κρουαζιέρα και πως αυτή πραγματοποιήθηκε, με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της, αλλά και τις επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία καθώς και των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την ναυτιλία γενικότερα.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο θα προβούμε σε κάποια συμπεράσματα βάσει της συνολικής μας μελέτης, τα οποία θα επιχειρήσουμε να είναι όσο το δυνατόν αντικειμενικά και διδακτικά για την συνολική εικόνα της αγοράς της κρουαζιέρας, όσο και της εθνικής ναυτιλίας συνολικότερα.

## Κεφάλαιο 1: Η Έννοια του Καμποτάζ στις Μέρες μας

### 1.1. Ορισμός του καμποτάζ και ιστορική αναδρομή

Στο εισαγωγικό μέρος αυτού του κεφαλαίου θα επιχειρήσουμε εν συντομία να κάνουμε μια επισκόπηση του όρου καμποτάζ σε αναφορά με το πνεύμα του φιλελευθερισμού, σε παγκόσμιο επίπεδο, να διατρέξουμε την πρωτόλεια νομοθεσία στις Ηνωμένες Πολιτείες και το πνεύμα του προστατευτισμού που επιχείρησαν να εμφυτήσουν στην ναυτιλία, και να δούμε την έννοια της ενιαίας αγοράς που διέπει την Ευρωπαϊκή Ένωση και πάνω στην οποία επιχειρήθηκε να υποστηριχθεί η άρση του καμποτάζ.

Το καμποτάζ («cabotage», στα γαλλικά) πρωτοεμφανίζεται το 1801 ως εμπορικός όρος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και μετέπειτα στην αεροπλοΐα. Αναφέρεται στην μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων και συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της κρατικής, περιφερειακής και παγκόσμιας πολιτικής καθώς έγκειται άμεσα στην απελευθέρωση του εμπορίου στις αερομεταφορές και την ναυτιλία, αλλά παράλληλα αποτελεί και μια συνταγή διασφάλισης και προστασίας της εθνικής πολιτικής και των συμφερόντων αυτής.

Έπειτα από το άνοιγμα των αγορών και την επικράτηση των αρχών του φιλελευθερισμού στο παγκόσμιο εμπόριο, είτε μέσω διμερών διακρατικών συμβάσεων, είτε πολύ περισσότερο μέσω διεθνών συμβάσεων που δεσμεύουν πάνω από δύο κράτη σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο (π.χ. συμβάσεις και συμφωνίες που υπογράφονται κάτω από την αιγίδα του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ή σε μικρότερο βαθμό από περιφερειακούς οργανισμούς όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση), οι ναυτικές εμπορικές δεσοληψίες απελευθερώθηκαν, ενώ παράλληλα κάποια κράτη θέλησαν να εφαρμόσουν προστατευτική πολιτική θωρακίζοντας το νηολόγιό τους και συνακόλουθα τα στελέχη και τους ναυτικούς που ταξιδεύουν κάτω από την εθνική σημαία. Η ευρύτερη φιλελευθεροποίηση στον τομέα του εμπορίου στις ανεπτυγμένες χώρες του λεγόμενου «Βορρά» (Βόρεια Αμερική, Ευρώπη, και κάποιες περιοχές της Ανατολικής Ασίας) έχει μειώσει διεθνώς το κόστος μεταφορών, έχει μειώσει την ψαλίδα και το ισοζύγιο εξαγωγών-εισαγωγών προς όφελος των εισαγωγών, κυρίως για τις μεγάλες εξαγωγικές οικονομίες, αλλά παράλληλα και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες της Λατινικής Αμερικής και του ευρύτερου Τρίτου Κόσμου έχουν επίσης

ευνοηθεί από αντίστοιχες ρυθμίσεις που προστατεύουν σε κάποιο βαθμό τα εξαγωγικά τους συμφέροντα (Radelet and Sachs, 1998).

Ως προς το πεδίο της ναυτιλιακής πολιτικής, η πλειοψηφία των εμπορικών δραστηριοτήτων στο πλαίσιο του εμπορικού κύκλου διαμορφώνονται και καθορίζονται από τις συμβάσεις και τις κατευθυντήριες γραμμές των διεθνών οργανισμών, όπως η Διεθνής Ένωση Ναυτιλίας (International Maritime Organization), η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (International Transportation Federation), ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labor Organization), καθώς και άλλων κυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών, όπως για παράδειγμα τα εθνικά επιμελητήρια ναυτιλίας και το αρμόδιο Υπουργείο της κάθε χώρας. Όλοι αυτοί οι εμπλεκόμενοι οργανισμοί διασφαλίζουν την εφαρμογή και εκτέλεση των διεθνών κανόνων, ρυθμίσεων και άλλων προϋποθέσεων υπό ένα γενικότερο πλαίσιο δράσεων εντός των συνόρων της βιομηχανίας της εμπορικής ναυτιλίας.

Η καταγραφή και εγγραφή του εθνικού νηολογίου με πλοία τα οποία στηρίζονται οικονομικά από κρατικές επιχορηγήσεις, επιχειρήσεις που δανειοδοτούνται, και άλλες που μπορούν και στέκονται ανταγωνιστικά στη διεθνή αγορά αποτελεί ένα από τα πεδία εφαρμογής της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Βάσει της συνθήκης για το Δίκαιο της Θάλασσας των Ηνωμένων Εθνών το 1982 και των παράγωγων κειμένων της (UNCLOS, 1985) αναφορικά με τις ζώνες ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των μεταφορών, και το νομικό πλαίσιο που διέπει τις μεταφορές αυτές, θεσπίζονται νόμοι σε εθνικό επίπεδο που διασφαλίζουν στο εκάστοτε κράτος-μέλος της σύμβασης τη δυνατότητα να καθορίσει τις συνθήκες για την καταγραφή του εμπορικού και ναυτικού της στόλου. Ωστόσο, μολονότι τα συμβαλλόμενα μέλη οφείλουν με το άνοιγμα των εμπορικών αγορών και θαλασσιών οδών να διαμορφώσουν ένα πεδίο ελεύθερης διακίνησης, εισάγονται προστατευτικοί νόμοι από τα κράτη-μέλη για να αποτρέψουν ή να μειώσουν την αύξηση της ανταγωνιστικότητας που γεννάται προς όφελος των δικών τους ναυτικών οικονομιών. Ένα από τα βασικά εργαλεία προστατευτικής πολιτικής είναι και οι νόμοι του καμποτάζ (Gallagher, 2003).

Πηγαίνοντας πίσω στα 1920, στις Ηνωμένες Πολιτείες εισήχθη προς ψήφιση στη Βουλή των Αντιπροσώπων ένα νομοθέτημα με το τίτλο Merchant Marine Act το

οποίο ρύθμιζε το ναυτικό εμπόριο των ΗΠΑ εντός των χωρικών υδάτων και λιμένων της επικράτειας. Βασικό και απαρέγκλιτο τμήμα του νόμου ήταν και η περίφημη Jones Act η οποία ρύθμιζε το καμποτάζ και προέβλεπε ότι όλα τα εμπορευματικά αγαθά που διακινούνται εντός των χωρικών υδάτων μεταξύ λιμένων της επικράτειας θα πρέπει να μεταφέρονται από πλοία που φέρουν την αμερικανική σημαία, είναι κατασκευασμένα στις ΗΠΑ, ανήκουν σε πολίτες των ΗΠΑ, και στελεχώνονται από αμερικανούς πολίτες και μόνιμους κατοίκους της χώρας. Σκοπός της ρύθμισης αυτής ήταν ασφαλώς να προστατευθεί η αμερικανική ναυτιλιακή βιομηχανία από εξωτερικές παρεμβάσεις και αθέμιτο ή θεμιτό ανταγωνισμό. Κοντά σε αυτό, εισήχθη ένα μεταρρυθμιστικό πλαίσιο το 2006 το οποίο προέβλεπε ότι το κόστος ανακατασκευής αμερικανικού πλοίου θα μειωνόταν κατά 10 τοις εκατό προκειμένου οι αμερικανοί πλοιοκτήτες να επιλέξουν αμερικανικά ναυπηγεία και όχι υπερπόντια χαμηλότερου κόστους. Η νομοθεσία αυτή γνώρισε μεγάλη κριτική αλλά και μεγάλη απήχηση καθώς ανά καιρούς ανταποκρινόταν στις στρατηγικές βλέψεις των ΗΠΑ στον Ειρηνικό, αλλά και γενικότερα ενέπιπτε στο γεωπολιτικό φάσμα των εθνικών συμφερόντων της χώρας που ήθελαν πάντοτε να την καταστήσουν ποντοπόρο δύναμη.

Σε διεθνές επίπεδο οι νόμοι που διέπουν τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένου και του καμποτάζ, δεν είναι απόλυτα δεσμευτικοί από τη σχετική σύμβαση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (GATS) και παραμένουν ακόμα και σήμερα προϊόν διαπραγμάτευσης. Επί της αρχής, η ναυτιλία καλύπτεται από τη GATS, ωστόσο η αρχή του ευνοούμενου κράτους (principle of the most-favoured-nation treatment) που διασφαλίζει ότι όλα τα κράτη-μέλη του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, δεν εμπίπτει στις προβλεπόμενες ρυθμίσεις για την ναυτιλία. Η αρχή της μη διάκρισης (non-discrimination principle) και του ευνοούμενου κράτους εφαρμόζεται κατά συνέπεια μόνο μεταξύ κρατών που έχουν υπογράψει τη GATS και έχουν δεσμευτεί απέναντι σε αυτή. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι από τη στιγμή που δεν έχει ευρύτατη εφαρμογή, κράτη που δεν είναι συμβεβλημένα, δεν μπορούν δυνητικά να έρθουν σε συμφωνία επί των αρχών της ελεύθερης και ανεμπόδιστης ναυσιπλοΐας και όλων των ρυθμίσεων που τη διέπουν.

## 1.2. Θεσμικό Πλαίσιο

Το Καμποτάζ αναφέρεται στο εμπόριο και την ναυσιπλοΐα στα χωρικά ύδατα ενός κράτους και μεταξύ δύο διαφορετικών σημείων απόπλου και αποβίβασης εντός του κράτους. Ως περιοριστικός/προστατευτικός όρος επίσης αναφέρεται στο εμπόριο και τη μεταφορά μεταξύ δύο σημείων (λιμένων) για πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους και όχι για άλλα μεταγωγικά ή εμπορικά που δεν φέρουν τη σημαία. Ευνοεί δηλαδή την εθνική ναυτιλία και παρέχει ένα προστατευτικό πλέγμα για την ανάπτυξή της, μακριά από ανταγωνιστικές πρακτικές τρίτων χωρών. Τέλος, ο όρος έρχεται σε αντιδιαστολή με την ελεύθερη ναυσιπλοΐα σε ανοιχτή θάλασσα ή στο υπερπόντιο εμπόριο μεταξύ απομακρυσμένων σημείων του κόσμου.

Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, το 1985 οι περιορισμοί του καμποτάζ ίσχυαν στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Ιταλία, την Ισπανία και την Πορτογαλία. Σε όλες τις περιπτώσεις, πλην της Γερμανίας, το καμποτάζ αναφερόταν σε υπηρεσίες προς τα νησιά, όπως για παράδειγμα στο Αιγαίο, στη Μαδέιρα, στις Βαlearίδες Νήσους, στην Κορσική και τη Σικελία. Επειδή το ακτοπλοϊκό εμπόριο είναι απαραίτητο για τη διακίνηση αγαθών και προσώπων σε διαφορετικά μέρη των χωρών αυτών εμπίπτει και στο πεδίο της εθνικής ασφάλειας, με συνέπεια τα κράτη-μέλη της Κοινότητας να αμύνονταν για τη διατήρηση των περιορισμών που προσέφερε το καμποτάζ για καθαρά στρατηγικούς λόγους (Bredima-Savoroulou and Tzoannos, 1990).

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αρχή της ενιαίας αγοράς, της ελεύθερης διακίνησης προσώπων, εμπορευμάτων και κεφαλαίων αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της Συνθήκης του Μάαστριχ και πάνω σε αυτή εδραζόταν ένας από τους τρεις πυλώνες της Κοινότητας. Σήμερα μετά την επικύρωση της Ευρωπαϊκής Συνταγματικής Συνθήκης, η ελεύθερη πρόσβαση στις ναυτιλιακές υπηρεσίες συμβάλλει στην αναζωογόνηση και ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής αγοράς, καθώς επίσης και στην ενδυνάμωση της ναυτικής πυγμής της Ένωσης διεθνώς. Η πλήρης απελευθέρωση του ναυτικού εμπορίου επιτυγχάνεται σταδιακά μέσα από την Κοινή Πολιτική για τις Μεταφορές, και πιο συγκεκριμένα από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είναι ευνόητο ότι η γενικότερη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικότερα ευνοείται από το κοινό νομοθετικό και συνταγματικό πλαίσιο που διέπει την Ένωση

και που με κόπο κατακτήθηκε ύστερα από χρόνιες διαπραγματεύσεις και προσπάθειες μεταξύ Ευρωπαϊκής Επιτροπής και κρατών-μελών.

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπερψήφισε τον κανονισμό με αριθμό πρωτοκόλλου 3577/92/EEC που αφορά το κοινοτικό καμποτάζ και σύμφωνα με τον οποίο για πρώτη φορά θεσμοθετείται ελευθερία διακίνησης 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 της. Ο κανονισμός αυτός ήταν το επιστέγασμα προσπαθειών στους κόλπους της Κοινότητας που είχαν ξεκινήσει από το 1986 με την ψήφιση ενός νομοθετικού πακέτου από το Συμβούλιο των Υπουργών των κρατών-μελών για τη διαμόρφωση μια ελεύθερης εσωτερικής αγοράς χωρίς περιορισμούς, δεσμεύσεις και φόρους που θα επέβαλαν τα κράτη για να προστατεύσουν τις οικονομίες τους και την ναυτιλία από τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Ο κανονισμός 3577/92/EEC αποτέλεσε προϊόν έντονων διαπραγματεύσεων, αλλά παράλληλα έδωσε ώθηση στη δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για την ναυτιλία την οποία είχε ανάγκη η Κοινότητα για λόγους εσωτερικής σύγκλισης και ενδυνάμωσης των εμπορικών δεσολησιών με τις τρίτες χώρες.

Ο κανονισμός 3577/92 σχετικά με την απελευθέρωση του καμποτάζ στις ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες της Ένωσης να έχουν στην κατοχή τους πλοία που είναι εγγεγραμμένα στην Ένωση ή έχουν σημαία κράτους-μέλους της Ένωσης, δοθέντος ότι ο στόλος αυτός θα συμμορφώνεται με όλες τις ρυθμίσεις που διέπουν το καμποτάζ εντός της Ένωσης.

Η εφαρμογή του κανονισμού για τη δημιουργία της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής ακολουθήθηκε σε δύο στάδια, με την σταδιακή απελευθέρωση του καμποτάζ όπου η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ανέλαβε μια σειρά πρωτοβουλιών για την υιοθέτηση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού στην ναυτιλιακή αγορά. Στο πρώτο μέρος του κανονισμού παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου η Κοινότητα υιοθετεί μέτρα για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική. Στο δεύτερο μέρος συζητείται και αναλύεται το νομοθετικό πακέτο το οποίο προτάθηκε το 1986 και το οποίο αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα για την ολοκλήρωση και ψήφιση του κανονισμού 3577/92/EEC. Στο τρίτο μέρος υπογραμμίζονται οι προσπάθειες της

Κοινότητας και η επιτυχία δημιουργίας μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία όχι μόνο οδηγεί στην πλήρη απελευθέρωση του ναυτικού εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών, αλλά και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων χωρών μέσω της σταδιακής απελευθέρωσης των ναυτιλιακών οδών που εμποδίζονται από το καμποτάζ. Στο ίδιο μέρος, τέλος, υπογραμμίζεται πως η Κοινότητα ενήργησε προς όφελος των συμφερόντων των κρατών-μελών συνολικά, αλλά και της Κοινότητας ως ενιαία οντότητα, ενδυναμώνοντας την εμπορική της παρουσία διεθνώς και εξυπηρετώντας τα στρατηγικά της συμφέροντα (EU Council Regulation, O.J. L364/7, 1992).

Πέρα από το καθαρά νομικό πλαίσιο αναφοράς, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να μελετήσουμε τα βασικά στοιχεία της ναυτιλιακής πολιτικής έτσι όπως υπογραμμίζονται στον κανονισμό. Τα σημεία-κλειδιά που απασχολούν την ναυτιλιακή πολιτική σε επίπεδο κρατών αλλά και σε κοινοτικό επίπεδο είναι το εργασιακό καθεστώς, οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις, οι πολιτικές του ανταγωνισμού, και ο προστατευτισμός.

### **Το εργασιακό καθεστώς**

Πιο αναλυτικά, το εργασιακό καθεστώς αφορά πρωτίστως τις συμβάσεις που υπογράφονται και αφορούν στην πρόσληψη και αξιοποίηση εργατικού δυναμικού το οποίο δεν προέρχεται από τη χώρα της οποίας το πλοίο φέρει τη σημαία. Αυτό είναι ένα σημείο αναφοράς στην παγκόσμια ναυτιλία και μια απαρέγκλιτη αρχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς η πολυπολιτισμικότητα ευνοεί τις ναυτιλιακές συναλλαγές, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η εκάστοτε κυβέρνηση δεν θα μεροληπτεί υπέρ της πρόσληψης ναυτικών ίδιας εθνικότητας και εις βάρος των υπόλοιπων εθνικοτήτων. Η πρόβλεψη αυτή κατοχυρώνεται και προστατεύεται νομικά έπειτα και από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου βάσει των άρθρων 3 (γ) και 48 (2) του 1992, στην οποία γίνεται λόγος για ελεύθερη διακίνηση εργατικού δυναμικού και για την αρχή της μη διάκρισης με βάση την εθνικότητα στον τομέα του εμπορικού ναυτικού. Κατά συνέπεια η παροχή εργασίας ναυτικών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας υπό τη σημαία πλοίου διαφορετικής από την χώρα προέλευσής τους πρέπει να μην εμποδίζεται και να ευνοείται η κυκλοφορία εργατικού δυναμικού σε όλα τα κράτη-μέλη. Αξίζει επίσης να σημειώσουμε εδώ ότι για λόγους ασφαλείας πρέπει επίσης κάποια από τα βασικά μέλη του πληρώματος να

μπορούν να επικοινωνήσουν άμεσα και αποτελεσματικά με το επιβατηγό κοινό ή το εργατικό δυναμικό σε περίπτωση εκτάκτων περιστατικών. Αυτό υπονοεί κυρίως τη γλώσσα επικοινωνίας και όχι απαραίτητα την εθνικότητα, αλλά εν τοις πράγμασι πρόκειται για ναυτικούς που θα έχουν εθνικότητα ίδια με τη σημαία, της οποίας το πλοίο τα συμφέροντα ευνοεί (πχ Έλληνες για πλοίο ελληνικών συμφερόντων).

Στο ίδιο μήκος κύματος, υπάρχουν κάποια κράτη-μέλη τα οποία παραδοσιακά στελεχώνουν πλοία του εμπορικού ναυτικού με ναυτικούς από τρίτες χώρες (πχ. Μπαγκλαντές, Φιλιππίνες, Νότια Κορέα, και Ινδία κυρίως), όπως η Ελλάδα, η Δανία, το Βέλγιο, η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Ο λόγος επιλογής είναι καθαρά οικονομικός, αφού το κόστος πληρωμής είναι αντίστοιχο με τις εργασιακές συνθήκες της χώρας προέλευσης των ναυτικών. Αυτό παράλληλα μεταφράζεται και σε χαμηλότερο εργατικό κόστος για την κοινοτική ναυτιλιακή βιομηχανία εάν περάσουμε από το επίπεδο της εθνικής πολιτικής στο επίπεδο της ευρωπαϊκής. Ωστόσο θα αναλύσουμε περαιτέρω το θέμα στο επόμενο κεφάλαιο, καθώς οι απόψεις δίστανται ως προς την ωφελιμότητα της πρακτικής αυτής για τους Έλληνες ναυτικούς.

### **Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις**

Ιστορικά, το διεθνές εμπόριο και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες αναπτύχθηκαν μέσα από τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ του μητροπολιτικού κέντρου και των αποικιών για τον σκοπό της επέκτασης της εξαγωγικής δύναμης του πρώτου. Οι Ευρωπαϊκές αποικιοκρατικές δυνάμεις εγκαθίδρυσαν και διατήρησαν παραπόντιες αποικίες με σκοπό να αυξήσουν τον πλούτο τους διασφαλίζοντας μια συνεχή και απρόσκοπτη ροή πρώτων υλών σε ελεγχόμενες ή επιβαλλόμενες τιμές από τις ακτές της Αφρικής, της Ασίας, και της Αμερικής. Η επικρατούσα οικονομική θεωρία του δεκάτου έκτου και δεκάτου εβδόμου αιώνα, ο μερκαντισμός, τόνιζε πως η δύναμη και ευμάρεια ενός έθνους εξαρτιόταν από το εύρος των αποθεμάτων χρυσού και αργύρου. Προκειμένου λοιπόν να επιτύχουν ευμάρεια, τα μητροπολιτικά κέντρα αρχικά δημιούργησαν και στη συνέχεια επέκτειναν το εξωτερικό τους εμπόριο ώστε να αναπτύξουν την εξαγωγική τους δύναμη. Κατά συνέπεια, ακόμη και χωρίς πολιτικές τύπου καμποτάζ, οι οποίες θα περιόριζαν το εμπόριο στην κλίμακα του εθνικού τους στόλου, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες του μητροπολιτικού κέντρου κέρδισαν αναπόφευκτα μια κυρίαρχη θέση διεθνώς (Cunningham, 1907).



Επειδή ακριβώς η ναυτιλία είναι εξέχουσας σημασίας για το διεθνές εμπόριο, η ανεπτυγμένη ναυτιλιακή βιομηχανία παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική και πολιτική ενσωμάτωση των αναπτυσσόμενων χωρών στην παγκόσμια οικονομία. Μόνο η ύπαρξη ενός ισχυρού εμπορικού στόλου και ο συνακόλουθος έλεγχος πάνω στις παρεχόμενες υπηρεσίες μπορούν να διασφαλίσουν στις αναπτυσσόμενες χώρες μια σταδιακή και συνεχή ενσωμάτωση στην παγκόσμια οικονομία. Ως αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής, στην μεταπολεμική περίοδο οι ανεπτυγμένες οικονομίες ακολούθησαν μια συνεπή πολιτική κρατικών επιχορηγήσεων και προστατευτισμού στους νεοσύστατους εθνικούς τους στόλους. Παράλληλα, η συνεχιζόμενη πίεση και ο ανταγωνισμός που μετέφεραν οι ανεπτυγμένες στις αναπτυσσόμενες οικονομίες οδήγησε τις δευτερες στη σύσταση ενός περιφερειακού οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, της Συνέλευσης για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), βασικός σκοπός του οποίου ήταν να αξιοποιηθεί το διεθνές εμπόριο για την ανάπτυξη των οικονομιών του Τρίτου Κόσμου. Στο πλαίσιο αυτό υπογράφηκε το 1974 στη Γενεύη η Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον Κώδικα Δράσης των Εμπορικών Κονσόρτσιουμ (U.N. Liner Code), η οποία εφεξής σημάδεψε τις σχέσεις και το καθεστώς των παγκόσμιων ναυτιλιακών βιομηχανιών, καθώς οι προβλέψεις της σύμβασης ήταν από τη φύση τους προστατευτικές (Κώδικας Ηνωμένων Εθνών, άρθρο 2).

Η Σύμβαση αυτή έλαβε υποστήριξη από τις αναπτυσσόμενες χώρες, αλλά έγινε αποδεκτή με σκεπτικισμό από τις ναυτιλιακή βιομηχανία των ανεπτυγμένων κρατών. Ανάμεσα στα κράτη της Κοινότητας, η Γαλλία, Γερμανία και το Βέλγιο ψήφισαν υπέρ, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο και η Δανία ενάντια. Η απόκλιση αυτή σχετικά με τον Κώδικα Δράσης έφερε την Κοινότητα αντιμέτωπη με το ζήτημα της ομοφωνίας, ωστόσο οι Συνθήκες της Κοινότητας επέβαλαν ότι τα κράτη-μέλη θα προσέγγιζαν αμοιβαία κάθε κανονισμό που έχει να κάνει με την κοινή ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1979 πέρασε ένα κανονισμό που επέβαλε στα κράτη-μέλη τη συμμόρφωση με τη ρύθμιση των Ηνωμένων Εθνών, περιλαμβάνοντας όμως κάποιες τροποποιήσεις προς όφελος της καλύτερης συνεργασίας και την ενιαίας αγοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας. Το απόσταγμα αυτών των τροποποιήσεων ήταν ο κανονισμός 3577/92/ECC που υπογράφηκε το 1992.

## **Η Πολιτική του Ανταγωνισμού**

Στο πεδίο του ανταγωνισμού, το πιο σημαντικό σημείο αναφοράς είχε να κάνει με τον καθορισμό των τιμών και τις συμφωνίες στο μοίρασμα της αγοράς. Ο βαθμός στον οποίο η αγορά θα χαρακτηριζόταν ως περισσότερο ή λιγότερο ανταγωνιστική είχε να κάνει καθαρά με το κατά πόσο συγκεκριμένα εμπορικά/ναυτικά δρομολόγια έδιναν πρόσβαση σε συγκεκριμένα εμπορικά δρομολόγια. Στο πλαίσιο της UNCTAD και του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD) όλα τα κράτη της Κοινότητας, πλην της Ελλάδας, επιχείρησαν να διασφαλίσουν την χρησιμότητα των υπαρχόντων συμφωνιών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών για τα εμπορικά δρομολόγια τα οποία συν τοις άλλοις θα διασφάλιζαν και τον εσωτερικό ανταγωνισμό στην Κοινότητα. Τα περισσότερα κράτη-μέλη ευνοούσαν το σύστημα των κλειστών δρομολογίων όπου η είσοδος σε αυτά θα καθοριζόταν από το κατά πόσο οι υπάρχουσες εταιρείες θα επιθυμούσαν να συνεργαστούν με νέες εταιρίες. Ωστόσο συνολικά η Κοινότητα ήταν θετική σε ανοιχτές πολιτικές που θα ευνοούσαν τη συμμετοχή εταιριών παροχής υπηρεσιών και μεταφοράς εμπορευμάτων μαζί με άλλες που ήταν μέλη γκρουπ εταιριών που ήδη είχαν αναπτύξει δεσμούς συνεργασίας.

Κοντά σε αυτό, ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια άσκησης ανταγωνιστικής πολιτικής ήταν οι προστατευτικές πολιτικές των κρατών, βασικές φόρμες των οποίων ήταν η προτίμηση της σημαίας και οι κρατικές επιχορηγήσεις. Ως βασικές κατηγορίες της προτίμησης της σημαίας θεωρούνται η προτίμηση στη μεταφορά εμπορευμάτων της χώρας προέλευσης και οι περιορισμοί του καμποτάζ. Από την άλλη, η οικονομική βοήθεια και οι φορολογικές ελαφρύνσεις είναι μορφές υποστήριξης της εθνικής ναυτικής βιομηχανίας που εμπίπτουν στο πεδίο των κρατικών επιχορηγήσεων (Metaxas, 1971).

### **Το Νομοθετικό Πακέτο του 1986**

Επειδή η περίοδος που προηγήθηκε έπαιτα από την επικύρωση του Κώδικα Δράσης υπήρξε αντιπαραγωγική στο επίπεδο του εμπορίου και των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατύπωσε κάποιες επιφυλάξεις ενώπιον του Συμβουλίου των Υπουργών σχετικά με τη Συνθήκη της Κοινότητας για τις μεταφορές. Το Κοινοτικό Δικαστήριο γνωμοδότησε ότι το Συμβούλιο των Υπουργών όφειλε να εισάγει μια αναβαθμισμένη κοινή πολιτική για τις μεταφορές, ιδιαίτερα σε αναφορά

με την απελευθέρωση των μεταφορών και τη διευκόλυνση των διεθνών συναλλαγών. Το 1985, λίγο μετά την απόφαση του Κοινοτικού Δικαστηρίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια μελέτη στην οποία αναφερόταν σε τέσσερα μέτρα για την ανάπτυξη του κοινοτικού εμπορίου και των ναυτιλιακών συμφερόντων. Αυτές οι προτάσεις/μέτρα αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη του Νομοθετικού Πακέτου του 1986 και τη διαμόρφωση της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας και των μεταφορών.

Το βασικό σημείο του πακέτου αφορούσε την ενδυνάμωση της Κοινότητας από εξωτερικές «απειλές» κατά του ανταγωνισμού και του ελεύθερου εμπορίου από προστατευτικές πολιτικές τρίτων κρατών. Εντούτοις οι τέσσερις αυτές ρυθμίσεις λίγο επηρέασαν την υπάρχουσα κοινοτική πολιτική αναφορικά με τη μη διάκριση ενάντια σε πλοία με μη κοινοτική σημαία. Κυρίως όμως, όπως θα δούμε και στη συνέχεια, στο νομοθετικό πακέτο δεν περιλαμβάνονται κανονισμοί για το περιορισμό των αγκυλώσεων του καμποτάζ, και αυτό είναι ίσως ένδειξη της έλλειψης πολιτικής βούλησης από την πλευρά της Κοινότητας.

### **Κανονισμός 4055/86**

Ο κανονισμός αυτός διασφαλίζει τη ελεύθερη μεταφορά υπηρεσιών μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Σκοπός του είναι να βοηθήσει τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες να αμυνθούν ενάντια σε περιορισμούς τρίτων κρατών για πλοία που φέρουν ευρωπαϊκή σημαία και είναι εγγεγραμμένα σε χώρα της Κοινότητας. Στο ίδιο μήκος κύματος, προκειμένου να διευκολυνθούν οι εμπορικές συναλλαγές, ο κανονισμός προβλέπει, μη διάχυση και κοινή μεταφορά του εμπορεύματος μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων κρατών, αλλά μόνο μεταξύ κρατών-μελών. Ωστόσο όπως είπαμε δεν προβλέφθηκε ρύθμιση για το καμποτάζ, καθώς υπήρξαν διαφορετικές απόψεις στους κόλπους της Κοινότητας διότι συγκεκριμένες ρυθμίσεις περί καμποτάζ μπλέκουν όχι μόνο τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, αλλά και το ιδιαίτερα κερδοφόρο πεδίο της οργάνωσης κρουαζιέρας. Οι δύο βασικοί πυρήνες της αντιπαράθεσης ήταν τα κράτη του Νότου (Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία, Πορτογαλία) και του Βορρά προεξάρχουσας της Γερμανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου που επέμεναν στην άρση του καμποτάζ.

Επίσης, ακόμα και στο εσωτερικό των κρατών του Νότου υπήρχαν διαφορετικές προσεγγίσεις για τους λόγους διατήρησης του καμποτάζ. Για την

Ελλάδα για παράδειγμα, προέκυπταν λόγοι εθνικής ασφαλείας αναφορικά με την Τουρκία και την εγγύτητα των νήσων με αυτή, ενώ για τη Γαλλία προείχε η δημιουργία ενός ναυτιλιακού χώρου ελεύθερου πλου για τα πλοία με σημαίες της Κοινότητας. Η πρόταση της Γαλλίας δεν έγινε αποδεκτή από τα υπόλοιπα μέλη του Βορρά καθώς προσέβαλε την αρχή της ελεύθερης διακίνησης σε διεθνές επίπεδο. Παρόλα αυτά, το καμποτάζ παρέμεινε.

#### **Κανονισμός 4056/86**

Ο κανονισμός αυτός έβαλε τις βάσεις για την εφαρμογή των κανόνων της ανταγωνιστικότητας στον τομέα των μεταφορών. Μέσω αυτού αναζητήθηκε η φόρμουλα προκειμένου να συγκεραστούν οι απαιτήσεις του κανονισμού 954/79 του Συμβουλίου Υπουργών και αυτών του Κώδικα Δράσης της Γενεύης, ενώ επιχειρήθηκε η ενδυνάμωση του ρόλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ζητήματα παρακώλυσης του ανταγωνισμού στη ναυτική βιομηχανία.

#### **Κανονισμός 4057/86**

Ο κανονισμός αυτός του νομοθετικού πακέτου ασχολείται με το ζήτημα του καθορισμού των τιμών και του dumping από τρίτες χώρες. Σκοπός της ήταν η θεσμοθέτηση μιας διαδικασίας σε απάντηση των τιμολογιακών πρακτικών τρίτων χωρών που δεσμεύουν τα διεθνή εμπορεύματα μέσω τάνκερ. Κατά κάποιο τρόπο δηλαδή η ρύθμιση 4057/86 διαμορφώνει ένα ήπιο νομικό πλαίσιο στο οποίο καταφεύγουν οι προσβεβλημένοι από συγκεκριμένες τιμολογιακές πρακτικές πλοιοκτήτες της Κοινότητας έναντι φυσικών ή νομικών προσώπων τρίτων χωρών.

#### **Κανονισμός 4058/86**

Αφορά την συντονισμένη προσπάθεια για τη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στα εμπορεύματα των ωκεάνιων εμπορικών δρόμων. Με άλλα λόγια πρόκειται για ένα αντί-προστατευτικό μέτρο το οποίο επιχειρεί να διασφαλίσει τον ελεύθερο ανταγωνισμό στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, κυρίως για εμπορεύματα σε υγρή και στεγνή μορφή (πχ. άνθρακα, τσιμέντο). Επειδή ακριβώς οι τρίτες χώρες βάζουν εμπόδια στην πρόσβαση σε τέτοια εμπορεύματα, η Κοινότητα με το κανονισμό αυτό επιχειρεί να παράσχει συντονισμένη δράση στο όνομα των κρατών-μελών προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ποικίλες συνέπειες και αποτελέσματα που αυτές οι περιοριστικές πολιτικές έχουν στους εμπορικούς στόλους ευρωπαϊκών

συμφερόντων. Ο μηχανισμός που εισάγεται αφορά τόσο στη διπλωματική αντιπροσώπευση σε τρίτες χώρες, όσο και στη λήψη περιοριστικών μέτρων προς τους στόλους και τις εταιρίες τρίτων χωρών.

### **Τα συμπεράσματα και ο κανονισμός 3577/92**

Παρόλο που το νομοθετικό πακέτο του 1986 δεν ρύθμιζε όλες τις πτυχές της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία, αποτέλεσε το πρώτο σημαντικό βήμα στον τομέα αυτό. Το σημαντικότερο πλέον κομμάτι της διαπραγμάτευσης που είχε απομείνει αφορούσε το ευαίσθητο ζήτημα του καμποτάζ, η λύση του οποίου θα έδινε ώθηση στην κοινή ευρωπαϊκή αγορά. Η σύγκρουση μεταξύ των κρατών του Νότου και του Βορρά στο πλαίσιο της Κοινότητας αποτελούσε το μεγαλύτερο εμπόδιο στη σύσταση και ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς, ωστόσο σε μεγάλο βαθμό τα εμπόδια ξεπεράστηκαν σταδιακά μετά την υπογραφή της ρύθμισης 3577/92 στην οποία αναφερθήκαμε στην αρχή του κεφαλαίου.

Μέχρι τον Ιούνιο του 1997 τα κράτη-μέλη του Βορρά είχαν άρει το καμποτάζ για μεταφορές αγαθών και επιβατών από την ηπειρωτική χώρα στα νησιά, ενώ τα κράτη του Νότου είχαν άρει τους περιορισμούς μόνο στο επίπεδο της ηπειρωτικής χώρας. Η ρύθμιση επίσης προέβλεπε ότι η απελευθέρωση του καμποτάζ μπορούσε να γίνει σταδιακά για κάθε κράτος-μέλος και δεν ήταν υποχρεωτική η άρση του ομοιόμορφα και με την ίδια ένταση για όλα τα κράτη της Ένωσης. Στην Ελλάδα, λόγω του ιδιαίτερου καθεστώτος του Αιγαίου και των επιφυλάξεων που διατύπωσε η τότε πολιτική ηγεσία, δόθηκε παράταση της απελευθέρωσης και εφαρμογής της ρύθμισης έως την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2004.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η αγορά της κρουαζιέρας.**

### **2.1 Η βιομηχανία της κρουαζιέρας**

Η κρουαζιέρα είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας και αποτελεί βασικό προϊόν για την αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και του κλάδου αναψυχής. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται παγκοσμίως από την εξαιρετική παροχή υπηρεσιών, το στενό της εμπορικό και επιχειρηματικό της κύκλο, την ευρύτερη αναγνώρισή της στον κλάδο του τουρισμού, και την υψηλή ζήτηση που παρουσιάζει. Τα τελευταία χρόνια όλοι οι δείκτες απόδοσης της βιομηχανίας της κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένου του μεγέθους του επιβατηγού κοινού, των ποιοτικών χαρακτηριστικών ανάπτυξης και του αριθμού των πλοίων που ναυπηγούνται μαρτυρούν μια σημαντική και σταθερή ανάπτυξη, παρά τη διεθνή οικονομική κρίση, ενώ η βιομηχανία έχει συνεισφέρει σημαντικά και στην ανάπτυξη των περιοχών και περιφερειών τις οποίες επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια. Με σκοπό την προσέλκυση του επιβατηγού κοινού, οι εταιρίες παροχής υπηρεσιών αναψυχής αυξάνουν συνεχώς τις προσφερόμενες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εντάσσοντας υδάτινα πάρκα, πολυτελή spa με αποκλειστικές σουίτες, δημιουργώντας πισίνες και χώρους διασκέδασης τόσο για μικρούς όσο και για μεγάλους, και προμηθεύουν τους επιβάτες με υπηρεσίες ίντερνετ ελεύθερης πρόσβασης καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Μείωση των εσόδων παρατηρήθηκε μόνο ως προς την κατανάλωση εντός της κρουαζιέρας εξαιτίας της σχετικής μείωσης της αγοραστικής δύναμής του κοινού, αλλά συνολικά το πρόσημο των εσόδων είναι θετικό.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας τις τελευταίες δεκαετίες είναι σχεδόν διπλάσια από τη συνολική ανάπτυξη που παρουσιάζει ο τομέας του τουρισμού. Από την Καραϊβική που παραδοσιακά αποτελούσε τόπο προορισμού της κρουαζιέρας, η αγορά έχει επεκταθεί σε πολλές περιφέρειες ευνοώντας την διασύνδεση των λιμένων σε διαφορετικά σημεία του κόσμου και ενδυναμώνοντας σε αυτό το επίπεδο την παγκοσμιοποίηση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Με σκοπό να ανταποκριθεί στις ανάγκες της εποχής, οι εταιρίες αυξάνουν τον όγκο των κρουαζιερόπλοιων, ενώ το υψηλό και σύγχρονο επίπεδο παροχής υπηρεσιών μεγεθύνει το εύρος και την ηλικιακή κλίμακα της πελατείας, που άλλοτε ήταν παραδοσιακά μεγαλύτερης ηλικίας, τη στιγμή που εσχάτως ο μέσος όρος ηλικίας πέφτει συνεχώς. Το 2002, ο παγκόσμιος στόλος των κρουαζιερόπλοιων αποτελούταν από 223 πλοία, σήμερα

τείνει να παρουσιάσει ποσοστό αύξησης της τάξεως του 30 τοις εκατό, ενώ ετησίως μεταφέρει περίπου 11 εκατομμύρια τουρίστες αγγίζοντας έσοδα ύψους 15 δισεκατομμυρίων δολαρίων (Wood, 2006). Η αγορά της κρουαζιέρας ελέγχεται πλέον σχεδόν ολοκληρωτικά από πολυεθνικές εταιρίες, οι οποίες απορρόφησαν μικρότερες εταιρίες, ενώ οι τρεις μεγαλύτερες εταιρίες -η Carnival, η Royal Caribbean, και η Star Cruises- φτάνοντας να κατέχουν συνολικά το 80 τοις εκατό της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας, μειώνοντας κατά συνέπεια την επιρροή μικρότερων εταιριών στον χώρο, αλλά αντίθετα αυξάνοντας το εύρος και την ποικιλία των δρομολογίων.

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 δίκαια 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).

Η σημαία προτίμησης είναι μία από τις βασικές ρυθμίσεις της διεθνούς ναυσιπλοΐας η οποία χρονολογείται από τον 15<sup>ο</sup> αιώνα την εποχή που οι μεγάλες αποικιοκρατικές δυνάμεις μάχονται για την επιρροή τους στο τότε διεθνές επιχειρηματικό και εμπορικό περιβάλλον. Στο δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα έλαβε διαφορετικές διαστάσεις, με τους πλοιοκτήτες που προέρχονται από μεγάλες ναυτικές δυνάμεις να επιλέγουν για τον στόλο τους σημαίες σχετικά αδύναμων οικονομικά χωρών όπου το κόστος χρήσης της σημαίας ήταν σχετικά μικρό και διέφευγε φορολογικών ρυθμίσεων και επιβαρύνσεων.

Το οικονομικό βάθος της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και η ανταγωνιστική της θέση έναντι των ηπειρωτικών κέντρων αναψυχής έγκειται σε μεγάλο βαθμό στο ζήτημα της επιλογής της σημαίας. Το στρατηγικό αυτό πλεονέκτημα έχει να κάνει ως επί το πλείστον με το ζήτημα του εργατικού κόστους. Τα εθνικά νηολόγια προβλέπουν ότι στο σύνολο του πληρώματος ένα σημαντικό ποσοστό πρέπει να προέρχεται από την χώρα της οποίας το πλοίο φέρει τη σημαία. Με πίεση που

ασκήθηκε σε βάθος χρόνου από τις εταιρίες, το καθεστώς γενικότερα έχει χαλαρώσει, και έτσι η ρύθμιση αυτή για το ποσοστό του πληρώματος υπόκειται σε εξαιρέσεις. Προς αυτή την κατεύθυνση βοηθάει και ο διεθνής και παγκοσμιοποιημένος βαθμός ανάπτυξης της κρουαζιέρας που αγκαλιάζει περιοχές με έντονη διαφοροποίηση αναφορικά με το εργατικό δυναμικό, την εκάστοτε νομοθεσία που το διέπει και την προσφορά και ζήτηση εργασίας. Είναι απόλυτα συνδεδεμένο με το πνεύμα του ανταγωνισμού και των νόμων της ελεύθερης αγοράς οι εταιρίες να επιλέγουν προσωπικό με χαμηλό εργασιακό κόστος προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες στελέχωσης του πληρώματος με το μικρότερο συνολικά δυνατό κόστος, δίνοντας έμφαση στις επενδύσεις για τη βελτίωση των πλοίων και των υπηρεσιών που αυτά προσφέρουν. Παρόλα αυτά, η πίεση για τα εθνικά πληρώματα πάντα υφίσταται, αλλά αντιστοίχως όπως θα δούμε και στη συνέχεια, όσες εθνικές νομοθεσίες προσαρμόσαν το πλαίσιο τους για την άρση του καμποτάζ κέρδισαν σημαντικά οφέλη τόσο για τις εταιρίες αυτές καθαυτές, όσο και για την τοπική κοινωνία συνολικά (Alderton and Winchester, 2002).

Στην Ελλάδα η άρση του καμποτάζ και η υποβολή σχεδίου νόμου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας αποτέλεσε πεδίο αντιπαράθεσης και συγκρούσεων στα μέσα του 2010. Με αφορμή το κρουαζιερόπλοιο «Zenith», το οποίο βρέθηκε στο επίκεντρο της διαμάχης για την άρση του καμποτάζ, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς κατέθεσαν τις ενστάσεις και τις προτάσεις τους. Εντούτοις το καμποτάζ για τα κρουαζιερόπλοια κοινοτικής σημαίας απελευθερώθηκε το 1999 (για την ακτοπλοΐα το 2002), στην Ελλάδα καθυστέρησε χαρακτηριστικά, αλλά πιστεύεται ότι θα τονίσει την εθνική ναυσιπλοΐα και θα συμβάλλει στην καλύτερη σύνδεση των κλάδων και δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται γύρω από αυτήν.

## **2.2 Μια συνολική εκτίμηση για την Κοινοτική Αγορά**

Η ρύθμιση 3577/92 της Κοινότητας αναφέρει πως η απελευθέρωση του καμποτάζ προβλέπεται κανονικά όταν η παροχή υπηρεσιών κρουαζιέρας προέρχεται από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Άρθρο 3& 6 της ρύθμισης). Το ερώτημα που προκύπτει έχει να κάνει με την αντιμετώπιση του ζητήματος όταν προκύπτει διεθνής κρουαζιέρα που διέρχεται λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ξεκάθαρα ότι βάσει της αναφερθείσας ρύθμισης, η απελευθέρωση



εφαρμόζεται κανονικά όταν επιβάτες αποβιβάζονται ή επιβιβάζονται σε ένα κράτος-μέλος της Ένωσης από διεθνή κρουαζιέρα που διαπλέει τα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα.

Πιο συγκεκριμένα, όταν μια κρουαζιέρα ξεκινά από το x κράτος-μέλος ή από ένα τρίτο κράτος και καταλήγει τη διαδρομή της σε ένα τρίτο κράτος ή στο x κράτος-μέλος, περνώντας από λιμάνι του y κράτους-μέλους και αποβιβάσει ή επιβιβάσει επιβάτες, τότε η ρύθμιση εφαρμόζεται κανονικά, βάσει και της προηγούμενης ρύθμισης (No 4055/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986) που παρέχει το δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις ναυτιλιακές μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών, όπως επίσης και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων κρατών (Official Journal of the EU, 1986).

Το δελτίο προόδου της Επιτροπής αναφορικά με την πορεία απελευθέρωσης του καμποτάζ στην ευρωπαϊκή αγορά (Fifth Report), το οποίο καλύπτει την περίοδο 2001-09 μελετά τις νομικές πτυχές και την διοικητική εξέλιξη της ρύθμισης στα κράτη-μέλη, δίνοντας έμφαση στις δυσκολίες συλλογής πληροφοριών από τους εθνικούς φορείς και στην περιορισμένη ενημέρωση αναφορικά με θέματα στελέχωσης των πληρωμάτων. Ως προς την ανταγωνιστικότητα, υπογραμμίζεται ότι η αγορά έχει σταθεροποιηθεί τόσο ως προς την επιβατική όσο και την εμπορευματική κίνηση, σημειώνοντας ότι η μεγαλύτερη αγορά διακίνησης εμπορευμάτων είναι η βρετανική, ακολουθούμενη από αυτές της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Ελλάδας, σε ποσοστό 75 τοις εκατό του συνολικού εμπορεύματος. Τα φορτία υγρής μορφής συνεχίζουν να κατέχουν την μερίδα του λέοντος στο επίπεδο του διακινούμενου εμπορεύματος, ενώ ως προς το επίπεδο της διακίνησης προσώπων η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση, ακολουθούμενη από την Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο καλύπτοντας συνολικά το 70 τοις εκατό. Αναφορικά με το νησιωτικό καμποτάζ, η έκθεση αναφέρει πως η αγορά παραμένει ανομοιογενής ως προς την ποιότητα των υπηρεσιών, ενώ η κίνηση στις άγονες γραμμές (Αιγαίο) στηρίζεται σε σχεδόν απόλυτους βαθμούς στην κρατική επιχορήγηση, γεγονός που αυξάνει την περιοδικότητα του τουρισμού. Η απελευθέρωση του καμποτάζ οδηγεί επίσης στην μοντερνοποίηση των στόλων λόγω της αύξησης του ανταγωνισμού, ενώ παράλληλα το κόστος μεταφοράς και το κόστος εισιτηρίων δέχεται πιέσεις προς τα κάτω μόνο για εμπορικούς προορισμούς γεγονός που επιβαρύνει το κρατικό κόστος για τις άγονες γραμμές (Warnel, 2010).

Σχετικά με το νησιωτικό καμποτάζ, δύο είναι τα στοιχεία που απασχολούν την ευρωπαϊκή κοινότητα και το μεταρρυθμιστικό της πνεύμα: πρώτον είναι το γεγονός ότι τα νησιά, σε αντίθεση με το ηπειρωτικό καμποτάζ, δεν έχουν άλλη εναλλακτική ως προς την παροχή υπηρεσιών, είτε μέσω σιδηροδρόμων είτε μέσω οδικού δικτύου, ενώ η μεταφορά των προϊόντων αεροπορικά συναντά πολλά εμπόδια κατά περιφέρειες. Κατά δεύτερο λόγο, οι ποικίλες νησιωτικές συνθήκες αναφορικά με τις ναυτικές μεταφορές είναι τόσο σύνθετες και ενίοτε ακραίες, ξεκινώντας από μεγάλα νησιά που βρίσκονται στο κέντρο ή αποτελούν σταυροδρόμι διεθνών ναυτικών οδών, μέχρι ορεινές νήσους με πολλούς μικρούς λιμένες και μικρά νησιά με δυσκολίες πρόσβασης. Επίσης, δεν πρέπει να αμελούνται επιμέρους χαρακτηριστικά όπως η πολυπλοκότητα και ποικιλομορφία των ναυτικών οδών, οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες, και οι διαφορετικές πολιτικές στο πεδίο του τουρισμού. Κάθε νησί έχει τα δικά του χαρακτηριστικά, και αυτό κατά συνέπεια αποτρέπει πρακτικές και λύσεις που να άπτονται ενός συγκεκριμένου μοντέλου ως προς την παροχή ναυτικών υπηρεσιών. Γι αυτόν ακριβώς το λόγο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεχώς επιδιώκει τη βελτίωση και προσαρμογή του νομικού πλαισίου της Ένωσης έτσι ώστε να διέπεται από πραγματισμό και ευελιξία, και να υπολογίζει τις ανάγκες και τις ανησυχίες των περιφερειών, καθώς απώτερος στόχος είναι η γεωγραφική και εδαφική σύγκλιση και συνοχή.

Ο τρόπος με τον οποίο παρέχονται σήμερα οι ναυτικές υπηρεσίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση κυμαίνονται μεταξύ της πλήρους απελευθέρωσης υπηρεσιών και υπηρεσιών που είναι στενά και αυστηρά καθορισμένες από τις τοπικές αρχές. Τα μεγάλα νησιά που βρίσκονται κοντά σε ή διαπερνούν θαλάσσιες οδούς είναι πιο εύκολο να ευνοηθούν από τον ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ αντίθετα τα μικρότερα και σε πιο απομακρυσμένη κλίμακα νησιά είναι λιγότερο πιθανό να προσελκύσουν ανταγωνισμό, οπότε η παροχή ναυτικών υπηρεσιών καθίσταται εξαρτημένη από κρατικούς μηχανισμούς στήριξης. Αναφορικά με αυτό, οι τοπικές ή κυβερνητικές αρχές διοργανώνουν διαγωνισμούς προκειμένου να αναδειχθεί μια εταιρεία η οποία θα αναλάβει το μονοπώλιο λειτουργίας μιας συγκεκριμένης περιφερειακής τουριστικής γραμμής είτε με πολυετή σύμβαση είτε με διαδικασία ιδιωτικοποίησης (public service obligation, PSO) ώστε να καταστεί βιώσιμη και λειτουργική.

Συνολικά για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, η έκθεση προόδου της Επιτροπής αναφέρει πως οι προσπάθειες για ανάπτυξη του ανταγωνισμού δεν έχουν

συναντήσει την αναμενόμενη επιτυχία, ενώ τονίζεται η δυσκολία στη σύσταση κοινοπραξιών εταιριών που αναπτύσσονται στη βιομηχανία της κρουαζιέρας που θα λειτουργούν εντός των υδάτων της Ένωσης ως αντιστάθμισμα μονομερών πρωτοβουλιών από το κράτος ή μεμονωμένα από επενδυτές. Επίσης, ένας άλλος λόγος που ο ανταγωνισμός χωλαίνει έγκειται στην περιοδικότητα της έντασης των νήσων με μεγάλη τουριστική κίνηση καθώς ελκύουν το ενδιαφέρον για μια συγκεκριμένη περίοδο και καθόλα τη διάρκεια του υπόλοιπου χρόνου με δυσκολία καταφέρνουν να ενταχθούν σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο. Κοντά σε αυτό, η ποικιλομορφία των θαλάσσιων οδών καθώς και το επίπεδο ανάπτυξης των νήσων παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή. Η μορφολογία της ακτής, οι υποδομές των λιμένων και το επίπεδο ασφάλειας είναι τα τρία βασικά χαρακτηριστικά που ευνοούν ή εμποδίζουν τον ανταγωνισμό, καθώς αν τα τρία αυτά στοιχεία είναι επαρκώς ανεπτυγμένα και ανταποκρίνονται σε διεθνείς προδιαγραφές, τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία μπορούν να προσεγγίσουν, να αποβιβάσουν το εμπόρευσμά τους, να παραμείνουν και να αποπλεύσουν με ασφάλεια από τον λιμένα (European Commission, 2009).

Το ζήτημα της ανάπτυξης των νήσων συνδέεται αναπόφευκτα και με το οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο των νήσων, ή ακόμα καλύτερα, η ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας συμβάλλει καίρια στην οικονομική ενδυνάμωση και την κοινωνική σύγκλιση της περιφέρειας. Στο θέμα του PSO που αναφέραμε παραπάνω, ένας ενδεχόμενος κρατικός διαγωνισμός για μια συγκεκριμένη εμπορική γραμμή μεταφορών μπορεί μεσοπρόθεσμα να προσφέρει αναζωογόνηση στην περιοχή και να φέρει κεφάλαιο στο δημόσιο, ωστόσο μακροπρόθεσμα η παραχώρηση μονοπωλίου μπορεί να είναι επισφαλής για την τοπική κοινωνία σε περίπτωση που αυτή η επένδυση δεν συνοδεύεται με νέες θέσεις εργασίας ή ακόμη χειρότερα, οδηγήσει σε απολύσεις και αύξηση της τοπικής και περιφερειακής ανεργίας για λόγους συγκράτησης κόστους. Όπως θα δούμε και στα επόμενα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν, το καμποτάζ στα νησιά έχει εξέχουσα σημασία για τα ελληνικά συμφέροντα και απασχολεί ιδιαίτερα τη χώρα μας και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφίας και της πληθώρας των νήσων με εμπορική και τουριστική σημασία. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι το σύνολο της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης καθώς και τα παράγωγα αυτού (πχ μισθοί ναυτικών, ναυλώσεις, επιχορηγήσεις, προγράμματα ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής

Ένωσης) αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο κομμάτι του εθνικού ακαθάριστου προϊόντος (ΑΕΠ) και συμβάλλει στην συνολικότερη ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας σε ποσοστό δυσανάλογα μεγάλο σε σχέση με τις γενικότερες οικονομικές δυνατότητες της χώρας. Η Ελλάδα ως νησιωτική χώρα έχει ένα παραπάνω λόγο να ενδιαφέρεται για το ζήτημα του ναυτικού καμποτάζ και να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της επιστημονικής και όχι μόνο κοινότητας ως προς της επιλογές και τις πολιτικές σχετικά με το ζήτημα αυτό.

Η αναζήτηση ενός συγκεκριμένου ρυθμιστικού καθεστώτος αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια άσκησης στοχευμένης πολιτικής τόσο σε κρατικό όσο και σε υπερκρατικό επίπεδο. Για τα κράτη-μέλη είναι η επιθυμία να διασφαλίσουν τα ναυτιλιακά τους συμφέροντα με ένα θεσμικό πλαίσιο που θα αυξάνει το κέρδος και την επιρροή της ναυτικής τους βιομηχανίας, ενώ για την Ένωση συνολικά είναι η μεταβίβαση εξουσιών από εθνικό σε κοινοτικό επίπεδο με την ψήφιση των ρυθμίσεων στις οποίες αναφερθήκαμε προηγουμένως προκειμένου να ενδυναμωθεί η κοινοτική συνοχή σε επίπεδο άσκησης της κοινής πολιτικής για τη ναυτιλία και τις μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, ευνοείται η δημιουργία κοινοτικής, ενοποιημένης αγοράς στη θέση των επιμέρους εθνικών, και η διευθέτηση των προβλημάτων ή κωλυμάτων που προκύπτουν επαφίεται αφενός στα κράτη-μέλη ξεχωριστά, αφετέρου στην Ένωση συνολικά. Παράλληλα, η συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε κοινοτικό επίπεδο δίνει την ευκαιρία σε όλα τα συμβεβλημένα μέλη να διατυπώσουν αντιρρήσεις, να στήσουν γκρουπ συμφερόντων, και να επιδιώξουν καλύτερες ρυθμίσεις ή ακόμα και να επιτύχουν επιμήκυνση στην εφαρμογή μιας ρύθμισης -όπως η περίπτωση της Ελλάδας για παράδειγμα με την καθυστέρηση υιοθέτησης της ρύθμισης 3577/92.

Η συμμετοχή στη διαδικασία αυτή δημιουργεί την έννοια του «κοινού εχθρού» είτε αυτός είναι μια συγκεκριμένη πολιτική άλλου κράτους-μέλους, είτε η διάταξη μιας συγκεκριμένης ρύθμισης. Τα γκρουπ συμφερόντων που δημιουργούνται σε επίπεδο κρατών -όπως για παράδειγμα αυτά μεταξύ των χωρών του Νότου και του Βορρά- διευκολύνουν την άμεση και συνεχή επικοινωνία, ευνοούν την καλύτερη υπεράσπιση των διμερών ή πολυμερών διαπραγματεύσεων, αλλά κυρίως διαμορφώνουν ένα ευρύ δίκτυο ενημέρωσης, διάχυσης πληροφοριών, και αποκωδικοποίησης των προβλημάτων και εμποδίων που ενισχύουν την συνοχή και τη συνεργασία. Η ένταξη σε συγκεκριμένες ομάδες κρατών, που συνήθως έχουν

γεωγραφική εγγύτητα λόγω κυρίως κοινών προβληματισμών, εξυπηρετεί επίσης και την ανάγκη απόκτησης μια κοινής ταυτότητας η οποία δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί χωρίς την ένταξη αυτή. Αναπόφευκτα η ομαδοποίηση λειτουργεί ενισχυτικά στα κέντρα αποφάσεων και επηρεάζει πιο αποτελεσματικά την χάραξη μιας συγκεκριμένης πολιτικής.

Δύο ακόμη χαρακτηριστικά των γκρουπ συμφερόντων είναι η εμπιστοσύνη που καλλιεργείται μεταξύ των μελών και η εξειδικευμένη γνώση που παρέχει η συμμετοχή και δράση σε αυτά. Η εξειδικευμένη γνώση σχετικά με το αντικείμενο των διαπραγματεύσεων και η συμμετοχή σε ένα γκρουπ συμφερόντων διευκολύνουν με την σειρά τους την επέκταση του lobbying και σε επιμέρους οργανισμούς με το ίδιο αντικείμενο, επιφορτίζοντας παράλληλα κέντρα αποφάσεων με ζητήματα που τυγχάνουν ευρύτερου ενδιαφέροντος και απαιτούν ευρύτερη συναίνεση (Greenwood, 2003).

Μέσα στο ανταγωνιστικό αυτό περιβάλλον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναβαθμίζει συνεχώς το νομοθετικό της πλαίσιο και δημοσιεύει μελέτες προόδου αναφορικά με την πορεία και τις επιδόσεις της Ένωσης στο επίπεδο των μεταφορών. Οι ναυτικές μεταφορές αποτελούν την κορωνίδα του τομέα μεταφορών καθώς το 40 τοις εκατό του μεταφερόμενου φορτίου εντός της Ένωσης διακινείται μέσω θαλάσσης. Τα τελευταία τρία χρόνια η ναυσιπλοΐα έχει υποστεί και εκείνη τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, εντούτοις η Ένωση επιχειρεί να υπερκεράσει τα εμπόδια που προκύπτουν μέσα από τη θέσπιση της πολιτικής για τις ναυτικές μεταφορές με ορίζοντα δεκαετίας. Το πρόγραμμα που εκπονήθηκε από την Επιτροπή Περιφερειών και την Κοινωνική και Οικονομική Επιτροπή στοχεύει στην ανάπτυξη στρατηγικών στόχων για τις ευρωπαϊκές ναυτικές μεταφορές δίνοντας έμφαση στην υγιή ανταγωνιστικότητα και τις επενδύσεις που είναι φιλικές προς το περιβάλλον.

Προς αυτή την κατεύθυνση και με ορίζοντα το 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη μέσα από τα όργανα συνεδρίασης και λήψης αποφάσεων στοχεύουν τα επόμενα χρόνια να πετύχουν τις εξής σημαντικές αλλαγές με στόχο τη μείωση των γραφειοκρατικών εμποδίων στις διαδικασίες πρόσληψης και στελέχωσης των εμπορικών στόλων, της θωράκισης των μεταφορών με ανεπτυγμένο σύστημα ασφάλειας που θα αντιμετωπίζει τις σύγχρονες μορφές που λαμβάνει η απειλή της

τρομοκρατίας και της πειρατείας, την διασφάλιση επενδύσεων που θα σέβονται το περιβάλλον, την ανάπτυξη των δικτύων των λιμένων, και την δημιουργία ενός συστήματος ασφαλούς διαδικτυακής πλατφόρμας για την διοικητική υποστήριξη του ναυτικού προσωπικού, των λιμενικών υπηρεσιών, και των ναυτιλιακών εταιριών (Commission, 2009).

Η άρση του ναυτικού καμποτάζ συναντούσε πάντοτε εμπόδια στις χώρες του Νότου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Ιταλία και η Ισπανία, βασικές ενστάσεις των οποίων έχουν να κάνουν με τη στελέχωση των πληρωμάτων για δρομολόγια που εκτελούνται προς νησιά και μεταξύ νήσων. Οι κανόνες στελέχωσης που περιλαμβάνονται και στο άρθρο 3 της ρύθμισης 3577/EC αναφέρουν πως παραδοσιακά η στελέχωση του πληρώματος υπόκειται στη δικαιοδοσία των κρατών, τη σημαία των οποίων φέρει το πλοίο. Οι ρυθμίσεις αυτές έχουν μια εμφανή ελαστικότητα στην εφαρμογή τους, αφού διαφέρουν από νηολόγιο σε νηολόγιο, καθώς υπάρχουν περιπτώσεις όπου ένα πλήρωμα στο σύνολό του στελεχώνεται από πολίτες της Ένωσης, ενώ σε άλλες περιπτώσεις πρωτεύουσα σημασία δίνεται στην ευρωπαϊκή ιθαγένεια του καπετάνιου και των αρχιμηχανικών. Στο άρθρο 3 προβλέπεται επίσης ότι τα κράτη-μέλη μπορούν να εφαρμόσουν πλήρως τους δικούς τους κανόνες στελέχωσης όταν πρόκειται για πλοία που εφαρμόζουν νησιωτικό καμποτάζ.

Εντούτοις, η ευελιξία αυτή αφήνεται καλή τη πίστη από την Επιτροπή η οποία υπογραμμίζει πως τα κράτη-μέλη είναι σε θέση στο όνομα του υγιούς ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς να στελεχώνουν τους στόλους που πλέουν υπό την σημαία τους με ναυτικούς και μηχανικούς που προέρχονται από άλλα κράτη-μέλη, να απαιτούν από το πλήρωμά τους να έχει κοινωνική ασφάλιση, και να εφαρμόζουν τις μισθολογικές ρυθμίσεις που προβλέπονται από τη χώρα καταγωγής τους. Και η Ιταλία και η Ισπανία κάνοντας χρήση του άρθρου 3 στελεχώνουν τα πληρώματά τους σε ποσοστό πάνω από 50 τοις εκατό με ναυτικούς, αρχιμηχανικούς και άλλα στελέχη κοινοτικής ιθαγένειας, ευνοώντας κατά το δυνατόν περισσότερο τα ευρωπαϊκά στελέχη. Για την περίπτωση της Ισπανίας, με βασιλικό διάταγμα προβλέπεται η παροχή ναυτικών υπηρεσιών έπειτα από διοικητική εξουσιοδότηση, ενώ κατ' εξαίρεση προβλέπεται η ανάθεση θαλασσιών δρομολογίων και εμπορικών δραστηριοτήτων δημοσίου συμφέροντος έπειτα από διαγωνισμό σε εταιρίες που

μπορούν να παράσχουν τις κατάλληλες υπηρεσίες για τη διασφάλιση και διατήρηση των θαλασσιών συγκοινωνιών (San Simon & Dutch Report Paper, 2006).

Επίσης, από το 1993 και την εφαρμογή της ρύθμισης 3577/92, η Ισπανία και η Ιταλία παρουσιάστηκαν ιδιαίτερα αδιάλλακτες στην εφαρμογή της νομοθεσίας, ενώ η Μαδρίτη κατάφερε να απαλλαγεί από την υποχρέωση άρσης του καμποτάζ για την νησιωτική της επικράτεια εκτός των γεωγραφικών συνόρων της Ένωσης, ήτοι στις Κανάριες Νήσους, στη Μαδέϊρα, στις Αζόρες, στην Θεούτα και τη Μελίλα, συμπλέγματα νήσων που βρίσκονται γεωγραφικά στον Ατλαντικό Ωκεανό. Η χώρα παρόλα αυτά καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έπειτα από εισήγηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επειδή επί μια εικοσαετία εκχωρούσε το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών και μεταφορών στην περιοχή του Βίγκο στη Γαλικία σε μια συγκεκριμένη εταιρία ισπανικών συμφερόντων προσβάλλοντας έτσι τον ανταγωνισμό και παραβιάζοντας την αρχή του μη ευνοούμενου κράτους όχι μόνο προς επιδεικτικό όφελος των συμφερόντων της σημαίας της, αλλά και εις βάρος άλλων ανταγωνιστών και ενδιαφερόμενων (Europolitics Report, 2002). Αντιθέτως η Ιταλία λίγα χρόνια αργότερα, αντιμετωπίζοντας δυσκολίες με το σύστημα ασφάλειας, κατάφερε να αποσπάσει τη θετική γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προσωρινή μείωση των ασφαλιστικών εισφορών των ναυτικών, ευνοώντας μονομερώς τους πλοιοκτήτες και επιβαρύνοντας το εργατικό δυναμικό.

### **2.3 Ανάπτυξη του Καμποτάζ στην Κρουαζιέρα και οι Λόγοι Χρήσης από τον Ναυτιλιακό Κόσμο και τα Ευρωπαϊκά Κράτη**

Η ευρωπαϊκή αγορά της κρουαζιέρας δεν έμεινε ανέπαφη από τις συνέπειες της διεθνούς οικονομικής κρίσης τα τελευταία δύο χρόνια. Οι εταιρίες του χώρου είδαν τα κέρδη τους να μειώνονται σημαντικά, ενώ η αγορά έκλεισε τις πόρτες τις προς νέους επενδυτές. Παρόλα αυτά ο αριθμός των επιβατών συνεχίζει να αυξάνεται -και μάλιστα εντυπωσιακά- ευνοώντας κατά αυτόν τον τρόπο και την συνολική απόδοση της αγοράς. Το 2009 τα κέρδη άγγιξαν τα 34 δισεκατομμύρια (αύξηση 6 τοις εκατό σε σχέση με το 2008), σχεδόν διπλάσια από το 2006, ενώ το επίπεδο του κέρδους έφτασε αναλόγως σε επίπεδα αγορών με παραδοσιακή αναφορά στον χώρο της κρουαζιέρας, όπως η Καραϊβική και η Βόρεια Αμερική, για πρώτη φορά από το 2008. Η υπερκέρηση των άλλων αγορών από την Ευρώπη οφείλεται επίσης στην πτώση του τζίρου και της παραγωγικότητας της αμερικανικής αγοράς, γεγονός που

έφερε στην Ευρώπη, και σε μεγάλο βαθμό στην Μεσόγειο, νέα δρομολόγια και νέους προορισμούς.

Νέα κατασκευαστικά έργα και επενδύσεις απέφεραν κέρδος 5 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως από το 2008 και εφεξής, συνοδευόμενα από αύξηση της τουριστικής κίνησης, μισθολογικές αυξήσεις των πληρωμάτων, νέες γραμμές πλεύσης, και κατασκευαστικά έργα 13 δισεκατομμυρίων ευρώ σε εύρος τριετίας. Η Ιταλία, η Γερμανία, και η Φινλανδία πρωτοστατούν στην κατασκευή και ανακατασκευή κρουαζιερόπλοιων, ενώ από το 2005 μέχρι το 2009 όλοι οι δείκτες που συνοδεύουν την βιομηχανία σημειώνουν αύξηση και συγκεντρώνουν ανταποδοτικά κέρδη στο 80 τοις εκατό των επενδύσεων και 58 τοις εκατό συνολική αύξηση των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Από τις νέες θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν, το 24 τοις εκατό αφορά τις κατασκευές, το 19 τον οικονομικό και επιχειρηματικό τομέα, το 17 την κρουαζιέρα, το 13 τις μεταφορές, το 9 το εμπόριο, το 5 τις υπηρεσίες φιλοξενίας, και το 13 τις υπόλοιπες κατηγορίες (European Cruise Council Report 2010/11).

Η ανάπτυξη της Ευρώπης ως βασικού προορισμού της κρουαζιέρας οφείλεται στον συνδυασμό του ενδιαφέροντος διεθνών εταιριών με την μεταφορά χιλιάδων τουριστών στις ακτές της Μεσογείου και της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης, και στην ανάπτυξη της ίδιας της Ευρώπης με δικές της πηγές και τεχνογνωσία. Το Ηνωμένο Βασίλειο παραμένει η μεγαλύτερη αγορά, ωστόσο τα τελευταία χρόνια η Ιταλία και η Ισπανία αναπτύσσονται ταχύτατα. Εκείνο που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι ότι η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ευρώπη έχει τόσο γεωγραφικά όσο και εποχικά χαρακτηριστικά. Με τον όρο γεωγραφικά εννοείτε η ανάπτυξή της σε όλη την Ευρώπη, ενώ ο εποχικός χαρακτήρας αναφέρεται στο γεγονός ότι η κρουαζιέρα εξαπλώνεται σε όλες τις εποχές του χρόνου τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, και όχι μόνο την καλοκαιρινή περίοδο όπως συνέβαινε παλαιότερα. Η Μεσόγειος με την πλευρά του Ατλαντικού που βρέχει την δυτική Ευρώπη από τη μία, και η Βαλτική Θάλασσα με τα νορβηγικά φιόρδ απ' την άλλη, αποτελούν τις δύο πιο δημοφιλής διαδρομές. Στις δύο αυτές περιοχές υπάρχει ανάπτυξη των ενώσεων λιμένων προορισμένων για την υποδοχή και φιλοξενία κρουαζιερόπλοιων, καθώς και η προώθηση δρομολογίων της ευρύτερης περιοχής, όπως για παράδειγμα στην Βόρεια Θάλασσα, στα νότια του Ηνωμένου Βασιλείου, στην ιρλανδική θάλασσα, και στην Ατλαντική πλευρά της Ιβηρικής Χερσονήσου. Οι ενώσεις αυτές περιλαμβάνουν τις



Atlantic Alliance, Cruise Atlantic Europe, Celtic Wave, και την Cruise Gateway, που αποτελεί το μεγαλύτερο δίκτυο των λιμένων της Βόρειας Θάλασσας. Παράλληλα, το δίκτυο αναπτύσσεται με την συμμετοχή των MedCruise, Cruise Europe, και Cruise Baltic, ακολουθούμενες από εθνικά γκρουπ όπως η Cruise Norway, Cruise Wales, και η Cruise Britain.

Η Βόρεια Ευρώπη αποτελεί ελκυστικό προορισμό για την χειμερινή περίοδο, ενώ οι υψηλές τιμές στα αεροπορικά εισιτήρια δίνουν ένα παραπάνω κίνητρο στις εταιρίες δρομολόγησης κρουαζιερόπλοιων να μειώσουν το κόστος εισιτηρίων για να γίνει ο τομέας περισσότερο ελκυστικός. Η κατασκευή μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων που θα πλέουν στον Βορρά είναι βασική προτεραιότητα και ήδη αναπτύσσεται καθώς οι καιρικές συνθήκες επιβάλλουν την παροχή υπηρεσιών εντός της κρουαζιέρας που θα αντιστέκονται σε ακραία φαινόμενα αλλά θα κρατούν το επίπεδο ποιότητας υψηλό, όπως είναι για παράδειγμα η κατασκευή κλειστών και θερμαινόμενων πισινών και υδάτινων κέντρων. Υπάρχει παράλληλα μια σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης στις κρουαζιέρες για την περίοδο των Χριστουγέννων στην Ευρώπη και την Σκανδιναβία, ενώ η πλειοψηφία των επιβατών που επιλέγουν χειμερινές κρουαζιέρες είναι κυρίως Ευρωπαίοι, τη στιγμή που για καλοκαιρινούς προορισμούς η παρουσία τουριστών εκτός Ευρώπης είναι μεγαλύτερη (European Cruise Council, id.)

#### **2.4 Το ελκυστικό προφίλ της Μεσογείου**

Η Μεσόγειος συνολικά αποτελεί έναν από τους πλέον ανεπτυγμένους εμπορικούς προορισμούς με μεγάλες αγορές που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον τις διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Το 30 τοις εκατό περίπου του ευρωπαϊκού θαλάσσιου εμπορίου διακινείται μέσα από τη Μεσόγειο, με τη Γαλλία να συγκεντρώνει υψηλό ποσοστό σε όγκο και κινητικότητα εμπορεύματος. Η μεγάλη ναυτική παράδοση της χώρας και οι στενές εμπορικές σχέσεις με Ιταλία και Ισπανία ευνοούν τη μετακίνηση μεγάλων φορτίων μέσω τάνκερ για την εξυπηρέτηση της ευρωπαϊκής και διεθνούς αγοράς, ενώ η ναυτιλιακή αγορά μέχρι και πρόσφατα παρουσιαζόταν ανθεκτική στις πιέσεις της οικονομικής ύφεσης. Η Γαλλία συνεχίζει να συνάπτει ευρωπαϊκές συμβάσεις συνεργασίας για μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων σε μεγάλη κλίμακα, δημιουργώντας νέες εμπορικές οδούς στο εσωτερικό της Ένωσης, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην ενδυνάμωση της αγοράς και στην ευρύτερη περιφερειακή σύγκλιση. Ισπανία και Γαλλία εγκαινίασαν το 2010 ένα

φιλόδοξο εμπορικό δρομολόγιο, το οποίο θα συνδέει τα δύο μεγάλα λιμάνια του Σαιντ-Ναζέρ και της Χιχόν με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη για τη μεταφορά φορτίων μεγάλης κλίμακας. Μεγάλο κομμάτι της επιχορήγησης για την ανάπτυξη του πολυμερούς αυτού δικτύου προέρχεται από το ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Marco Polo 2007-13», το οποίο συνεπικουρεί πρωτοβουλίες τέτοιας κλίμακας με ευρύτερη απήχηση και προσφορά στη συνολικότερη απόδοση του εμπορικού ναυτικού στην Ευρώπη.

Η αγορά της κρουαζιέρας, ως αναπόσπαστο τμήμα της ναυτιλιακής ανάπτυξης στην Μεσόγειο, αποτελεί ένα σύνθετο και δυναμικό πεδίο δράσης και λογίζεται ως ένα από τα πλέον αναπτυσσόμενα πεδία δραστηριότητας του τουριστικού τομέα. Η επιθετική επενδυτική στρατηγική και ο συνδυασμός με τον εκμοντερνισμό του στόλου και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών έχουν συμβάλει στην αύξηση της ζήτησης τόσο στην ευρωπαϊκή όσο και στην παγκόσμια αγορά. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, οι ετήσιες προβλέψεις από το 2001 και εφεξής σημειώνουν συνεχή αύξηση του τζίρου δραστηριοτήτων, υπογραμμίζοντας πως συνολικά μέχρι το 2013 σε Μεσόγειο και Βαλτική Θάλασσα πάνω από 20 εκατομμύρια τουρίστες θα κάνουν κρουαζιέρα στις δύο αυτές θάλασσες (CLIA, 2008).

Το σκεπτικό της ανάπτυξης του κλάδου έχει να κάνει με την ανάπτυξη θαλάσσιων ξενοδοχείων που μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες μεγάλων καταλυμάτων της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας, έχοντας παράλληλα τη δυνατότητα να κινείται μεταξύ χωρών και θαλασσών και να αυξάνει το κίνητρο για επενδύσεις και να προσελκύει τμήματα του τουριστικού κοινού με πολυποίκιλο ενδιαφέρον. Η αγορά της ηπειρωτικής Ευρώπης προσελκύει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την αγορά της κρουαζιέρας καθώς οι πολίτες των Μεσογειακών χωρών έχοντας άμεση επαφή με τη θάλασσα δεν επιλέγουν συνήθως ως τρόπο αναψυχής, σε αντίθεση με τους Κεντροευρωπαίους και Βορειοευρωπαίους που προτιμούν τον τρόπο αυτόν λόγω του κλίματος και των γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών των χωρών προέλευσής τους.

Σταδιακά η ευρωπαϊκή αγορά έρχεται να υπερκεράσει τις αντίστοιχες της Καραϊβικής και της Λατινικής Αμερικής, κυρίως μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και τα τρομοκρατικά χτυπήματα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το γεγονός αυτό έστρεψε την αγορά και τους επενδυτές προς ασφαλέστερους

προορισμούς όπου το επίπεδο διαχείρισης κρίσεων είναι σαφώς χαμηλότερο. Η προτιμώμενη περίοδος για κρουαζιέρα κυμαίνεται από 5-7 μέρες, ενώ υπάρχουν και λιγότερο δημοφιλή πακέτα των 8-14 ημερών, τα οποία συνήθως προτιμούν τουρίστες προερχόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες με προορισμό την Ευρώπη (Peisley, 2010).

Μεταξύ των πιο δημοφιλών προορισμών βάσει αποβατικότητας λιμένων βρίσκονται η Βαρκελώνη, Μαγιόρκα, Γένοβα, Βενετία, Πειραιάς, το Σαουθάμπτον, η Λευκωσία, και η Ρόδος, καλύπτοντας την περίοδο 2003-10 (Lloyd's International, 2010). Η ετήσια έρευνα του Lloyd's προχωρά περαιτέρω και αναφέρει κάποια ποιοτικά χαρακτηριστικά, μεταξύ των οποίων υπογραμμίζεται ότι η Μεσόγειος δεν είναι πλέον εποχικός προορισμός (καλοκαίρι), όπως συνηθιζόταν την προηγούμενη δεκαετία, ότι οι επιλογές προορισμών έχουν πολλαπλασιασθεί, η βελτίωση των υποδομών και η ανάπτυξη των επιμέρους δικτύων διευκολύνουν την πρόσβαση στους λιμένες, ενώ η συνεχιζόμενη ανάπτυξη του τομέα μάρκετινγκ εντός της κρουαζιέρας έχουν αυξήσει το εύρος επιλογής προϊόντων και έχει συγκρατήσει τις τιμές σε λογικά επίπεδα χωρίς πληθωριστικές τάσεις. Τέλος, ένα άλλο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό της μελέτης είναι η τάση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια για μείωση του μέσου όρου ηλικίας και του βιοτικού επιπέδου εκείνων που επιλέγουν την κρουαζιέρα ως τρόπο αναψυχής, που κυμαίνεται πλέον μεταξύ 45-60 με υψηλά εισοδηματικά χαρακτηριστικά. Το στοιχείο αυτό είναι αναπόφευκτα συνδεδεμένο με τη βελτίωση και του επιπέδου υπηρεσιών και προϊόντων που παρέχονται κατά την κρουαζιέρα την τελευταία δεκαετία, σημειώνει η μελέτη (Lloyd's International, id).

Η άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα μετατρέπει την Ισπανία σε έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς της αγοράς, με το λιμάνι της Μάλαγα να αναπτύσσει νέες μαρίνες προκειμένου να προσελκύσει μεγάλες εταιρίες του κλάδου. Για την Royal Caribbean το λιμάνι της Μάλαγα αποτέλεσε έναν από τους πρώτους σταθμούς προορισμού, καθώς δύο κρουαζιερόπλοια το 2009 και το 2010 προσέφεραν σημαντικά κέρδη στην τοπική αγορά με την αποβίβαση 6 χιλιάδων συνολικά επιβατών μέσα σε λίγες μέρες. Η ανάπτυξη των υποδομών και το υψηλού επιπέδου δίκτυο μεταφορών που αγκαλιάζουν τον λιμένα παρέχουν στους τουρίστες της κρουαζιέρας την δυνατότητα μεταφοράς τους σε όμορες πόλεις με μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον, όπως η Γρανάδα για παράδειγμα με το σπουδαίο πολιτιστικό της παρελθόν. Κοντά σε αυτό, η εταιρία ήδη από το 2007 ενδιαφέρεται για τον απόπλου κρουαζιερόπλοιων από την Μάλαγα (homeporting), δίνοντας κίνητρο στις αρχές του

λιμένα να επενδύσουν χρήματα για την ανάπτυξή του. Συνολικά το λιμάνι, από το 2007 μέχρι το 2010 έλαβε 240 προτάσεις αποβιβάσεις από κρουαζιερόπλοια, εξυπηρετώντας ένα μεγάλο κομμάτι αυτών, και δίνοντας στην αγορά μια μοναδική δυνατότητα τουριστικής ανάπτυξης και εξυπηρέτησης περίπου 250 χιλιάδων τουριστών. Τόσο την περίοδο του καλοκαιριού όσο και τον χειμώνα, η Μάλαγα μπορεί να αξιοποιηθεί ως σημαίνων κόμβος, καθώς το ενδιαφέρον της Royal Caribbean προσφέρει εναλλακτικά δρομολόγια homeporting προς τη δυτική Μεσόγειο, τις Κανάριες Νήσους και την Μαδέϊρα μέσα σε 14 μέρες, ενώ παράλληλα υπάρχουν και κρουαζιέρες των 7 ημερών προς όμορα νησιά του Ατλαντικού.

Το λιμάνι της Βαρκελώνης αποτελεί έναν ακόμα δημοφιλή προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια, αυξάνοντας κατά 26 τοις εκατό (1.77 εκατομμύρια) τα συνολικά κέρδη από την κρουαζιέρα. Το επενδυτικό πλάνο του λιμένα προβλέπει την ανάπτυξη και τον διπλασιασμό των μαρίνων μεγάλης χωρητικότητας προκειμένου οι εμπλεκόμενοι παράγοντες να μπορούν να διαχειριστούν το στόχο προσέλκυσης 2 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιέρας ανά έτος. Ένα άλλο εξέχον λιμάνι, η Πάλμα στη Μαγιόρκα, άγγιξε το 1 εκατομμύριο επισκέπτες κρουαζιέρας για πρώτη φορά το 2007, έχοντας ήδη επενδύσει 23 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή δύο μαρίνων αποκλειστικά για κρουαζιερόπλοια, ξεχωριστών από τους υπόλοιπους εμπορικούς σταθμούς αποβίβασης. Στην Βαλένθια τρεις νέοι σταθμοί υποδοχής κρουαζιερόπλοιων κατασκευάστηκαν το 2009, γεγονός που αύξησε κατά 40 τοις εκατό την τουριστική κίνηση, αγγίζοντας τους 280 χιλιάδες επισκέπτες, ενώ το πλάνο που πρότεινε μεγάλη εταιρία κρουαζιέρας για σύσταση χειμερινών δρομολογίων έγινε άμεσα αποδεκτό από τις αρχές του λιμένα και την τοπική ηγεσία.

Συνολικά οι μεγάλοι λιμένες της Ισπανίας έχουν επενδύσει πάνω 360 εκατομμύρια σε πρότζεκτ αναφορικά με την ανάπτυξη των υπηρεσιών υποδοχής και εξυπηρέτησης της βιομηχανίας κρουαζιέρας μεταξύ 2008-2011, προσπαθώντας παράλληλα να συναγωνιστούν την Ιταλία που πρωτοστατεί στην κρουαζιέρα, τόσο σε επίπεδο επισκεπτών, όσο και στο homeporting (Cruise Business Review, 2010).

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Κρουαζιέρα (European Cruise Council, ECC), τα ιταλικά λιμάνια προσελκύουν το 21 τοις εκατό όλων των επιβατών κρουαζιέρας συγκριτικά με το 16 τοις εκατό των ισπανικών λιμένων. Στην πραγματικότητα η Ιταλία έρχεται δεύτερη πίσω από το Μεξικό σε ποσοστό υποδοχής

επιβατών κρουαζιέρας, την στιγμή περίπου που το ένα τρίτο των Ευρωπαϊών επιβατών της κρουαζιέρας επιβιβάζονται από ιταλικό λιμάνι για κρουαζιέρες εντός και εκτός Μεσογείου. Τέλος, τρία από τα πέντε λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση κρουαζιερόπλοιων είναι ιταλικά, γεγονός που αποδεικνύει το εύρος και την επιρροή των επενδύσεων και του στρατηγικού πλάνου που υπάρχει συνολικά για την ανάπτυξη του τομέα στην Ιταλία. Η ιταλική αυτή κυριαρχία παραμένει αμετάβλητη από το 2007, όταν το πλέον κερδοφόρο λιμάνι, η Βενετία, διαχειριζόταν πάνω από 1 εκατομμύριο επιβάτες για πρώτη φορά.

Παρόλο που η Βενετία είναι ένας εξαιρετικά δημοφιλής προορισμός, το homeporting από μόνο του αντιπροσωπεύει το 80 τοις εκατό της συνολική αγοράς της κρουαζιέρας, γεγονός το οποίο αποδεικνύει γιατί το λιμάνι αναπτύσσει και βελτιώνει διαρκώς τις εγκαταστάσεις του τα τελευταία χρόνια. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε ο πέμπτος τερματικός σταθμός κόστους 11 εκατομμυρίων ευρώ με την παράλληλη κατασκευή χώρου στάθμευσης χωρητικότητας 2.5 χιλιάδων θέσεων στην αποβάθρα Isonzo. Στην όμορη αποβάθρα του Tronchetto έγινε επίσης παράλληλη διαπλάτυνση προκειμένου να χωρά πλοία 300 μέτρων και να συνδέεται ακτοπλοϊκώς η μία με την άλλη. Τόσο η Βενετία όσο και σε μικρότερο βαθμό το λιμάνι της Τεργέστης έχουν υπογράψει συμβάσεις φιλοξενίας, αποβίβασης και επιβίβασης επιβατών τριετούς και τετραετούς διάρκειας με μεγάλες εταιρίες του κλάδου, όπως η Cunard 's Lines (που διαχειρίζεται το κρουαζιερόπλοιο Queen Victoria) και η Azamara Cruises διαμορφώνοντας ένα νέο στρατηγικό πλάνο επενδύσεων στην ευρύτερη περιοχή στην οποία συμμετέχουν τόσο ο ιδιωτικό όσο και ο δημόσιος τομέας (Cruise Business review, id.).

Από την άλλη πλευρά βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχουν και προβλήματα τα οποία προέρχονται κυρίως από τις τοπικές κοινωνίες. Στην Civitanecchia για παράδειγμα, οι τοπικές αρχές εμφανίζονται να έχουν μπλοκάρει τα σχέδια σχετικά με την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών για την υποδοχή και φιλοξενία κρουαζιερόπλοιων. Το λιμάνι αυτό είναι εξαιρετικής σημασίας για την ευρύτερη περιοχή, καθώς βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από την Ρώμη και θα μπορούσε με τα νέα κατασκευαστικά πλάνα να αυξήσει την επισκεψιμότητα του και τα κέρδη του σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ότι σήμερα. Παρόλα αυτά η ανατολική ακτή της Ιταλίας εξυπηρετείται σε ικανοποιητικό βαθμό από το Μπάρι, ένα από τα ταχέως αναπτυσσόμενα λιμάνια της Μεσογείου με συνεχή αύξηση του τζίρου και του

αριθμού επιβατών. Στο ίδιο επίπεδο και η Νάπολι που προσελκύει 1 εκατομμύριο επιβάτες κρουαζιερόπλοιων και μεγάλες εταιρίες όπως η Costa Cruise και η MSC, ενώ το λιμάνι Castellamare έχοντας μικρότερου βεληνεκούς αποβάθρες για πλοία 150 μέτρων αποτελεί έναν συμπληρωματικό προορισμό, ενισχυτικό σε μεγάλο βαθμό, του λιμένα της Νάπολι.

Η Γαλλία ήταν μία ακόμη χώρα της Μεσογείου που σταδιακά απελευθέρωσε το καμποτάζ, προβάλλοντας και εκείνη κάποιες επιφυλάξεις αναφορικά με την πλήρη εφαρμογή του και στα υπερπόντια εδάφη που ανήκουν στη γαλλική επικράτεια αλλά βρίσκονται εκτός των γεωγραφικών ορίων της Ένωσης, όπως η Γουαδελούπη, η Μαρτινίκα, τη Ρεουνιόν, τη Μαγιότ, και τη Γαλλική Γουιάνα, νησιά διασκορπισμένα στον Ινδικό και Ειρηνικό Ωκεανό, με την Γουιάνα να αποτελεί τη μόνη ηπειρωτική χώρα από τις προηγούμενες πέντε και να βρίσκεται στην Νότια Αμερική. Με μεγάλα λιμάνια που συγκεντρώνουν διεθνές ενδιαφέρον και πολυποίκιλες συναλλαγές, όπως η Μασσαλία στο Νότο και η Χάβρη στο Βορρά, είναι προφανές ότι η άρση του καμποτάζ θα ευνοούσε τα γαλλικά συμφέροντα.

Το λιμάνι της Μασσαλίας αποτελεί το βασικότερο και πλέον εμπορικό λιμμένα της Γαλλίας, με την βιομηχανία κρουαζιέρας να στρέφει έντονα το βλέμμα της προς τον γαλλικό Νότο. Η Royal Caribbean εγκαινίασε το 2007 την θυγατρική της CDF, καθώς το λιμάνι εξυπηρετεί ετησίως πάνω από 800 χιλιάδες τουρίστες της κρουαζιέρας. Το λιμάνι υπέγραψε επίσης συμφωνία 25ετίας με τις εταιρίες Costa, MSC, και Louis Cruise για την αξιοποίηση των τριών μεγάλων σταθμών υποδοχής κρουαζιερόπλοιων που προβλέπεται να εξυπηρετούν τουλάχιστον 1 εκατομμύριο τουρίστες ετησίως για τα επόμενα χρόνια.

Παράλληλα, τα τρία μεγάλα λιμάνια της γαλλικής Ριβιέρας, η Νίκαια, οι Κάννες, και η Βιλφράνς δέχτηκαν συνολικά 670 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιέρας το 2008, σημειώνοντας ετήσια αύξηση της τάξης του 4 τοις εκατό. Οι περισσότερες κρουαζιέρες και στα τρία λιμάνια αποτελούσαν κόμβο ευρύτερων ταξιδιών, και όχι homeporting όπως στην Μασσαλία, ωστόσο τόσο η γεωμορφολογία της περιοχής όσο και η εξυπηρέτηση που προσφέρει το λιμάνι του Αζαξιό στην Κορσική με τη σύνδεση που παρέχει για το λιμάνι του Portovenecchio της Ιταλίας, δίνουν μια άλλη διάσταση στο χώρο της κρουαζιέρας με την άμεση μεταφορά με πλοία μικρού βεληνεκούς των τουριστών της κρουαζιέρας στις γύρω περιοχές. Κοντά σε αυτό, το λιμάνι του Μόντε

Κάρλο με τις μικρές αλλά εξαιρετικά ποιοτικές υπηρεσίες VIP που προσφέρει, εγκαινίασε σταθμό υποδοχής κρουαζιέρας το 2007, ο οποίος αποφέρει υψηλά κέρδη στην τοπική και εφοπλιστική κοινωνία του μικρού αλλά εύπορου αυτού κρατιδίου.

## **2.5 Η κρουαζιέρα στην Ιταλία**

Η Ιταλία ήταν πάντοτε ένας εποχικός προορισμός για την κρουαζιέρα, έχοντας πληρότητα στις κρατήσεις από μέσα Μαΐου μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου. Το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια αυτό το μοντέλο έχει αλλάξει και η Ιταλία προσελκύει κρουαζιέρες όλο τον χρόνο έχει αυξήσει το κέρδος, τον αριθμό των τουριστών, και κατά συνέπεια τις επενδύσεις. Οι συνδυασμένες προσπάθειες των κυρίαρχων εταιρειών Costa και MSC διασφαλίζουν την ανάπτυξη της αγοράς και αυξάνουν τον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας κατά 50 τοις εκατό τα τελευταία 4 χρόνια. Η Costa παραμένει κυρίαρχη στο χώρο, αλλά και η άνοδος της MSC και άλλων εταιριών έχει καταστήσει την αγορά περισσότερο ανταγωνιστική (European Cruise Council, 2010/11 Report).

Συμπεριλαμβανομένης της Σικελίας, στην Ιταλία υπάρχουν 11 λιμάνια που δέχονται κρουαζιέρες και επιβιβάζουν τουριστικό κοινό: η Ανκόνα, το Μπάρι, Κατάνια, Σιβιταβέκια, Τζένοα, Λιβόρνο, Νάπολι, Μεσσίνα, Παλέρμο, Σαβόνα, και Βενετία. Παρόλο που η Costa και η MSC κυριαρχούν στην ιταλική αγορά, RCCL έχει αναπτύξει την Βενετία και την Σιβιταβέκια ως λιμάνια φιλοξενίας και έναρξης δρομολογίων για πλοία της Royal Caribbean International και της Celebrity. Επίσης, μερικά από τα λιμάνια που αναφέραμε κάνουν homeporting και για την χειμερινή περίοδο και αναπτύσσοντας υπηρεσίες και συνθήκες που αντέχουν σε επικίνδυνα καιρικά φαινόμενα του χειμώνα. Το άνοιγμα πτήσεων charter προς διαφορετικά μέρη της χώρας και από διαφορετικούς προορισμούς απ' όλο τον κόσμο έχει ανοίξει νέους προορισμούς κρουαζιέρας προς την Μέση Ανατολή, την Ειρηνική Ασία, τον Ινδικό Ωκεανό και την Κόκκινη Θάλασσα. Η Costa και η MSC έχουν παράλληλα αναπτύξει νέα δίκτυα προς την Βόρεια Ευρώπη, προς τα λιμάνια της Κοπεγχάγης και του Άμστερνταμ, συνδέοντας ακτοπλοϊκώς την Ευρώπη. Ο στόλος και των δύο εταιριών αυξάνεται συνεχώς και η ανάπτυξη της ιταλικής αγοράς δείχνει εξασφαλισμένη για τα επόμενα χρόνια.

## Πίνακας 1.

### Ιταλική Αγορά Κρουαζιέρας

Έτος	Επιβάτες
2004	400,000
2005	514,000
2006	517,000
2007	640,000
2008	682,000
2009	799,000
2010	815,000

Πηγή: ECC

### **2.6 Η κρουαζιέρα στη Γαλλία**

Από όλη την ηπειρωτική Ευρώπη, η Γαλλία είναι η μόνη που έχει ένωση κρουαζιέρας σε συνεργασία με τις γραμμές της CLIA και της βρετανικής PSA. Η αγορά της συνολικά παρουσιάζει τη χαμηλότερη απορροφητικότητα στη Δυτική Ευρώπη, παρά την ισχυρή παράδοση της χώρας στην ηπειρωτική και ωκεάνια ακτοπλοΐα εξαιτίας της κουλτούρας των Γάλλων απέναντι στην κρουαζιέρα, της προτίμησής τους προς την επιλογή αεροπορικών πτήσεων ακόμα και για μεγάλες αποστάσεις, αλλά και εξαιτίας του μοντέλου προώθησης και εργασίας των τουριστικών γραφείων που δεν έχουν αναπτύξει επαρκώς την ιδέα της κρουαζιέρας ως τρόπου αναψυχής. Ωστόσο, οι δύο μεγαλύτερες εταιρίες κρουαζιέρας, η Pullmantur και η Compagnie du Ponant, κατασκευάζουν πλοία και προσπαθούν να ενισχύσουν την εγχώρια και ευρωπαϊκή αγορά με κρουαζιέρες προς Ισπανία και Γερμανία, όπου το τουριστικό κοινό είναι περισσότερο εξοικειωμένο με την ιδέα της κρουαζιέρας. Κατά συνέπεια μπορεί η εσωτερική κατανάλωση να μην αυξάνεται, εντούτοις οι επενδύσεις για νέα πλοία και αποβάθρες ακολουθούν ανοδική πορεία.



Ο δεύτερος παράγοντας της γαλλικής κρουαζιέρας είναι η ραγδαία ανάπτυξη των γαλλικών λιμένων. Οι εταιρίες Costa, MSC, και Louis Cruise Lines είναι μέλη ενός κονσόρτσιουμ που δραστηριοποιείται σε νέους τερματικούς σταθμούς στη Μασσαλία, γεγονός που αυξάνει και τον συνολικό τουρισμό της πόλης που καθίσταται αεροπορικός προορισμός για όλους εκείνους που θα φτάσουν με πτήσεις από το Παρίσι και άλλες πόλεις της χώρας προς τη Μασσαλία για να κάνουν κρουαζιέρα. Το 2010-11, η Louis Cruise Lines αύξησε την εμπορική και τουριστική της κίνηση όταν με την κατασκευή του μεγαλύτερο έως τώρα πλοίου του στόλου της, του Louis Majesty, ενώ προβλέπεται ότι τα επόμενα χρόνια η ανάπτυξη συνεργασίας με λιμάνια της Μεσογείου, όπως η Βαρκελώνη, η Γένοβα, η Βενετία, και η Θεσσαλονίκη θα αποφέρουν σημαντικά κέρδη και θα αναπτύξει το δίκτυο δράσης της εταιρίες σε πανευρωπαϊκό επίπεδο (European Cruise Council, id.).

## Πίνακας 2.

### Γαλλική Αγορά Κρουαζιέρας

Έτος	Επιβάτες
2004	222,000
2005	233,000
2006	242,000
2007	280,000
2008	310,000
2009	347,000
2010	365,000

Πηγή: ECC

## 2.7 Η κρουαζιέρα στην Ισπανία

Η ισπανική οικονομία χτυπήθηκε περισσότερο από την οικονομική ύφεση, και αναλόγως η βιομηχανία της κρουαζιέρας παρουσιάζει σημαντική πτώση στους δείκτες της, ωστόσο όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, ο αριθμός των επιβατών που επιλέγει την κρουαζιέρα συνεχίζει να αυξάνεται.

Οι κυρίαρχες εταιρίες, Pullmantur και Ibero Cruceros, έχουν αυξήσει τον στόλο τους από τότε που εξαγοράστηκαν από τις RCCL και Carnival Corporation. Μικρότερα πλοία αντικαταστάθηκαν από μεγαλύτερα, αυξάνοντας την επιρροή τους προς τρίτες αγορές, αλλά και προς υπερπόντιους προορισμούς, όπως η Βραζιλία και το Μπουένος Άιρες στη Νότια Αμερική. Για το 2010, η συνολική επιβατική ικανότητα της Pullmantur ήταν της τάξεως των 350 χιλιάδων επιβατών συνολικά, και για την Ibero Cruceros 200 χιλιάδες επιβάτες αντίστοιχα. Τα ποσοστά αυτά αντιπροσωπεύουν αύξηση 60 τοις εκατό της ισπανικής αγοράς, και το 75 τοις εκατό αντίστοιχα για τις δύο εταιρίες.

### Πίνακας 3.

#### Ισπανική Αγορά Κρουαζιέρας

Έτος	Επιβάτες
2004	300,000
2005	379,000
2006	391,000
2007	518,000
2008	497,000
2009	587,000
2010	605,000

Πηγή: ECC

#### Πίνακας 4.

#### Κατανομή της ισπανικής αγοράς με βάση τις εταιρίες 2010-11( επί τοις %)

Εταιρία	Ποσοστό αγοράς
Pullmantur	39
Ibero Cruceros	20
Costa	16
MSC	10
RCC Spain	5
NCL	3
Quall Cruises	2
Others	5

Πηγή: Ibero Cruceros

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι επενδύσεις στον τομέα της κρουαζιέρας και οι οικονομικές επιπτώσεις από την λειτουργία της .**

### **3.1 Επενδύσεις της Ευρωπαϊκής αγοράς στην κρουαζιέρα**

Από το 2010 μέχρι το 2014 έχουν προγραμματιστεί να κατασκευαστούν 31 νέα κρουαζιερόπλοια με ικανότητα της τάξεως των 78 χιλιάδων επιβατών. Το κόστος ανέρχεται στα 5.1 δισεκατομμύρια ευρώ και στην πλειοψηφία τους αποτελούν επενδύσεις της ευρωπαϊκής αγοράς. Το νέο αυτό επενδυτικό πλαίσιο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί απόδειξη της δέσμευσης των ευρωπαίων και διεθνών επενδυτών στην ανάπτυξη του τομέα σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.

#### **Πίνακας 5.**

##### **Το επίπεδο και οι προοπτικές των επενδύσεων στην κρουαζιέρα**

Έτος	Πλοία	Επενδύσεις (εκ. ευρώ)
2010	12	5,425
2011	11	4,005
2012	6	3,437
2012	1	580
2013	1	580
Συνολικά	31	14,027

Πηγή: ECC

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας συνολικά ξόδεψε 14.2 δισεκατομμύρια ευρώ για το έτος 2009, ποσό το οποίο προέκυψε από τέσσερις βασικές πηγές:

- Το επιβατικό κοινό.
- Την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων.
- Την ανταπόδοση του διοικητικού δυναμικού και των πληρωμάτων της κρουαζιέρας.

Επιπρόσθετα, τα ποσά αυτά έχουν και τον αντίκτυπό τους σε κάθε ένα από τα 30 κράτη της Ευρώπης που συμμετέχουν στην ανάλυση, μεταξύ των οποίων:

- Τα δέκα πρώτα σε επενδύσεις κράτη αφορούν το 95 τοις εκατό των επενδύσεων στη βιομηχανία της κρουαζιέρας.
- Η Ιταλία, ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα κατασκευής κρουαζιέρας στην Ευρώπη και με το μεγαλύτερο δίκτυο επιβίβασης και προορισμού κρουαζιέρας, ωφελήθηκε με 4.3 δισεκατομμύρια ευρώ το 2009 σε σχέση με το 2008, μια αύξηση της τάξεως του 0.5 τοις εκατό.
- Το Ηνωμένο Βασίλειο με το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη (1.5 εκατομμύρια επιβάτες για το 2009), είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά επενδύσεων στην βιομηχανία κρουαζιέρας, με αύξηση τζίρου 6.4 τοις εκατό το 2009 συγκριτικά με το 2008.
- Η Γερμανία έχει το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη και είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά κατασκευής και συντήρησης κρουαζιερόπλοιων. Ωστόσο παρουσίασε μείωση ποσοστό επενδύσεων για το 2009 της τάξεως του 18.4 τοις εκατό.

#### **Πίνακας 6.**

#### **Άμεσα έξοδα ανά χώρα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, 2009**

Χώρα	Κόστος (δισ. ευρώ)	Αναλογία στην Αγορά (επί %)	
Ιταλία		4,3	30
Ηνωμένο Βασίλειο		2,4	17
Γερμανία		1,9	13
Γαλλία		1,1	8
Ισπανία		1,1	8
Φινλανδία		0,9	6
Ελλάδα		0,5	4

Νορβηγία	0,4	3
Ολλανδία	0,2	2
Δανία	0.2	1
Σύνολο των 10	13,3	95
Υπόλοιπο της Ευρώπης	0,7	5
Σύνολο	14	100

Πηγή: ECC

Μπορεί τα μηνύματα από την κατασκευαστική αγορά να είναι αισιόδοξα, και τα επίπεδα ανάπτυξης να παραμένουν σε κανονικά ή ευνοϊκά επίπεδα, ωστόσο η οικονομική ύφεση έχει αφήσει τα σημάδια της στη βιομηχανία και γεννούνται ανησυχίες για το μέλλον. Το βασικό πρόβλημα δεν εντοπίζεται στην ζήτηση της αγοράς, καθώς η προσφορά για την κρουαζιέρα συνεχίζει να αυξάνεται, αλλά έχει να κάνει περισσότερο με την παγκόσμια νομισματική και συναλλαγματική πολιτική, καθώς η συνεχής υποβάθμιση του αποδυναμώνει τις επενδύσεις στο νόμισμα αυτό και ενισχύει το δολάριο. Από την άλλη, η πτώση ευνοεί και το κόστος των πρώτων υλών το οποίο μειώνεται, ευνοώντας χαμηλότερες τιμές στις κατασκευές για πρώτη φορά από την περίοδο 2003-04. Σε μεγάλο βαθμό, το θέμα που απασχολεί την βιομηχανία έχει να κάνει με την ανάγκη των εταιριών να προσπαθήσουν να διατηρήσουν τα κέρδη τους, γεγονός το οποίο σε συνδυασμό με την κρίση είναι άμεσα συνδεδεμένο με την ρευστότητα κεφαλαίου και τις πιθανές πηγές εξεύρεσής τους, όπως είναι ο τραπεζικός τομέας και η αγορά κεφαλαίου. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, τα βασικά στοιχεία που επηρεάζουν μια εταιρία στην κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων και την αύξηση του στόλου είναι τα εξής:

- Η ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των εταιριών και το επίπεδο ανάπτυξής τους.
- Η επιρροή σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια και η ανάκτηση μιας συγκεκριμένης αγοράς.
- Η πίεση που ασκείται από τους μετόχους, καθένας από τους οποίους έχει τις δικές του πολιτικές, φιλοδοξίες, και σχέδια επέκτασης.

- Οι επικείμενες και δυνητικές συνέπειες μιας οικονομικής κρίσης όπως η σημερινή, όπου είναι δύσκολη η εκπλήρωση ενός μακρόπνοου στρατηγικού πλάνου.
- Η συμμόρφωση με τους περιβαλλοντολογικούς κανόνες και τους κανόνες ασφαλείας.
- Η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες στελέχωσης του πληρώματος.
- Η διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ποιοτικών υπηρεσιών, η τεχνολογική ανάπτυξη και το μάνατζμεντ στο πλοίου και εκτός αυτού.

Σχετικά με το τελευταίο σημείο, ζητούμενο είναι τα νέα πλοία να είναι πρωτότυπα στη σύλληψή τους, γεγονός που έχει να κάνει με τον χρόνο κατασκευής αλλά και με το ζήτημα των τιμών. Επίσης, αφορά την ικανότητα να απορροφούν και να εκμεταλλεύονται τα νέα τεχνολογικά δεδομένα για τη μείωση της ενέργειας και της κατανάλωσης, και κατά συνέπεια να παράγουν χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.

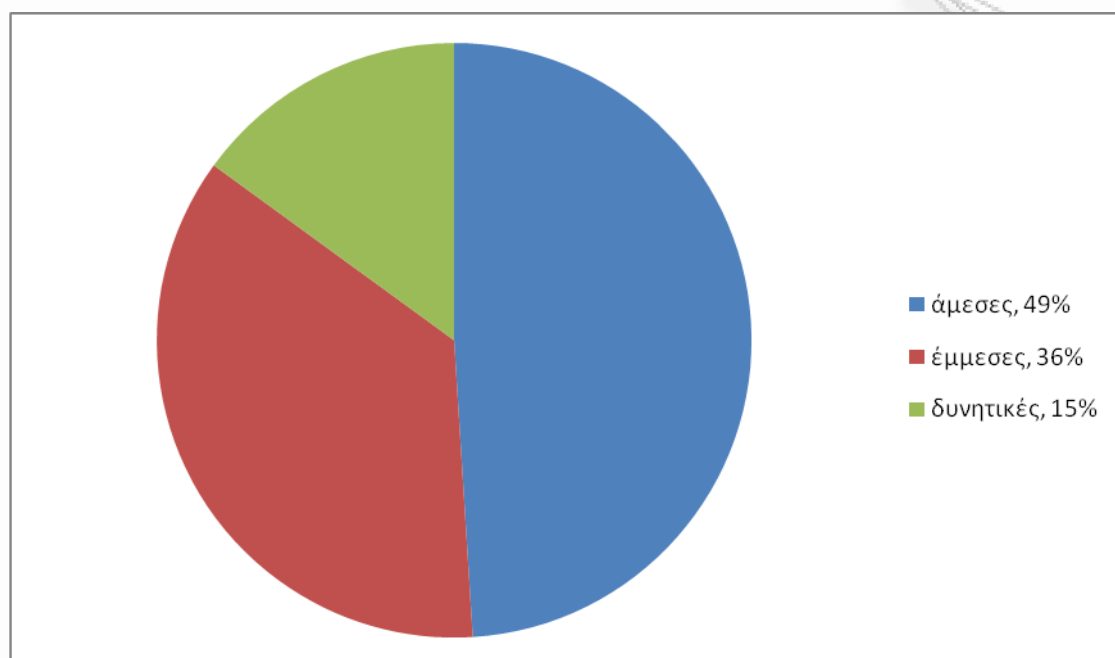
Αναφορικά με το ανταγωνιστικό πλαίσιο, όσο μεγαλύτερο είναι το ανταγωνιστικό περιβάλλον, τόσο μεγαλύτερο είναι και το κίνητρο για την παραγγελία και κατασκευή νέων υπερσύγχρονων πλοίων. Εάν επαληθευτούν οι προβλέψεις για παραγγελία επτά με οκτώ πλοίων κατά έτος, αυτό θα αποτελέσει μεγάλη επιτυχία για τον κλάδο και τη βιομηχανία γενικότερα. Νεοεισερχόμενες εταιρίες του χώρου αποτελούσαν μέχρι πρόσφατα το πρώτο πεδίο ενδιαφέροντος για την κατασκευή νέων πλοίων, ωστόσο η οικονομική πίεση που δέχεται η αγορά κάνει δύσκολη την είσοδο νέων εταιριών και κατά συνέπεια τη διεύρυνση του κλάδου. Από την άλλη, ο «στενός» χαρακτήρας της βιομηχανίας κρουαζιέρας δίνει τη δυνατότητα στις υπάρχουσες, μεγάλες εταιρίες του χώρου να αυξήσουν την παραγωγή τους και το μερίδιό τους στην αγορά, καταλαμβάνοντας τόσο σε επίπεδο επιβατών, όσο και σε επίπεδο δρομολογίων περίπου το 90 τοις εκατό. Και ως προς το επίπεδο της χρηματοδότησης, τόσο η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων όσο και ιδιωτικοί οίκοι δείχνουν ακόμη πρόθυμοι να συνεισφέρουν στην ελκυστική αγορά της κρουαζιέρας, παρά τους κινδύνους που μπορεί να ελλοχεύουν.

### **3.2 Τα οικονομικά κέρδη στη βιομηχανία του της κρουαζιέρας**

Σε 14 περίπου δισεκατομμύρια ευρώ υπολογίζονται οι επενδύσεις της βιομηχανίας για το έτος 2010, επενδύσεις που οδήγησαν στη δημιουργία 307 χιλιάδων νέων θέσεων εργασίας, άμεσων και έμμεσων.

## Πίνακας 7.

### Η Επιρροή των Επενδύσεων στις Θέσεις Εργασίας για το 2010 (επί %)



Πηγή: ECC

Οι άμεσες νέες θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν υπολογίζονται στις 150 χιλιάδες. Αυτές περιλαμβάνουν θέσεις στα κρουαζιερόπλοια, άμεσους προμηθευτές των κρουαζιερόπλοιων, και εργαζόμενους που απασχολούνται στον τομέα παροχής αγαθών και υπηρεσιών στην κρουαζιέρα.

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της βιομηχανίας προέρχονται από ένα εύρος δραστηριοτήτων όπως:

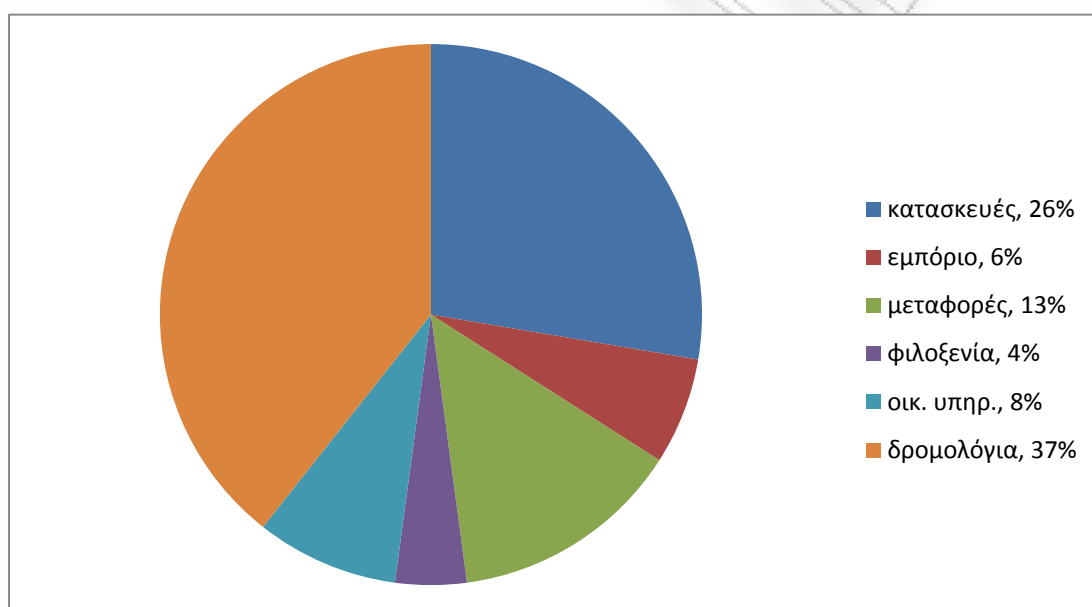
- Οι υπηρεσίες λιμένων και η εργασία στη βιομηχανία.
- Η μεταφορά επιβατών από το λιμάνι επιβίβασης προς το λιμάνι αποβίβασης.
- Οι αναθέσεις εισιτηρίων και πακέτων στα τουριστικά πρακτορεία.
- Οι επενδύσεις για τη διαμονή των τουριστών κατά τη διάρκεια και μετά από αυτήν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.
- Οι δαπάνες των επιβατών για αγορές αγαθών στα λιμάνια πρόσδεσης.
- Οι αγορές για προμήθειες των δρομολογίων κρουαζιέρας από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.



Η δημιουργία άμεσων θέσεων εργασίας στη βιομηχανία της κρουαζιέρας εντοπίζεται στις υπηρεσίες εντός των κρουαζιερόπλοιων, στα κεντρικά γραφεία των εταιριών, στα τουριστικά πρακτορεία, στον κατασκευαστικό τομέα, στην προμήθεια αγαθών για την κατανάλωσή τους στο ταξίδι, στις διαφημιστικές εταιρίες, και στα ξενοδοχεία που χρησιμοποιούν οι επιβάτες της κρουαζιέρας πριν και μετά το ταξίδι τους. Το Γράφημα 2 δείχνει πιο αναλυτικά την κατάσταση.

### Πίνακας 8.

#### Ανάπτυξη Άμεσων Θέσεων Εργασίας Κατά Τομέα Δραστηριότητας, 2010



Πηγή: ECC

Σε καθαρά κρατικό επίπεδο, η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, και η Γερμανία έχουν την μερίδα του λέοντος με 63 τοις εκατό στο επίπεδο της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας που προέρχονται από τις επενδύσεις στη βιομηχανία της κρουαζιέρας. Οι δέκα πρώτες χώρες της Ευρώπης που ευνοούνται από την ανάπτυξη αυτή καταλαμβάνουν το 90 τοις εκατό των παραγόμενων θέσεων συνολικά, και είναι οι εξής:

## Πίνακας 9.

### Νέες Θέσεις Εργασίας και Ποσοστό (επί %) στο Σύνολο των Παραγόμενων Θέσεων

Χώρα	Σύνολο Θέσεων Εργασίας	Ποσοστό (επί %)
Ιταλία	99, 057	32,2
Ηνωμένο Βασίλειο	58, 604	19,1
Γερμανία	36, 084	11,7
Ισπανία	25, 219	8,2
Γαλλία	13, 012	4,2
Νορβηγία	11, 914	3,9
Ελλάδα	11, 612	3,8
Φινλανδία	7, 909	2,6
Πορτογαλία	7, 521	2,4
Ολλανδία	5, 130	1,7
Σύνολο 10	276, 062	89,8

Πηγή: ECC

### **3.3 Θετικά και Αρνητικά Σημεία της Έννοιας του Καμποτάζ στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Κοινές Αναφορές και Διαφορές σε Ακτοπλοΐα και Κρουαζιέρα**

Το νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το καμποτάζ στην ακτοπλοΐα είναι άμεσα συνδεδεμένο με τις πολιτικές των κρατών-μελών σχετικά με την απελευθέρωση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Και αυτό γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύει τις πολιτικές των κρατών σε μεγάλο βαθμό, δυσκολεύοντας τις μονομερείς ή διμερείς πολιτικές στο χώρο της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια όλα τα προβλήματα ή δυσκολίες που αντιμετωπίζει η εθνική ναυτιλία του κάθε κράτους σε επίπεδο προτίμησης σημαίας, τιμών, στελέχωσης πληρώματος, συμβάσεων, και παροχής υπηρεσιών είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την κρουαζιέρα. Το θετικά

σημεία των ρυθμίσεων αναφέρονται κυρίως στις συναλλαγές εντός της Ένωσης μεταξύ των κρατών, και όχι τόσο σε σχέση με τρίτες χώρες, όπου κάθε κράτος-μέλος επιχειρεί να αναπτύξει τη δική του πολιτική με συγκεκριμένο στρατηγικό πλάνο.

Η απελευθέρωση του καμποτάζ στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτέλεσε πεδίο αντιπαράθεσης για όλα τα εμπλεκόμενα μέλη. Τα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται κατά την περίοδο 1985-1995 δείχνουν ότι το ποσοστό των ναυτικών που εργάζονταν σε πλοία με ευρωπαϊκή σημαία μειώθηκε κατά 37 τοις εκατό, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για πλοία τρίτου κράτους αυξανόταν κατά 16 τοις εκατό. Αναλόγως, το 1970 το 32 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορίου διακινούταν με πλοία που ευρωπαϊκών συμφερόντων, ενώ το ποσοστό αυτό έπεσε στο 13 τοις εκατό το 2000 (Tyrimopoulos, 2005). Στο πλαίσιο αυτό, η βασικότερη κριτική που διατυπώνεται ενάντια στην απελευθέρωση του καμποτάζ είναι πως αποδυναμώνει τον προστατευτικό χαρακτήρα της κρατικής ναυτιλίας, ενώ αντίθετα υποστηρίζεται πως οι περιορισμοί του καμποτάζ διατηρούν σταθερά τα επίπεδα απασχόλησης και το τεχνικό know-how της εθνικής ναυτιλίας. Ωστόσο, υποστηρίζεται επίσης πως η απελευθέρωση γεννά νέες συνθήκες ανταγωνισμού και ευνοεί τους εφοπλιστές, καθώς στο επίπεδο πληρωμών είναι ευνόητο ότι θα προτιμούνται για τη στελέχωση του πληρώματος ναυτικοί που προέρχονται από κράτη με χαμηλότερο εργατικό κόστος. Συνολικά υπογραμμίζεται πως η νέα ισορροπία που γεννάται με το άνοιγμα της αγοράς εργασίας δεν είναι ετεροβαρής, αλλά σε κάθε περίπτωση τα θετικά και αρνητικά σημεία αυτής της ρύθμισης άπτονται άμεσα της εθνικής πολιτικής που εφαρμόζει το κάθε κράτος, των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών, των σχέσεων μεταξύ των εργοδοτικών και συνδικαλιστικών ομάδων, και της φιλελεύθερης ή κρατικοδίαιτης κυβερνητικής πολιτικής. Ειδικά στην αγορά της κρουαζιέρας, η επιλογή προσωπικού από χώρες με χαμηλό εργατικό κόστος αποτελεί βασική προτεραιότητα, καθώς χώρες με κυμαινόμενους ή υψηλούς δείκτες ανάπτυξης ασκούν πιέσεις για τις ασφαλιστικές εισφορές και την γενικότερη εισοδηματική πολιτική για τους ναυτικούς που προέρχονται από αυτές (Hubner, 2003).

Ως προς των εκχώρηση υποχρεώσεων και δικαιωμάτων από το κράτος προς τρίτους (π.χ. ιδιώτες και ναυτιλιακές εταιρίες) με δημόσιες συμβάσεις και συμπράξεις ιδιωτικού-δημοσίου στην ακτοπλοΐα, η συνολική εμπειρία σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο καταλήγει στο συμπέρασμα πως το μεγαλύτερο διακύβευμα είναι η διασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών και η μέγιστη δυνατή ασφάλεια. Το πιο

δύσκολο πεδίο εφαρμογής των συμβάσεων (PSO και PSC) είναι εκείνο της παροχής υπηρεσιών στα δρομολόγια των νησιών, όπου παραδοσιακά υπάρχει μια κρατική ή ιδιωτική επιχείρηση που επιβάλλει τις δικές τις ρυθμίσεις και συνθήκες, οι οποίες ενίοτε πλήττουν τον ανταγωνισμό εξαιτίας του υψηλού κόστους. Στην περίπτωση της νήσου Bornholm στη Δανία, ένα νησί που βρίσκεται στη Βαλτική Θάλασσα, η κρατική επιχείρηση ναυτιλίας αποτελούσε τον μόνο ενδιαφερόμενο επενδυτή, γεγονός που στη συγκεκριμένη περίπτωση εκτίνασσε το κόστος χρηματοδότησης μεταξύ 11 και 16 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως μέχρι και το 2011. Μπορεί με ένα τέτοιο ποσό ετησίως να βελτιώθηκε αισθητά η παροχή υπηρεσιών, εντούτοις το κόστος για το δημόσιο ήταν ιδιαίτερα επαχθές. Κατά γενική ομολογία, στις περισσότερες από τις αντίστοιχες περιπτώσεις (π.χ. Βαlearίδες Νήσοι, Κορσική, Σαρδηνία, ακριτικά νησιά Αιγαίου) το πρόβλημα έγκειται στο δυσκίνητο και δαιδαλώδες γραφειοκρατικό σύστημα, το οποίο τελικά οφείλει να μεταρρυθμιστεί, να απλοποιηθεί, και να ανανεώσει την πρακτική του ως προς την έκταση και το συνολικό κόστος των συμβάσεων που συνάπτει. Γι αυτόν ακριβώς το λόγο, οι τοπικές αρχές των νήσων προτιμούν να συνάπτονται συμβάσεις αόριστου χρόνου με περισσότερες από μια ναυτιλιακές εταιρίες, παρά να δεσμεύονται δρομολόγια με έναν μόνο ανάδοχο που θα επιφορτίζεται όλο το κόστος. Σε αναφορά με την κρουαζιέρα, οι διεθνείς διαδρομές που εκτελούνται και αναζωογονούν την τοπική κοινωνία έρχονται σε αντιδιαστολή με το δύσκαμπτο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα, γεγονός που αυξάνει τις αντιδράσεις στους κόλπους της ναυτιλίας. Και αυτό διότι τόσο στο επίπεδο της παροχής υπηρεσιών και των επενδύσεων όσο και στο εύρος και το ποσοστό των τουριστών που επισκέπτονται τα κράτη της Ένωσης, η συμβολή της κρουαζιέρας στις εθνικές οικονομίες είναι μακράν πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της τοπικής ακτοπλοΐας.

Ακόμα και υπό αυτές τις συνθήκες όμως, προκύπτει εκ νέου το δίλημμα εάν τελικά ο διεθνής διαγωνισμός θα αποφέρει πάντα τα επιθυμητά αποτελέσματα, τη στιγμή που υφίσταται η ανάδοχη κρατική εταιρία και παρά τα κωλύματα που αντιμετωπίζει είναι πρόθυμη να πλειοδοτήσει τον διαγωνισμό. Ο σκεπτικισμός έγκειται περισσότερο στην επιλογή μεταξύ υψηλού κόστους και έλλειψης ενδιαφερόμενων που μπορεί να κοστίσει την παύση της ακτοπλοϊκής γραμμής. Στην περίπτωση αυτή επιλέγεται η δαπανηρή λύση προκειμένου να μην αποκλειστεί το νησί ή το σύμπλεγμα νήσων (Commission of the Islands Report, 2009). Τα κωλύματα

αυτά εκλείπουν στην κρουαζιέρα, καθώς ο διεθνής χαρακτήρας της και η ροή κεφαλαίου αποτρέπουν την ανάπτυξη προβλημάτων ανάλογου χαρακτήρα. Το σημαντικότερο ζήτημα που συνδέει ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα στο κομμάτι αυτό έχει να κάνει με τις επενδύσεις στις υποδομές, όπου σε πολλές περιπτώσεις η σύμπραξη ιδιωτικού-δημοσίου είναι ετεροβαρής ή εκλείπει εντελώς η πρωτοβουλία του δημοσίου. Συνολικά όμως οι επενδύσεις στις υποδομές ευνοούν και το δημόσιο, καθώς βελτιώνεται η συνολική εικόνα της τοπικής κοινωνίας και της δυναμικής της ανάπτυξης νέων θέσεων εργασίας.

Σχετικά με το ζήτημα της διάκρισης των τιμών -από το κλείσιμο των εμπορικών συναλλαγών μέχρι τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια- το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει αποφανθεί πως η γενικότερη κατάχρηση στο ζήτημα των συναλλαγών είναι αποτέλεσμα της ατελούς αγοράς και των εμποδίων που επιβάλλονται στο επίπεδο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η απελευθέρωση του καμποτάζ δημιούργησε αυτό το προηγούμενο, την επανεξέταση δηλαδή των όρων συναλλαγής δημοσίων και ιδιωτικών φορέων, του κόστους των ασφαλιστρών του πληρώματος, την αρχή της μη διάκρισης στην επιλογή του προσωπικού μεταξύ άλλων, ενώ επέβαλε και κάποιους περιορισμούς για να μην αποσυναρμολογηθεί πλήρως και απότομα η αγορά διατηρώντας κάποια στοιχεία προστατευτικής πολιτικής για τα κράτη-μέλη.

Αναφορικά με το ζήτημα της διαχείρισης των λιμένων και του καμποτάζ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσα από το νομοθετικό της πλαίσιο πιέζει για την απελευθέρωση του καμποτάζ όπου αυτή δεν ακολουθείται. Η ανάπτυξη των εμπορικών δρομολογίων μικρής έκτασης (Short Sea Shipping – SSS) αποτελεί βασική προτεραιότητα για την Ένωση προκειμένου να απελευθερωθεί η αγορά και να διαμοιραστεί το όφελος των συναλλαγών προς όλα τα κράτη-μέλη, ειδικά μετά την διαδικασία της διεύρυνσης και της εισόδου 12 νέων μελών το 2003 και το 2007. Επίσης, προωθείται διαρκώς και η ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ λιμένων της Ένωσης και τρίτων χωρών για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού και την βελτίωση των εμπορικών συναλλαγών.

Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζονται προβλήματα διαχείρισης της ελεύθερης διακίνησης προσώπων και αγαθών από τις προστατευτικές πολιτικές των λιμενικών αρχών, κυρίως της Ελλάδας και της Ιταλίας, που επιμένουν στη μη εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στις περιπτώσεις διασυνδέσεις των λιμένων με τρίτες χώρες για

την ανάπτυξη στενών εμπορικών σχέσεων και σχέσεων γενικότερης συνεργασίας (π.χ. περιβαλλοντολογικά θέματα, θέματα και ρυθμίσεις εργατικού δικαίου, διευκόλυνση πλαισίου άσκησης διοικητικής πολιτικής και υποστήριξης). Παράλληλα, οι γνωμοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη ενός ενιαίου δικτύου των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων της Ευρώπης με ένα σύστημα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και διοικητικής επικοινωνίας με στόχο την πλήρη εναρμόνιση του δικτύου επικοινωνίας και συνεργασίας μέχρι το 2018 (πρόγραμμα OPTIMAR) αποσκοπούν στην άρση των κωλυμάτων που υφίστανται και στην οργάνωση ενός συστήματος ελεύθερης πρόσβασης σε όλους τους εμπορικούς λιμένες της Ευρώπης (EPAIC II). Αναμφίβολα πρόκειται για μια μεγάλη και φιλόδοξη προσπάθεια της οποίας τόσο το κέρδος όσο και το κόστος αποτυχίας είναι μεγάλο (European Commission, 2006).

### **3.4 Οι περιβαλλοντικές προκλήσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας**

Η προστασία του περιβάλλοντος τις τελευταίες δεκαετίες έχει καταστεί ένα από τα μεγαλύτερα ζητήματα που αναζητούν την προσοχή και το ενδιαφέρον της βιομηχανία κρουαζιέρας. Οι διεθνείς ρυθμιστικοί μηχανισμοί έχουν καταστεί ιδιαίτερα πειστικοί στην εφαρμογή των περιβαλλοντικών κανόνων, και για τον λόγο αυτό οι εταιρίες εκδίδουν ετήσιες εκθέσεις με την πρόοδο που καταβάλουν στον τομέα αυτό. Το σύνθετο περιβάλλον ανάπτυξης και οι γρήγοροι ρυθμοί επέκτασης του τομέα καθιστούν απαραίτητη την συμμόρφωση με τους κανόνες για τη διασφάλιση της μέγιστης απόδοσης και την προώθηση βελτιώσεων στις κατασκευαστικές προβλέψεις. Η Costa Cruises ήταν η πρώτη εταιρία που έλαβε την Green Star από τον διεθνή οργανισμό για την προστασία του περιβάλλοντος από ρύπους (RINA), διασφαλίζοντας ότι όλα τα πλοία της που βρίσκονται στην αγορά είναι φιλικά προς το περιβάλλον και συμμορφώνονται με τα υψηλότερα δεδομένα στην πρόληψη της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ήταν επίσης η πρώτη εταιρία που έλαβε από την RINA την έγκριση B.E.S.T. (Business Excellence Sustainable Task) στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης, ασφάλειας, και ποιότητας.

Η Royal Caribbean Cruises Ltd, η δεύτερη μεγαλύτερη παγκοσμίως εταιρία της βιομηχανίας κρουαζιέρας, και βασικό μέλος του ECC, εκδίδει από το 2005 ετήσιες εκθέσεις και αναφορές, και από το 2008 συστήνει και τη θέση του περιβαλλοντικού διευθυντή προκειμένου να ενδυναμώσει το περιβαλλοντικό της προφίλ. Στο ίδιο επίπεδο, η TUI εκδίδει εκθέσεις για την ίδια και τις θυγατρικές της

εταιρίες, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις ISO14001 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την μείωση της θαλάσσιας μόλυνσης και των ρύπων.

Ο διεθνής οργανισμός ναυτιλίας έχει αναπτύξει και επιβλέπει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο συμφωνιών και συμβάσεων που εφαρμόζονται στα κρουαζιερόπλοια που πλέουν σε διεθνή και εθνικά ύδατα. Η αρχική συμφωνία είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη και την Μόλυνση από τα Πλοία (International Convention for the Prevention and the Pollution for the Ships - MARPOL), η οποία υπογράφηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978, καλύπτει τις περιπτώσεις μόλυνσης από πετρέλαιο, χημικές και άλλες ουσίες, και απορρίμματα. Η διεθνής αυτή νομοθεσία επικυρώθηκε σταδιακά από τα κράτη-μέλη της σύμβασης, ωστόσο την περίοδο ραγδαίας ακμής του κλάδου μεταξύ 1990-2000 οι παραβάσεις αυξήθηκαν αισθητά και αντιπροσώπευαν στο σύνολό τους πολλά κράτη. Στο πλαίσιο αυτό, η Διεθνής Ένωση Κρουαζιέρας (International Council of Cruise Lines – ICCL) και τα μέλη υιοθέτησαν πρακτικές και διαδικασίες προς τη συμμόρφωση προς τις περιβαλλοντικές επιταγές. Τρεις από τις κυρίαρχες εταιρίες του χώρου, η Warnel Corporation, η Royal Caribbean Cruises Ltd, και η P&O Princess Cruises, καθώς και άλλες μικρότερες εταιρίες, ενσωμάτωσαν την νομοθεσία αυτή και τις προβλεπόμενες πρακτικές στο καταστατικό τους, ενισχύοντας την περιβαλλοντική τους συνείδηση και εκπαίδευση προς τα πληρώματά τους, και αναπτύσσοντας τεχνολογίες για την μείωση των ρύπων (Sweeting and Wayne, 2009).

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας αντιμετωπίζει μια σειρά προκλήσεων περιβαλλοντικού χαρακτήρα, οι οποίες συνδέονται με τις δραστηριότητές της, την λειτουργικότητά της, και την ανάπτυξή τους στους διεθνείς ωκεανούς. Ο κίνδυνος περιβαλλοντικής μόλυνσης είναι πάντα μεγάλος, κυρίως όταν υπάρχει κακός προγραμματισμός και διαχείριση. Παρόλο που στο σύνολό τους οι εταιρίες έχουν κάνει σημαντικά βήματα προόδου, υπάρχουν ακόμη σημαντικά περιθώρια βελτίωσης και προστασίας του περιβάλλοντος. Τα βασικά πεδία ανάπτυξης και βελτίωσης της ποιότητας και της ασφάλειας είναι τα εξής:

- A).** Οι εκπομπές αερίου
- B).** Μόλυνση των υδάτων και του υπεδάφους
- Γ).** Ο διαχωρισμός νερού και πετρελαίου στα κατώτατα πεδία του πλοίου
- Δ).** Το αποτέλεσμα της ανάπτυξης του τομέα στους κοραλλιογενείς υφάλους

Σχετικά με τις εκπομπές αερίου, τα κρουαζιερόπλοια τροφοδοτούνται ως επί το πλείστον από πετρέλαιο diesel, το οποίο παράγει μια σειρά από αέρια, όπως το διοξείδιο του άνθρακα, νιτρογενή οξείδια, σουλφωρικό διοξείδιο, όζον, ευαίσθητα οργανικά στοιχεία, και μονοξείδιο του άνθρακα. Αυτές οι εκπομπές είναι επιβλαβείς για τον ανθρώπινο οργανισμό και καταστρέφουν το περιβάλλον. Για παράδειγμα, το διοξείδιο του άνθρακα είναι η βασική αιτία για το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, ενώ τα νιτρογενή οξείδια και το σουλφωρικό διοξείδιο είναι βασικά συστατικά της όξινης βροχής, η οποία καταστρέφει τα δέντρα και τους υδάτινους πόρους.

Σε παγκόσμια κλίμακα, τα κρουαζιερόπλοια παράγουν σχετικά μικρό ποσοστό ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Και ενώ η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία εκπέμπει περίπου 2 τοις εκατό διοξειδίου του άνθρακα, 5 και 14 τοις εκατό αντίστοιχα νιτρογενή οξείδια και μονοξείδιο του άνθρακα, τα κρουαζιερόπλοια εξαιτίας της συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων τους σε συγκεκριμένες παράκτιες περιοχές και της συχνής επισκεψιμότητας τους στους λιμένες, συγκεντρώνουν τις αρνητικές συνέπειες των εκπομπών σε πολύ μικρότερη κλίμακα και με μεγαλύτερη ένταση.

Μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες κρουαζιερόπλοιων, όπως η GE Marine Engines και η Wärtsilä Corporation συνεργάζονται για την κατασκευή μηχανών που θα μειώσουν δραστικά τις εκπομπές αερίου. Για παράδειγμα, η Celebrity Cruises ήταν η πρώτη εταιρία που χρησιμοποίησε μη καυστικές τουρμπίνες φυσικού αερίου, κατασκευασμένες από την General Electric, οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές νιτρογενών οξειδίων κατά 80 τοις εκατό και σουλφωρικού διοξειδίου κατά 98 τοις εκατό. Ως αναγνώριση της κατασκευής και χρησιμοποίησης της μηχανής αυτής, η αμερικανική ακτοφυλακή απένειμε στην εταιρία το βραβείο «William M. Benkert για την Περιβαλλοντική Ανάπτυξη» το 2002. Οι μηχανές και των δύο εταιριών κατασκευής έχουν βελτιώσει τα επίπεδα εκπομπής αερίου για τις εταιρίες κρουαζιέρας που τις χρησιμοποιούν, ενώ από το 2003 όλα τα πλοία που κατασκευάζονται υπό την αιγίδα των GE Marine Engines και Wärtsilä Corporation διαθέτουν μηχανές φιλικές προς το περιβάλλον (Sweeting and Wayne, id.).

Σχετικά με την μόλυνση των υδάτων και του υπεδάφους, τα κρουαζιερόπλοια εκχέουν στην θάλασσα μολυσμένο νερό που είναι προϊόν των δραστηριοτήτων εντός του πλοίου. Κατ' εκτίμηση, σε μια κρουαζιέρα 7-10 ημερών, παράγονται σχεδόν 4



εκατομμύρια λίτρα μολυσμένου νερού, ποσότητα επικίνδυνη για την μόλυνση των θαλασσών. Το βασικό πρόβλημα που εντοπίζεται εδώ είναι η έλλειψη ενός συγκεντρωτικού πλαισίου σε διεθνές επίπεδο, καθώς και η διαφορετική προσέγγιση των εταιριών αναφορικά με τον τρόπο αντιμετώπισης του θέματος και την πολιτική που εφαρμόζουν. Σε κάθε περίπτωση, η διάχυση του μολυσμένου ύδατος μολύνει το υδάτινο περιβάλλον, γεγονός που μεταφράζεται κυρίως στην υπερτροφικότητα των πλαγκτών στη βάση των ωκεανών. Το αποτέλεσμα της διόγκωσης των πλαγκτών είναι τα ψάρια να πλέκονται στα δαιδαλώδη πεδία των φυτών που προκαλούν τον θάνατό τους μαζικά.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, οι εταιρίες που είναι μέλη της ICCL έχουν συμφωνήσει στη μείωση του ποσοστού διάχυσης του μολυσμένου ύδατος, και στην έκχυσή τους σε απόσταση μεγαλύτερη από 4 ναυτικά μίλια από τους κοραλλιογενείς υφάλους και τα λιμάνια. Στην προσπάθεια αυτή συνεπικουρεί η τεχνολογία διαχείρισης υδάτων εντός του πλοίου και ο διαχωρισμός των μολυσματικών στοιχείων του νερού. Το σύστημα αυτό, που εισήγαγε η εταιρία Rochel, βασίζεται σε μια διαδικασία όσμωσης, αντίστοιχη με το βράσιμο του νερού, το οποίο διαλύει τα στοιχεία που μολύνουν εξατμίζοντάς τα.

Σχετικά με το τρίτο στοιχείο, η διάχυση αναμεμιγμένου νερού και πετρελαίου μολύνει τον υδάτινο κόσμο, παράγοντας κατά μέσο όρο 8 λίτρα μολυσμένου μίγματος ανά ταξίδι. Η άντληση του πετρελαίου και ο διαχωρισμός του από το νερό πραγματοποιείται μέσα από έναν μηχανισμό, προτού η ποσότητα αυτή διοχετευτεί σε ειδικές αποθηκευτικές αντλίες στα λιμάνια και εξαυλωθεί μέσα από ειδική διαδικασία. Οι προβλέψεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας προβλέπει τη σταδιακή διάσπαση του πετρελαίου από το νερό και τη διάχυση του στη θάλασσα σε ποσότητα που να μην είναι ορατή στην επιφάνειά της. Η συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς είναι μια ιδιαίτερα επιβαρυντική διαδικασία για τις εταιρίες, δεδομένου ότι σε περίπτωση παράβασης τους επιβάλλεται πολύ υψηλό πρόστιμο το οποίο δεν μπορούν να διαπραγματευτούν, όπως για παράδειγμα η επιβολή προστίμου το 2003 Carnival Corporation ύψους 18 εκατομμυρίων δολαρίων για παράβαση των κανονισμών περιβαλλοντικής προστασίας.

Τέλος, σχετικά με τους κοραλλιογενείς υφάλους, ο αυξημένος αριθμός επισκεπτών και τουριστών μπορεί να τους θέσει σε κίνδυνο και να τους καταστρέψει.

Παρόλο που καλύπτουν μόλις το 0.2 τοις εκατό της επιφάνειας των ωκεανών, αποτελούν σημαντικά τμήματα του θαλάσσιου οικοσυστήματος, κυρίως στην Καραϊβική και τον Νότιο Ειρηνικό, και καταφύγιο για περίπου το ένα τρίτο όλων των θαλασσίων ειδών. Οι κοραλλιογενείς ύφαλοι παρουσιάζουν μια πολύ σημαντική πηγή εσόδου και φυσικού πλούτου για τον τουρισμό, την ιχθυοκαλλιέργεια, αλλά αποτελούν επίσης και σημαντική πρωτογενή ύλη για την παρασκευή φαρμακευτικών υλικών. Οι ύφαλοι, τέλος, συνιστούν ένα φυσικό εμπόδιο προστασίας για την ακτογραμμή από φυσικά φαινόμενα, όπως οι καταιγίδες και οι τυφώνες, η διάβρωση του εδάφους από τις πλημμύρες, και η μείωση της καταστροφικής δύναμης του αέρα.

Το Διεθνές Κέντρο για τη διαχείριση των υδάτινων πόρων εκτιμά ότι το 58 τοις εκατό των υφάλων παγκοσμίως απειλείται από την ανθρώπινη δραστηριότητα, ενώ το 60 τοις εκατό αυτού βρίσκεται στην Καραϊβική. Ο κίνδυνος γίνεται ακόμη πιο ορατός με την επισκευσιμότητα των υφάλων από τις κρουαζιέρες, και το γεγονός ότι ακόμα και η πρόσδεση με άγκυρα τραυματίζει το οικοσύστημά τους. Προς το παρόν, η μόνη ρύθμιση που μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο βελτίωσης για την βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει να κάνει με τη διαχείριση των μολυσμένων υδάτων που εκχέουν, και σε αυτό το σημείο, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, η βελτίωση των προδιαγραφών διαχείρισης έχει καταστεί ήδη σημαντική για την προστασία, έστω και στο ελάχιστο, των υφάλων.

Στο ευρύτερο πλαίσιο, η βιομηχανία της κρουαζιέρας δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις εναλλακτικές πηγές ενέργειας που θα μειώσουν τη συνολική κατανάλωση ηλεκτρισμού και πετρελαίου, και κατά συνέπεια την μείωση ατμοσφαιρικών ρύπων. Για τον σκοπό αυτό, έχει αναπτυχθεί ένα δίκτυο παραγωγής ενέργειας με αιολική ενέργεια, όπως είναι το σύστημα χρήσης αιολικής ενέργειας με φιλικές προς το περιβάλλον τουρμπίνες, η χρήση πολλαπλών καταρτιών, που περιορίζει τη χρήση φυσικού αερίου μόνο στις γεννήτριες, και η χρήση ηλιακών εγκαταστάσεων. Η ηλιακή ενέργεια είναι μία βασική, οικονομική, και φιλική προς το περιβάλλον ρύθμιση παραγωγής ενέργειας στην οποία η βιομηχανία κρουαζιέρας ενδιαφέρεται ζωηρά να επεκτείνει τις επενδύσεις της. Τα νέα πλοία της Celebrity Cruises και της RCCL είναι εξοπλισμένα με συστήματα παραγωγής ηλιακής ενέργειας.

Μία ακόμα εναλλακτική πηγή ενέργειας είναι η χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου (liquified natural gas – LNG) που είναι καθαρότερη στη εκπομπή

ατμοσφαιρικών ρύπων και μια ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά. Το μόνο ζήτημα που απασχολεί τον τομέα είναι το επίπεδο ασφάλειας και αποθήκευσης που απαιτείται, καθώς το κόστος συντήρησης και προστασίας είναι ιδιαίτερα υψηλό. Τέλος, το ανακυκλωμένο φυσικό αέριο είναι μια ενδιαφέρουσα και βιώσιμη λύση, καθώς δεν καταλαμβάνει πολύ χώρο, και οι συζητήσεις προχωρούν με ταχείς ρυθμούς προκειμένου να ενσωματωθεί και αυτή η λύση στο προτεινόμενο πλάνο αξιοποίησης εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

## Κεφάλαιο 4: Η Άρση του Καμποτάζ στην Ελληνική Ναυτιλία

### 4.1. Ιστορική ανάδρομη στην Ελληνική κρουαζιέρα.

Η ελληνική κρουαζιέρα είναι μια θαλάσσια δραστηριότητα και η προέλευσή της πηγαίνει ήδη πίσω στη δεκαετία του '30, σε μία εποχή που εγκαινίασαν οι πρώτες ελληνικές εταιρίες κρουαζιέρας, τις κρουαζιέρες στο Αιγαίο πέλαγος και τη μεγαλύτερη περιοχή της Μεσογείου. Ως το 2003, υπήρξαν εννέα σκάφη που καταχωρήθηκαν κάτω από την Ελληνική σημαία και περίπου 25 σκάφη κάτω από την ελληνική ιδιοκτησία. Η AKTEL ήταν μια από τις πρώτες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που ανέπτυξε δραστηριότητες στην επιχείρηση κρουαζιέρας δεδομένου ότι οργάνωνε τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935. Οι Ελληνικές μεσογειακές γραμμές (ΕΛ.ΜΕΣ.) ήταν η εταιρία που προέκυψε από την AKTEL και συνέχισε την δραστηριοποίηση της στον τομέα της κρουαζιέρας. Το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, ήταν το 'Aquarius' που κατασκευάστηκε το 1972, για λογαριασμό της ΕΛ.ΜΕΣ.. Το 'Kastalia' (5.258 DWT.) ήταν το επόμενο σκάφος που ακολουθεί το 1975 και ήταν το μεγαλύτερο αυτοκίνητο-πορθμείο που λειτουργούσε στην αγορά κρουαζιέρας τότε.

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '30, η 'Kavounidis Steam Navigation Ltd.' μια ναυτιλία εταιρία που θεωρήθηκε πρωτοπόρος στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ιδρύεται και αναπτύσσει έντονη δραστηριότητα. Αν και, η κύρια δραστηριότητα της επιχείρησης ήταν παράκτια ναυτιλία, συγχρόνως επίσης με συνέπεια μετέτρεπε τα μεταχειρισμένα σκάφη σε κρουαζιερόπλοια. Το 1976, η επιχείρηση αποφάσισε να αποσυρθεί από την παράκτια ναυτιλία και να ασχοληθεί αποκλειστικά με την επιχείρηση της κρουαζιέρας και για αυτόν τον λόγο, ίδρυσε δύο συμβεβλημένες εταιρίες τις Ελληνικές κρουαζιέρες AMC και τις Ελληνικές κρουαζιέρες Monrovia. Ωστόσο το 1987 η εταιρία εγκατέλειψε την επιχείρηση κρουαζιέρας.

Στα έτη που ακολούθησαν, διάφορες ναυτιλιακές εταιρίες εισάγονται στην επιχείρηση της κρουαζιέρας και στοχεύουν στην προσφορά κρουαζιέρας ως υποπροϊόν της παράκτιας μεταφοράς. Εντούτοις, η Royal Olympic Cruises (ROC) κρατεί έναν βασικό ρόλο κλειδί στη σύγχρονη ιστορία της κρουαζιέρας. Η ROC διαμορφώθηκε ως κοινοπραξία (1995) από τη συγχώνευση δύο παλαιότερων εταιριών κρουαζιέρας, η μια είναι η 'Ηπειρωτική' (1965) της οικογενείας Ποταμιάνος και η άλλη η 'Sun Cruise Lines' (1958) του Χαράλαμπου Κισεόγλου, μια συνεργασία που διεκόπη το 1999, όταν προχώρησε η ROC σε συνεργασία με τις κυπριακές γραμμές κρουαζιέρας 'Louis Cruise Lines'. Διάφορες άλλες επιχειρήσεις κρουαζιέρας που αξίζουν να αναφερθούν, δεδομένου ότι είχαν έναν κρίσιμο ρόλο στον τομέα της κρουαζιέρας, όπως η Celebrity (1989, Χανδρής) που συγχωνεύθηκε στη

συνέχεια το (1997) με τις Royal Caribbean Cruises, και επίσης οι Festival Cruises (1994) και οι Golden Sun Cruises (ιδιοκτήτης ενός ενιαίου σκάφους κρουαζιέρας).

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μέχρι το 1999, ο ελληνικός τομέας της κρουαζιέρας λειτουργούσε κάτω από την προστασία ενδομεταφορών. Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες μεταχειρίστηκαν την επόμενη μέρα της κατάργησης του καμποτάζ με μια σειρά αντιφατικών τρόπων, παρόμοια με άλλους ευρωπαϊκούς φορείς στην αγορά. Ο στόχος της πολιτικής της Ε.Ε. ήταν η άρση των ελέγχων των αγορών από το κράτος και τον προστατευτισμό και συγχρόνως, η δημιουργία ενός ανταγωνιστικότερου περιβάλλοντος προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση όλων των επιχειρήσεων στην αγορά (Λεκάκου και Πάλλης, 2005).

Το έτος 1995 είναι κρίσιμο για τις μελλοντικές τάσεις που διαμορφώνουν τον τομέα της κρουαζιέρας, από μια σημαντική εταιρία κρουαζιέρας, την Carnival, που πρότεινε μια επιχειρησιακή συγχώνευση με την Ηπειρωτική, μια ελληνική επιχείρηση κρουαζιέρας. Ύστερα από την πρόταση αποδείχτηκε ότι ο σκεπτικισμός που αυξήθηκε από τα εργατικά συνδικάτα (δεδομένου ότι οι ελληνικοί ναυτικοί θα γίνονταν περιττοί) ήταν λάθος, δεδομένου ότι, οδήγησε σε έναν ιδιαίτερα δυσμενή αντίκτυπο και στην ακύρωση της συγχώνευσης. Μετά από την ακύρωση της πρότασης συγχώνευσης από την Ηπειρωτική, η Carnival έστρεψε το επιχειρηματικό ενδιαφέρον της στην Ιταλική αγορά και έχει μετατραπεί τώρα σε σημαντικό φορέα, στη μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας.

Εντούτοις, η ελληνική αγορά κρουαζιέρας παραμένει ενεργή και ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις. Μια θετική ανάπτυξη για την ελληνική αγορά ήταν η νέα είσοδος από την εταιρία EasyCruise από τον Σ. Χατζηγιάννου (το 2007) βασισμένη σε μια στρατηγική ώστε να προσφέρει κρουαζιέρες 3 έως 14 ημερών στο Αιγαίο πέλαγος.

#### **4.2 Η άρση του καμποτάζ στην Ελληνική κρουαζιέρα.**

Ο τουριστικός τομέας αποτελεί για την Ελλάδα μια από τις κύριες και βασικές πηγές του εθνικού της πλούτου, καθώς συνεισφέρει ετησίως πάνω από το 18 τοις εκατό στο ΑΕΠ, δημιουργώντας κατά καιρούς νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλοντας αποφασιστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ωστόσο σήμερα εξαιτίας των σκληρών οικονομικών συγκυριών και των μέτρων λιτότητας, μικρής και μεσαίας κλίμακας πλοία αναψυχής παρουσιάζουν πτώση τζίρου και επενδύσεων, ενώ αναφορικά με το καμποτάζ στα κρουαζιερόπλοια, οι υποστηρικτές της πρότασης για την άρση του καμποτάζ επισημαίνουν ότι εάν η Ελλάδα προβεί στην πλήρη εφαρμογή του και ξεπεράσει τα εμπόδια, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν υπάρχουν πλέον ανάλογοι περιορισμοί, θα μπορέσει να

εξασφαλίσει ένα μερίδιο της αγοράς, το οποίο αναμένεται να φθάσει τα επόμενα χρόνια στα 5 εκατομμύρια τουρίστες.

Το σχέδιο νόμου που επεξεργάστηκε η ελληνική κυβέρνηση και το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας σχετικά με την άρση της απαγόρευσης εκτέλεσης κυκλικών περιηγητικών ταξιδιών με αφετηρία ελληνικό λιμένα από πλοία που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών προβλέπεται να ωφελήσει, σύμφωνα με τις διατυπώσεις της κυβέρνησης, την ανάπτυξη της ναυτιλίας και του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και τις συνδεδεμένες με την κρουαζιέρα ελληνικές επιχειρήσεις. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η πλήρης απαγόρευση ισχύει μόνο για την Ελλάδα και προκειμένου να επανεξετασθεί το θέμα, το αρμόδιο Υπουργείο συνέστησε επιτροπή η οποία εξέδωσε πόρισμα βάσει του οποίου αίρεται η απαγόρευση και ρυθμίζονται εκ νέου οι δραστηριότητες στον τομέα της κρουαζιέρας.

Το σχέδιο νόμου που εκπονήθηκε προέβλεπε την ρητή εξομοίωση των πλοίων με σημαία της Ένωσης με εκείνα που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, ενώ ακολούθως παρουσιάστηκαν συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την άσκηση των πλόων με ελληνικό λιμένα ως αφετηρία. Για την ακρίβεια οι προϋποθέσεις αφορούσαν:

- τη σχέση αμοιβαιότητας μεταξύ τρίτων χωρών και των αντίστοιχων της Ένωσης,
- τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου και τον όγκο αυτού (πάνω από 650 τόνους), καθώς τα μικρότερα ελέγχονται από άλλες ρυθμίσεις,
- τον σαφή διαχωρισμό μεταξύ κρουαζιέρας και ακτοπλοϊκών δρομολογίων, για την προστασία των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών,
- την υπογραφή τριετούς σύμβασης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και πλοιοκτήτριας εταιρίας για την παραχώρηση της αδειοδότησης,
- την παροχή από το ελληνικό κράτος του δικαιώματος εγκατάστασης στη χώρα μας προς την πλοιοκτήτρια εταιρία,
- τη ρύθμιση για την ενιαία είσπραξη εισφοράς, και τον έλεγχο τήρησης όλων των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Επιμέρους ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου εξασφαλίζουν τον σεβασμό των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια των πλόων, ενώ αναφορικά με τη σύνθεση των

πληρωμάτων προβλέπεται ότι οι Έλληνες ναυτικοί θα αμείβονται με βάση τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας, θα παραμένουν στο ναυτικό ταμείο, και θα καταλαμβάνουν θέση στο πλήρωμα αντίστοιχη με την ειδικότητα και τα προσόντα που τους αναγνωρίζει το ελληνικό δίκαιο.

Αναφορικά με το επιβατηγό κοινό, επιβάλλεται ειδική εισφορά για κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται στον λιμένα αφετηρίας του ταξιδιού, τα έσοδα της οποίας θα διατίθενται υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν). Η εισφορά θα εισπράττεται σε ποσοστό 100 τοις εκατό εφόσον στο ταξίδι περιλαμβάνεται μόνο ένα λιμάνι, ενώ για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμένα που θα περιλαμβάνεται στο ίδιο ταξίδι θα γίνεται μείωση τέλους κατά 7 τοις εκατό.

Παράλληλα τα πλοία με σημαίες τρίτων χωρών εξομοιώνονται χωρίς καμία εξαίρεση με τα αντίστοιχα ελληνικά και κοινοτικά πλοία ως προς τις ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες, με σκοπό την ασφάλεια των πλοίων, την ίση μεταχείρισή τους, και την τήρηση όλων των κανόνων για την μεταφορά προσώπων.

Τέλος, αναφορικά με την προστασία του εθνικού συμφέροντος, δυνάμει της παραγράφου 5 προβλέπει τη λύση της σύμβασης με εταιρίες τρίτων χωρών, ύστερα από καταγγελία του ελληνικού δημοσίου για παραβίαση οποιασδήποτε διάταξης του σχεδίου νόμου ή όρου της σύμβασης, ενώ με την παράγραφο 6 του σχεδίου εξασφαλίζεται η άμεση εφαρμογή της άρσης του καμποτάζ για την τρέχουσα τουριστική περίοδο, και ο επαρκής χρόνος προετοιμασίας για την ορθή εφαρμογή των συμβάσεων.

Το σχέδιο υπερψηφίστηκε στο Β' Θερινό Τμήμα του Κοινοβουλίου τον Αύγουστο του 2010. Το βασικό σκεπτικό όπως παρουσιάστηκε από τους εισηγητές του θα δώσει ζωντάνια στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς το 80 τοις εκατό των πλοίων που δραστηριοποιούνται στον τομέα δεν φέρουν ευρωπαϊκή σημαία. Μέχρι το 2009, λόγω του καμποτάζ, μόνο το 6.5 τοις εκατό του επιβατηγού κοινού των κρουαζιερόπλοιων που έπλεαν στην Μεσόγειο αποβιβαζόταν στην Ελλάδα, ενώ στην Ιταλία που είχε ήδη προχωρήσει στην άρση τα προηγούμενα χρόνια, το ποσοστό ανερχόταν στο 40 τοις εκατό.

### 4.3 Πλεονεκτήματα που Προσφέρει η Νέα Νομοθεσία στους Πλοιοκτήτες και τις Τουριστικές Αρχές

Ο συνδυασμός της φυσικής ομορφιάς, των καιρικών συνθηκών, καθώς και η σπουδαία πολιτιστική κληρονομιά της κάνουν την Ελλάδα και τα νησιά της, όπως η Σαντορίνη, η Μύκονος και η Ρόδος, έναν από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς στον κόσμο, και έναν από τους τρεις κορυφαίους προορισμούς στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο, μαζί με την Ιταλία και την Ισπανία, για την αγορά της κρουαζιέρας. Η κρουαζιέρα είναι ένας καταλυτικός παράγοντας ανάπτυξης της ναυτιλίας και του τουρισμού στην Ευρώπη και την περιφέρειά της. Η ένταση της δραστηριότητας του κλάδου ευνοεί όλα τα εμπλεκόμενα πεδία που δραστηριοποιούνται γύρω από την κρουαζιέρα, όπως είναι τα λιμάνια, ο κατασκευαστικός τομέας, η συντήρηση των πλοίων, το εμπόριο, το μάρκετινγκ, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, και η διοικητική υποστήριξη. Μαζί με αυτά, η κρουαζιέρα αναπτύσσει και παράπλευρους τομείς, όπως είναι οι υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών, τα ξενοδοχεία, τα αεροδρόμια, τα εστιατόρια, οι αστικές συγκοινωνίες και όλο το σύστημα δράσης της αγοράς που δραστηριοποιείται καθημερινά σε έναν τόπο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του European Cruise Council που παρουσιάστηκαν στα «Ποσειδώνια 2011», για το έτος 2010 η Ελλάδα παρουσίασε τα εξής θετικά στοιχεία (Posidonia Sea Tourism Forum, 2011a) :

- Οι άμεσες επενδύσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας στη χώρα έφτασαν τα 580 εκατομμύρια ευρώ, γεγονός που κατέταξε την Ελλάδα έκτη μεταξύ των χωρών της Ευρώπης.
- Περίπου 4,5 εκατομμύρια επιβάτες επισκέφτηκαν τα ελληνικά λιμάνια το 2010 (περίπου 20% της συνολικής ευρωπαϊκής αγοράς). Σύμφωνα με τα στοιχεία εκτίμησης, κάθε επιβάτης καταναλώνει 98 ευρώ ημερησίως, ποσό που μεταφράζεται σε 360 εκατομμύρια ευρώ κέρδος για τον ευρύτερο τομέα που δραστηριοποιείται εντός και εκτός της κρουαζιέρας.
- Η δημιουργία 11, 5 χιλιάδων περίπου θέσεων εργασίας, από τις οποίες το 38 τοις εκατό είναι στο χώρο των μεταφορών και το 9 στο χώρο των κατασκευών).
- Το λιμάνι του Πειραιά βρέθηκε στην 5 θέση των ευρωπαϊκών λιμένων αναφορικά με την επισκεψιμότητα των τουριστών, υποδεχόμενο 1,2 εκατομμύρια επιβάτες και δεχόμενο 700 κλήσεις για υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.



- Νησιά όπως η Σαντορίνη, η Μύκονος, και η Κέρκυρα δέχτηκαν 760, 650, και 580 χιλιάδες επιβάτες και τουρίστες αντιστοίχως το 2010.

Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι η αγορά είναι υγιής και αναπτυσσόμενη και προσφέρει στους επισκέπτες της νέα δρομολόγια και ικανοποιητική αξιοποίηση των χρημάτων που καταναλώνουν. Κοντά σε αυτό, η κρουαζιέρα φέρνει χιλιάδες τουρίστες από όλο τον κόσμο που επισκέπτονται την Ελλάδα, προβάλλοντάς τον ως πρωταρχικό προορισμό και βελτιώνοντας την εικόνα της διεθνώς. Σε αυτό το κομμάτι όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς της κρουαζιέρας υπογραμμίζουν πως η χώρα πρέπει να συνεχίσει να βελτιώνει το επιχειρηματικό της περιβάλλον, να προσφέρει ένα σταθερό και ασφαλές λειτουργικό πλαίσιο δράσης, και να επιβάλλει τελικά ένα νομοθετικό πλαίσιο διαυγές, ξεκάθαρο, και απλό στην εφαρμογή του (Posidonia Sea Tourism Forum, id.).

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει τη μοναδικότητα να συνδυάζει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ταυτόχρονα με την τουριστική, και συνεπώς τα κέρδη και τα οφέλη είναι διπλά. Στον τομέα της βιομηχανίας (ναυπηγική, επισκευαστική, κατασκευές, ηλεκτρικά/ηλεκτρολογικά), των εισαγωγών, των εξαγωγών, του εμπορίου, των υπηρεσιών (μεταφορές, εκδρομές, ξενοδοχεία, πρακτορεία ταξιδιών, αεροδρόμια, νομικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, ιατρικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφαλείας), της απασχόλησης (πληρώματα πλοίων, προσωπικό γραφείων, πρακτορείων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εργαζόμενοι σε συνεργασία με ναυπηγεία, προμηθευτές, δικηγορικά και τουριστικά γραφεία, εταιρίες μεταφορών). Οι μικρής και μεσαίας διάρκειας κρουαζιέρες του Αιγαίου συνήθως συνδυάζονται με παραμονές σε ξενοδοχεία και περιηγήσεις πριν και μετά την κρουαζιέρα, οπότε ενισχύουν αναπόφευκτα και τον τοπικό τουρισμό.

Η νομοθεσία περί άρσης του καμποτάζ προβλέπει μια σημαντική ρύθμιση η οποία είναι τελικά καταλυτική για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα, και έχει να κάνει με την αλλαγή διέλευσης και παραμονής των κρουαζιέρων. Μέχρι και πέρυσι, πολλά κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούσαν τα μεγαλύτερα της χώρας μας λιμάνια –κυρίως του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, και του Ηρακλείου- για ολιγόωρες επισκέψεις, η διάρκεια των οποίων κυμαινόταν μεταξύ 4-6 ωρών. Τα λιμάνια δηλαδή ήταν κατά αποκλειστικότητα τόπος διέλευσης της κρουαζιέρας (transit), και δεν αποτελούσαν βάση για τις κρουαζιέρες (homeporting), λόγω της ύπαρξης του

καμποτάζ. Σε επίπεδο κατά κεφαλήν δαπάνης, η χρήση των λιμένων ως χώρου διέλευσης έδινε 65 ευρώ περίπου ανά επιβάτη, ενώ υπολογίζεται ότι η χρήση λιμένα ως βάση κρουαζιέρας θα δώσει 574 ευρώ περίπου ανά επιβάτη, ήτοι εννέα φορές περισσότερο κέρδος για τον κλάδο και τις επιμέρους δραστηριότητες που συνδέονται με αυτόν. Με τη ρύθμιση του καμποτάζ, τα ελληνικά λιμάνια έχουν πλέον τη δυνατότητα να καταστούν homeporting, να αποτελούν δηλαδή αφετηρία και τελικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων, και οι κατασκευές και η συντήρηση των πλοίων να γίνεται κυρίως στα λιμάνια αυτά που αξιοποιούνται ως κόμβοι.

Τα βασικά οφέλη από αυτή τη ρύθμιση μπορούν να καταστήσουν τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας ποιοτικούς και αλληλοσυμπληρώμενους προορισμούς κρουαζιέρας, να ενισχύσουν την ελκυστικότητα των περιοχών τους, να αξιοποιήσουν τα επιμέρους πλεονεκτήματα της τοπικής κοινωνίας και να αναπτύξουν τις τουριστικές και πολιτιστικές υποδομές και πόρους, να επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο και να εμπλουτίσουν το υφιστάμενο τουριστικό προϊόν, με παράλληλο απεγκλωβισμό του από τα υπάρχοντα πακέτα μαζικού τουρισμού χαμηλού επιπέδου. Μπορούν επίσης να προσελκύσουν ποιοτικό τουρισμό με υψηλή αγοραστική δύναμη, και να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη για την τοπική κοινωνία και την επιχειρηματικότητα.

Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες περιφέρειες έχουν ξεκινήσει από το 2010 τον σταδιακό εκσυγχρονισμό και την επέκταση των απαραίτητων υποδομών, προκειμένου να υπάρξει υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών από πλευράς όλων εκείνων των επαγγελματιών που θα κληθούν να παράσχουν τις υπηρεσίες τους προς τους επισκέπτες της κρουαζιέρας. Οι δύο μεγαλύτεροι δήμοι της Κρήτης, και σημαντικοί κόμβοι στο δίκτυο λιμένων της Ελλάδας, τα Χανιά και το Ηράκλειο, έχουν προχωρήσει στη σύναξη ενός εθελοντικού κώδικα συμπεριφοράς στον οποίο περιγράφεται η προσδοκώμενη στάση και συμπεριφορά των εκπροσώπων των επαγγελματιών, με τους οποίους αναμένεται να έρθουν περισσότερο σε επαφή οι επισκέπτες της κρουαζιέρας απολαμβάνοντας τις υπηρεσίες τους, όπως είναι για παράδειγμα οι εκπρόσωποι του κλάδου των μεταφορών (αστικό ΚΤΕΛ και ΤΑΞΙ), και των εμπορών, βιοτεχνών, και καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (Municipality of Chania/Municipality of Herakleion Report on Cruise Business, 2011).

Η απελευθέρωση του καμποτάζ προσέλκυσε μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες του χώρου, την Carnival Cruises, η οποία συνολικά για το 2010 και 2011 έφερε 23 προτάσεις για αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα, κινητοποιώντας για αυτό τον σκοπό και τις εννέα θυγατρικές της εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα. Τα έξι πιο δημοφιλή λιμάνια της χώρας (Πειραιάς, Κατάκολο Ηλείας, Σαντορίνη, Μύκονος, Κέρκυρα, Ρόδος) φιλοξένησαν και θα φιλοξενήσουν μέχρι το τέλος της θερινής τουριστικής περιόδου περίπου το 87 τοις εκατό των επιβατών της εταιρίας, και διαμορφώνονται ως εξής:

## Πίνακας 10

### Τα έξι πιο δημοφιλή λιμάνια (transit ports) και οι επιβάτες της κρουαζιέρας

Λιμάνια	Επιβάτες	Ποσοστό επιβατών επί του συνόλου (%)
Πειραιάς	413,500	21%
Κατάκολο	344,500	17%
Σαντορίνη	278,500	14%
Μύκονος	243,000	12%
Κέρκυρα	241,000	12%
Ρόδος	191,000	10%
Σύνολο	1,711,500	87%

Πηγή: Posidonia Sea Tourism Forum, id. 'Giora Israel, Senior Vice President Port & Destination Development, Carnival Corporation'

Η εταιρία επιθυμεί μεγαλύτερη συμμετοχή στα δρώμενα της κρουαζιέρας στη χώρα μας, αλλά κάποια σημαντικά εμπόδια που θα δούμε τη συνέχεια την απέτρεψαν και συνεχίζουν να αποτρέπουν αυτή και άλλες μεγάλες εταιρίες του κλάδου να επενδύσουν στην ελληνική κρουαζιέρα.

Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας, τέλος, συνδέεται και με την ανάπτυξη της μαρίνας ως αναπόσπαστο κομμάτι αυτής. Και αυτό διότι ένα σημαντικό ποσοστό

εκείνων των επιβατών που επιλέγουν να ακολουθήσουν την κρουαζιέρα και αποβιβάζονται στην Ελλάδα, επιθυμούν να νοικιάσουν σκάφη ή γιοτ για εκδρομές στα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, πέρα από την συμβατική ακτοπλοΐα που μπορούν να επιλέξουν. Η επιλογή τους αυτή καθιστά σε ένα βαθμό αναπόφευκτη την ανάπτυξη και τελειοποίηση των υπηρεσιών της μαρίνας, ενώ παράλληλα διαμορφώνει και μια κουλτούρα διακοπών που επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό και το ελληνικό τουριστικό κοινό που αναζητά έναν λιγότερο εμπορικό δρόμο για την επιλογή και τον τρόπο αξιοποίησης των διακοπών του. Κατά συνέπεια τα τελευταία χρόνια η μαρίνα έχει αποτελέσει αντικείμενο και χώρο επενδύσεων με σημαντική εμπορική αξία, τόσο για τους έλληνες επενδυτές, όσο και για όλα εκείνα τα επενδυτικά συγκροτήματα του εξωτερικού που συνεργάζονται με το ελληνικό κράτος.

Ο σκοπός και οι στόχοι της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας είναι ανάλογοι με τους γενικότερους στόχους της ελληνικής τουριστικής ναυτιλίας για τη βελτίωση και ανάπτυξη του κλάδου ώστε να καταστεί αναλόγως ανταγωνιστικός με τις δυνατότητές του.

Οι μαρίνες σήμερα καλύπτουν 16 χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής, συνδέοντας 427 νησιά του Ιονίου και Αιγαίου Πελάγους, κατά τη διάρκεια 8 μηνών τον χρόνο, προσφέροντας ένα ασφαλές περιβάλλον, φιλοξενία, και υψηλή ποιότητα τεχνογνωσίας από το προσωπικό, ενώ παράλληλα προωθούν και την ελληνική ναυτική παράδοση. Συνολικά υπάρχουν 33 μαρίνες και 11 χιλιάδες μουράγια, συνδεδεμένες με 26 λιμάνια πανελλαδικώς, και ετήσια κέρδη της τάξης των 45 εκατομμυρίων ευρώ. Οι μαρίνες αυτές φιλοξενούν 3,5 χιλιάδες γιοτ με ελληνική σημαία.

Ωστόσο, και σε αυτό το κομμάτι, τα προβλήματα και τα εμπόδια που παρουσιάζονται είναι εξίσου μεγάλα και ίσως ξεπερνούν τα υπάρχοντα οφέλη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του φυσικού και γεωγραφικού πλούτου της Ελλάδας.

#### **4.4 Προβλήματα που Δημιουργούνται στις Επιχειρήσεις από τις Νέες Καταστάσεις Άρσης του Καμποτάζ**

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που εντοπίζεται σήμερα έχει να κάνει με την κωλυσιεργία για την πλήρη εφαρμογή του ρυθμιστικού πλαισίου για την άρση του καμποτάζ και την προώθηση των διαρθρωτικών αλλαγών που απαιτούνται. Έλλειμμα που στην προκειμένη περίπτωση κοστίζει ακριβά στην ελληνική οικονομία, κυρίως στο νησιωτικό χώρο που υποφέρει από υστέρηση εσόδων και περιφερειακής ανάπτυξης. Το καμποτάζ απαγορεύει σε εταιρίες κρουαζιερόπλοιων χωρίς σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιβιβάσουν και να αποβιβάσουν επιβάτες στην Ελλάδα, παρέχοντας αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνικής πλοιοκτησίας. Στην περίπτωση της κρουαζιέρας, το προστατευτικό για τα ελληνικά πληρώματα καθεστώς του καμποτάζ που ισχύει στην Ελλάδα προβλέπει ότι κρουαζιερόπλοια που έχουν υψωμένες σημαίες τρίτων χωρών δεν μπορούν να παραλάβουν και να αποβιβάσουν έναν επιβάτη στο ίδιο λιμάνι εντός της ελληνικής επικράτειας. Ο χρόνος που επιλέχθηκε για την είσοδο του νομοσχεδίου προς ψήφιση ήταν ο πλέον ακατάλληλος, κυρίως λόγω της κοινωνικής αναστάτωσης με την οικονομική κατάσταση στη χώρα και την αρνητική επιρροή του Μνημονίου στο οποιοδήποτε μεταρρυθμιστικό ρεύμα. Παράλληλα, έδωσε την δυνατότητα στα συνδικάτα που αντιτίθενται στην κατάργηση του καμποτάζ να αντιδράσουν έντονα στα λιμάνια προκαλώντας σοβαρά προβλήματα στην τουριστική κίνηση και τον εφοδιασμό των νησιών.

Μία από τις σημαντικότερες ενέργειες στις οποίες πρέπει να ενσκήψουν οι εμπλεκόμενοι φορείς έχει να κάνει με τα μετατροπή των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας σε λιμάνια εκκίνησης της κρουαζιέρας, συντήρησης και επισκευής των πλοίων (homeporting). Ο νόμος για το καμποτάζ πρέπει να εφαρμοστεί κανονικά και στο σύνολό του προκειμένου και το homeporting μεταξύ άλλων ρυθμίσεων να καταστεί αποτελεσματικό και να προσφέρει στην ελληνική ναυτιλιακή οικονομία και τον τουρισμό. Οι συνεχείς και με οξύ χαρακτήρα απεργίες του κλάδου των ναυτεργατών έχουν αρνητικές συνέπειες σε όλες τις πτυχές και τα πεδία του τουρισμού, μπλοκάρουν την ανάπτυξη της χώρας, και αμαυρώνουν την εξωτερική της εικόνα. Κατά πρώτο λόγο, δεν θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα σε τουριστικά μέρη και μνημεία, να παρεμποδίζουν τη λειτουργία τους, και να αναστατώνουν τους τουρίστες,

όπως για παράδειγμα το μπλοκάρισμα στην Ακρόπολη, το οποίο εσχάτως αποτελεί ένα από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς για μια μερίδα των απεργών. Τα μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ιστορία του τόπου και είναι τα πλέον σημαντικά στοιχεία προβολής του τόπου τα οποία οι επισκέπτες ενδιαφέρονται πρωτίστως να επισκεφτούν. Παράλληλα με αυτό, η πρόσβαση στα λιμάνια πρέπει να προστατευτεί, και οι διεθνείς κανόνες να εφαρμόζονται. Η αποσύνδεση των λιμένων από το υπόλοιπο συγκοινωνιακό δίκτυο, όπως συνέβη τον Αύγουστο του 2010 με το κρουαζιερόπλοιο «Zenith», ταλαιπώρησε το επιβατικό κοινό και δυσφήμισε τη χώρα στο εξωτερικό, πέρα επίσης από το γεγονός ότι τραυμάτισε οικονομικά τον επιχειρηματικό κλάδο που είχε επενδύσει σε ανάλογης έκτασης κρουαζιέρες για την αποκόμιση κερδών την θερινή τουριστική περίοδο. Παράλληλα με αυτό, η εικόνα των υποδομών είναι σε πολλές περιπτώσεις απογοητευτική και δεν διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τη διακίνηση των επιβατών, τη διασύνδεση με τις αστικές συγκοινωνίες, και φυσικά δεν ευνοεί συνολικά τον αποβατικό χαρακτήρα της κρουαζιέρας και ότι συνδέεται με αυτό.

Η προστατευτική πολιτική των κυβερνήσεων τα προηγούμενα χρόνια αποτελούσε και σε κάποιο βαθμό συνεχίζει να αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα αναφορικά με την απελευθέρωση του καμποτάζ και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα της κρουαζιέρας εντός των χωρικών υδάτων. Και ενώ η τρέχουσα κυβερνητική πολιτική έδωσε αρχικά δείγματα φιλελευθεροποίησης και σταδιακής άρσης του προστατευτισμού, η κωλυσιεργία που παρατηρείται στην άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα είναι σε μεγάλο βαθμό δείγμα προσκόλλησης στις νοοτροπίες του παρελθόντος, καθώς και αδυναμία αντιμετώπισης και διαχείρισης των εμποδίων και προβληματισμών που θέτουν τα συνδικαλιστικά όργανα του κλάδου. Η κυβερνητική εμπλοκή στο παρελθόν αλλά και σήμερα, καθώς και η χρόνια πολιτικοποίηση του κλάδου της ναυτιλίας γενικότερα ως συνέπεια της φιλοσοφίας της «εθνικιστικής ναυτιλίας» έχουν αφήσει έντονα τα σημάδια τους στον χώρο: όπως στα περισσότερα κράτη που είναι παραδοσιακά ναυτιλιακά, η κυβέρνηση βλέπει την αξιοποίηση του τομέα με καθαρά εθνοκεντρική σκοπιά, ως μια επιχείρηση η διατήρηση της οποίας μπορεί να προστατεύσει το κράτος, το εμπόριο και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες από επιρροές ανταγωνισμό στο πλαίσιο του παγκόσμιου, φιλελεύθερου περιβάλλοντος (Farthing, 1993).

Κοντά σε αυτό, ένα βασικότατο πρόβλημα που μπλοκάρει τις μεταρρυθμιστικές προσπάθειες και δημιουργεί ζημίες στους εφοπλιστές και επιχειρηματίες του κλάδου είναι η έλλειψη μακρόπνοου πλάνου πολιτικής υποστήριξης του χώρου, ανεξαρτήτως πολιτικής ηγεσίας και κομματικής ιδεολογίας. Η ναυτιλία και η ανάπτυξη των επιμέρους κλάδων της είναι εξέχουσας σημασίας για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, και πρέπει να αντιμετωπίζεται με τη δέουσα σοβαρότητα και συνέπεια που αρμόζει σε έναν στρατηγικής σημασίας τομέα εμπορίου και ανάπτυξης. Οι συνεχείς αλλαγές πολιτικής και η διαφορετική προσέγγιση της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας μπλοκάρει και ανατρέπει τα αναπτυξιακά σχέδια στο ναυτιλιακό τομέα, γεννά συντεχνιακά συμφέροντα που βλάπτουν τον κλάδο και δεν έχουν διάρκεια και όραμα. Η κατάσταση ενδυναμώνει προσωρινά τις πελατειακές σχέσεις μεταξύ συνδικαλιστικών οργάνων και κυβερνητικών οργάνων και αποδυναμώνει την επιρροή των εφοπλιστών που επιθυμούν να αναπτύξουν ένα υγιές ανταγωνιστικό πλαίσιο από το οποίο μακροπρόθεσμα μπορούν να βγουν όλοι ωφελημένοι. Ωστόσο, πρέπει να υπογραμμιστεί εδώ ότι το σύστημα εξυπηρέτησης συμφερόντων που αναπτύσσεται, μολονότι διαθέτει τα απαραίτητα εργαλεία επιβολής, διαφεύγει μιας γενικότερης στρατηγικής, ομοιομορφίας, και διάρκειας, καθώς αντιδρά, αναπτύσσεται, και αναπαράγεται όταν θίγονται τα αυστηρά συντεχνιακά του συμφέροντα, και όταν η κυβερνητική πολιτική «διολισθαίνει» σε μεταρρυθμιστικές πρωτοβουλίες. Το τοπίο αυτό καθίσταται εν τέλει αντιπαραγωγικό, μη βιώσιμο, καθόλου αναπτυξιακό, και κυρίως, σε ευρύτερη κλίμακα, δεν ευνοεί τα μακροπρόθεσμα εθνικά συμφέροντα στην ναυτιλία (Farthing, id.).

Η τελική άρση του καμποτάζ θα αποφέρει περίπου 5 εκατομμύρια νέους επισκέπτες και θα ευνοήσει σημαντικά τον τουρισμό. Θα ανοίξει ο δρόμος για νέες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων που θα έχουν ως λιμάνι αναχώρησης και άφιξης στην ελληνική επικράτεια. Το πρόβλημα που παραμένει προκειμένου να προωθηθεί η άρση του καμποτάζ είναι αυτό που ισχύει από το καλοκαίρι του 2010, και έχει να κάνει με τους όρους που θέτει η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ναυτικών (ΠΝΟ). Η ΠΝΟ αντιδρά έντονα στην άρση του καμποτάζ σε μια προσπάθεια να υπερασπιστεί την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών στα κρουαζιερόπλοια. Στο ζήτημα αυτό, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας έχει ταχθεί υπέρ της κατάργησης του καμποτάζ στα μη κοινοτικής σημαίας κρουαζιερόπλοια, υπό την προϋπόθεση της απασχόλησης τουλάχιστον 25 Ελλήνων ναυτικών σε κάθε πλοίο μη κοινοτικής

σημαίας, τονίζοντας παράλληλα ότι η Ελλάδα χάνει περίπου 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ από συνέργιες που δημιουργεί όλο το φάσμα παροχής υπηρεσιών στα κρουαζιερόπλοια. Τα αξεπέραστα προς το παρόν εμπόδια που παρουσιάζονται στην Ελλάδα δίνουν τη δυνατότητα στις άλλες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου να κερδίσουν έδαφος, με την Αίγυπτο, το Ισραήλ, και την Τουρκία να προσελκύουν συνεχώς επενδύσεις και περισσότερες κρουαζιέρες, με ελκυστικές παροχές στα λιμάνια τους.

Η μερική άρση του καμποτάζ και το δαιδαλώδες και εν πολλοίς κουραστικό γραφειοκρατικό σύστημα της χώρας αποθαρρύνει προς το παρόν τις εταιρίες κρουαζιέρας, που δεν εμπιστεύονται το ελληνικό κράτος και τις εγγυήσεις που αυτό δίνει. Επίσης, αυτό συνδυάζεται με το μεγάλο πρόβλημα στο σύστημα κράτησης θέσεων και ελλιμενισμού των πλοίων, καθώς οι δημοφιλείς προορισμοί, όπως η Σαντορίνη και η Μύκονος για παράδειγμα, δεν διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για να φιλοξενήσουν μακράς κλίμακας πλοία, ανεξαρτήτως του αδιαχώρητου που επικρατεί για τα ήδη υπάρχοντα ακτοπλοϊκά δρομολόγια,. Μέχρι στιγμής το θολό τοπίο αποτρέπει τις μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας, και είναι ενδεικτικό ότι δεν έχει υπάρξει το αναμενόμενο ενδιαφέρον από πλευράς εταιριών για να ξεκινήσουν κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Παράλληλα, οι εταιρίες ζητάνε εγγυήσεις από το ελληνικό κράτος ότι δεν θα επαναληφθούν φαινόμενα ανάλογα με το καλοκαίρι του 2010, γεγονός που υπό τις παρούσες οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες δεν μπορεί να εγγυηθεί η πολιτική ηγεσία.

Στο ίδιο μήκος κύματος, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας «κολλάει» και στο ζήτημα των ωρών παρουσίας στο λιμάνι, καθώς το νομοσχέδιο μιλά για 8 ώρες τουλάχιστον παραμονής προκειμένου να γίνει αποδεκτό το αίτημα για ελλιμενισμό κάποιου κρουαζιερόπλοιου. Για τις εταιρίες, το χρονικό αυτό περιθώριο είναι δεσμευτικό, και δεν συνάδει καθόλου με το πνεύμα ελευθερίας στη διακίνηση των επιβατών, και στην επιλογή προορισμού της κρουαζιέρας (Web News Report, 2011).

Συνολικά, το παραπάνω καθεστώς δημιουργεί συνεχή προβλήματα για τον ναυτιλιακό κλάδο, τους εφοπλιστές και όλους τους επιχειρηματίες που συνεργάζονται στον ναυτιλιακό τομέα. Σε επίπεδο προβλημάτων, κωλυμάτων, και ανυπερβλητων προς το παρόν εμποδίων, οι εταιρίες κρουαζιέρας στην πλειοψηφία τους αντιμετωπίζουν με επιφύλαξη και διστακτικότητα την υποχρέωση υπογραφής



σύμβασης με την ελληνική κυβέρνηση, η οποία αποτελεί προϋπόθεση για να δραστηριοποιηθεί μια εταιρία κρουαζιέρας με πλοία μη κοινοτικών χωρών στις ελληνικές θάλασσες. Οι εταιρίες κρουαζιέρας θέτουν τα εξής ζητήματα:

**A).** Εμφανίζονται αντίθετες στην υποχρέωση υπογραφής σύμβασης και ιδιαίτερα σε ότι αφορά τους χρονικούς περιορισμούς, αφού οι περισσότερες εταιρίες απλώς ενημερώνουν για τις προσεγγίσεις τους.

**B).** Υπάρχουν αντιφάσεις ανάμεσα στην σύμβαση που καλούνται να υπογράψουν και στον νόμο.

**Γ).** Στα περισσότερα λιμάνια δεν υπάρχει σύστημα κράτησης στις προβλήτες, με αποτέλεσμα στις περιόδους αιχμής να παρατηρείται συνωστισμός πλοίων.

**Δ).** Σε λιμάνια που η αποβίβαση γίνεται με λέμβους δεν υπάρχει όριο στον αριθμό των πλοίων στο αγκυροβόλιο, ούτε τοποθετημένα αγκυροβόλια.

**Ε).** Η ανεργία που είναι πιθανόν να αντιμετωπίσουν οι Έλληνες ναυτικοί από ναυτικούς άλλων εθνικοτήτων με χαμηλότερο κόστος.

Μέσα στο περιβάλλον αυτό, απαιτούνται δραστικές λύσεις και προτάσεις, οι οποίες μπορούν να αποδώσουν καρπούς, δεδομένης βέβαια της συνολικής και τελικής άρσης του καμποτάζ για τα κρουαζιερόπλοια. Σε διαφορετική περίπτωση, η υλοποίηση των προτάσεων δεν θα είναι εφικτή, και η ελληνική ναυτιλία και οικονομία γενικά θα βγουν χαμένες από αυτή τη σημαντική μεταρρυθμιστική κίνηση.

## **Κεφάλαιο 5: Οι δραστηριότητες που επηρεάζονται από το τη κρουαζιέρα και πως αυτοί μπορούν να βελτιωθούν.**

### **5.1 Οι δραστηριότητες που επηρεάζονται από τον τομέα της κρουαζιέρας.**

Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν home ports μόνο για τα κρουαζιερόπλοια ελληνικού συμφέροντος, συγχρόνως, αυτοί οι λιμένες θεωρούνται ως λιμένες κλήσης για πολλά κρουαζιερόπλοια από όλο τον κόσμο. Και οι δύο περιπτώσεις μπορούν να έχουν τις υλικές επιπτώσεις στην εσωτερική οικονομία, που το μέγεθος αυτού του αντίκτυπου μπορεί εν τούτοις να ποικίλει ουσιαστικά. Στην πρώτη των περιπτώσεων εγχώριων λιμένων, ο οικονομικός αντίκτυπος είναι αυτός που προκαλείται από τη οικονομική δραστηριότητα της εταιρίας κρουαζιέρας. Στη δεύτερη, η αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων αφορά κυρίως τα άμεσα αποτελέσματα της δραστηριότητας της κρουαζιέρας. Τα οικονομικά οφέλη που διαβιβάζονται στην οικονομία από την δραστηριότητα των εταιριών κρουαζιέρας, που στη συνέχεια, διανέμουν αυτά τα οικονομικά οφέλη στους παράγοντες της παραγωγής, όπως το κράτος (φόρος-τέλη), οι υπάλληλοι (εισόδημα) και άλλοι τομείς (αποτελέσματα πολλαπλασιαστική στη συντήρηση, τις παροχές κ.λπ.).

Στην συνέχεια συνοψίζουμε τον οικονομικό αντίκτυπο που παράγεται από την δραστηριότητα της κρουαζιέρας από τα ελληνικά και ξένα σκάφη, σε σημαντικές εισοδηματικές κατηγορίες και διανέμονται στις κατηγορίες που ακολουθούν.

- Τα κρατικά έσοδα.

Τα κρατικά έσοδα αναφέρονται στα ελληνικά κρατικά οφέλη από τη δραστηριότητα κρουαζιέρας μέσω των τελών και τα δικαιώματα που πληρώνονται στις λιμενικές αρχές καθώς επίσης και τους φόρους.

- Τέλη ελληνικής ακτοφυλακής.

Κάθε σκάφος κρουαζιέρας που φθάνει σε έναν ελληνικό λιμένα είναι υποχρεωμένο να πληρώσει τα τέλη για τη χρήση των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών όπως:

**A).** Τέλη χρήσης λιμένος.

**B).** Τέλη παραμονής στον λιμένα.

**Γ).** Τέλη δικαιώματος πρόσδεσης (Δεληγιάννης, 1998).

- Φόροι.

Η άλλη εισοδηματική πηγή για το κράτος είναι φόροι από τα σκάφη που φέρουν την ελληνική σημαία.

- Τέλη λιμενικών αρχών.

Εκτός από τα τέλη που πληρώνονται στην Ελληνική ακτοφυλακή οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας πρέπει επίσης να πληρώσουν τα δικαιώματα στη λιμενική αρχή του Πειραιά (Ο.Λ.Π.). Τα δικαιώματα είναι τα εξής:

**A).** Δικαιώματα πρόσδεσης: Εκείνα τα δικαιώματα υπολογίζονται για κάθε άφιξη σύμφωνα με τη συνολική ικανότητα του κάθε σκάφους.

**B).** Δικαιώματα ταξιδιωτικών αποσκευών: εκείνα τα δικαιώματα αφορούν τη μεταφορά των αποσκευών από το σκάφος κρουαζιέρας στα ειδικά σημεία του λιμένα.

**Γ).** Φόροι λιμένων: Οι φόροι λιμένων χρεώνονται μόνο στους επιβάτες διέλευσης και αφορούν κυρίως το λιμένα του Πειραιά.

**Δ).** Υπηρεσίες ύδρευσης: Η λιμενική αρχή είναι αρμόδια για την παροχή του πόσιμου νερού στα σκάφη.

**E).** Υπηρεσίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων: Η συλλογή αποβλήτων και κυρίως των υγρών αποβλήτων είναι σημαντικό έσοδο για το λιμάνι.

**ΣΤ).** Δικαιώματα τελωνείου: Το κράτος, κερδίζει κάποιο εισόδημα από τα τελωνειακά δικαιώματα.

- Κέρδη των εταιριών κρουαζιέρας.

Οι άμεσοι παραλήπτες των κερδών ως αποτέλεσμα της δραστηριότητας της κρουαζιέρας είναι οι εταιρίες κρουαζιέρας που παρέχουν τις υπηρεσίες. Εντούτοις, οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας κερδίζουν επιπλέον εισόδημα, που παράγεται από τις δαπάνες των επιβατών επί του σκάφους, κατά τη διάρκεια αυτοί που ταξιδεύουν.

- Το εισόδημα των ναυτικών.

Η παραγωγή της απασχόλησης και του εισοδήματος είναι σημαντικός πυρήνας σε οποιαδήποτε οικονομική δραστηριότητα.

- Η λειτουργία των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες κρουαζιέρας.

Είναι ένα σημαντικό έσοδο για την εγχώρια οικονομία καθώς, έχουν γραφεία, απασχολούν υπάλληλους και με αυτόν τρόπο παράγουν απασχόληση.

- Προμηθευτές.

Η πανελλήνια ένωση των προμηθευτών σκαφών υπολογίζει ότι το μέσο κόστος ανά επιβάτη κυμαίνεται μεταξύ 14 και 18 ευρώ.

- Ναυπηγεία (επισκευές).

Η συνολική δραστηριότητα επισκευής για τα κρουαζιερόπλοια που λειτουργούν στη Μεσόγειο και που συμμετέχουν στις ελληνικές κρουαζιέρες.

- Επιχειρήσεις πετρελαίου.

Το Bunkering είναι ένας επιχειρηματικός τομέας που συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Επιπλέον ένα από τα μεγαλύτερα έσοδα για την εγχώρια οικονομία, σίγουρα αποτελούν οι δραστηριότητες των ίδιων των επιβατών κάθε φορά που το κρουαζιερόπλοιο προσελκύει κάποιο λιμάνι. Καθώς αντιπροσωπεύει τουριστών έχουν δημιουργήσει ένα πλέγμα, μέσα από την μεταφορά, την στέγαση σε κάποιο ξενοδοχειακό κατάλυμα και φυσικά τις επισκέψεις στα αξιοθέατα και τα κέντρα ενδιαφέροντος που έχει ο τόπος, δημιουργώντας με αυτό τρόπο τουρισμό, ιδιαίτερα προσοδοφόρο στην εγχώρια οικονομία. (Διακομηγάλης, 2006).

## **5.2 Ειδικά Βήματα που Πρέπει να Ακολουθούνται για την Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού Βάση των Νέων Δεδομένων**

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν από τους πρώτους παγκοσμίως που επένδυσαν στη βιομηχανία της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο στη δεκαετία του 1950, όταν σταδιακά είχε ξεκινήσει να αναπτύσσεται ο κλάδος, και στη συνέχεια κατάφεραν να επεκταθούν και στον πλέον δημοφιλή προορισμό, την Καραϊβική, αλλά και σε άλλους αναπτυσσόμενους προορισμούς στον Ειρηνικό Ωκεανό. Οι νόμοι του καμποτάζ που εισήχθησαν τότε στην ναυτιλία είχαν σαν στόχο την προστασία της από εξωτερικό ανταγωνισμό και διακυμάνσεις, αλλά κυρίως στόχευαν στην προστασία των θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς. Τώρα, ύστερα από εξήντα χρόνια, τόσο οι συνθήκες έχουν αλλάξει, όσο και το εργασιακό καθεστώς. Η

Ελλάδα είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ότι αυτό συνεπάγεται, και το εργασιακό καθεστώς να μην προστατεύεται από το εθνικό δίκαιο, ωστόσο χωρίς την αποκλειστικότητα του παρελθόντος, καθώς πλέον το εργασιακό περιβάλλον έχει διεθνοποιηθεί πλήρως, και οι οικονομικές συγκυρίες, τοπικές και περιφερειακές, απαιτούν ευέλικτα μοντέλα πολιτικής διαχείρισης και ανάπτυξης. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα οφείλει να εφαρμόσει πλήρως τον νόμο για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα και να προχωρήσει στη λήψη πολιτικών τόνωσης και διευκόλυνσης του κλάδου προκειμένου να ευνοηθεί συνολικά η εθνική οικονομία.

Στο καθαρά θεσμικό και πολιτικό σκέλος, η άρση του καμποτάζ πρέπει να επιταχυνθεί και να συνδυαστεί με εξορθολογισμό κάποιων ρυθμίσεων που περιορίζουν τη δράση των εταιριών κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα το οκτάωρο παραμονής στο λιμένα. Επίσης, οφείλει η πολιτική ηγεσία να κάμψει τις αντιστάσεις των συνδικαλιστικών φορέων του χώρου, να προστατέψει τα δικαιώματα των ναυτικών, και να αρθρώσει έναν πολιτικό λόγο και μια πολιτική σκέψη ξεκάθαρη που θα στοχεύει στην συνολική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και των κλάδων που δραστηριοποιούνται γύρω από αυτή.

Στο επίπεδο της ανάπτυξης και καθιέρωσης των λιμένων ως homeporting, πρέπει σε πρώτη φάση να αναπτυχθεί ένα ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο για προσέλκυση των επενδύσεων που θα στραφούν στις υποδομές και στο περιβάλλον δίκτυο του λιμένα. Σε δεύτερη φάση, πρέπει να δρομολογηθεί η κατάλληλη προβολή και δημοσιότητα για την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού με υψηλή αγοραστική δύναμη. Στο πλαίσιο του μάρκετινγκ, ο δημόσιος και ιδιωτικός τομέας θα μπορούσαν να αναπτύξουν τις εξής προτεινόμενες δράσεις:

- **Δράση 1. Έντυπη Προβολή**

- i. Εκτύπωση ενημερωτικού οδηγού των πιο δημοφιλών λιμένων σε διεθνείς γλώσσες (π.χ αγγλικά, γαλλικά, ισπανικά, αραβικά, ρώσικα, κινέζικα).
- ii. Δημιουργία ενημερωτικού οδηγού για τα μεγάλα αστικά κέντρα που συνδέουν οι λιμένες.

- **Δράση 2. Ηλεκτρονική Προβολή / Ενημέρωση και πληροφόρηση εμπλεκόμενων**

- i. Επικαιροποίηση και συντήρηση ηλεκτρονικής πύλης προβολής του τουρισμού κρουαζιέρας.
- ii. Διοργάνωση ενημερωτικών συναντήσεων και εκδηλώσεων επαγγελματιών της περιοχής.
- iii. Εκπαιδευτικά προγράμματα σε ξεναγούς για εξειδικευμένη ξενάγηση σε επισκέπτες κρουαζιερόπλοιων.
- iv. Διοργάνωση προγράμματος εκπαίδευσης οδηγών ταξί.

- **Δράση 3. Στοχευμένες Ενέργειες / Υποστηρικτικές Ενέργειες**

- i. Συμμετοχή σε εξειδικευμένες εκθέσεις του κλάδου.
- ii. Καταχωρήσεις σε εξειδικευμένα έντυπα.
- iii. Marketing plan τουρισμού κρουαζιέρας.

- **Δράση 4. Σύστημα Σήμανσης και Ενημέρωσης**

- i. Δημιουργία, επέκταση και συντήρηση πληροφοριακών ταμπλό.
- ii. Δημιουργία κινητής μονάδας ενημέρωσης στην περιοχή του λιμένα.
- iii. Δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος ξενάγησης και περιήγησης στο αστικό κέντρο του οποίου ο λιμένας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι.
- iv. Ανάπτυξη συστημάτων παροχής τουριστικών πληροφοριών μέσω κινητού τηλεφώνου.

- **Δράση 5. Συνεργασίες – Δίκτυα**

- i. Συνεργασία τοπικών φορέων.
- ii. Συμμετοχή των μεγαλύτερων και πιο δημοφιλών λιμένων στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise).

- **Δράση 6. Πολιτιστικό Περιβάλλον**

- i. Διοργάνωση πολιτιστικών δρώμενων στις πόλεις των λιμένων.

- ii. Ανάδειξη ιστορικών – παραδοσιακών κτισμάτων της περιοχής.
- iii. Δημιουργία θεματικών περιηγήσεων και κρουαζιέρας μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων με κοινή πολιτιστική αναφορά.
- iv. Προσαρμογή ωραρίων λειτουργίας αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της περιοχής.

• **Δράση 7. Υποστηρικτικές Παρεμβάσεις**

- i. Τεχνικά έργα αναβάθμισης και ανάπλασης του λιμενικής ζώνης.
- ii. Ολοκλήρωση των διαδικασιών πιστοποίησης της ασφαλείας με βάση το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) .
- iii. Βελτίωση συγκοινωνιακής σύνδεσης λιμένων – αεροδρομίου.
- iv. Μέτρα κυκλοφοριακής ρύθμισης για διευκόλυνση κυκλοφορίας.

Οι επτά αυτές δράσεις θα μπορούσαν να αναπτύξουν ένα συμπαγές, αλληλοτροφοδοτούμενο, και ολοκληρωμένο σύστημα ενημέρωσης, ανάπτυξης, υποδομών, και προβολής τους προϊόντος της κρουαζιέρας σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα πλεονεκτήματα που προσφέρει η πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας και οι φυσικές της ομορφιές. Το πιλοτικό αυτό πλάνο θα μπορούσε να προχωρήσει υπό τη σύμπραξη του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα -ίσως και με μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού λόγω προγενέστερης ιστορίας καθυστερήσεων του δημοσίου- προκειμένου να απελευθερωθεί το πεδίο δράσης που θα συνοδέψει την προσδοκώμενη άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα.

Στο επίπεδο της αναπτυξιακής υποδομής που θα είναι φιλικά προς το περιβάλλον, και δοθείσης της αναμενόμενης επιβατικής κίνησης που θα προέκυπτε από την άφιξη των κρουαζιερόπλοιων, οι περιβαλλοντικοί φορείς οφείλουν να αναπτύξουν δράσεις που θα προσφέρουν ανάσα στο ταλαιπωρημένο περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό, είναι απαραίτητη η αρμονική ένταξη των τουριστικών δραστηριοτήτων στο φυσικό περιβάλλον μέσω της αποφυγής και της αποτελεσματικής διαχείρισης των περιβαλλοντικών πιέσεων που δημιουργούν. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μέσα από τις εξής δράσεις:

**A).** Αποτελεσματικότερη διαχείριση του μαζικού τουρισμού, με έμφαση σε προγράμματα περιβαλλοντικής διαχείρισης που θα αποσκοπούν στη μείωση των πιέσεων στους τοπικούς φυσικούς πόρους, όπως στο πόσιμο νερό, μέσω της υιοθέτησης μέτρων για εξοικονόμηση και ανακύκλωση του νερού ή στην ενέργεια, μέσω της εξοικονόμησης και της προώθησης των ΑΠΕ. Κατά προτεραιότητα επίσης πρέπει να αντιμετωπισθεί το θέμα της διαχείρισης απορριμμάτων.

**B).** Διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, με έμφαση στην ανάπτυξη του οικοτουρισμού που προβάλλει ως βασική αξία το σεβασμό και όχι μόνο την εκμετάλλευση του φυσικού περιβάλλοντος. Επίσης, ο αγροτουρισμός και ο συνεδριακός τουρισμός αποτελούν περισσότερο ήπιες δραστηριότητες που δίνουν και τη δυνατότητα διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου.

**Γ).** Ανάπτυξη τουριστικών υποδομών με στόχο την προσέλκυση και καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών και γνώμονα τη συμβατότητά τους με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Προϋπόθεση η ενεργός συμμετοχή και διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς (Ministry of Environment Report, 2011).

Οι δράσεις αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την εικόνα του τουρισμού και να αναβαθμίσουν τον τρόπο σύλληψης και εφαρμογής της τουριστικής πολιτικής προκειμένου να καταστεί σύγχρονη, και να ανταποκρίνεται τόσο στις νέες προκλήσεις, περιβαλλοντικές ή μη, όσο και στη διαμορφωμένη παγκόσμια τάση για εναλλακτικό τουρισμό.

### **5.3. Νέες Προοπτικές στην Ναυτιλία Μετά την Άρση του Καμποτάζ**

Η επικείμενη συνολική άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα μπορεί να σηματοδοτήσει μια σειρά νέων εξελίξεων για την ελληνική ναυτιλία, αναφορικά με το επίπεδο των αλλαγών και της αναβάθμισης στις υποδομές, τις επενδύσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων του τουρισμού, το εργασιακό κόστος για τους εφοπλιστές και τις εταιρίες, για την προσέλκυση τουριστών από περιοχές που παραδοσιακά δεν επισκέπτονταν την Ελλάδα, αλλά επίσης μπορεί να δρομολογήσει μια μεγαλύτερη συμβολή του τουρισμού συνολικά στην οικονομία, εκφρασμένη μέσα από τη μεγαλύτερη συμβολή από το σημερινό 6 τοις εκατό στο ΑΕΠ της χώρας.



Αναφορικά με το επίπεδο των αλλαγών και τις αναβάθμισης στις υποδομές, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, τα νέα σχέδια που εκπονούνται στην ανάπτυξη των λιμένων και του περιβάλλοντα χώρου, των υπηρεσιών που προσφέρονται, αλλά και της αναβάθμισης και επέκτασης της μαρίνας, μπορούν να αναπτύξουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων με άμεσο αποτέλεσμα στην ποιοτική βελτίωση της εικόνας του τουρισμού στη χώρα μας. Η βελτίωση των υποδομών μπορεί να προσελκύσει επενδύσεις, να ενισχύσει το εργασιακό περιβάλλον, να προσφέρει νέες θέσεις εργασίας, και να συμβάλλει στην ανάπτυξη και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, και ο συνεδριακός τουρισμός.

Αναφορικά με το εργασιακό κόστος για τον εργοδοτικό κλάδο, το άνοιγμα των αγορών με την άρση του καμποτάζ μπορεί να προσφέρει φθηνότερο εργατικό δυναμικό σε μια εποχή έντονης οικονομικής κρίσης, διασφαλίζοντας και διατηρώντας παράλληλα τα προνόμια των Ελλήνων ναυτικών μέσα στο πλαίσιο αυτό. Το άνοιγμα της αγοράς θα προσφέρει νέες θέσεις εργασίας, και αυτό με τη σειρά του θα συμβάλλει στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος, αλλά θα προσθέσει επίσης και αξία, εργατική και οικονομική, στο συνολικό οικονομικό προφίλ του κλάδου. Εκείνο που πρέπει επίσης να τονισθεί, είναι η ανάγκη να αμβλυνθούν τα συντεχνιακά συμφέροντα και να εισαχθούν πρακτικές συνεχούς αξιολόγησης του εργατικού δυναμικού προκειμένου να υπάρχουν διαφανή και αξιοκρατικά κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής του προσωπικού, και να παρέχεται συνεχής επιμόρφωση στις νέες τεχνολογίες και τάσεις του κλάδου.

Σε σχέση με την προσέλκυση τουριστών από διαφορετικές περιοχές, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει τη δυνατότητα εντονότερης προβολής της χώρας στο εξωτερικό σε περιοχές που παραδοσιακά δεν επιλέγουν την χώρα μας για τις διακοπές τους. Για παράδειγμα, η Ελλάδα είναι παραδοσιακά δημοφιλής προορισμός για τους Ευρωπαίους και σε κάποιο βαθμό για τους Ασιάτες του Ειρηνικού Ωκεανού (πχ. Ιαπωνία, Νότια Κορέα). Η απελευθέρωση της κρουαζιέρας «ξεκλειδώνει» νέες αγορές με αναπτυσσόμενο ΑΕΠ, όπως είναι η Ρωσία και η Σαουδική Αραβία, το Κατάρ, και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, χώρες που είναι απομακρυσμένες γεωγραφικά από την Ευρώπη, όπως η Βραζιλία, η Αργεντινή, και η Αυστραλία, αλλά και οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι πολίτες των οποίων επιλέγουν την κρουαζιέρα για τις διακοπές τους. Η προσέλκυση τουριστών από διαφορετικές

περιοχές του κόσμου μέσα από την κρουαζιέρα μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας, αλλά μπορεί επίσης να προσφέρει και ένα εξίσου ανταγωνιστικό περιβάλλον και προϊόν για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας μακριά από την Καραϊβική, που αποτελεί ακόμα και σήμερα τον δημοφιλέστερο προορισμό της κρουαζιέρας.

Στο σύνολό της, η βιομηχανία της κρουαζιέρας μπορεί να συμβάλει στην συνολική ανάπτυξη της ναυτιλίας και στην ανάπτυξη μιας εντονότερης και αυξανόμενης τουριστικής κίνησης. Ειδικά στην τρέχουσα, δύσκολη οικονομική συγκυρία ο κύκλος εργασιών του τουριστικού και ναυτιλιακού κλάδου μπορεί να διευρυνθεί και να προσφέρει περισσότερα στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν που αναζητεί πόρους ανάπτυξης και επέκτασης μέσα στο στενό δημοσιονομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται. Επίσης, δοθέντος του γεγονότος ότι ένα μεγάλο μέρος του τουριστικού κοινού σε ευρωπαϊκό επίπεδο παραμένει αναποφάσιστο σχετικά με την επιλογή του προορισμού διακοπών, η παροχή ποιοτικών και σε τιμή κόστους υπηρεσιών μπορεί μακροπρόθεσμα να ευνοήσει την ναυτιλία και τον τουρισμό και να αποτελέσει βασικά κριτήρια επιλογής της Ελλάδας ως ενός εκ των πρωταρχικών προορισμών της κρουαζιέρας και του τουριστικού κοινού στην Ευρώπη, αλλά και γενικότερα σε διεθνές επίπεδο.

## Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα-Προοπτικές

Η μελέτη αυτή είχε σαν στόχο να αναδείξει τη δυνητική συμβολή της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία μετά την απόφαση της κυβέρνησης να εισάγει προς ψήφιση το καλοκαίρι του 2010 το νομοσχέδιο για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Παρότι ένα χρόνο μετά το ζήτημα παραμένει σε εκκρεμότητα, κυρίως λόγω των εμποδίων που επιβάλλουν τα συνδικάτα, οι προοπτικές ανάπτυξης του ναυτιλιακού και τουριστικού κλάδου παραμένουν εξαιρετικά ευνοϊκές για την ελληνική οικονομία.

Αρχικά αναπτύξαμε το θεσμικό πλαίσιο για την άρση του καμποτάζ στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας/Ενωσης, μελετώντας τα βασικά νομοθετήματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της δυσκολίες που αντιμετώπισε η Ελλάδα στην εφαρμογή της, τις εντάσεις που υπήρξαν κατά τις διαβουλεύσεις, καθώς επίσης παρουσιάσαμε τη διεθνή πρακτική και νομοθεσία στο θέμα της άρσης του καμποτάζ. Το συμπέρασμα από αυτή την ανάλυση ήταν ότι η άρση του καμποτάζ τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στην κρουαζιέρα μόνο θετικά μπορεί αποφέρει στις οικονομίες των κρατών που την επιλέγουν. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάσαμε και τα αρνητικά σημεία της άρσης του καμποτάζ, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι διάφορα εργασιακά ζητήματα αποτελούν τροχοπέδη για την συνολική εφαρμογή της νομοθεσίας στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια, περνώντας καθαρά στο επίπεδο της κρουαζιέρας, τονίσαμε την σημασία που καταλαμβάνει για τις χώρες της Μεσογείου, παρουσιάσαμε τις πρακτικές και τα αποτελέσματα εφαρμογής της άρσης του καμποτάζ σε δημοφιλείς προορισμούς της Μεσογείου, όπως η Ιταλία και η Ισπανία, και σε μικρότερο βαθμό η Γαλλία, υπογραμμίσαμε τη σημασία της ανάπτυξης δικτύου λιμένων στη Μεσόγειο για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας του κλάδου, των επενδύσεων σε υποδομές, και της διασύνδεσης των λιμένων με το ευρύτερο τουριστικό πλαίσιο της χώρας και της περιοχής/λιμένα που υποδέχεται την κρουαζιέρα, με απώτερο στόχο να παράσχουμε μια συγκριτική ανάλυση για το δεύτερο κεφάλαιο, στο οποίο θα προσεγγίζαμε την περίπτωση της Ελλάδας, και να τονίσουμε με στοιχεία τον βαθμό απώλειας κερδών σε διατομεακό επίπεδο από την καθυστέρηση εφαρμογής της άρσης του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Τέλος, παρουσιάσαμε τα βασικά περιβαλλοντικά

ερωτήματα που προκύπτουν και απασχολούν την βιομηχανία της κρουαζιέρας, υπογραμμίζοντας παράλληλα και τις επιλογές και πολιτικές βελτίωσης των ρυπογόνων στοιχείων της κρουαζιέρας, και τις προσπάθειες εκμηδένισης των περιβαλλοντικών κινδύνων που προκύπτουν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εστίασαμε το ενδιαφέρον μας στην περίπτωση της Ελλάδας, παρουσιάζοντας αρχικά το νομοθετικό πλάνο για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα. Εκεί μελετήσαμε την ομοιομορφία του νομοσχεδίου, αλλά σταδιακά εντοπίσαμε και τα προβλήματά του, τα οποία κυρίως προκύπτουν από τη δομική υστέρηση του γραφειοκρατικού συστήματος της χώρας για εφαρμογή της νομοθεσίας, αλλά και τα συντεχνιακά συμφέροντα του κλάδου της ναυτιλίας που εμποδίζουν μέχρι και σήμερα την εφαρμογή της νομοθεσίας.

Επίσης, δώσαμε έμφαση στα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την απελευθέρωση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα, όχι μόνο για την ναυτιλία αυτή καθαυτή, αλλά και για όλους τους κλάδους και επαγγελματικούς τομείς που δραστηριοποιούνται γύρω από αυτή. Εστίασαμε στις επενδύσεις, την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, στο κέρδος και την ανάπτυξη που προέκυπτε για το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων, όπως τα τουριστικά γραφεία, τα ξενοδοχεία, τις αστικές συγκοινωνίες, την τοπική οικονομία γενικότερα. Παράλληλα μιλήσαμε για τα προβλήματα που προκύπτουν με την καθυστέρηση εφαρμογής της νομοθεσίας, της ανάγκης ανάπτυξης του homeporting, των απεργιών που μπλοκάρουν την ομαλή ροή λειτουργίας της οικονομίας, της χρόνια προστατευτικής πολιτικής του ελληνικού κράτους και των εγχειρημάτων απεμπόλησής της, καθώς και του προβλήματος ελλειμνισμού που προκύπτει στα λιμάνια και στις μαρίνες λόγω της έλλειψης επενδύσεων ανάπλασης και διεύρυνσης.

Στη συνέχεια, προτείναμε κάποιες συγκεκριμένες πολιτικές/δράσεις για την ανάπτυξη του τουριστικού δικτύου και προϊόντος γύρω από την κρουαζιέρα, δράσεων που κρίνουμε απαραίτητες σε επίπεδο προβολής και Marketing των λιμένων και της γενικότερης αστικής αντίληψης που θα πλαισιώσουν την κρουαζιέρα. Οι δράσεις αυτές έχουν να κάνουν τόσο με την ανάπτυξη ενός δικτύου ενημέρωσης για το τουριστικό κοινό, όσο και με την προβολή πολιτιστικών δράσεων, περιβαλλοντικής προστασίας, και της διαχείρισης του πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Κλείνοντας, επιχειρήσαμε να κάνουμε μια παρουσίαση των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την ναυτιλία μετά την άρση του καμποτάζ σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης, όσο στο επίπεδο προσέλκυσης τουριστών από περιοχές που παραδοσιακά δεν επισκέπτονταν την Ελλάδα. Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας ως τρόπου αναψυχής και διακοπών και η επίσκεψη στην Ελλάδα μπορεί όχι μόνο να αυξήσει το ποσοστό τουριστικής κίνησης/άφιξης, αλλά και να διαφημίσει τη χώρα σε όλο τον κόσμο, σε πολιτισμούς και περιοχές του πλανήτη που δεν την έχουν επισκεφτεί ποτέ. Το κέρδος για την ελληνική οικονομία και τον τουρισμό, αλλά και για τον Ευρωπαϊκό τουρισμό γενικότερα θα είναι πολύ μεγάλο.

## **Βιβλιογραφία**

1. Bredima-Savopoulou, A., J. Tzoannos. (1990). *The common shipping policy of the EC*. New York: North Holland Publications.
2. Cunningham, W. (1907). *Growth of English Industry and Commerce in Modern Times: The Mercantile System*. Cambridge, Massachusetts: Cambridge University Press.
3. Farthing, B. (1993). *International Shipping: An Introduction to the Policies, Politics, and Institutions of the Maritime World*. London: Lloyd's of London Press.
4. Gallagher, W. (2003). *Choice of Flag: A multi-faced business decision*. Netherlands: Mare Forum Ship finance.
5. Greenwood, J. (2003). *Interest Representation in the European Union*. Basingstoke: Palgrave.
6. Metaxas, B., (1971). *The economics of tramp shipping*. London: Athlone Press.
7. Peisley, T. (2010). *Global Changes in the Cruise Industry 2003-2010*. New Jersey: JRI Publishing.
8. Wood, R. (2006). "Cruise Ships: Deterritorialized Destinations", in *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*, ed. Lumsdon L. and S. Page. London: Elsevier Ltd, pp. 133-43.

## **Άρθρα**

1. Alderton, T. and N. Winchester. (2002). "Flag States and Safety: 1997-1999", *Maritime Policy and Management*, Vol. 29, pp. 151-62.
2. Featherstone, K., G. Kazamias. (2001). "Introduction: Southern Europe, the process of Europeanization", *Southern European Society and Politics*, Vol. 5, No. 2, pp. 1-24.
3. Official Journal of the European Union, (1986). 378, 31.12.1986, p.1. Brussels: European Commission Law Department.
4. Posidonia Sea Tourism Forum. (2011). Speech of ECC's Vice Chairman. London: Sea trade.
5. Web News Report. (2011). April 4. Private Collection.

## **Μελέτες**

1. Commission of the European Communities Report. (2009). "Strategic Goals and
2. Recommendations for the EU's Maritime Transport Policy until 2018", Brussels.
3. Commission of the Islands. (2009). "Consultation on the 5th maritime cabotage report comments of CPMR islands commission", June, Brussels.
4. Cruise Business Review. (2010). New Jersey: CBR
5. Cruise Lines International Association (CLIA). (2008). *CLIA member cruise lines post strong passenger growth*, January. New York: CLIA.

6. European Commission. (2009). “Consultation on the 5th Maritime Cabotage Report”. Brussels, June.
7. European Cruise Council Report (2010/2011). The Hague: Oijer Publications.
8. Hubner, W. (2003). “Regulatory issues in international maritime transport”. Paper Prepared for the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport.
9. Ibero Cruceros Market Share Report. (2010-11). Granada.
10. Lloyd’s International Yearbook. (2010). London: Master Point Publishing.
11. Ministry of Environment. (2011). “Annual Report on Tourism & Infrastructures”. Athens.
12. Municipality of Chania. (2011). “Report on Cruise Business”. Crete: Chania.
13. Municipality of Herakleion. (2011). “Report on Cruise Business”. Crete: Herakleion.
14. OECD. (2001). *Regulatory Issues in International Maritime Transport Report*. Paris: OECD.
15. Radelet, S., Sachs, J. (1998). “Shipping Costs, Manufactured Exports and Economic Growth”. Paper Presented at the American Economic Association Annual Meeting, Chicago. January.
16. San Simon & Dutch. (2006). “The liberalization of maritime cabotage”. Genoa: Private Publisher.
17. Sweeting, J. and S. Wayne. (2009). “A Shifting Tide: Environmental Challenges and Cruise Industry Reports”. Vancouver: Centre for Environmental Leadership in Business.
18. Tyrinopoulos, Y. (2005). “Factors affecting competitiveness of intermodal and maritime transport”. Paper Prepared for the European Union, Euro-Aid Cooperation Office, Project ASIMAR (Assistance in Intermodal and Maritime Transport), Bangkok, January.
19. Warnel, J. (2010). *Fifth Report on Maritime Cabotage*, CPMR Islands Commission Workshop, Bornholm, 18-19.02.2010.
20. M.N. Diakomihalis, M.B. Lekakou, E. Stefanidaki, T.C. Syriopoulos (2010) ‘The Economic Impact of the Cruise Industry on Local Communities: The case of Greece’

### **Ηλεκτρονικές Πηγές**

1. Europolitics. (2002). “Maritime Transport: Spain and Germany accused of infringements on cabotage”, June. Available at <http://www.europolitics.info/maritime-transport-spain-and-germany-accused-of-infringements-on-cabotage-artr189512-20.html>
2. European Commission. (2006). “Port Policy Consultation Paper 2006-2007”. [http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/2006\\_2007\\_consultation\\_brochure.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/2006_2007_consultation_brochure.pdf)

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ





# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Α ρ . Φύλλου 148

3 Σεπτεμβρίου 2010

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3872

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

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

#### Άρθρο 1 Προϋποθέσεις

1. Το δικαίωμα εκτέλεσης πλόων που παρέχεται, σύμφωνα με το άρθρο 165 παρ. 3 περ. β' του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το άρθρο μόνο του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'), σε πλοία με κοινοτική σημαία και σημαία χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), παρέχεται εφεξής και στα πλοία με σημαία τρίτων χωρών, εφόσον συντρέχουν αθροιστικά, οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Στη χώρα της σημαίας, που φέρουν τα πλοία αυτά, επιτρέπεται η διενέργεια αντίστοιχων πλόων από πλοία με σημαία κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ.

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

γ) Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες ή οι εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα πλοία της παραγράφου 1, προκειμένου να εκτελέσουν τους παραπάνω πλόες, υπογράφουν προηγουμένως με το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σύμβαση, διάρκειας μέχρι τρία (3) έτη, η οποία μπορεί να παρατείνεται. Με τη σύμβαση αυτή ρυθμίζονται ιδίως τα εξής θέματα: αα) η απασχόληση και ασφάλιση των Ελλήνων Ναυτικών που προσλαμβάνονται από τα πλοία αυτά, καθώς και η παροχή οικονομικών κινήτρων για την πρόσληψή τους, β) η βεβαίωση και

είσπραξη της εισφοράς του άρθρου 2, γ) η διενέργεια επενδύσεων στη χώρα από τις συμβαλλόμενες εταιρίες και δ) οι όροι παράτασης και πρόωρης λύσης της σύμβασης και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα.

Οι ανωτέρω συμβάσεις υπογράφονται από τους συμβαλλόμενους εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από της υποβολής της σχετικής αίτησης της πλοιοκτήτριας εταιρίας ή της εταιρίας που εκμεταλλεύεται το πλοίο, συνοδευόμενης από τα αναγκαία δικαιολογητικά, τα οποία ορίζονται με την κοινή υπουργική απόφαση του επόμενου εδαφίου.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, καθορίζεται το ακριβές περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών, τίθενται ενιαίοι γενικοί όροι αυτών για όλα τα πλοία, προσδιορίζονται κριτήρια διαφοροποίησης των όρων των συμβάσεων ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα, τη στελέχωση του πλοίου, τον αριθμό των δρομολογίων, τη συχνότητα και την περιοδικότητα των προσεγγίσεων σε ελληνικούς λιμένες και καθορίζονται όροι που εξασφαλίζουν την τήρηση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

δ) Στα πλοία της παραγράφου 1, εξασφαλίζεται με τη σύμβαση της περίπτωσης γ' ότι οι Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι απασχολούνται σε αυτά, εργάζονται με βάση τα αναγνωριζόμενα από την κείμενη ελληνική νομοθεσία προσόντα και ειδικότητες στις αντίστοιχες θέσεις. Οι συμβάσεις των Ελλήνων ναυτικών που προσλαμβάνονται, διέπονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που ισχύουν εκάστοτε στην Ελλάδα για την ειδικότητά τους και οι εργαζόμενοι παραμένουν ασφαλισμένοι στον φορέα ασφάλισής τους, με τους ίδιους όρους ασφάλισης, που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία. Για τους Έλληνες ναυτικούς, που απασχολούνται στα παραπάνω πλοία με ξένη σημαία, εφαρμόζεται το άρθρο 24 του ν. 3409/2005 (ΦΕΚ 273 Α'), εφόσον τούτο προβλέπεται ρητώς στη σύμβαση της περίπτωσης γ' και με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σε αυτήν.

2. Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3 του π.δ. 122/1995 (ΦΕΚ 180 Α') από τους οριζόμενους περιορισμούς στα περιγηγικά ταξίδια, καθώς και οι όροι ασφαλείας, που προβλέπονται στο π.δ. 23/1999 (ΦΕΚ 17 Α'), όπως κάθε φορά ισχύουν, εφαρμόζονται αναλόγως και για τα πλοία με σημαία τρίτων χωρών,

τα οποία εκτελούν περιηγητικούς πλόες σύμφωνα με την παράγραφο 1.

## **Άρθρο 2 Επιβολή Εισφοράς**

Στις πλοιοκτήτριες εταιρίες ή τις εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα πλοία του άρθρου 1, επιβάλλεται εισφορά ανά επιβάτη υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.), ν. 6002 της 22/29 Ιαν. 1934 (ΦΕΚ 37 Α'), η οποία εισπράττεται στο λιμένα αφετηρίας του πλοίου. Το ύψος της εισφοράς προσδιορίζεται εκάστοτε με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Η εισφορά μειώνεται κατά ποσοστό 7% για κάθε επιπλέον ελληνικό λιμένα, εκτός από τον αφετήριον, τον οποίο προσεγγίζει το πλοίο κατά τη διάρκεια του ίδιου περιηγητικού πλου.

## **Άρθρο 3 Κυρώσεις**

1. Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου αλλά και των διατάξεων της νομοθεσίας που ισχύει για την εκτέλεση περιηγητικών πλόων, επιβάλλονται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, οι κυρώσεις που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία και ιδίως των άρθρων 42, 44, 45, 157 και 180 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.
2. Σε περίπτωση παραβίασης οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου ή όρου της σύμβασης του άρθρου 1 παράγραφος 1 περίπτωση γ', ιδίως καθ' υποτροπή, το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση και να εξαιρεί, από την επίδοση της καταγγελίας ή την πάροδο της προθεσμίας που τάσσεται για τη συμμόρφωσή τους, από την περαιτέρω εκτέλεση πλόων.

## **Άρθρο 4 Μεταβατικές και Καταργητικές Διατάξεις**

1. Μέχρι τη σύναψη των συμβάσεων του άρθρου 1 της παραγράφου 1 περίπτωση γ' και το αργότερο μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2010, οι πλόες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να εκτελούνται, ύστερα από προσωρινή άδεια, με την οποία ρυθμίζεται η εφαρμογή των όρων της παραγράφου 1. Η προσωρινή άδεια χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, μετά από αίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρίας.
2. Από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη που είναι αντίθετη ή ρυθμίζει διαφορετικά τα θέματα που ρυθμίζονται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

## **Άρθρο 5**

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

«3β. Η πλήρωση των θέσεων μόνιμου προσωπικού γίνεται με διορισμό, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις και με μετάταξη προσωπικού από το Δημόσιο και από Ν.Π.Δ.Δ.. Η πλήρωση των θέσεων γίνεται κατά πρώτο λόγο με μετάταξη, μετά από πρόσκληση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προς τους υπαλλήλους και το λοιπό προσωπικό του Δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ., για δήλωση ενδιαφέροντος προσφοράς των υπηρεσιών τους στον Οργανισμό Λαϊκών Αγορών Θεσσαλονίκης.»

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

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

## **Άρθρο 6**

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

## **Άρθρο 7**

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

## **Άρθρο 8**

1. Πολιτικό προσωπικό που υπηρετεί σε Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, μπορεί, κατόπιν αίτησής του, η οποία υποβάλλεται εντός δυο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, να μεταφερθεί, με την οργανική του θέση, με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, από και προς τις Γενικές Γραμματείες Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, κατά τις κείμενες διατάξεις.
2. Μέχρι τη συγκρότηση υπηρεσιακών και πειθαρχικών συμβουλίων στη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, οι πολιτικοί υπάλληλοι που υπηρετούν σε υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας αυτής, υπάγονται και συμμετέχουν στα υπηρεσιακά και πειθαρχικά συμβούλια της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.
3. Κατά την κρίση των υπηρεσιακών συμβουλίων της παραγράφου 2, οι πολιτικοί υπάλληλοι του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κρίνονται ενιαία, για όλες τις οργανικές θέσεις προϊσταμένων της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και της Γραμματείας Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Οι παραπάνω δύνανται με έγγραφη δήλωσή τους να επιλέγουν τις θέσεις για τις οποίες επιθυμούν να κριθούν και τοποθετούνται με απόφαση του Υπουργού στον οποίο υπάγονται οι οργανικές μονάδες αυτές.

**Άρθρο 9 Έναρξη  
ισχύος**

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

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

Αθήνα, 3 Σεπτεμβρίου 2010

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

**ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

**Ι. ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

**Λ.-Τ. ΚΑΤΣΕΛΗ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

**Γ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

**Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ**

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

**Π. ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ**

*Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.*

Αθήνα, 3 Σεπτεμβρίου 2010

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**Χ. ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ**

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)**

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,**

**Έχοντας υπόψη:**

- τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,
- την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής (1),
- τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),
- τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

**Εκτιμώντας:**

- ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες
- ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές
- ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς
- ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων
- ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών
- ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι
- ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό
- ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους- ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο
- ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης
- ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή
- ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν

σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις- ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων

- ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτούμενη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

## **ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:**

### **Άρθρο 1**

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

### **Άρθρο 2**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους-

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών-

2. Ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες-

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπήκοους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του-

3. Ως "σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας" νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,
- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,
- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες-

4. Ως "υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας" νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους-

5. Ως "σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών" νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

- θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.
- οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και
- συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας,

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

### **Άρθρο 3**

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπεριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

### **Άρθρο 4**

1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

## **Άρθρο 5**

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν πάραυτα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

## **Άρθρο 6**

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

## **Άρθρο 7**

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

### **Άρθρο 8**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

### **Άρθρο 9**

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

### **Άρθρο 10**

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

### **Άρθρο 11**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

**Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1992. Για το Συμβούλιο**

**Ο Πρόεδρος**

**J. MacGREGOR**

**(1) ΕΕ C 73 της 19. 3. 1991, σ. 27. (2) ΕΕ C 295 της 26. 11. 1990, σ. 687 και γνώμη που διατυπώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1992 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) (3) ΕΕ C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.**



# РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА